



Ausfertigung Nr.

HESSSEN

Planfeststellungsbeschluss

für den

barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Ludwigshöhstraße“
einschließlich Gleiserneuerung und die Fahrstromverstärkung
Linie 3 (Abschnitt Süd)

durch die

HEAG mobilo GmbH

vom

14. Mai 2019

III.33.1 – 66 e 02/01 – H – 149



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I
Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis	III
A. Verfügender Teil	1
I. Feststellung des Plans	1
II. Planunterlagen	1
III. Konzentrationswirkung	2
1. Entscheidung über Duldungspflichten Dritter	2
2. Ausnahme nach § 58 Abs. 3 BOStrab	3
IV. Nebenbestimmungen, Hinweise	3
1. Allgemeine Anforderungen	3
2. Nebenbestimmungen der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) beim Regierungspräsidium Darmstadt	3
3. Nebenbestimmungen des Magistrats der Wissenschaftsstadt Darmstadt -Feuerwehr-	5
4. Nebenbestimmungen des Denkmalschutzes	5
5. Nebenbestimmungen bezüglich Kampfmittelräumung	5
6. Immissionsschutz (Baulärm, Lärm, Erschütterungen)	7
7. Nebenbestimmungen zu Versorgungsleitungen für Strom, Gas, Trinkwasser, Fernwärme, Straßenbeleuchtung, Telekommunikation und Fernwirktechnik der ENTEKA AG, der ENTEKA Netz AG und deren Tochterunternehmen	9
8. Nebenbestimmungen zu Telekommunikationsleitungen der Deutschen Telekom Technik GmbH	10
9. Nebenbestimmungen zu Versorgungsanlagen der Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG	10
10. Straßenverkehrsrechtliche Regelungen	11
11. Auflagenvorbehalt	11
V. Umweltverträglichkeitsprüfung	11
VI. Kostenentscheidung	11
B. Sachverhalt	12
I. Vorhaben	12
II. Antragsbegründung	12
III. Ablauf des Anhörungsverfahrens	13
1. Antrag und Einleitung des Anhörungsverfahrens	13
2. Auslegung der Planunterlagen	13
3. Beteiligung der Behörden und Stellen, der Vereinigungen sowie der nicht ortsansässig Betroffenen	14
4. Einwendungen und Stellungnahmen	14
5. Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen	15



C. Entscheidungsgründe	16
I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	16
1. Erfordernis der Planfeststellung	16
2. Antragsbefugnis	16
3. Zuständigkeit	16
4. Rechtswirkungen der Planfeststellung	16
5. Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren	16
II. Entbehrlichkeit einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung	17
III. Materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	18
1. Entscheidungsgrundsätze für die Feststellung des Plans	18
2. Planrechtfertigung	19
3. Fachplanerischer Alternativenvergleich	20
4. Barrierefreiheit	21
5. Verkehrliche Belange	23
6. Natur und Landschaft (Eingriffsregelung, Biotopschutz, Artenschutz)	23
7. Immissionsschutz	24
8. Brandschutz	31
9. Denkmalschutz	31
10. Kampfmittelbelastung	31
11. Ver- und Entsorgungsleitungen, Telekommunikationsleitungen	31
12. Eigentum	32
IV. Entscheidung über Stellungnahmen der Behörden, Stellen und Leitungsträger	32
V. Entscheidung über Einwendungen	32
1. Einwendung Nr. 1	33
2. Einwendung Nr. 2	33
VI. Gesamtergebnis der Abwägung	33
D. Kosten	35
E. Rechtsbehelfsbelehrung	36



Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

A	A	Ampere
	Abs.	Absatz
	a. F.	alte Fassung
	AG	Aktiengesellschaft
	Art.	Artikel
	AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschmissionen - vom 19. August 1970
	AVV-Schlüssel	Abfallverzeichnis-Verordnung
	Az.	Aktenzeichen
B	BGBI.	Bundesgesetzblatt
	BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
	BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
	BOStrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung
	BSK	Bahnsteigkante
	BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
	bzw.	Beziehungsweise
C	ca.	circa
	cm	Zentimeter
D	d	Tag (Einheit)
	dB(A)	Schalldruckpegel nach der Bewertungskurve A
	d. h.	Das heißt
	DADINA	Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation
	DFI	Dynamische Fahrgastinformation
	Dez.	Dezernat
	DIN	Deutsches Institut für Normung e. V.
	DIN 18024-1	Barrierefreies Bauen – Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze; Planungsgrundlagen – Januar 1998
	DIN 18024-2	Barrierefreies Bauen – Teil 2: Öffentlich zugängliche Gebäude und Arbeitsstätten, Planungsgrundlagen – November 1996; abgelöst durch DIN 18040-1



DIN 18040-1	Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude – Oktober 2010
DIN 18040-3	Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum – Dezember 2014
DIN 32984	Bodenindikatoren im öffentlichen Raum – Oktober 2011
DIN 4150-2	Erschütterungen im Bauwesen – Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden – Juni 1999
DIN 4150-3	Erschütterungen im Bauwesen – Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen – Februar 1999
DIN 45673	Mechanische Schwingungen – Teile 1 – 8: Elastische Elemente des Oberbaus von Schienenfahrwegen – Stand: April 2015
E	
€	Euro (Währungseinheit)
EG	Erdgeschoss
einschl.	einschließlich
EMV	Elektromagnetische Verträglichkeit
EN	Europäische Norm
EOK	Erdoberkante
etc.	et cetera
F	
f.; ff.	folgende; fortfolgende
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FGU	Fahrgastunterstand
FSS	Frostschutzschicht
G	
gem.	gemäß
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GOK	Geländeoberkante
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Hessen
GW	Grundwasser
H	
ha	Hektar
HAGBNatSchG	Hessisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz des
HBO	Hessische Bauordnung
HDSchG	Hessisches Gesetz zum Schutze der Kulturdenkmäler



	HessBGG	Hessisches Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen
	HLNUG	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
	Hess. ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
	HSE	HEAH Südhessische Energie AG
	HVwKostG	Hessisches Verwaltungskostengesetz
	HVwVfG	Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz
	HWG	Hessisches Wassergesetz
I	i. M.	im Maßstab
	insb.	insbesondere
	IP	Immissionsaufpunkt
	IRW	Immissionsrichtwert
	i. V. m.	in Verbindung mit
K	Kfz	Kraftfahrzeug(e)
	km	Kilometer
	km/h	Kilometer pro Stunde
	KMRD	Kampfmittelräumdienst
	KMIS-R	Kampfmittelinformationssystem für Kampfmittelräumfirmen
	KP	Knotenpunkt
	kV	Kilovolt
L	lfd.	laufende
	LAGA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
	LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
	lfd.	laufende
	Lkw	Lastkraftwagen
	LSA	Lichtsignalanlage
M	m	Meter
	max.	maximal
	Mio.	Million(en)
	MIV	Motorisierter Individualverkehr

	mm	Millimeter
	müNN	Meter über Normalnull
	m/s	Meter pro Sekunde
	m²	Quadratmeter
	m³	Kubikmeter
N	Nr.	Nummer
	NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
	NN	Normalnull
	NVP	Nahverkehrsplan
O	o. ä.	oder ähnliches
	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
	ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
	OG	Obergeschoss
	o. g.	oben genannt(e)
P	PBefG	Personenbeförderungsgesetz
	PBefGZustV Hessen	Hessische Verordnung über die Zuständigkeiten nach dem Personenbeförderungsgesetz
	Pkw	Personenkraftwagen
R	RegFNP	Regionaler Flächennutzungsplan
	RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
	Rn./Rnr.	Randnummer
	ROP	Regionaler Raumordnungsplan
	RPS/RegFNP 2010	Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010
	Rn./Rnr.	Randnummer
	RP DA	Regierungspräsidium Darmstadt
	RSTO 12	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012
	RuVA-StB 01	Richtlinien für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen sowie die Verwertung von Ausbauphosphat im Straßenbau, Ausgabe 2001
S	S.	Seite / Satz

	26. BImSchV	Verordnung über elektromagnetische Felder
	16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
	s. o.	siehe oben
	sog.	sogenannt
	SOK	Schienenoberkante
	St.	Stück
	ST13 / ST14	Straßenbahn Triebwagen 13 bzw. 14
	StAnz.	Staatsanzeiger für das Land Hessen
	StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
	StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
T	Tab.	Tabelle
	TAB	Technische Aufsichtsbehörde
	TA Lärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm)
U	u. a.	unter anderem
	Urt.	Urteil
	usw.	und so weiter
	UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
	UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V	VGH	Verwaltungsgerichtshof
	vgl.	vergleiche
	24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
	VV	Verwaltungsvorschrift
	VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
	VwKostO-MWEVL	Verwaltungskostenordnung für den Geschäftsbereich des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
W	WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
Z	Z 1.1	Zuordnungsklasse 1.1



- | | |
|--------------------|---|
| z. B. | zum Beispiel |
| z. T. | zum Teil |
| 32. BImSchV | Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung |
| 22. BImSchV | Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft |



A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

Der Plan der HEAG mobilo GmbH (Vorhabenträgerin) für den

barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Ludwigshöhstraße“ einschließlich Gleiserneuerung und die Fahrstromverstärkung Linie 3 (Abschnitt Süd)

einschließlich der damit verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen wird gemäß §§ 28 und 29 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. V. m. §§ 72 ff. Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG) festgestellt.

II. Planunterlagen

Der Plan besteht aus den folgenden Unterlagen:

Anlage Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
1	<u>Erläuterungsbericht</u> (Seite 1 - 33) vom 30. 10. 2018	
2	<u>Übersichtskarte</u> vom 30. 10. 2018	<i>Nachrichtliche Unterlage</i>
3	<u>Lagepläne</u> 3.1. Bestandsplan i. M. 1 : 250 vom 30. 10. 2018 3.2. Lageplan Verkehrsanlagen i. M. 1 : 250 vom 30. 10. 2018 3.3. Lageplan Fahrleitungsanlage i. M. 1 : 250 vom 30. 10. 2018 3.4. Koordinierter Trassensummenplan i. M. 1 : 250 vom 30. 10. 2018 3.5. Bestandsplan mit Baustelleneinrichtungsfläche (Blatt 1 und 2) i. M. 1 : 250 vom 30. 10. 2018	<i>3.1 ist Nachrichtliche Unterlage</i>
4	<u>Höhenpläne</u> 4.1. Höhenplan (Gleis 1) i. M. 1 : 1.000/100 vom 30. 10. 2018 4.2. Höhenplan (Gleis 2) i. M. 1 : 1.000/100 vom 30. 10. 2018	
5	<u>Regelquerschnitt Haltestelle</u> i. M. 1 : 50 vom 30. 10. 2018	
6	<u>Bauwerksverzeichnis</u> (Seite 1 - 7) vom 30. 10. 2018	
7	<u>Grundstücksverzeichnis</u> (Seite 1 und 2) vom 30. 10. 2018	

Anlage Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
8	<u>Schall und Erschütterung</u> 8.1 Schalltechnische Untersuchung (26 Seiten sowie Anhänge 1 – 4) vom 10. 09. 2018 8.2 Erschütterungstechnische Untersuchung (19 Seiten sowie Anhänge 1 – 5) vom 18. 10. 2018	<i>Nachrichtliche Unterlage</i> <i>Nachrichtliche Unterlage</i>
9	<u>Baulärmgutachten</u> (30 Seiten sowie Anhänge 1 – 5) vom 10. 09. 2018	<i>Nachrichtliche Unterlage</i>
10	<u>Geotechnik</u> 10.1. Geotechnischer Bericht (20 Seiten sowie Anlagen 1 – 3 und Anhänge 1 – 3) vom 21. 07. 2015 10.2. Umwelttechnischer Bericht (12 Seiten sowie Anlagen 1 – 3 und Anhang 1) vom 21. 07. 2015	<i>Nachrichtliche Unterlage</i> <i>Nachrichtliche Unterlage</i>
11	<u>Verkehrstechnische Variantenuntersuchung</u> (16 Seiten sowie Anlagen 1 – 5) vom 21. 08. 2013	<i>Nachrichtliche Unterlage</i>

Ergeben sich Widersprüche zwischen den Inhalten der Planunterlagen und den Nebenbestimmungen dieses Bescheides, so sind die Nebenbestimmungen maßgebend.

III. Konzentrationswirkung

Dieser Planfeststellungsbeschluss regelt rechtsgestaltend alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich, sofern in diesem Beschluss keine andere Regelung getroffen wurde (§ 75 Abs. 1 HVwVfG). Insoweit ersetzt der Planfeststellungsbeschluss alle anderen behördlichen Entscheidungen. Insbesondere umfasst er:

1. Entscheidung über Duldungspflichten Dritter

Die Entscheidung über die Verpflichtung zur Duldung des Anbringens oder Errichtens von Haltevorrichtungen für elektrische Leitungen, von Signalen und Haltestellenzeichen durch den Unternehmer oder von ihm Beauftragte nach § 32 Abs. 3 PBefG.

2. Ausnahme nach § 58 Abs. 3 BOStrab

Die Benutzung des besonderen Bahnkörpers im Bereich der Haltestelle Ludwigshöhstraße durch Kraftomnibusse des Linienverkehrs für den Fall der Durchführung von Schienenersatzverkehr im Sinne des § 2 Abs. 5 PBefG.

IV. Nebenbestimmungen, Hinweise

Die Planfeststellung erfolgt nach Maßgabe der nachfolgend genannten Nebenbestimmungen.

Die Nebenbestimmungen ergeben sich aus den einschlägigen Vorschriften, den anerkannten Regeln der Technik sowie aus den im Laufe des Verfahrens von Trägern öffentlicher Belange und Betroffenen vorgetragenen Anforderungen und werden der Vorhabenträgerin gemäß § 74 Abs. 2 S. 2 HVwVfG auferlegt.

In den schriftlichen Erwiderungen zu den eingegangenen Stellungnahmen wurden von der Vorhabenträgerin die Einhaltung und Beachtung der im laufenden Verfahren vorgeschlagenen Nebenbestimmungen, Anregungen und Hinweise zugesagt. Die nachfolgend aufgeführten Zusagen und Nebenbestimmungen sind für das Vorhaben verbindlich.

1. Allgemeine Anforderungen

- 1.1 Das Vorhaben darf nicht anders als in den zur Planfeststellung vorgelegten und genehmigten Unterlagen dargestellt durchgeführt werden. Ergeben sich Widersprüche zwischen dem Inhalt der in Abschnitt A.II. genannten Unterlagen und den in Abschnitt A.IV. genannten Zusagen und Nebenbestimmungen, so gelten die letzteren.
- 1.2 Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sind dem Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1- Verkehrsinfrastruktur Straße und Schiene -, 64278 Darmstadt unaufgefordert anzuzeigen.
- 1.3 Sämtliche Planänderungen sind dem Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1- Verkehrsinfrastruktur Straße und Schiene -, 64278 Darmstadt unaufgefordert anzuzeigen.

2. Nebenbestimmungen der TAB beim Regierungspräsidium Darmstadt

- 2.1 Der TAB ist vor Baubeginn ein Bauzeitenplan zur Information vorzulegen.
- 2.2 Bei der Signalisierung des Knotenpunktes Ludwigshöhstraße / Landskronstraße sowie der Zeitinsel ist sicherzustellen, dass während der Ein- und Ausstiegsvorgänge die angehobene Fahrbahn im Bereich der Haltestelle frei von haltenden Fahrzeugen ist und nicht befahren wird.

- Das Fahrgastverhalten an der östlichen Haltestelle (zweistreifig) ist nach Inbetriebnahme der Haltestelle während der Ein- / und Ausstiegzeiten zu beobachten. Bei auffällig verfrühten Betreten der Fahrbahn bzw. bei Verlassen der Fahrbahn durch Fahrgäste außerhalb der Zeitinsel, sind die Fahrgastwechselzeiten der Zeitinsel ggf. so anzupassen, dass auch geh- und sehbehinderte Personen nicht durch den anfahrenden Kfz-Verkehr gefährdet werden.
- 2.3 Die Einfahrt in die Haltestelle in Richtung Darmstadt darf erst nach der Freigabe der Eingleisigkeit und der Aktivierung der Zeitinsel erfolgen. Das Verweilen der Straßenbahn im Haltestellenbereich außerhalb der Zeitinsel, z. B. aufgrund des Wartens auf die Freigabe der Eingleisigkeit, ist nicht zulässig.
- 2.4 Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die barrierefreie Gestaltung der Haltestelle nach den gültigen Regeln der Technik im Detail zu planen und mit dem Straßenbaulastträger und dem Behindertenbeauftragten abzustimmen. Die Ausführungsplanung ist der TAB zur Zustimmung gem. § 60 BOStrab vorzulegen. Für die Zustimmung durch die TAB ist ein Zeitraum von mind. 4 Kalenderwochen vorzusehen.
- 2.5 Im Rahmen der Ausführungsplanung kann ein Standorttausch bzw. eine kleinräumige Verschiebung des Standortes des Fahrgastunterstandes im Bereich der Ludwigshöhstraße Nr. 88 unter Einbeziehung der TAB, des Straßenverkehrsamtes der Wissenschaftsstadt Darmstadt und dem Behindertenbeauftragten nochmals geprüft werden.
- 2.6 Für die Prüfung der Ausführungsplanung sind mindestens die nachfolgenden Prüfer von der Vorhabenträgerin zu beauftragen:
- Bautechnischer Prüfer (Prüfingenieur für Baustatik),
 - Prüfsachverständiger Geotechnik,
 - Prüfsachverständiger Leit- und Sicherungstechnik,
 - Prüfsachverständiger Elektrotechnische Anlagen – Fahrstromversorgung,
 - Prüfsachverständiger Schall- und Erschütterungsschutz.
- 2.7 Die zu beauftragenden Prüfsachverständigen und die Prüfsachverständigen sind neben der Prüfung der Ausführungsplanung auch mit Vorort-Kontrollen (Bauzustandsbesichtigungen und Abnahmen) zu beauftragen. Die Aufgaben der Örtlichen Bauüberwachung sind hiervon unberührt.
- 2.8 Bei der Prüfung der Ausführungsplanung ist die Unabhängigkeit und Weisungsfreiheit der beteiligten Prüfsachverständigen und Prüfsachverständigen grundsätzlich sicherzustellen. Das Vier-Augen-Prinzip ist zu beachten.



Die vorstehenden Auflagen erfolgen auf Grundlage der §§ 2 ff. BOStrab zur Gewährleistung der Anforderungen an Sicherheit und Ordnung sowie nach den allgemeinen anerkannten Regeln der Technik beim Bau von Betriebsanlagen der Straßenbahn und deren Betriebs.

Hinweis:

Die Durchführung von Schienenersatzverkehr an der Haltestelle Ludwigshöhstraße ist dem Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.2 anzuzeigen, wenn die Störungen länger als 72 Stunden dauern.

3. Nebenbestimmungen des Magistrats der Wissenschaftsstadt Darmstadt

-Feuerwehr-

- 3.1 Da während der Bauphase erheblich in die Rettungswegsituation der Bestandsgebäude eingegriffen wird, ist in der Ausführungsplanung ein Konzept zu erstellen, wie die Feuerwehr im Einsatzfall in den Baustellenbereich gelangt und wie der zweite Rettungsweg der Bestandsgebäude sichergestellt werden kann.
- 3.2 Die Herstellung des zweiten Rettungsweges der Bestandsgebäude über Hubrettungsgeräte der Feuerwehr ist sicher zu stellen. Diese Forderung gilt als erfüllt, wenn für alle Aufstellflächen eines jeden Gebäudes die Musterrichtlinie über Flächen für Feuerwehr eingehalten wird.
- 3.3 Es ist vorzusehen, dass alle Fenster mit einer Brüstungshöhe von mehr als 8m durch das Hubrettungsgerät von der öffentlichen Verkehrsfläche erreicht werden können.

4. Nebenbestimmungen des Denkmalschutzes

Wenn bei Erdarbeiten Bodendenkmäler bekannt werden, so ist dies der hessenArchäologie beim Landesamt für Denkmalpflege Hessen oder der Unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich anzuzeigen.

5. Nebenbestimmungen bezüglich Kampfmittelräumung

- 5.1 Auf allen Flächen, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden und auf denen durch Nachkriegsbebauung noch keine bodeneingreifenden Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von 5 Metern durchgeführt wurden, ist eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel, ggf. nach Abtrag des Oberbodens) vor Beginn der geplanten Bauarbeiten und Baugrunduntersuchungen erforderlich.

- 5.2 Sofern die Fläche nicht sondierfähig sein sollte (z.B. wegen Auffüllungen, Versiegelungen oder sonstigen magnetischen Anomalien), sind aus Sicherheitsgründen weitere Kampfmittelräumaßnahmen vor bodengreifenden Bauarbeiten erforderlich. Es ist dann notwendig, einen evtl. vorgesehenen Baugrubenverbau (Spundwand, Berliner Verbau usw.) durch Sondierungsbohrungen in der Verbauachse abzusichern. Sofern eine sondierfähige Messebene vorliegt, sollen die Erdaushubarbeiten mit einer Flächensondierung begleitet werden.
- 5.3 Abweichungen von dem Prüfprogramm der Nummern 5.1 und 5.2 sind nur im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat I 18 – KMRD-zulässig.
- 5.4 Dem Dezernat I 18 -Kampfmittelräumdienst beim RP DA- ist zu bescheinigen, dass die Kampfmittelräumarbeiten nach dem neuesten Stand der Technik durchgeführt wurden. Der Bescheinigung ist ein Lageplan, auf dem die untersuchten Flächen dokumentiert sind und es ist das verwendete Detektionsverfahren anzugeben.
- 5.5 Bei Beauftragung des Dienstleisters ist auf die Verwendung des für die Dokumentation der Räumdaten beim Kampfmittelräumdienst des Landes Hessen entwickelten Datenmoduls KMIS-R hinzuweisen. Die überprüften und geräumten Flächen sind örtlich mit den Gauß/Krüger Koordinaten einzumessen. Nach Abschluss der Räumungsarbeiten sind dem Dezernat I 18 -Kampfmittelräumdienst beim RP DA- der Lageplan und die KMIS-R Datei zu übersenden.

Hinweise:

1. Die Kosten für die Kampfmittelräumung (Aufsuchen, Bergen, Zwischenlagern) sind von der Vorhabenträgerin zu tragen. Die genannten Arbeiten sind daher von dieser selbst bei einer Fachfirma in Auftrag zu geben und zu bezahlen.
2. Bei der Angebotseinholung oder der Beauftragung einer Fachfirma ist immer das Aktenzeichen I 18 – 6b 06/05-DA 1855-2018 anzugeben und eine Kopie der Stellungnahme des Kampfmittelräumdienstes beim RP DA vom 11.12.2018 beizufügen.
3. Da Kampfmittelräumarbeiten im Voraus schwer zu berechnen sind, ist eine Abrechnung nach tatsächlichem Aufwand unumgänglich. Dies ist in jedem Fall Voraussetzung für eine positive Rechnungsprüfung zum Zweck der Kostenerstattung durch den Bund gem. Nr. 3 der Allgemeinen Bestimmungen für die Kampfmittelräumung.
4. Eine Kopie des Auftrages ist dem Dezernat I 18 -Kampfmittelräumdienst beim RP DA- vorzulegen.

5. Der Abtransport – ggf. auch die Entschärfung – und die Vernichtung vorgefundener Kampfmittel wird das Land Hessen – Kampfmittelräumdienst – weiterhin auf eigene Kosten übernehmen.
6. Das Datenmodul KMIS-R kann kostenlos von der Internetseite <http://www.rp-darmstadt.hessen.de> (Sicherheit und Ordnung, Gefahrenabwehr, Kampfmittelräumdienst) heruntergeladen werden.

6. Immissionsschutz (Baulärm, Lärm, Erschütterungen)

Die Bauzeit für die planfestgestellte Maßnahme „Niederflurgerechter Ausbau der Haltestelle Ludwigshöhstraße und der Fahrstromverstärkung Linie 3 (Abschnitt Süd)“ beträgt rund 6,5 Monate. In diesem Zeitraum werden Rück- und Neubaumaßnahmen im Gleis-, Tief-, und Straßenbau sowie Arbeiten für die neue Fahrstromversorgung ausgeführt. Für weitere Bauarbeiten im Planbereich wie z. B. Kanalbauarbeiten und damit zusammenhängende Restarbeiten, die nicht Teil der planfestgestellten Maßnahme sind, werden weitere 2,5 Monate Bauzeit veranschlagt. Die Gesamtbauzeit beträgt somit ca. 9 Monate.

Die nachfolgend aufgeführten Nebenbestimmungen beziehen sich ausdrücklich nur auf die Bauarbeiten, die im Zusammenhang mit der planfestgestellten Maßnahme stehen.

- 6.1 Angesichts der verkehrsbedingten Lärmvorbelastung wird die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 HVwVfG für die planfeststellungsrelevanten Baulärmimmissionen für die Bauphasen 2, 3, und 4 abweichend von den Immissionsrichtwerten nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm, wie im Baulärmgutachten vom 10. 09. 2018, Anhang 3.1 –Spalte IRW*- (Planunterlage Anlage 9) aufgeführt, festgesetzt. Dadurch ergeben sich für die betroffenen Gebäude teilweise um 2,5 bzw. 5,0 dB(A) erhöhte Immissionsrichtwerte.
- 6.2 Schädliche Umwelteinwirkungen durch bauzeitliche Immissionen sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Insbesondere ist sicherzustellen, dass
 - nur lärm-, erschütterungs- und schadstoffarme Fahrzeuge, Baumaschinen und Bauverfahren nach dem Stand der Lärminderungstechnik eingesetzt werden,
 - die AVV Baulärm und die 32. BImSchV (Lärm) sowie die DIN 4150-2 und die DIN 4150-3 (Erschütterungen) beachtet und eingehalten werden.

Es ist daher bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baufahrzeuge sowie Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall-, Erschütterungs-

und Schadstoffemissionen als Mindestanforderung dem Stand der Technik entsprechen.

Bereits bei der Einrichtung, aber auch während der Durchführung der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass geräuschintensive Baumaschinen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, möglichst weit von der vorhandenen Wohnbebauung entfernt platziert werden.

- 6.3 Die Betriebszeit der einzelnen lärmintensiven Maschinen (z.B. Rüttler) sind auf ein Minimum zu beschränken. Maschinen die nicht effektiv im Einsatz sind, sind auszuschalten und nicht im Leerlauf zu belassen.

Die Einsatzzeit der Maschinen ist soweit als möglich zu beschränken.

Die parallele Durchführung von lärmintensiven Maßnahmen ist zu vermeiden. So sind z. B. die Herstellung der Fahrleitungsmasten nicht zeitgleich mit der Haltestellenausstattung und Restarbeiten durchzuführen.

- 6.4 Die Einsatzzeiten der Geräte und Maschinen sind schriftlich zu dokumentieren.

- 6.5 Es wird empfohlen, zur Dokumentation der tatsächlich auftretenden Lärmbelastungen für die am stärksten betroffenen Immissionsorte kontinuierliche baubegleitende Messungen zur Beweissicherung durchzuführen (Monitoring) und die Messergebnisse zur späteren Beweissicherung zu dokumentieren und aufzubewahren.

- 6.6 Bauarbeiten einschließlich des Betriebs von Baumaschinen auf der Baustelle dürfen in der Zeit von 20:00 bis 07:00 Uhr sowie an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen grundsätzlich **nicht** durchgeführt werden.

Die vorstehenden zeitlichen Beschränkungen gelten nicht für Baumaßnahmen, die unaufschiebbar sind,

- da sie aus wichtigen technischen Gründen nicht tagsüber vorgenommen werden können,
- aus wichtigen technischen Gründen in die Nacht hinein fortgeführt werden müssen
- oder wenn ein besonderes öffentliches Interesse (z. B. öffentliche Sicherheit, Vermeidung von Verkehrsbehinderungen, möglichst geringe Beeinträchtigung des ÖPNV) daran besteht, dass sie nicht tagsüber durchgeführt werden.

Diese Arbeiten und die Gründe für die Unaufschiebbarkeit sind zu dokumentieren. Die Dokumentation ist der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

Die nach anderen gesetzlichen Regelungen wie dem Feiertagsgesetz oder dem Arbeitszeitgesetz erforderlichen Zulassungen, Befreiungen u. ä. unterliegen nicht der Konzentrationswirkung dieses Beschlusses und sind von den beauftragten Unternehmen bei den zuständigen Behörden einzuholen.

Ausnahmen von den Einschränkungen des § 7 Abs. 1 der 32. BImSchV sind bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen.

- 6.7 Im Bereich der südlichen Baustelleneinrichtungsfläche (an der Musikakademie) ist der als Sichtschutz dienende aufzustellende Bauzaun auch als Schallschutz auszuführen.
- 6.8 Die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner sind über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Auswirkungen aus dem Baubetrieb, wie z. B. Umleitungsverkehre während der gesamten Bauzeit rechtzeitig vorher in geeigneter Weise umfassend zu informieren.
- 6.9 Verbleiben trotz aller vorgesehenen Maßnahmen unzumutbare bauzeitige Lärmimmissionen (Überschreitung des unter 6.1 festgesetzten Richtwerts) und sind weitere Maßnahmen technisch nicht möglich oder mit verhältnismäßigem Aufwand nicht realisierbar, wird den Betroffenen ein Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld oder Ersatzwohnraum für die Zeit der Überschreitung des jeweils maßgeblichen Immissionsrichtwertes dem Grunde nach zuerkannt.

Für Außenbereiche besteht bei einem Überschreiten der festgelegten Immissionsrichtwerte ein Entschädigungsanspruch nur insoweit, als die konkret betroffene Fläche aufgrund ihrer Lage und Funktion schutzbedürftig ist.

Kann über die zu leistende Entschädigungshöhe keine Einigung erzielt werden, entscheidet die zuständige Enteignungsbehörde auf Antrag einer der Parteien in einem gesonderten Verfahren (§ 30a PBefG).

- 6.10 Die nachträgliche Festsetzung, Ergänzung oder Änderung von Nebenbestimmungen zum bauzeitlichen Immissionsschutz bleibt gem. § 74 Abs. 3 HVwVfG vorbehalten.

7. Nebenbestimmungen zu Versorgungsleitungen für Strom, Gas, Trinkwasser, Fernwärme, Straßenbeleuchtung, Telekommunikation und Fernwirktechnik der ENTEGA AG, der ENTEGA Netz AG und deren Tochterunternehmen

- 7.1 Notwendige Leitungsumlegungen gehen zu Lasten der Vorhabenträgerin und werden nach geltenden Verträgen geregelt bzw. sind rechtzeitig mit der Betreiberin der Versorgungsleitungen abzustimmen.

7.2 Falls im Rahmen der Baumahme Anpflanzungsmaßnahmen im Bereich der Leitungstrassen geplant sind, ist zu beachten, dass tiefwurzelnde Bäume lt. DIN 18920 und den technischen Richtlinien GW 125 einen Mindestabstand von 2,5 m zu den Versorgungsleitungen aufweisen müssen. Wird dieser Abstand unterschritten, so sind die Leitungen gegen Wurzeleinwirkungen zu sichern oder die Standorte der Bäume dementsprechend zu verschieben. Pflanzmaßnahmen im Nahbereich von Leitungstrassen sind vorab mit der Betreiberin abzustimmen.

8. Nebenbestimmungen zu Telekommunikationsleitungen der Deutschen Telekom Technik GmbH

8.1 Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und der ungehinderte Zugang jederzeit möglich ist. (z. B. im Falle von Störungen). Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Vor Baubeginn sind daher aktuelle Bestandspläne vom zuständigen PTI 34, Alter Rückinger Weg 55, 63542 Hanau einzuholen. In gesonderten Einzelfällen können auch Einweisungen vor Ort durchgeführt werden.

8.2 Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Hinweis:

Die Deutsche Telekom Technik GmbH beabsichtigt notwendige Arbeiten im Zuge der Baumaßnahme, aufgrund des Gebotes der Gegenseitigen Rücksichtnahme, koordiniert mit der Vorhabenträgerin durchzuführen. Entsprechende Absprachen sollten daher getroffen werden.

9. Nebenbestimmungen zu Versorgungsanlagen der Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG

9.1 Die Kabelschutzanweisung der Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG ist zu beachten.

9.2 Sollten Änderungen am Bestandsnetz der Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG notwendig werden, sind diese vorab einvernehmlich abzustimmen.

9.3 Vor Baubeginn sind aktuelle Bestandspläne/Planunterlagen einzuholen.

10. Straßenverkehrsrechtliche Regelungen

Alle straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen in Bezug auf die Regelung des Straßenverkehrs, die bauzeitliche Fuß- und Radwegführung sowie das Einrichten und Absichern von Baustellen, sind zeitgerecht vor Baubeginn mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzusprechen und von dieser anordnen zu lassen.

11. Auflagenvorbehalt

Für den Fall, dass durch das Vorhaben unvorhergesehene nachteilige Wirkungen für das Wohl der Allgemeinheit oder Einzelner auftreten, bleibt die Anordnung weiterer Nebenbestimmungen vorbehalten.

Soll von Nebenbestimmungen der Planfeststellung abgewichen werden, hat die Vorhabenträgerin die Planfeststellungsbehörde zur abschließenden Entscheidung unverzüglich schriftlich zu unterrichten.

V. Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich.

VI. Kostenentscheidung

Die Vorhabenträgerin trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens. Die Kostenfestsetzung ergeht mit gesondertem Bescheid.

B. Sachverhalt

I. Vorhaben

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist der Antrag der HEAG mobilo GmbH vom 30. Oktober 2018 für den barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Ludwigshöhstraße einschließlich Gleiserneuerung und Fahrstromverstärkung Linie 3 (Abschnitt Süd).

Im Zuge des Umbaus wird die stadtauswärtige Haltestelle nach Süden auf Höhe der stadteinwärtigen Haltestelle verlegt und als komplett neuer Fahrgastunterstand ausgeführt. Der vorhandene Fahrgastunterstand auf der stadteinwärtigen Haltestelle wird erneuert und versetzt.

Im betroffenen Abschnitt wird ein zweites Gleis verlegt, wodurch sich die Zweigleisigkeit um ca. 70 m verlängert. Im Bereich des Knotenpunktes werden die zwei Gleise mittels einer Gleisverschlingung zusammengeführt.

Die Länge der Baumaßnahme, beginnend nördlich des Knotenpunktes Landskronstraße und endend südlich ca. auf Höhe Hausnr. 85, beträgt insgesamt ca. 165 m. Die überplante Fläche beträgt ca. 3.000 m².

Ab der Haltestelle Ludwigshöhstraße bis zur Wendeschleife an der Lichtenbergschule werden partiell vorhandene Maste durch neue Maste über eine Gesamtlänge von 150 m ersetzt.

Maßgebliche Bestandteile der Planung sind

- der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Ludwigshöhstraße
- Gleisneubau auf einer Länge von ca. 70 m zur Verlängerung der Zweigleisigkeit
- die Anpassung der Fahrleitungsanlage an die geänderte Trassierung und an die geänderte Haltestellensituation
- die Fahrstromverstärkung zwischen dem nördlichen Haltestellenbereich und der Lichtenbergschule

II. Antragsbegründung

Der im beantragten Umfang vorgesehene barrierefreie Ausbau der Haltestelle Ludwigshöhstraße ist gerechtfertigt. Nach § 8 Abs. 3 PBefG ist für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Unter Zugrundelegung der Tatsache, dass die Barrierefreiheit eine gesellschaftliche Verpflichtung und eine Voraussetzung für die uneingeschränkte Teilhabe mobilitätseingeschränkter Menschen am ÖPNV darstellt sowie vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung ist das Vorhaben nach Maßgabe der Ziele des Fachrechts geboten.



Durch die geplante barrierefreie Gestaltung der Haltestelle Ludwigshöhstraße werden außerdem die im Nahverkehrsplan der Wissenschaftsstadt Darmstadt enthaltenen Ziele umgesetzt, den Anforderungen der Nutzergruppe Rechnung zu tragen, die dauerhaft oder zeitweilig mobilitätseingeschränkt ist.

Darüber hinaus stellt die derzeitige Lage der Haltestellen eine betriebliche Einschränkung in dem Streckenabschnitt dar, da haltende Straßenbahnen den eingleisigen Streckenabschnitt blockieren. Aus diesem Grund soll im Rahmen des Ausbaus der Haltestelle auch die vorhandene Gleisanlage erweitert werden.

Außerdem soll auch die Fahrleitungsanlage im Bereich der Haltestelle erneuert und verstärkt werden.

Weitergehende Ausführungen zum geplanten Vorhaben sind in den vorliegenden Planunterlagen enthalten. Darin ist das Vorhaben ausreichend detailliert beschrieben.

III. Ablauf des Anhörungsverfahrens

Für das Vorhaben wurde gemäß § 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. § 73 HVwVfG das Anhörungsverfahren durchgeführt.

1. Antrag und Einleitung des Anhörungsverfahrens

Die Planunterlagen wurden vor Antragseinreichung auf Vollständigkeit geprüft. Die HEAG mobilo GmbH hat mit Schreiben vom 30. Oktober 2018 den als vollständig erachteten Plan für das o. g. Vorhaben beim Regierungspräsidium Darmstadt eingereicht und damit das auf die Planfeststellung nach §§ 28 und 29 PBefG i. V. m. §§ 72 ff. HVwVfG zielende Anhörungsverfahren in Gang gebracht. Das Anhörungsverfahren wurde am 31. Oktober 2018 eingeleitet.

2. Auslegung der Planunterlagen

Auf Veranlassung des Regierungspräsidiums Darmstadt lagen die Planunterlagen gem. § 29 Abs. 1a Nr. 3 PBefG i. V. m. § 73 Abs. 2 und Abs. 3 HVwVfG für die Dauer eines Monats, und zwar in der Zeit vom 07. November 2018 bis einschließlich 06. Dezember 2018 beim Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt -Technisches Stadthaus-, Bessunger Straße 125, Block D, 2. Obergeschoss, Zimmer 203, während der üblichen Dienstzeiten zu jedermanns Einsichtnahme aus. Zeit und Ort der Auslegung wurden in ortsüblicher Weise vom Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt am 30. Oktober 2018 im Darmstädter ECHO rechtzeitig vorher bekannt gemacht (§ 73 Abs. 5 HVwVfG).

In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, das war bis zum 20. Dezember 2018, Einwendungen gegen den Plan schriftlich oder mündlich zur Niederschrift erhoben werden konnten. Ein

Hinweis, wonach alle Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind, war in der Bekanntmachung ebenfalls enthalten (§ 29 Abs. 4 PBefG, § 73 Abs. 4 S. 3 HVwVfG). Außerdem wurde auf die Möglichkeit zur Durchführung eines Erörterungstermins hingewiesen und dass bei Ausbleiben eines Beteiligten am Erörterungstermin auch ohne ihn verhandelt werden kann.

Es wurde außerdem darauf aufmerksam gemacht, dass die Planunterlagen und die ortsübliche Bekanntmachung auch auf der Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt eingesehen werden können.

Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, so dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist.

3. Beteiligung der Behörden und Stellen, der Vereinigungen sowie der nicht ortsansässig Betroffenen

Den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, wurde der Plan zugeleitet und Gelegenheit zur Äußerung bis zum 20. Dezember 2018 gegeben. Auf § 73 Abs. 4 HVwVfG wurde hingewiesen.

Die anerkannten Naturschutzvereinigungen und die sonstigen Vereinigungen, soweit sich diese für den Umweltschutz einsetzen und nach in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind, wurden gemäß § 73 Abs. 4 HVwVfG durch die Bekanntmachung von der Auslegung des Plans benachrichtigt und haben auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten. Außerdem wurden sie mit Schreiben vom 31. Oktober 2018 auf die Möglichkeit der Einsichtnahme der Planunterlagen beim Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt und auf der Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt hingewiesen.

4. Einwendungen und Stellungnahmen

Während der gesetzlichen Frist sind von Privaten Einwendungen gegen den Plan erhoben worden.

Verschiedene der beteiligten Behörden und Stellen haben zu dem Plan Stellung genommen.

Die Einwendungen und Stellungnahmen sind der Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 03. Januar 2018 zur Prüfung und Erwidern zugeleitet worden.

5. Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen

Nach Eingang der Erwiderungen bei der Anhörungsbehörde wurden die gegen den Plan erhobenen Einwendungen und die hierzu eingeholten Stellungnahmen der beteiligten Behörden und Stellen erörtert.

Die Teilnehmer wurden mit Schreiben vom 19. März 2019 zum anberaumten Erörterungstermin am 12. April 2019, 10:00 Uhr im Tagungsraum der Evangelischen Andreaskirche Darmstadt, Paul-Wagner-Straße 70, 64285 Darmstadt schriftlich eingeladen. Die Erwiderungen der Vorhabenträgerin wurden beigefügt.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurden durch Veröffentlichung im Darmstädter Echo am 01. April 2019 rechtzeitig vorher ortsüblich bekannt gemacht.

Über das Ergebnis des Erörterungstermins wurde eine Niederschrift gefertigt, die den Verhandlungsteilnehmern zur Kenntnisnahme gegeben wurde.

C. Entscheidungsgründe

I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

1. Erfordernis der Planfeststellung

Gem. § 28 Abs. 1 PBefG dürfen Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 HVwVfG nach Maßgabe der fachgesetzlichen Bestimmungen.

2. Antragsbefugnis

Die HEAG mobilo GmbH ist Unternehmerin im Sinne des § 3 PBefG. Gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 PBefG wurde der HEAG Verkehrs GmbH (jetzt HEAG mobilo GmbH) die Genehmigung für den Betrieb der Straßenbahn auf diversen Linien bis zum 31. März 2022 erteilt. Vom Umfang dieser Genehmigung wird auch der Bau sowie die Änderung von Straßenbahnbetriebsanlagen erfasst, so dass die HEAG mobilo GmbH für das Verfahren antragsbefugt ist.

3. Zuständigkeit

Das Regierungspräsidium Darmstadt ist gem. § 29 Abs. 1 PBefG, 78 Abs. 2 HVwVfG i. V. m. § 1 Nr. 2 a) PBefGZustV Hessen und § 2 des Gesetzes über die Regierungspräsidien und Regierungsbezirke des Landes Hessen vom 16. September 2011 zuständige Planfeststellungsbehörde. Dabei versteht sich der Begriff „Planfeststellungsbehörde“ in einem weiten, auch die Zuständigkeit als Anhörungsbehörde umfassenden Sinn.

4. Rechtswirkungen der Planfeststellung

Die personenbeförderungsrechtliche Planfeststellung ersetzt gem. §§ 28, 29 PBefG, § 78 Abs. 1 HVwVfG i. V. m. § 75 Abs. 1 HVwVfG die nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Es werden demgemäß alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung – rechtsgestaltend geregelt, indem die Zulässigkeit des Vorhabens einschl. der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird.

5. Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren

Die Vorhabenträgerin hat im Verlauf des Anhörungsverfahrens gegenüber verschiedenen Beteiligten Zusagen ausgesprochen. Diese sind von der Planfeststellungsbehörde unter Ziffer A.IV. aufgenommen und damit bestätigt worden. Die Vorhabenträgerin ist an die Einhaltung der Zusagen gebunden. Den der



jeweiligen Zusage zugrundeliegenden Stellungnahmen bzw. Einwendungen wird in diesem Umfang stattgegeben.

II. Entbehrlichkeit einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß §§ 7, 9 Abs. 3 Nr. 2 UVPG i. V. m Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG ist für den Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen im Sinne des PBefG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wäre dann durchzuführen, wenn das zu betrachtende Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Das Regierungspräsidium Darmstadt ist bei seiner UVP Vorprüfung, die am 06. Juni 2018 abgeschlossen und am 25. Juni 2018 im Staatsanzeiger für das Land Hessen veröffentlicht wurde, zu der Einschätzung gelangt, dass für das verfahrensgegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Diese Feststellung beruhte im Wesentlichen auf folgenden Erwägungen:

Das Vorhaben liegt im innerstädtischen Bereich mit hoher Siedlungsdichte. Die Inanspruch zunehmenden Flächen im Bereich im Bereich der Landskornstraße und der Ludwigshöhstraße sind vollversiegelt. Die Baulänge des Vorhabens beträgt etwa 420 m und es muss ca. 0,6 ha bereits voll versiegelte Fläche in Anspruch genommen werden. Neue, zusätzliche Flächenversiegelungen sind nicht erforderlich. Der Umfang der Erdarbeiten soll etwa 2.500 m³ betragen.

Ein Zusammenwirken der Auswirkungen des Vorhabens mit Auswirkungen anderer Vorhaben (kumulierende Vorhaben) ist nicht gegeben.

Wirkfaktoren bezüglich der Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Tiere, Pflanzen und biol. Vielfalt ergeben sich lediglich für den Boden. Bei den Erdarbeiten handelt es sich um Bodenbewegungen in vollständig versiegelten Flächen.

Hinsichtlich Umweltverschmutzung und Belästigungen ergeben sich anlagen- und betriebsbedingt keine wesentlichen Änderungen gegenüber den derzeitigen Gegebenheiten. Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes Landskornstraße/ Ludwigshöhstraße kommt es dauerhaft zu geringen visuellen Veränderungen, die jedoch als gering bewertet werden. Durch die geringfügige Verschiebung der Fahrbahn- und der Gleisachse kommt es betriebsbedingt zu keinen spürbaren Veränderungen der Lärmbelastung und der Erschütterungen.

Während der Bauzeit sind temporäre, zeitlich begrenzte Beeinträchtigungen wie z. B. Lärm-, Abgas- und Staubbelastungen durch den Betrieb von Maschinen

und Baufahrzeugen zu erwarten. Bei Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsschutzrichtwerte sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.

Auch hinsichtlich der Nutzungs-, Qualitäts- und Schutzkriterien kommt es nicht zu nachhaltigen Änderungen oder Beeinträchtigungen. Lediglich während der Bauphase kann es zu vorübergehenden Einschränkungen und geringfügigen Beeinträchtigungen kommen. Von dem Vorhaben sind keine der in den Ziffern 2.3.1 bis 2.3.11 der Anlage 3 zum UVPG genannten Gebiete betroffen.

Weitere Tatbestände, die die Besorgnis erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen begründen könnten, liegen nach Einschätzung des Regierungspräsidiums Darmstadt nicht vor.

III. Materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

1. Entscheidungsgrundsätze für die Feststellung des Plans

Die Ermächtigung zur Planung ist untrennbar mit der Einräumung eines Planungsermessens (planerische Gestaltungsfreiheit) verbunden. Diese Gestaltungsfreiheit wird durch rechtliche Bindungen, wie das fachplanungsrechtliche Erfordernis der Planrechtfertigung, die rechtsnormative Bindungswirkung an höherstufige Planungen und die Beachtung zwingender Rechtsvorschriften (Planungsleitsätze) sowie die – vor allem durch die Rechtsprechung des BVerwG geprägten – Anforderungen des Abwägungsgebots an die Planungsentscheidung begrenzt.

Das Abwägungsgebot verlangt grundsätzlich, dass

- überhaupt eine Abwägung stattfindet,
- in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss,
- die Bedeutung der betroffenen Belange nicht verkannt wird und
- der Ausgleich der Belange in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht.

Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungserfordernis jedoch nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet (BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, DVBl 1975, 713).

Dabei darf von vorneherein keinem Belang besonderer Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffenen Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zum Ausgleich gebracht und erforderlichenfalls überwunden werden.



Den dargelegten Anforderungen an die Planungsentscheidung wird der Planfeststellungsbeschluss gerecht. Wegen Einzelheiten wird auf die nachfolgenden Erwägungen verwiesen.

2. Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich ist. Erforderlich sind die Planungen dabei nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis, sondern vielmehr schon dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des PBefG entspricht (fachplanerische Zielkonformität) und wenn die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Rechte und vergleichbare Interessen zu überwinden, wenn also das Vorhaben „vernünftigerweise“ geboten ist. Diese Voraussetzungen liegen vor.

2.1 Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Ludwigshöhstraße und der Fahrstromverstärkung Linie 3 (Abschnitt Süd)

2.1.1 Fachplanerische Zielkonformität

Die fachplanerische Zielkonformität des Vorhabens ist gegeben, da es den Zielsetzungen des PBefG entspricht. Die Zielsetzungen, an denen die vorliegende Planung zu messen ist, sind für Straßenbahnen in § 8 Abs. 1 und 3, § 13 Abs. 2 Nr. 2 und § 13a PBefG enthalten. Sie machen es den zuständigen Behörden zur Pflicht, unter Berücksichtigung eines beschlossenen Nahverkehrsplans (NVP) eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen und die Verkehrsnachfrage zu befriedigen.

Diese allgemeine Zielbestimmung des ÖPNV durch das PBefG wird durch die in dem ÖPNVG normierten Ziele und allgemeinen Anforderungen konkretisiert. Danach ist der öffentliche Personennahverkehr Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist leistungsfähig und effizient zu gestalten (§ 3 Satz 1 und Satz 3 ÖPNVG). Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten (§ 4 Abs. 1 ÖPNVG). Wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs sind eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit sowie ausreichende Kapazitäten (§ 4 Abs. 2 ÖPNVG). Die Umweltverträglichkeit ist gemäß § 4 Abs. 3 Satz 2 ÖPNVG als besondere Stärke weiterzuentwickeln, und der sozialen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs ist besonders Rechnung zu tragen. Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationen sollen so gestaltet

werden, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen (§ 4 Abs. 6 ÖPNVG).

Es steht außer Frage, dass das zugelassene Vorhaben mit den Zielen dieser beiden für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs maßgeblichen Gesetze in Einklang steht und deren Verwirklichung dient.

2.1.2 Erforderlichkeit

Das Vorhaben ist darüber hinaus auch erforderlich. Es ist geeignet, die mit ihm verfolgten planungsrechtlichen Ziele tatsächlich zu verwirklichen, insbesondere deshalb, weil ein konkreter Bedarf für die damit angebotenen Verkehrsleistungen besteht.

Dieser konkrete Bedarf manifestiert sich in der mit dem planfestgestellten Ausbau der Haltestelle Ludwigshöhstraße berücksichtigten Belange von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen sowohl im Hinblick auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums im Allgemeinen als auch bezüglich der Nutzung des ÖPNV im Besonderen und gewährleistet damit die Umsetzung des bedeutsamen Ziels der Barrierefreiheit.

Darüber hinaus werden betriebliche Einschränkungen in dem Streckenabschnitt durch die Verlegung der Haltestelle und die Erweiterung der Gleisanlage beseitigt.

Außerdem soll mit dieser Maßnahme die Fahrleitungsanlage im Bereich der Haltestelle erneuert und verstärkt werden. Das damit verfolgte Ziel ist, die Fahrstromversorgung an die heutigen und zukünftigen Anforderungen anzupassen. Dadurch kann die vorhandene Leistung (Beschleunigung) der neuen Fahrzeuge ausgenutzt und es können Komfortverbesserungen für die Fahrgäste in Form einer leistungsfähigeren Klimatisierung (ab der Baureihe ST14) sichergestellt werden.

Im Rahmen nachlaufender Projekte soll im weiteren Verlauf die gesamte Fahrleitungsanlage der Linie 3 erneuert und verstärkt werden.

3. Fachplanerischer Alternativenvergleich

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nachzugehen, ob eine andere Alternative zur Verfügung steht, mit der sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Nachteilen an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen. Die Planfeststellungsbehörde ist dabei zu dem Ergebnis gelangt, dass sich für das planfestgestellte Bauvorhaben keine Alternative als vorzugswürdig aufdrängt.



Mit einem Verzicht auf die Realisierung des Vorhabens sind die in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen Ziele nicht erreichbar. Dem Vorhaben stehen auch keine unüberwindbaren Belange entgegen, die dazu nötigen würden, von der Planung Abstand zu nehmen. Im Ergebnis kann daher die Null-Variante nicht als Planungsalternative angesehen werden und scheidet gänzlich aus.

Da es sich um den barrierefreien Ausbau einer bereits vorhandenen Haltestelle innerhalb des bestehenden Liniennetzes handelt, schließt sich eine großräumige Alternativenbetrachtung aus.

Bei der Vorzugsvariante wird die stadtauswärtige Haltestelle nach Süden auf Höhe der stadteinwärtigen Haltestelle verlegt, da ein barrierefreier Ausbau in der jetzigen Lage aufgrund der Höhenverhältnisse und des engen Gehweges nicht möglich ist. Zur Vermeidung von gegenseitigen Behinderungen durch stehende Fahrzeuge, die an der Haltestelle den Fahrgastwechsel durchführen und die Freigabe der Eingleisigkeit verhindern, wird im betroffenen Abschnitt ein zweites Gleis verlegt und die Zweigleisigkeit um ca. 70 m verlängert. Im Bereich des Knotenpunktes Ludwigshöhstraße / Landskronstraße werden die zwei Gleise mittels einer Gleisverschlingung zusammengeführt. Aufgrund der Erweiterung des zweiten Gleises wird der Straßen- und Seitenbereich im direkten Haltestellenbereich neu geordnet.

Von der Vorhabenträgerin wurden verschiedene Anordnungsvarianten für mögliche, zweckmäßige und sichere Haltestellen untersucht. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf die Leistungsfähigkeitsbetrachtung für einen leistungsfähigen MIV im Zusammenhang mit dem ÖPNV am Knotenpunkt Landskronstraße / Ludwigshöhstraße gelegt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die einzelnen Varianten geprüft und bewertet und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass sich auch im kleinräumigen Bereich keine weiteren Alternativen als vorzugswürdig aufdrängen, so dass die vorgeschlagene Variante planfestgestellt wird.

4. Barrierefreiheit

Gesetzliche Grundlage für die Gewährleistung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personenverkehr sind u. a. das HessBGG, das ÖPNVG und das PBefG sowie die für den jeweiligen Bereich gültigen Rechtsvorschriften.

Die neue Vorschrift des § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG verlangt, dass die vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personenverkehr bis zum 01.01.2022 erreicht ist.

Gemäß § 4 Abs. 6 ÖPNVG sollen u. a. die baulichen Anlagen so gestaltet werden, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit soweit wie möglich entsprechen.

Barrierefrei sind Verkehrsanlagen, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind (§ 3 Abs. 1 HessBGG). Die insoweit maßgeblichen Anforderungen richten sich gem. § 10 Abs. 2 HessBGG nach den für den jeweiligen Bereich gültigen Rechtsvorschriften.

Gemäß § 3 Abs. 1 und 5 BOStrab müssen Betriebsanlagen und Fahrzeuge so gebaut sein, dass ihr verkehrstüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert, wobei zu den baulichen Anforderungen auch Maßnahmen gehören, die in Ihrer Mobilität eingeschränkten Personen die Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge ohne besondere Erschwernis ermöglichen. Konkrete Vorgaben zur Barrierefreiheit enthalten die genannten Bestimmungen nicht.

Auch der geltende Nahverkehrsplan (NVP) der DADINA, welcher gem. § 8 Abs. 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, enthält lediglich allgemeine Anforderungen zur Zielerreichung.

Als geeigneter Maßstab in diesem Sinne ist der Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung anzusehen. Dieser entwickelt die in der DIN 18024-1 und der zwischenzeitlich durch die DIN 18040-1 abgelösten DIN 18024-2 niedergelegten Anforderungen an barrierefreies Bauen im öffentlichen Raum im Sinne eines verkehrsmittelübergreifenden Orientierungsrahmens fort und steht auch zu den neueren Normen und Regelwerken (DIN 18040-1, DIN 32984 betreffs Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) nicht im Widerspruch. Vielmehr bietet der Leitfaden für unbehinderte Mobilität nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nach wie vor das wirkungsvollste Instrument für eine einheitliche barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums.

Den darin beschriebenen Anforderungen wird die Planung der Vorhabenträgerin gerecht.

Im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle Ludwigshöhstraße wird zur Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen auch eine Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum umgesetzt.

Mit der vorliegenden Planung werden die gesetzlichen Vorgaben zur Gewährleistung der Barrierefreiheit umgesetzt. Anlass und Grundlage der Planung ist die Komplettierung der durchgängigen Barrierefreiheit der Haltestellen des Streckennetzes der Vorhabenträgerin.

5. Verkehrliche Belange

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Verkehrs vereinbar.

Gem. § 3 Abs. 1 BOStrab müssen Betriebsanlagen und Fahrzeuge so gebaut sein, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert.

Die Prüfung der der Planfeststellung zugrunde gelegten Bauunterlagen durch die TAB hat ergeben, dass die Vorschriften der BOStrab bei Beachtung der unter Abschnitt A. IV. 2 festgesetzten Nebenbestimmungen eingehalten werden.

Die für den sicheren Betrieb nach der BOStrab erforderlichen Signaltechnischen Anlagen werden im Rahmen des Vorhabens errichtet.

Die der Vorhabenträgerin auferlegte Freigabe der Ausführungsplanung durch die TAB gem. § 60 Abs. 3 BOStrab ist ebenso wie die Begleitung der Baumaßnahme durch die TAB und Sachverständige zur Sicherstellung der Ausführungsqualität geboten.

Im Rahmen der Planfeststellung sind keine Weitergehenden, über die in den planfestgestellten Unterlagen und den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses enthaltenen, Festlegungen und Regelungen für die vom Vorhaben betroffenen Verkehrsanlagen erforderlich. Die genaue Ausgestaltung und Regelung liegt in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde der Wissenschaftsstadt Darmstadt und ist nicht planfeststellungsrelevant.

Die auf ca. 9 Monate veranschlagten Bauarbeiten im Abschnitt der Haltestelle Ludwigshöhstraße inkl. Knotenpunkt Landskronstraße werden in mehreren Bauphasen unter Aufrechterhaltung des vorhandenen motorisierten Individualverkehrs durchgeführt werden.

Für die gesamte Bauzeit wird durch die Vorhabenträgerin ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden.

Die für die Dauer der Bauzeit erforderlichen verkehrslenkenden und verkehrsbeschränkenden Maßnahmen werden zeitgerecht vor Baubeginn mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abgesprochen und von dieser angeordnet.

6. Natur und Landschaft (Eingriffsregelung, Biotopschutz, Artenschutz)

Aus naturschutzfachlicher und -rechtlicher Sicht bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken, da es im bauplanungsrechtlichen Innenbereich liegt. Daher finden die Vorschriften der Eingriffsregelung gemäß § 18 Abs. 2 BNatSchG keine Anwendung und eine Eingriffszulassung ist nicht erforderlich.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, der Lage auf bereits versiegelten Flächen und der Tatsache, dass es zu keiner Beanspruchung von Vegetationsflächen oder Gehölzen kommt, kann davon ausgegangen werden, dass durch das Vorhaben die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht erfüllt werden und eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 BNatSchG nicht erforderlich ist.

7. Immissionsschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 UVPG vereinbar. Es genügt den aus immissionsschutzrechtlicher Sicht zu stellenden Anforderungen.

7.1 Lärmvorsorge

Die von der Vorhabenträgerin für das Vorhaben vorgelegte schalltechnische Untersuchung der Krebs + Kiefer AG vom 10. 09. 2018 (Anlage 8.1 der Planunterlagen) ist unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Richtlinien erstellt worden und bildet eine ausreichende Entscheidungsgrundlage. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wurden bei der Lärmermittlung die erforderlichen Gesetze, Normen und Richtlinien berücksichtigt und die Methodik ist nicht zu beanstanden. Auf eine dezidierte Aufzählung der rechtlichen Grundlagen und die Erläuterung der Methodik kann daher an dieser Stelle verzichtet werden und es wird auf die entsprechenden Angaben und Ausführungen in der schalltechnischen Untersuchung verwiesen.

Beim Bau und der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen der Straßenbahnen ist gemäß §§ 41 Abs. 1, 43 Abs. 1 S. 1 BImSchG i. V. m. § 1 ff. 16. BImSchV dafür Sorge zu tragen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Sofern die Immissionsgrenzwerte gem. § 2 der 16. BImSchV überschritten werden, sind Schallschutzmaßnahmen durchzuführen.

Die Erweiterung des eingleisigen Abschnitts der Straßenbahn auf zwei Gleise stellt einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar und hat auch eine Verschiebung der Fahrstreifen für den Individualverkehr zur Folge.

Die Prüfung der Veränderung der Geräuschsituation hat ergeben, dass durch die geringen Pegelerhöhungen aus dem Schienen- und Straßenverkehrslärm der Sachverhalt einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV nicht ausgelöst wird und keine Anhaltspunkte vorliegen, aus denen sich ein Anspruch auf Lärmvorsorge herleiten lässt. Die Pegelerhöhungen liegen deutlich unter 3

dB(A) und überschreiten die Schwellenwerte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht. Auch die Gesamtlärmuntersuchung zeigt, dass im Wesentlichen an den untersuchten Gebäuden Mittelungspegel von weniger als 70 dB(A) am Tag bzw. weniger als 60 dB(A) in der Nacht zu erwarten sind, die somit als unbedenklich eingestuft werden können. Die Pegeländerungen erzeugen – gemessen am vorhandenen Immissionskonflikt mit der derzeitigen Vorbelastung durch Verkehrslärm – keine neuen Immissionskonflikte. Eine Beeinträchtigung der betroffenen Anwohner durch die Realisierung des Planvorhabens kann somit ausgeschlossen werden.

Für die betroffenen Gebäude im Umfeld der Baumaßnahme besteht daher kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen dem Grunde nach.

Auch wenn sich nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge bzw. aufgrund der Gesamtlärmbelastung kein Anspruch auf Schallschutz ergibt, sind die Verkehrslärmimmissionen rechtlich nicht ohne weiteres irrelevant. Die Planfeststellungsbehörde muss vielmehr im Rahmen ihres Abwägungsspielraums prüfen, ob und inwieweit sie planerisch auf Lärmimmissionen unterhalb der Schwelle der schädlichen Umwelteinwirkung reagiert.

Die Planfeststellungsbehörde hat den ihr eingeräumten Abwägungsspielraum erkannt, ist aber im Rahmen der insoweit durchgeführten Prüfung zum Schluss gekommen, dass keine Gesichtspunkte vorliegen, welche es geboten erscheinen ließen, der Vorhabenträgerin über das normativ bzw. durch Rechtsprechung gewährleistete Schutzniveau hinaus weitere Schallschutzmaßnahmen aufzuerlegen.

7.2 Baulärm

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen bauzeitliche Immissionen ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 HVwVfG.

Danach hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Sind Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung baubedingter Lärmbeeinträchtigungen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so haben Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld oder Ersatzwohnraum.

Das Vorliegen dieser Anspruchsvoraussetzungen beurteilt sich nach § 22 BImSchG. Die darin verankerten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG

sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG). Diese Definition wird durch untergesetzliche Regelwerke und Handlungsempfehlungen zur einheitlichen und angemessenen Anwendung des BImSchG – insbesondere die AVV Baulärm, die 32. BImSchV und die DIN 4150 – konkretisiert.

Die AVV Baulärm zielt auf den Schutz der Nachbarschaft ab. Zur Nachbarschaft in diesem Sinne gehören diejenigen Personen, die sich dem Baulärm jedenfalls nicht nachhaltig entziehen können, weil sie nach ihren Lebensumständen, die durch den Wohnort, den Arbeitsplatz oder die Ausbildungsstätte vermittelt werden können, den Einwirkungen dauerhaft ausgesetzt und daher qualifiziert betroffen sind. Zu den wegen ihrer besonderen Funktion und Lärmbetroffenheit schutzbedürftigen Flächen gehören auch dem dauerhaften Aufenthalt zu dienen bestimmte Außenbereiche.

Die durch die Bautätigkeiten hervorgerufenen Geräuscheinwirkungen auf die Nachbarschaft wurden in einer gutachterlichen Stellungnahme der Krebs + Kiefer AG vom 10. 09. 2018 (Anlage 9 der Planunterlagen) ermittelt und bewertet.

Die Bauarbeiten zum barrierefreien Umbau der Haltestelle Ludwigshöhstraße sind in insgesamt vier Bauphasen geplant. Die Bauphase 1 befindet sich außerhalb der Planfeststellungsgrenze und ist für den vorliegende Planfeststellungsverfahren nicht relevant. In der Bauphase 2 wird der südöstliche Bereich der Haltestelle (östlich der Ludwigshöhstraße und südlich der Landskronstraße) umgebaut. In Bauphase 3 wird der Umbau des nordwestlichen Bereichs der Haltestelle (westlich der Ludwigshöhstraße und nördlich der Landskronstraße) durchgeführt. In Bauphase 4 wird der sich daran anschließende Bereich der Haltestelle (westlich der Ludwigshöhstraße und südlich der Landskronstraße) umgebaut. Für die drei relevanten Bauphasen wurden im Weiteren die drei lärmintensivsten Baumaßnahmen betrachtet. Es handelt sich dabei um die Lastfälle 3, 4 und 7, die jeweils in allen drei Bauphasen stattfinden.

Nach der Systematik der AVV Baulärm sind die unmittelbar angrenzenden Nutzungen im Vorhabengebiet vorwiegend nach
Nr. 3.1.1 d) -Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind- und
Nr. 3.1.1 e) -Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind-
sowie in einem Einzelfall auch nach
Nr. 3.1.1 f) - Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten einzustufen.

Die Immissionsrichtwerte (IRW) nach der AVV Baulärm Nr. 3.1.1 d betragen tagsüber 55 dB(A) und nachts 40 dB(A); nach der Nr. 3.1.1 e betragen sie tagsüber 50 dB(A) und nachts 35 dB(A) und nach der Nr. 3.1.1 f betragen sie tagsüber 45 dB(A) und nachts 35 dB(A).

Bestehende Vorbelastungen dürfen berücksichtigt werden, wobei diese nicht zwingend ebenfalls aus einer Bautätigkeit herrühren müssen, sondern auch auf Verkehrslärm zurückgehen können.

Für den Einwirkungsbereich der einzelnen Bauphasen bzw. Baumaßnahmen hat die Vorhabenträgerin gutachterlich nachgewiesen, dass die tatsächliche Vorbelastung durch Verkehrslärmimmissionen bereits heute bis zu 71,2 dB(A) am Tag und 66,9 dB(A) nachts betragen. Daraus resultieren Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm von mehr als 20,0 dB(A) am Tag und 30,0 dB(A) nachts. Aus diesem Grund ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gerechtfertigt, die für die Baulärmimmissionen maßgeblichen Immissionsrichtwerte abweichend von den Immissionsrichtwerten nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm festzulegen, zumal die Vorhabenträgerin mit diesem Ansatz deutlich hinter der nach der Rechtsprechung des BVerwG zulässigen Anhebung der Werte bis zur Höhe der berechneten gemittelten Vorbelastung zurückbleibt.

Bei der Festlegung der angehobenen Richtwerte wurde folgende Gesichtspunkte berücksichtigt. Abweichend von den Immissionsrichtwerten (IRW) nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm für die betroffenen Gebäude wurde bei einer Überschreitung von 5 – 10 dB(A) des IRW ein Korrekturwert von 2,5 dB(A) und bei einer Überschreitung von über 10 dB(A) des IRW ein Korrekturwert von 5,0 dB(A) berücksichtigt. Bei Überschreitungen des IRW unter 5 dB(A) wurde keine Korrektur der IRW der AVV Baulärm vorgenommen.

Auf der Grundlage der vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme wurden die Korrekturwerte für die planfeststellungsrelevanten Baulärmimmissionen für die Bauphasen 2, 3, und 4 abweichend von den Immissionsrichtwerten nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm, wie im Baulärmgutachten vom 10. 09. 2018, Anhang 3.1 –Spalte IRW*- (Planunterlage Anlage 9) aufgeführt, festgesetzt (siehe insoweit Nebenbestimmung A. IV. 6.1).

Alle Bauarbeiten sind ausschließlich für den Tagzeitraum zwischen 7:00 und 16:00 Uhr (mit einer einstündigen Pause) vorgesehen. Arbeiten im Nachtzeitraum sind grundsätzlich nicht vorgesehen. Ausnahmen sind nur beabsichtigt, wenn Arbeiten aus wichtigen technischen Gründen nicht tagsüber vorgenommen werden können und in die Nacht hinein fortgeführt werden müssen.

Aus dem vorliegenden Baulärmgutachten (Planunterlage Anlage 9) ergibt sich, dass aus dem Baubetrieb der einzelnen Baufelder an diversen Gebäuden Überschreitungen der festgelegten erhöhten Immissionsrichtwerte (siehe Ziffer A. IV.

6.1) zu erwarten sind. Die höchste Überschreitung der maßgeblichen Tagesrichtwerte wurde für die Bauphase 3 (Lastfall 7) für das Gebäude Landskronstraße 69 (IP 50) mit 23,7 dB(A) ermittelt.

Die gutachtliche Stellungnahme kommt zu dem Ergebnis, dass trotz des Einsatzes von Baumaschinen und –verfahren nach Stand der Technik und den berücksichtigten Betriebszeiten der schalltechnisch relevanten Baumaschinen unvermeidbarer Baulärm im Nahbereich der Bauarbeiten, der zur Überschreitung der festgesetzten Immissionsrichtwerte (unter Berücksichtigung der Verkehrslärmvorbelastung) führt, nicht ausgeschlossen werden kann. Überschreitungen sind bei nahezu allen Baumaßnahmen auf Grund der geringen Abstandsverhältnisse nicht auszuschließen, sie sind jedoch zeitlich und örtlich (unterschiedliche Bauphasen) begrenzt.

Aufgrund der absehbaren Überschreitungen der festgesetzten Immissionsrichtwerte besteht das Erfordernis für technische bzw. organisatorische Schutzmaßnahmen.

Grundsätzlich sind zur Vermeidung der zu erwartenden hohen Geräuschimmissionen prioritär aktive Schallschutzmaßnahmen in Betracht zu ziehen, die den Lärm insbesondere durch Abschirmung auf dem Ausbreitungsweg mindern. Aufgrund der Ausdehnung und der Lage der Baumaßnahmen sind Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschirmen im vorliegenden Fall kaum realisierbar. Durch die beschränkten Platzverhältnisse ist es nicht möglich Schallschirme zu errichten, die es erlauben, die Arbeiten effektiv durchzuführen, ohne dass gleichzeitig den Anwohnern der Zugang zu ihren Wohnungen versperrt wird.

Lediglich im Bereich der südlichen BE-Fläche (an der Musikakademie) kann, sofern diese BE-Fläche nicht nur als Containerplatz genutzt wird und durch Andienung und Materiallager Lärmbelästigungen entstehen, ein Bauzaun angebracht werden, das nicht nur als Sichtschutz, sondern auch als Schallschutz ausgebildet wird. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde unter der Ziffer A. IV. 6.7 in den Beschluss aufgenommen.

Eine weitere Möglichkeit die bauzeitlichen Immissionen zu vermeiden und unvermeidbare Einwirkungen zu minimieren ist der Einsatz von Bauverfahren und Baufahrzeugen sowie Baugeräten die die Mindestanforderungen nach dem Stand der Technik erfüllen. Dies wurde durch die Aufnahme entsprechender Nebenbestimmungen in der Ziffer A. IV. 6. des Beschlusses gewährleistet.

In Anbetracht der Tatsache, dass im vorliegenden Fall eine umfängliche Konfliktvermeidung mit nach dem gegenwärtigen Stand der Technik verfügbaren

Maßnahmen nicht möglich sein wird, wurden unter der Ziffer A. IV. 6. des Beschlusses weitere organisatorische Maßnahmen zur Minimierung der Einwirkungen aufgenommen.

Über die vorgesehenen Maßnahmen hinaus könnten vom Grundsatz her auch passive Maßnahmen in Erwägung gezogen werden um Baulärm am Ort seiner Einwirkung zu mindern. Passiver Schallschutz, der zu einer Minderung der Immissionen beim Aufenthalt in betroffenen Gebäuden führt, würde den Austausch vorhandener Fenster durch Bauteile mit höherwertiger Schalldämmung, ggf. in Verbindung mit dem Einbau von Lüftungsanlagen, umfassen, um das Öffnen der Fenster zu vermeiden.

Im vorliegenden Fall werden solche Maßnahmen als nicht verhältnismäßig angesehen, da es sich um temporäre Einwirkungen durch die Baustellen handelt und insbesondere die lärmintensiven Arbeiten als kurzzeitig einzustufen sind.

Soweit die Einhaltung der jeweils maßgeblichen Immissionsrichtwerte bzw. Anhaltswerte technisch nicht möglich ist bzw. mit verhältnismäßigem Aufwand nicht sichergestellt werden kann, wird den Betroffenen ein Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld oder Ersatzwohnraum für die Zeit der Überschreitung des jeweils maßgeblichen Immissionsrichtwertes dem Grunde nach zuerkannt.

Die konkrete methodische Ermittlung sowie die Festsetzung der Entschädigung ist allerdings nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt einem ggf. erforderlichen nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten (vg. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11-, juris RdNr. 82 ff.).

Wie oben ausgeführt hat die Planfeststellungsbehörde die durch die bauzeitlichen Immissionen ausgelösten Konflikte erkannt und mittels der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen einer verträglichen Lösung zugeführt. Darüberhinausgehende Regelungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht geboten, da weitere unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen durch die Bautätigkeit, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bewältigungsbedürftig wären, nicht zu erwarten sind.

7.3 Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Gemäß § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG zählen Erschütterungsimmissionen je nach Stärke und Wahrnehmbarkeit ebenfalls zu den Immissionen, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder Belästigungen für die Allgemeinheit und Nachbarschaft hervorrufen können. Nach § 41 BImSchG ist beim Bau oder der Änderung von Straßenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden. Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von

Erschütterungsimmissionen sind weder im BImSchG noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt. Allerdings sind in Tabelle 1 der DIN 4150-2 Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auch durch den Schienenverkehr enthalten. Die dort aufgeführten Werte bilden keine absolute Grenze, dienen aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit als konkreter Anhaltspunkt. Werden die Werte eingehalten, kann von einer Zumutbarkeit im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 HVwVfG ausgegangen werden.

In der vorgelegten erschütterungstechnischen Untersuchung (Unterlage 8.2) wurden die geltenden Vorschriften und Richtlinien etc. sowie die Anhaltswerte in Tabelle 1 der DIN 4150-2 beachtet und angewendet, so dass deren ordnungsgemäße Durchführung nicht in Zweifel gezogen wurde. Auf eine dezidierte Aufzählung der Bearbeitungsgrundlagen und die Erläuterung der Methodik kann daher an dieser Stelle verzichtet werden und es wird auf die entsprechenden Angaben und Ausführungen in der erschütterungstechnischen Untersuchung verwiesen.

In dem erschütterungstechnischen Gutachten wurde untersucht, ob die baulichen Eingriffe in den Schienenverkehr zu Immissionskonflikten führen und ob der Sachverhalt einer wesentlichen Änderung, verbunden mit den daraus folgenden Ansprüchen auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen, vorliegt.

Die Untersuchung ergab, dass es durch die geplanten Umbaumaßnahmen im Bereich der Haltestelle Ludwigshöhstraße nicht zu einer wesentlichen Änderung der Immissionen und Erschütterungen in Verbindung mit einem Überschreiten der Anhaltswerte kommen wird und erhebliche Belästigungen, die durch Erschütterungsimmissionen aus dem Schienenverkehr induziert werden, ausgeschlossen werden können. Ein Anspruch auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen besteht daher nicht. Es wird aber darauf hingewiesen, dass lt. Angaben der Vorhabenträgerin im Knotenpunktbereich Landskronstraße / Ludwigshöhstraße eine elastische Bettung der Gleise vorgesehen ist, wodurch die Übertragung von Erschütterungen reduziert wird.

7.4 Elektromagnetische Verträglichkeit

Elektrische und magnetische Felder lassen sich in der Nähe von Straßenbahnen (Gleichstrombahnen) nicht gänzlich vermeiden. Mit dem Ausbauvorhaben verbundene durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder ausgelöste schädliche Umwelteinwirkungen können ausgeschlossen werden.

Mit dem Ausbauvorhaben ist kein Bau oder Änderung einer Gleichrichterstation, die als Niederfrequenzanlage im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 26. BImSchV dem Anwendungsbereich dieser Verordnung unterliegt, verbunden.



Die Fahrleitung bzw. die Änderung der bestehenden Fahrleitungsanlage inklusive der Fahrstromverstärkung im Planfeststellungsbereich verlaufenden Strecke vermag keine schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne der 26. BImSchV hervorzurufen bzw. ist vom Anwendungsbereich dieser Verordnung nicht erfasst.

8. Brandschutz

Belange des Brandschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Der festgestellte Plan sowie die ergänzend vorgesehenen Auflagen unter A. IV. 3. gewährleisten, dass den Anforderungen des Brandschutzes -auch bauzeitig-Rechnung getragen wird. Dies gilt nicht nur in Bezug auf die Sicherheit und die gefahrlose Nutzung der Straßenbahninfrastruktur, sondern auch im Hinblick auf die Gewährleistung der den Brandschutz betreffenden bauordnungsrechtlichen Vorschriften zum Schutz der benachbarten Bebauung. In diesem Zusammenhang sind insbesondere nachteilige Auswirkungen auf die Rettungswegesituation auszuschließen.

9. Denkmalschutz

Denkmalschutzrechtliche Belange sind von dem Vorhaben nicht betroffen und stehen der Planung nicht entgegen.

10. Kampfmittelbelastung

Die Auswertung der beim Kampfmittelräumdienst vorliegenden Kriegsluftbilder hat ergeben, dass sich der Vorhabenbereich in einem Bombenabwurfgebiet befindet. Auf solchen Flächen muss grundsätzlich vom Vorhandensein von Kampfmitteln ausgegangen werden.

Um zu vermeiden, dass es im Zuge der Bauausführung in Folge einer möglichen Kampfmittelbelastung zu einer Gefahr für Leben oder Gesundheit kommt, waren der Vorhabenträgerin daher Maßnahmen zur Kampfmittelsondierung in Ziffer A. IV. 5. aufzuerlegen. Die darüber hinaus angeordneten Dokumentationspflichten sind erforderlich, um die Kampfmittelräumdaten auf einem aktuellen Stand zu halten.

11. Ver- und Entsorgungsleitungen, Telekommunikationsleitungen

Das Vorhaben berührt die Anlagen verschiedener Leitungsträger, die in das Anhörungsverfahren einbezogen wurden. Planfeststellungspflichtiger Leitungsbestand im Sinne des § 43 EnWG ist von dem Vorhaben nicht betroffen.

Die unter Ziffer A. IV. 7., 8. und 9. aufgenommenen Nebenbestimmungen verpflichten die Vorhabenträgerin, die erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig vor

der Bauausführung mit den betroffenen Leitungsträgern endabzustimmen, deren Anlagen nicht über das baubedingt erforderliche Maß hinaus zu beschädigen oder zu beeinträchtigen, die jeweils maßgeblichen technischen Anweisungen und Regelwerke zu beachten und die ordnungsgemäße und fachkundige Ausführung der Bauarbeiten durch eine Bauüberwachung zu gewährleisten.

Den berechtigten Belangen der Leitungsträger wird damit im erforderlichen Umfang Rechnung getragen.

12. Eigentum

Für die Realisierung des Gesamtvorhabens inklusive der neuen Fahrleitungsmaste müssen keine privaten Grundstücke in Anspruch genommen werden. Dies gilt sowohl für das Vorhaben selbst als auch für die vorübergehende Nutzung der Baustelleneinrichtungsflächen. Alle benötigten Grundstücke stehen ausnahmslos im Eigentum der Vorhabenträgerin bzw. der Wissenschaftsstadt.

IV. Entscheidung über Stellungnahmen der Behörden, Stellen und Leitungsträger

Soweit Beteiligte ihr Vorbringen nicht von sich aus für gegenstandslos erklärt haben, wurde den vorgetragenen Bedenken und Forderungen mit den der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen und den von ihr gegebenen Zusagen im erforderlichen Umfang Rechnung getragen. Eine weitergehende Behandlung der Stellungnahmen ist daher entbehrlich.

V. Entscheidung über Einwendungen

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über Einwendungen, über die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens keine Einigung erzielt werden konnte. Dazu ist es aber nicht erforderlich, über jede einzelne Einwendung im Tenor des Beschlusses ausdrücklich zu entscheiden. Soweit sich die erhobenen Einwendungen mit Themen beschäftigen, die bereits an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses abgehandelt worden sind, kann im Rahmen der Behandlung der jeweiligen Einwendungen im Wesentlichen auf die dortigen Ausführungen Bezug genommen werden. Die erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form unter einer individuell vergebenen Einwendungsnummer abgehandelt. Die Einwender werden über die ihnen zugeteilte Nummer, unter der ihr Vorbringen behandelt wird, schriftlich benachrichtigt.

Im Zuge des Anhörungsverfahrens sind zwei Individualeinwendungen eingegangen.

1. Einwendung Nr. 1

Die Einwendung vom 17. 12. 2018 bezieht sich im Wesentlichen auf

- die Lärmbelästigung durch Straßenverkehr im Bereich des Knotenpunktes durch das Überfahren der Straßenbahngleise durch LKW und PKW und es werden Vorschläge für eine Besserung des Lärmschutzes gemacht,
- die Verschmälerung des Gehweges um 45 cm im Bereich des bestehenden Wartehäuschens,
- das Entfallen von 8 Parkplätzen,
- das Fehlen einer eigenen Fahrradspur in beide Richtungen,
- die derzeit fußgängerunfreundliche Ampelschaltung für Fußgänger, die die Landskronstraße queren.

Beim Erörterungstermin am 12. 04. 2019 wurden die Einwände ausführlich erörtert und die Einwander haben ihre Einwände zurückgenommen. Es kann daher an dieser Stelle auf weitergehende Ausführungen verzichtet werden und es wird auf das Protokoll zum Erörterungstermin verwiesen.

2. Einwendung Nr. 2

Die Einwendung vom 20. 12. 2018 bezieht sich im Wesentlichen auf

- die geänderte Position des Wartehäuschens näher zur Einfahrt des Wohnhauses hin, wodurch mit einer erhöhten Lärmbelästigung durch wartende Fahrgäste gerechnet wird,
- das Entfallen mehrerer Parkplätze in der Ludwigshöhstraße im Bereich der Haltestelle.

Beim Erörterungstermin am 12. 04. 2019 wurden die Einwände ausführlich erörtert. Zu der geänderten Position des Wartehäuschens wurde einvernehmlich vereinbart, dass im Rahmen der Ausführungsplanung ein Tausch bzw. Verschiebung des Standortes noch einmal geprüft werden kann, wobei die Schwerbehindertenvertretung der Stadt Darmstadt mit einzubeziehen sind. Ein entsprechender Passus wurde unter der Ziffer A. IV. 2.5 im Beschluss aufgenommen. Da die Einwander ihre Einwände zurückgenommen haben, kann an dieser Stelle auf weitergehende Ausführungen verzichtet werden und es wird auf das Protokoll zum Erörterungstermin verwiesen.

VI. Gesamtergebnis der Abwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zu dem Ergebnis, dass die mit dem Antrag auf Planfeststellung verfolgten Ziele erreicht werden können und dem

Antrag der Vorhabenträgerin nach Maßgabe der im verfügenden Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen werden kann. Dabei sind nicht nur die einzelnen öffentlichen und privaten Interessen gegen die öffentlichen Interessen an dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle Ludwigshöhstraße, sondern alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit abgewogen worden.

Die Prüfung der vorgelegten Planung hat ergeben, dass dem Vorhaben keine gesetzlichen Versagungsgründe entgegenstehen. Darüber hinaus werden weder öffentliche noch private Belange in einer solchen Art und Weise beeinträchtigt, dass das Interesse an der Umsetzung des beantragten Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Die Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter geht mit der Umsetzung des Vorhabens nicht einher.

Es bietet sich der Planfeststellungsbehörde gegenüber der planfestgestellten Variante der Haltestelle keine Variante an, mit der die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher oder privater Belange erreicht werden könnten.

Die von der Planfeststellungsbehörde verfügten Nebenbestimmungen und die Zusagen der Vorhabenträgerin gewährleisten im Übrigen, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für die Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen als zumutbar hingenommen werden.

Im Ergebnis ist die Bewältigung aller maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.



D. Kosten

Die Kostenentscheidung beruht auf den Bestimmungen des Hessischen Verwaltungskostengesetzes (HVwKostG) i. V. m. § 1 der Verwaltungskostenordnung für den Geschäftsbereich des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (VwKostO-MWEVL) und des zugehörigen Verwaltungskostenverzeichnisses sowie der Allgemeinen Verwaltungskostenordnung (AllgVwKostO) und des zugehörigen Allgemeinen Verwaltungskostenverzeichnisses. Die Festsetzung der Kosten (Gebühren und Auslagen) zu diesem Planfeststellungsbeschluss erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

Die den Beteiligten durch ihre Teilnahme an dem Anhörungsverfahren erwachsenen Kosten – auch die eines beauftragten Rechtsanwaltes oder Gutachters – fallen ausschließlich ihnen selbst zur Last. Das Planfeststellungsverfahren stellt kein Vorverfahren im Sinne der §§ 68 ff. VwGO dar, das mit Erhebung des Widerspruchs beginnt. Die für Widerspruchsverfahren geltende Sonderregelung in § 80 HVwVfG ist daher weder unmittelbar noch sinngemäß anwendbar (BVerwG, Beschluss vom 01.09.1989, NVwZ 1990, S. 59 f., Dürr in Kodal, „Straßenrecht“, 7. Auflage 2010, Kapitel 37, Rnr. 8.5). Dass in einem Planfeststellungsverfahren angefallene Kosten weder in diesem Verfahren noch in einem sich eventuell anschließenden Gerichtsverfahren erstattungsfähig sind, ist verfassungsrechtlich unbedenklich (BVerwG, Beschluss vom 01.09.1989, a. a. O.) und verletzt auch nicht den Grundsatz der Waffengleichheit. Denn auch die Vorhabenträgerin und die Planfeststellungsbehörde können ihre Auslagen nicht auf erfolglose Einwender abwälzen (BayVGh, Beschluss vom 23.11.1998, BayVBl. 1999, S. 307 ff.).

E. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim

Hessischen Verwaltungsgerichtshof

Goethestraße 41 – 43

34119 Kassel

erhoben werden.

Die Klage ist gegen das Land Hessen, vertreten durch das Regierungspräsidium Darmstadt, Luisenplatz 2, 64283 Darmstadt, zu richten.

Die Klage soll den Kläger, den Beklagten und den Streitgegenstand bezeichnen und einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden. Zur Erhebung der Klage ist die Vertretung durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule erforderlich.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG keine aufschiebende Wirkung. Auf Antrag kann der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel, Goethestraße 41 – 43, 34119 Kassel die aufschiebende Wirkung der Klage anordnen. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

Im Auftrag

gez. Heinz Seeger

Die Übereinstimmung dieser Abschrift des
Planfeststellungsbeschlusses vom 14. Mai 2019
Az.: III 33.1 - 66 e 02/01 H – 149
mit dem Original wird hiermit beglaubigt.

Darmstadt, 14. Mai 2019

Seeger, OAR