



Ausfertigung Nr.

Planfeststellungsbeschluss

für den

Ausbau Gleisdreieck Alsfelder Straße
im Netz der HEAG mobilo GmbH

in Darmstadt

durch die

HEAG mobilo GmbH

vom

06. August 2019

III 33.1 – 66 e 02/01 – H – 150

Inhalt

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis	IV
A. Verfügender Teil	1
I. Feststellung des Plans	1
II. Planunterlagen	1
III. Konzentrationswirkung	3
IV. Nebenbestimmungen, Hinweise	3
1. Allgemeine Anforderungen	3
2. Nebenbestimmungen der TAB beim Regierungspräsidium Darmstadt	4
3. Nebenbestimmungen des Magistrats der Wissenschaftsstadt Darmstadt - Feuerwehr-	5
4. Nebenbestimmungen des Denkmalschutzes	5
5. Nebenbestimmungen bezüglich Kampfmittelräumung	5
6. Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz (Baulärm, Erschütterungen, betriebsbedingter Lärm)	7
7. Nebenbestimmungen zum Bodenschutz	10
8. Nebenbestimmungen zu Versorgungsleitungen für Strom, Gas, Trinkwasser, Fernwärme, Straßenbeleuchtung, Telekommunikation und Fernwirktechnik der e-netz Südhessen GmbH & Co. KG	11
9. Nebenbestimmungen zu Hochspannungskabeln der Westnetz GmbH	11
10. Nebenbestimmungen zu Versorgungsanlagen der Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG	12
11. Straßenverkehrsrechtliche Regelungen	12
V. Zusagen der Vorhabenträgerin	12
1. Magistrat Wissenschaftsstadt Darmstadt - Straßenverkehrs- und Tiefbauamt	12
2. TAB bei Regierungspräsidium Darmstadt	12
VI. Umweltverträglichkeitsprüfung	12

VII. Kostenentscheidung	13
B. Sachverhalt	14
I. Antragsgegenstand	14
II. Antragsbegründung	14
III. Ablauf des Anhörungsverfahrens	14
1. Antrag und Einleitung des Anhörungsverfahrens	14
2. Auslegung der Planunterlagen	14
3. Beteiligung der Behörden und Stellen, der Vereinigungen sowie der nicht ortsansässig Betroffenen	15
4. Einwendungen und Stellungnahmen	16
5. Erwidern, Erörterungstermin	16
C. Entscheidungsgründe	17
I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	17
1. Erfordernis der Planfeststellung	17
2. Antragsbefugnis	17
3. Zuständigkeit	17
4. Rechtswirkungen der Planfeststellung	17
5. Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren	17
II. Entbehrlichkeit einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung	18
III. Materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	19
1. Entscheidungsgrundsätze für die Feststellung des Plans	19
2. Planrechtfertigung	20
3. Planungsalternativen und Entwurfsgestaltung	21
4. Sicherheit der Betriebsanlagen und des Bahnverkehrs	21
5. Natur und Landschaft (Eingriffsregelung, gesetzlicher Biotopschutz, Artenschutz)	21



6. Immissionsschutz	22
7. Brandschutz	28
8. Kampfmittelbelastung	28
9. Denkmalschutz	29
10. Ver- und Entsorgungsleitungen einschließlich Telekommunikationsleitungen	29
11. Eigentum	29
IV. Entscheidung über Stellungnahmen der Behörden, Stellen und Leitungsträger	30
V. Gesamtergebnis der Abwägung	30
D. Kosten	32
E. Rechtsbehelfsbelehrung	33

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

A	a. a. O	am angegebenen Ort
	Abs.	Absatz
	AG	Aktiengesellschaft
	AllgVwKostO	Allgemeine Verwaltungskostenordnung vom 11. Dezember 2009 (GVBl. I S. 763), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 11. Dezember 2017 (GVBl. I S. 390)
	AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 1. September 1970)
B	BayVBl.	Bayerische Verwaltungsblätter
	BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
	BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), geändert durch Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung vom 27. September 2017 (BGBl. I S. 3465)
	BGBl.	Bundesgesetzblatt
	BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz) in der Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771)
	BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434)
	BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung) vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 16. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2938)



BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	beziehungsweise
C ca.	circa
D dB(A)	Schalldruckpegel nach der Bewertungskurve A
DIN	Deutsches Institut für Normung e. V.
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
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
E ebd.	ebenda
EG	Erdgeschoss
EnWG	Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz) vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970,3621) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Juni 2018 (BGBl. I S. 862)
etc.	et cetera
F f.; ff.	folgende; fortfolgende
f_{Ab}	Abstimmfrequenz
G gem.	gemäß
GFK	Glasfaserkunststoff
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GmbH & Co. KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Hessen
H ha	Hektar
HAltBodSchG	Hessisches Gesetz zur Ausführung des Bundes-Bodenschutzgesetzes und zur Altlastensanierung (Hessisches Altlasten- und Bodenschutzgesetz) vom 28. September 2007 (GVBl. I S. 652), geändert durch Artikel 23 des Gesetzes vom 27. September 2012 (GVBl. S. 290)

HVwKostG	Hessisches Verwaltungskostengesetz in der Fassung vom 12. Januar 2004, zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2018 (GVBl. I S. 330)
HVwVfG	Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung vom 15. Januar 2010 (GVBl. I S. 18), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. September 2018 (GVBl. I S. 570)
Hz	Hertz
I IRW	Immissionsrichtwert
i. V. m.	in Verbindung mit
K KMIS - R	Kampfmittelinformationssystem für Kampfmittelräumfirmen
kV	Kilovolt
M m	Meter
m²	Quadratmeter
m³	Kubikmeter
M 36582	Schachtbezeichnung
N Nr.	Nummer
NVP	Nahverkehrsplan
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
O OG	Obergeschoss
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen vom 1. Dezember 2005 (GVBl. I S. 786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Mai 2018 (GVBl. I S. 182)
P PBefG	Personenbeförderungsgesetz in der Fassung vom 1. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808)
PBefGZustV Hessen	Hessische Verordnung über die Zuständigkeiten nach dem Personenbeförderungsgesetz vom 10. Oktober 1997, zuletzt geändert durch Artikel 6 der Verordnung vom 12. November 2013 (GVBl. I S. 640)



R	Rn.	Randnummer
S	S.	Seite / Satz
T	TAB	Technische Aufsichtsbehörde
U	usw.	und so weiter
	UVP-Vorprüfung	Vorprüfung zur Umweltverträglichkeitsprüfung
	UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370)
V	vgl.	vergleiche
	VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 12. Juli 2018 (BGBl. I S. 1151)
	VwKostO-MWVL	Verwaltungskostenordnung für den Geschäftsbereich des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 19. November 2012 (GVBl. I S. 484), zuletzt geändert durch Artikel 4 Abs. 1 des Gesetzes vom 10. September 2018 (GVBl. I S. 604)
Z	z. B.	zum Beispiel
#	16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269)
	24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswegschallschutzmaßnahmenverordnung) vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329)
	32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Artikel 83 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

Der Plan der HEAG mobilo GmbH (Vorhabenträgerin) für den

Ausbau Gleisdreieck Alsfelder Straße

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 - 21) vom 02.10.2018	
2	<u>Übersichtslageplan</u> vom 02.10.2018	<i>Nachrichtliche Unterlage</i>
3	<u>Bestandslageplan</u> im Maßstab 1 : 250 vom 02.10.2018	<i>Nachrichtliche Unterlage</i>
4	<u>Lageplan</u> im Maßstab 1 : 250 vom 02.10.2018	
5	<u>Längsschnitte</u> 5.1 Längsschnitt Achse 1 im Maßstab 1 : 250/25 vom 02.10.2018 5.2 Längsschnitt Achse 2 im Maßstab 1 : 250/25 vom 02.10.2018 5.3 Längsschnitt Achse 13 im Maßstab 1 : 250/25 vom 02.10.2018 5.4 Längsschnitt Achse 4 im Maßstab 1 : 250/25 vom 02.10.2018 5.5 Längsschnitt Achse 10 im Maßstab 1 : 250/25 vom 02.10.2018	

Anlage Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
	5.6 Längsschnitt Achse 20 im Maßstab 1 : 250/25 vom 02.10.2018	
6	<p><u>Querschnitte</u></p> <p>6.1. Querschnitt Alsfelder Straße im Maßstab 1 : 50 vom 02.10.2018</p> <p>6.2. Querschnitt Frankfurter Straße im Maßstab 1 : 50 vom 02.10.2018</p>	
7	<p><u>Leitungsplan</u></p> <p>im Maßstab 1 : 250 vom 02.10.2018</p>	
8	<p><u>Bauwerksverzeichnis</u></p> <p>(Seite 1 - 6) vom 02.10.2018</p>	
9	<p><u>Grundstücksverzeichnis und Grunderwerbsplan</u></p> <p>9.1 Anonymisiertes Grundstücksverzeichnis (Seite 1 und 2) vom 02.10.2018</p> <p>9.2 Grunderwerbsplan im Maßstab 1 : 250 vom 02.10.2018</p>	
10	<p><u>Schwingungs- und Schalltechnische Untersuchung</u></p> <p>10.1 Berechnung und Beurteilung der Luftschallimmissionen (18 Seiten sowie Anhänge 1.1 – 3.5) vom 29.06.2018</p> <p>10.2 Schwingungsimmissionen (14 Seiten sowie Anhänge 1 – 2) vom 18.06.2018</p>	<i>Nachrichtliche Unterlagen</i>
11	<p><u>Berechnung und Beurteilung der Schallimmissionen während der Bauarbeiten</u></p> <p>(10 Seiten sowie Anhänge 1.1 – 8.11.5) vom 06.07.2018</p>	<i>Nachrichtliche Unterlage</i>



Anlage Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
12	<u>Geo- und Umwelttechnische Untersuchung</u> (18 Seiten sowie Anlagen 1 – 7) vom 27.06.2018	<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).

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 Erwidernungen sagte die Vorhabenträgerin zu, die im Verfahren geforderten Nebenbestimmungen, Hinweise und Anmerkungen einzuhalten und zu beachten. Die nachfolgend aufgeführten Nebenbestimmungen sowie Zusagen 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 und durchgeführt werden. Ergeben sich Widersprüche zwischen dem Inhalt der in Abschnitt A.II genannten Unterlagen und den in Abschnitt A.V genannten Zusagen sowie Abschnitt A.IV genannten 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 Die Ausführungsplanung der Betriebsanlage ist durch einen Prüfsachverständigen für Baustatik sowie Sachverständige für Geotechnik und Signaltechnik prüfen zu lassen.

2.2 Bei der Prüfung ist die Unabhängigkeit und Weisungsfreiheit des beteiligten Prüfsachverständigen und der Sachverständigen sicherzustellen. Das Vier-Augen-Prinzip ist zu beachten. Der Prüfsachverständigen und die Sachverständigen sind auch mit Vorort Kontrollen (Bauzustandsbesichtigungen und Abnahmen) zu beauftragen.

2.3 Die Auswahl des Prüfsachverständigen und der Sachverständigen ist mit der TAB abzustimmen.

2.4 Für die Genehmigung der Ausführungsplanung nach § 60 BOStrab bei der TAB ist ein Zeitraum von vier Kalenderwochen vorzusehen.

2.5 Der TAB ist ein Bauzeitenplan zur Information zur Verfügung zu stellen.

2.6 Zur Werksabnahme der Weichen ist die TAB rechtzeitig einzuladen.

2.7 Der Erschütterungsschutz in Form eines flächig gelagerten Masse-Feder-Systems mit einer Abstimmfrequenz von $f_{Ab} = 20 \pm 2$ Hz ist im Rahmen der Ausführungsplanung im Detail zu planen. Die schwingungstechnische und die statische Berechnung der Gleistragplatten ist vorzulegen.

2.8 Bei der geplanten, teilweisen Verwendung einer GFK-Bewehrung der Gleistragplatten ist die allgemeine bauaufsichtliche Zulassung der GFK-Bewehrungsstäbe vorzulegen. Sollte dem Hersteller keine bauaufsichtliche Zulassung vorliegen, ist rechtzeitig eine Zustimmung im Einzelfall nach § 60 BOStrab bei der TAB zu beantragen.

2.9 Mit dem Bau der Betriebsanlage darf erst begonnen werden, wenn die Prüfung der Bauunterlagen durch die TAB ergeben hat, dass die Vorschriften der BOStrab beachtet sind und der Unternehmer durch einen Genehmigungsbescheid nach § 60 BOStrab unterrichtet worden ist.

2.10 Vor der Inbetriebnahme der umgebauten Betriebsanlage ist der Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung nach § 62 BOStrab bei der TAB zu stellen.

3. Nebenbestimmungen des Magistrats der Wissenschaftsstadt Darmstadt -Feuerwehr-

Vier Wochen vor Einrichtung der Baustelle ist der Feuerwehr der Wissenschaftsstadt Darmstadt ein Baustelleneinrichtungsplan inklusive Aussage über den zeitlichen Ablauf vorzulegen, damit die Baustelle in der Einsatzplanung berücksichtigt werden kann. Diese Informationen sind an Gefahrenabwehr.Feuerwehr@darmstadt.de zu senden.

Bei Bedarf wird die Feuerwehr mit der Bauleitung einen Termin abstimmen, um etwaige Durchfahrtsmöglichkeiten sicherzustellen. Während der Bauzeit müssen die Feuerwehrezufahrten der Gebäude Frankfurter Straße 77 bis 81 jederzeit für die Feuerwehr erreichbar sein.

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) 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 Kampfmittelräummaßnahmen vor bodeneingreifenden Bauarbeiten erforderlich. Es ist dann notwendig, einen eventuell vorgesehenen Baugrubenverbau (Spundwand, Berliner Verbau usw.) durch Sondierbohrungen in der Verbauachse abzusichern. Sofern eine sondierfähige Messebene vorliegt, sollen die Erdaushubarbeiten mit einer Flächensondierung begleitet werden (Aushubüberwachung). Falls keine Detektion möglich ist, ist dies zwingend durch eine Fachfirma zu dokumentieren und begründen.
- 5.3** Der mit Luftdetailbildauswertung ermittelte Verdachtspunkt weist auf einen möglicherweise noch vorhandenen Bombenblindgänger hin. Der Verdachtspunkt ist vor bodeneingreifenden Bauarbeiten unbedingt zu überprüfen. Sofern das Gelände nicht sondierfähig sein sollte (wegen oberflächennaher magnetischer Störungen wie z.B. Auffüllung, Versiegelung, Versorgungsleitungen) ist eine Überprüfung mittels Sondierbohrungen

erforderlich. Eine Überprüfung des Verdachtspunktes ist auch dann erforderlich, wenn sich dieser außerhalb des Baufeldes bzw. Grundstückes befindet und vor bodeneingreifenden Bauarbeiten ein Sicherheitsabstand im Radius von 15 Metern um den eingemessenen Verdachtspunkt nicht eingehalten werden kann. Das Ergebnis der Überprüfung ist durch eine Fachfirma zu bescheinigen.

- 5.4** Dem Dezernat I 18 -Kampfmittelräumdienst beim Regierungspräsidium Darmstadt- ist zu bescheinigen, dass die Kampfmittelräumungsarbeiten nach dem neuesten Stand der Technik durchgeführt wurden. Der Bescheinigung ist ein Lageplan, auf dem die untersuchten Flächen dokumentiert sind, beizufügen und 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 Regierungspräsidium Darmstadt- der Lageplan und die KMIS-R Datei zu übersenden.
- 5.6** Eine Kopie des Auftrages ist dem Dezernat I 18 – Kampfmittelräumdienst – beim Regierungspräsidium Darmstadt vorzulegen.
- 5.7 Abweichungen der vorgenannten Ziffern 5.1 bis 5.6 sind nur im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat I 18 – Kampfmittelräumdienst – zulässig.**

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 KMRD – 6b 06/05-Da 1850-2018 anzugeben und eine Kopie der Stellungnahme des Kampfmittelräumdienstes beim Regierungspräsidium Darmstadt vom 29. November 2018 beizufügen.
3. Da Kampfmittelräumungsarbeiten 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. Der Abtransport – ggf. auch die Entschärfung – und die Vernichtung vorgefundener Kampfmittel wird das Land Hessen – Kampfmittelräumdienst – weiterhin auf eigene Kosten übernehmen.

5. Das Datenmodul KMIS-R kann kostenlos von der Internetseite <http://www.rp-darmstadt.hessen.de> (Sicherheit und Ordnung, Gefahrenabwehr, Kampfmittelräumdienst) heruntergeladen werden.

6. Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz (Baulärm, Erschütterungen, betriebsbedingter Lärm)

6.1 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.

Bereits über die Ausschreibung ist sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmen 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 der Baustelle, 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.

6.2 Angesichts der verkehrsbedingten Lärmvorbelastung wird die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 HVwVfG für die Baulärmimmissionen im Einwirkungsbereich der folgenden Gebäude abweichend von den Immissionsrichtwerten nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm wie folgt festgesetzt:

Für das Gebäude Alsfelder Str. 4 mit 52 dB(A) in der Nacht,
für das Gebäude Frankfurter Str. 69 mit 52 dB(A) in der Nacht,
für das Gebäude Frankfurter Str. 71 mit 57 dB(A) in der Nacht,
für das Gebäude Frankfurter Str.73 mit 52 dB(A) in der Nacht,
für das Gebäude Frankfurter Str. 77 mit 61 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht,
für das Gebäude Frankfurter Str. 79 mit 49 dB(A) in der Nacht,
für das Gebäude Frankfurter Str. 83 mit 50 dB(A) in der Nacht,
für das Gebäude Frankfurter Str. 83a mit 46 dB(A) in der Nacht und

für das Gebäude Frankfurter Str. 110 mit 47 dB(A) in der Nacht.

Im Übrigen gelten die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm.

- 6.3** Die Betriebszeit der einzelnen lärmintensiven Maschinen (z. B. Bagger mit Meißel) 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.
- 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.

- 6.7** Abweichend von Ziffer 6.5 sind Arbeiten in den Tagesrandzeiten ab 06:00 Uhr bzw. bis 22:00 Uhr in dem Umfang, der dem Gutachten zu Schallimmissionen während der Bauarbeiten (Unterlage 11 der Planunterlagen) zu entnehmen ist (dies betrifft die Bauphasen A4.2, A5.3, A8.1), erlaubt. Abweichungen sind entsprechend Ziffer 6.5 zu dokumentieren

- 6.8** Die Anwohner sind über die geplanten Bauarbeiten rechtzeitig schriftlich zu informieren. Die Anwohnerinformation muss Informationen zu den geplanten Bauterminen, Bauzeiten, deren Auswirkungen (z. B. Schallpegelhöhen, ...) und Umleitungsverkehren enthalten. Zudem ist ein Ansprechpartner für die Anwohner zu benennen.
- 6.9** Verbleiben trotz aller vorgesehenen Maßnahmen unzumutbare Immissionseinwirkungen und sind weitergehende Maßnahmen technisch nicht möglich oder mit verhältnismäßigem Aufwand nicht realisierbar, steht den Betroffenen für die Zeit der Überschreitung der jeweils maßgeblichen Immissionsrichtwerte aus Ziffer A.IV.6.2 bzw. der Anhaltswerte der DIN 4150 gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zurverfügungstellung angemessenen Ersatzwohnraums, vor allem für den Nachtzeitraum, oder eine auf die Tage der Überschreitung bezogene Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld zu.

Im Hinblick auf die baubedingten Luftschallimmissionen setzt der Entschädigungsanspruch für Innenräume zusätzlich voraus, dass die in Tabelle 6 der VDI 2719 genannten, für die jeweiligen schutzbedürftigen Raumnutzungen maßgeblichen oberen Anhaltswerte für Innenschallpegel (Mittelungspegel) überschritten sind.

Für Außenbereiche besteht bei einem Überschreiten der unter A.IV.6.1 festgelegten Beurteilungspegel 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 Enteignungsbehörde auf Antrag einer der Parteien in einem gesonderten Verfahren.

- 6.10** Zur Reduzierung der Erschütterungs- und Körperschallemissionen ist der Einbau eines flächigen Masse-Feder-Systems in dem, den festgestellten Planunterlagen zu entnehmenden Bereich (unter anderem Unterlage 4), dessen Erfordernis durch schwingungs- und schalltechnische Untersuchung nachgewiesen wurde, vorzunehmen.

Nach Abschluss der Umbaumaßnahme und Inbetriebnahme des Gleisdreiecks hat der Bauherr im Falle einer Anliegerbeschwerde über Erschütterungs- und/oder Körperschallimmissionen auf seine Rechnung eine Messung zum Nachweis der tatsächlichen Immissionen innerhalb des Gebäudes durchführen zu lassen. Die Messung hat hierbei durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen oder eine nach § 29b BImSchG anerkannte

Messstelle zu erfolgen. Bei der Messdurchführung sind die Regelungen der DIN 45672 – Schwingungsmessungen an Schienenverkehrswegen – zu beachten.

Eine Entscheidung auf Grundlage der durchgeführten Messung über notwendige Schutzvorkehrungen oder die Zuerkennung einer Entschädigung für den Fall, dass solche Schutzvorkehrungen untunlich sein sollten, bleibt vorbehalten. Dies gilt lediglich für Auswirkungen, die durch die neue Gleisverbindung hervorgerufen werden.

6.11 Auf der Grundlage der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 10.1) wird für die Gebäude

- Frankfurter Straße 73, Fassadenbereiche b und d, Stockwerke: EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG
- Frankfurter Straße 77, Fassadenbereiche a und b, Stockwerke: EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG, 5. OG
- Frankfurter Straße 79, Fassadenbereiche a, g und h, Stockwerke: EG, 1. OG, 2. OG

passiver Lärmschutz in Form von Aufwendungsersatz für die durchzuführenden Schallschutzmaßnahmen, die nach der 24. BImSchV für schutzwürdige Räume erforderlich und noch nicht vorhanden sind, angeordnet.

7. Nebenbestimmungen zum Bodenschutz

7.1 Beim Bau ist auf organoleptische Auffälligkeiten des Untergrunds zu achten. Ergeben sich bei den Erdarbeiten Kenntnisse, die den Verdacht einer schädlichen Bodenveränderung begründen, sind diese der zuständigen Behörde, dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Darmstadt, Dezernat IV/Da 41.5 - Bodenschutz -, unverzüglich mitzuteilen (Hinweis: Zu einer frühzeitigen Hinzuziehung eines Fachgutachters in Altlastenfragen wird in diesem Fall geraten).

7.2 Aus den gesetzlichen Bestimmungen des BBodSchG und des HAltBodSchG können sich weitere Pflichten für die Bauherrschaft ergeben. Verwiesen sei insbesondere auf die grundsätzliche Haftungsnorm des § 4 Abs. 3 BBodSchG, die in §§ 4, 5 und 11 HAltBodSchG geregelten Mitwirkungs-, Duldungs- und Anzeigepflichten sowie das Zustimmungserfordernis nach § 11 Abs. 2 HAltBodSchG.



8. Nebenbestimmungen zu Versorgungsleitungen für Strom, Gas, Trinkwasser, Fernwärme, Straßenbeleuchtung, Telekommunikation und Fernwirktechnik der e-netz Süd Hessen GmbH & Co. KG

- 8.1** Betriebsmittel der e-netz Süd Hessen GmbH & Co. KG bzw. der Entega AG sind bei einer Entwidmung von Wegeparzellen im Grundbuch dinglich zu sichern.
- 8.2** Notwendige Leitungsumlegungen gehen zu Lasten der Vorhabenträgerin und werden nach geltenden Verträgen geregelt bzw. sind rechtzeitig und detailliert mit der e-netz Süd Hessen GmbH & Co. KG abzustimmen.
- 8.3** Für die im Gleisbereich befindliche Gas-Mitteldruckleitung sind Schutzmaßnahmen zu treffen. Zudem ist der Einbau eines Mantelrohres für die Entega AG vorzunehmen.

9. Nebenbestimmungen zu Hochspannungskabeln der Westnetz GmbH

- 9.1** Im Sicherheitsbereich des 110-kV-Kabels von insgesamt 5 m (2,5 m beidseitig der Leitungsachse) sind keine größeren Höhenänderungen der bestehenden Gelände- oder Straßenflächen vorzunehmen. Einer eventuellen Überbauung oder Bepflanzung der Kabeltrasse durch Bauwerke, Bäume oder tiefwurzelnde Sträucher wird nicht zugestimmt, da dieses Hochspannungskabel im Störfall tiefbaumäßig jederzeit erreichbar sein muss.

- 9.2** Folgende Mindestabstände zu dem Hochspannungskabel sind einzuhalten:

- Bei Parallelführung beidseitig der Leitungstrasse:

Gasleitungen	1,00 m
Wasserleitungen	1,00 m
Kabel	1,00 m
Kanal	1,00 m
Nachrichtenkabel	0,50 m
Fernwärmeleitungen	5,00 m

- Bei Kreuzungen:

Gasleitungen	1,00 m
Wasserleitungen	1,00 m
Kabel	1,00 m
Kanal	1,00 m
Nachrichtenkabel	0,50 m
Fernwärmeleitungen	5,00 m

- 9.3** Vor Beginn von Bauarbeiten in der Nähe des 110-kV-Kabels sind Planungsunterlagen über die Lage des 110-kV-Kabels anzufordern. Die Anfrage ist wahlweise per E-Mail an stellungsnahmen@westnetz.de oder per

Post an die Westnetz GmbH, DRW-S-LK-TM, Florianstraße 15-21, 44139 Dortmund, zu richten.

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

10.1 Die Kabelschutzanweisungen der Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG sind zu beachten.

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

10.3 Vor Baubeginn sind aktuelle Planunterlagen über die Planauskunft (<https://www.unitymedia.de/wohnungswirtschaft/service/planauskunft/>) einzuholen.

11. 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.

V. Zusagen der Vorhabenträgerin

1. Magistrat Wissenschaftsstadt Darmstadt - Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Es wird zugesagt, dass die Planungen der Stadt Darmstadt zur Umlegung des Schachtbauwerkes M 36582 bei den Planungen zum Ausbau Gleisdreieck Alsfelder Straße berücksichtigt werden. Es wird weiterhin zugesichert, dass die diesbezüglichen Planungen der Stadt Darmstadt in enger Abstimmung mit der Ausführungsplanung der HEAG mobilo GmbH durchgeführt werden.

2. TAB bei Regierungspräsidium Darmstadt

Es wird zugesagt, im Zuge der Ausführungsplanung eine Schienenbenetzungsanlage zur Bekämpfung von Kurvengeräuschen einzubauen. Die bereits vorhandene Schienenbenetzungsanlage der bestehenden Gleisverbindung, die kein Teil des Planfeststellungsverfahrens ist, soll in diesem Zusammenhang erneuert werden. Weitere Planungen werden nach § 60 BOSTrab der TAB zur Zustimmung vorgelegt.

VI. Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Vorschriften des UVPG ist nicht erforderlich.

VII. Kostenentscheidung

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

B. Sachverhalt

I. Antragsgegenstand

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist das Vorhaben der HEAG mobilo GmbH (Antrag vom 2. Oktober 2018) für den Ausbau des Knotens Frankfurter Straße/Alsfelder Straße im Netz der HEAG mobilo GmbH in Darmstadt.

Maßgebliche Bestandteile der Planung sind

- der Bau der Gleisanlagen mit vier Weichen und zwei Kreuzungen,
- die Anpassung und der Umbau der Fahrleitungsanlage sowie
- die Anpassung und der Umbau der technischen Ausrüstungen (Bahnsicherungsanlage, Weichensteuerung, Signalgeber etc.).

II. Antragsbegründung

Die Vorhabenträgerin begründet den vorgesehenen Ausbau des Knotens Frankfurter Straße/Alsfelder Straße zu einem Gleisdreieck mit der Herstellung zusätzlicher Straßenbahn-Umleitungsverkehre. Mit der neuen Relation Nord/Ost sollen für geplante Baumaßnahmen sowie sonstige außerplanmäßige Umleitungen (zum Beispiel durch Störungen) zusätzliche Umleitungsverkehre geschaffen werden. Ein Regelbetrieb der neuen Gleiseckverbindung ist nach derzeitigem Stand nicht geplant.

Durch den Ausbau der Gleisanlage wird auch die Anpassung der Fahrleitungsanlage sowie der technischen Ausrüstungen erforderlich.

Weitergehende Ausführungen zum geplanten Vorhaben sind in den vorgelegten 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 9. Oktober 2018 den als vollständig erachteten Plan für das oben genannte 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 11. 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 29. Oktober 2018 bis einschließlich 28. November 2018 beim Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt -Technisches Stadthaus-, Bessunger Straße 125, Block D, 2. Obergeschoss. Zimmer 204, während der üblichen Dienstzeiten zu jedermanns Einsichtnahme aus. Zeit und Ort der Auslegung wurden in ortsüblicher Weise vom Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt am 19. 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 12. 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 für das Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. §§ 7, 9 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG durchgeführt wurde. Diese hat ergeben, 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 12. Dezember 2018 gegeben. Auf § 73 Abs. 4 HVwVfG wurde hingewiesen.

Die Unterrichtung nicht ortsansässiger Betroffener gemäß § 73 Abs. 5 S. 3 HVwVfG konnte entfallen, da sämtliche betroffene Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer ihren Wohnsitz im Stadtgebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt hatten.

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 11. 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 keine 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 19. Dezember 2018 zur Prüfung und Erwidern zugeleitet worden.

5. Erwidern, Erörterungstermin

Mit Schreiben vom 12. Februar 2019 legte die Vorhabenträgerin ihre Erwidern zu den eingegangenen Stellungnahmen vor. Diese Erwidern wurden den beteiligten Behörden und Stellen mit Schreiben vom 22. Februar 2019 zur Kenntnis gegeben. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde wurde ein Erörterungstermin für nicht erforderlich gehalten. Diesbezüglich wurden die beteiligten Behörden und Stellen mit selben Schreiben um Stellungnahme bis zum 13. März 2019 gebeten, ob ihre Belange ausreichend berücksichtigt wurden und auf einen Erörterungstermin verzichtet werden kann (§ 67 Abs. 2 HVwVfG). Da von den Verfahrensbeteiligten bis zum 13. März 2019 keine Einwände gegen das Entfallen des Erörterungstermins vorgetragen wurden, konnte ohne Erörterungstermin entschieden und das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen werden. Aufgrund der umfänglichen Zusage der Vorhabenträgerin wurden alle vorgeschlagenen Nebenbestimmungen, Auflagen, Hinweise und Anregungen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

C. Entscheidungsgründe

I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

1. Erfordernis der Planfeststellung

Gemäß § 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. Gemäß § 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, sodass 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 gemäß §§ 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 einschließlich 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.V 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. 1 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 26. Juli 2018 abgeschlossen und deren Ergebnis am 13. August 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 überwiegend gewerblicher Nutzung. Die für das Vorhaben in Anspruch zu nehmenden Flächen sind vollversiegelt. Die Baulänge des Vorhabens beträgt etwa 80 m und es muss ca. 0,05 ha bereits voll versiegelte Fläche in Anspruch genommen werden. Neue, zusätzliche Flächenversiegelungen sind nicht erforderlich. Der Umfang der Erdarbeiten soll etwa 55 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, Tier, Pflanzen und biologischer 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 den Umbau des Gleisabzweigs, der im Wesentlichen aus der Schaffung einer zusätzlichen Gleisverbindung und der Anpassung der Fahrleitungsanlage (Neubau von 11 und gleichzeitiger Rückbau von 5 Fahrleitungsmasten) besteht, kommt es dauerhaft zu geringen visuellen Veränderungen, die jedoch als gering bewertet werden. Durch die zusätzliche Gleisverbindung kommt es betriebsbedingt zu geringfügigen Veränderungen der Lärmbelastung und der Erschütterungen, die durch geeignete Maßnahmen reduziert werden können.

Während der geplanten 4-monatigen 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 Auswirkungen zu erwarten. Insgesamt sind ebenfalls keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten, die zu Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen des Menschen führen können.

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 Ausbau des Gleisdreiecks Alsfelder Straße

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 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.

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, weil durch das Vorhaben insbesondere der Regelbetrieb auch im Falle von Baumaßnahmen oder Störungen sichergestellt werden kann.

3. Planungsalternativen und Entwurfsgestaltung

Vor dem Hintergrund der Abwägung der durch die Planung angestrebten Ziele unter geringen Nachteilen an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen, ist die Frage zu klären, ob diesbezüglich alternative Planungen in Betracht kommen könnten. Die Planfeststellungsbehörde ist dabei – unter Berücksichtigung der Angaben der Vorhabenträgerin sowie der im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen – zu dem Ergebnis gelangt, dass sich für das planfestgestellte Bauvorhaben keine vorzugswürdige Alternative aufdrängt.

4. Sicherheit der Betriebsanlagen und des Bahnverkehrs

Gemäß § 3 Abs. 1 BOStrab müssen Betriebsanlagen und Fahrzeuge so gebaut sein, dass ihr verkehrsbüblicher 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 der Vorhabenträgerin auferlegte Freigabe der Ausführungsplanung durch die TAB gemäß § 60 Abs. 3 BOStrab ist ebenso wie die Begleitung der Baumaßnahme durch Sachverständige zur Sicherstellung der Ausführungsqualität geboten.

Das Erfordernis der Inbetriebnahmegenehmigung für die Betriebsanlagen beruht auf § 62 BOStrab.

5. Natur und Landschaft (Eingriffsregelung, gesetzlicher Biotopschutz, Artenschutz)

Die Bestimmungen der §§ 14 bis 17 BNatSchG sind auf das geplante Vorhaben nicht anzuwenden, da das planfestgestellte Vorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans „N8.3“ der Stadt Darmstadt liegt (§ 18 Abs. 2 BNatSchG).

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, Lage im bestehenden und vollständig versiegelten Straßenraum und vor dem Hintergrund, dass keine Beanspruchung von Vegetationsflächen oder Gehölzen erfolgt, kann davon ausgegangen werden, dass durch das Vorhaben ebenso die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht erfüllt werden und eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 BNatSchG somit nicht notwendig ist.

6. 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.

6.1 Lärmvorsorge

Bei dem Bau und der wesentlichen Änderung von Schienenwegen der Straßenbahnen ist gemäß §§ 41 Abs. 1, 43 Abs. 1 S. 1 BImSchG i. V. m. § 1 ff. der 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 gemäß § 2 der 16. BImSchV überschritten werden, sind Schallschutzmaßnahmen durchzuführen.

Die Erweiterung des eingleisigen Gleisabzweigs in einen zweiseitigen Gleisabzweig (das Gleisdreieck) stellt einen erheblichen baulichen Eingriff und damit eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar (siehe nachfolgende Ziffer 6.3).

6.2 Grundlagen und Methodik der Lärmermittlung

Die von der Vorhabenträgerin für das Vorhaben vorgelegte schalltechnische Untersuchung der I.B.U. Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH vom 29.06.2018 (Anlage 10.1 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.

Bei der Ermittlung der Verkehrslärmimmissionen wurde auf der Grundlage des § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 ff. 16. BImSchV jeder Verkehrsweg für sich getrennt betrachtet und auf die zu erwartenden Geräusche untersucht und deren Auswirkungen auf die umliegenden schutzwürdigen Nutzungen beschrieben. Weiterhin wurde die Gesamtlärmsituation im Hinblick auf mögliche Gesundheitsgefahren untersucht.

6.3 Ergebnisse der Untersuchungen zur Lärmbelastung

Die Schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass Pegeländerungen zwischen $-0,1$ dB(A) und $6,2$ dB(A) zu erwarten sind, die auf das Hinzukommen einer neuen Gleisabzweigung und der geänderten Fahrtenanzahl des Straßenbahnverkehrs zurückzuführen sind. Pegeländerungen $\geq 2,1$ dB(A) (aufgerundet ≥ 3 dB(A)) überschreiten zudem teilweise die zulässigen Grenzwerte

für ein Mischgebiet zur Tag- und Nachtzeit (64 dB(A)/54 dB(A)). Zwar liegt der Beurteilungspegel am Tage unterhalb des kritischen Wertes von 70 dB(A), doch in der Nachtzeit wird der kritische Wert von 60 dB(A) bereits im Bestands-, aber auch im Planfall, teilweise erhöht oder erstmalig überschritten. Aus diesem Grund handelt es sich bei dem Vorhaben um eine wesentliche Änderung nach 16. BImSchV, die einen Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach für die Gebäude der Frankfurter Straße, Hausnummern 73, 77 und 79, in dem dem Schallgutachten zu entnehmenden Umfang, feststellt (siehe Nebenbestimmung 6.8 der Ziffer A.IV.6).

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 2 der 16. BImSchV haben aktive Schallschutzmaßnahmen (emissionsarme Oberbauformen, Schallschutzwände / -wälle) Vorrang vor den Entschädigungsansprüchen nach § 42 BImSchG (passiver Schallschutz). Die Vorhabenträgerin führt im Erläuterungsbericht aus, dass aufgrund der innerstädtischen Lage der Maßnahme bzw. aus stadtgestalterischen Gründen aktive Schallschutzmaßnahmen nicht ausführbar bzw. nicht möglich seien. Im Anhörungsverfahren wurden diese Ausführungen von keinem Beteiligten angezweifelt und auch die Planfeststellungsbehörde erachtet die Angaben als nachvollziehbar. Der Vorrang von aktiven gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen wird daher nicht bestätigt, sodass ein Anspruch auf passiven Schallschutz der in Ziffer A.IV.6 des Beschlusses bezeichneten Immissionspunkte angeordnet wurde.

6.4 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 und die 32. BImSchV – 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 I.B.U. Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH vom 06.07.2018 (Anlage 11 der Planunterlagen) ermittelt und bewertet.

Die Bauarbeiten zum Ausbau Gleisdreieck Alsfelder Straße sind in insgesamt neun Bauphasen mit unterschiedlichen Arbeitsabläufen geplant. In der Bauphase A1 erfolgen Arbeiten an Ver- und Entsorgungsleitungen. In Absprache mit den Betreibern werden Leitungen gesichert, geschützt oder ggf. umverlegt. Die Bauphase A2 beinhaltet die Herstellung einer provisorischen Fahrbahn mit anschließenden Fahrleitungsarbeiten (Bauphase A3) durch Mastgründung etc. Der Rückbau der Gleise erfolgt in Bauphase A4. Das Umlegen des Zugangsschachtes in der Frankfurter Straße sowie Entwässerungs- und Kabeltiefbauarbeiten erfolgen in den Bauphasen A5 und A6. In den abschließenden Bauphasen A7 bis A9 werden das flächig gelagerten Masse-Feder-System, die Herstellung der Gleise und die Gleiseindeckungen hergestellt.

Nach der Systematik der AVV Baulärm sind die unmittelbar angrenzenden Nutzungen im Vorhabengebiet vorwiegend nach

Nr. 3.1.1 b - Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind, und

Nr. 3.1.1 c - Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, einzustufen.

Die Immissionsrichtwerte (IRW) nach der AVV Baulärm Nr. 3.1.1 b betragen tagsüber 65 dB(A) und nachts 50 dB(A) und nach der Nr. 3.1.1 c betragen sie tagsüber 60 dB(A) und nachts 45 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 71,7 dB(A) am Tag und

64,6 dB(A) nachts betragen. Daraus resultieren Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm von mehr als 10,0 dB(A) am Tag und 20,0 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 (Ziffer A.IV.6.2) zumal die Vorhabenträgerin mit diesem Ansatz deutlich hinter der nach der Rechtsprechung des BVerwG (vgl. Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11-, juris) zulässigen Anhebung der Werte bis zur Höhe der berechneten gemittelten Vorbelastung zurückbleibt. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang darauf, dass die immissionstechnische Nacht im Regelungsbereich der AVV Baulärm abweichend von den Bestimmungen der 16. BImSchV den Zeitraum von 20:00 – 07:00 Uhr umfasst (Nr. 3.1.2 der AVV Baulärm).

Bei der Festlegung der angehobenen Richtwerte wurde folgende Gesichtspunkte Berücksichtigt:

- Die im Baulärmgutachten prognostizierten Immissionswerte sind für jedes einzelne Gebäude gemittelt worden.
- Der angehobene Richtwert im Tageszeitraum liegt um mindestens 3 dB(A) unter dem ermittelten Wert der Vorbelastung (Geschoss mit der geringsten Belastung).
- Bei einer gemittelten Vorbelastung von mehr als 60 dB(A) in der Nacht wurde der angehobene Richtwert auf 57 dB(A) nachts begrenzt, um so einen ausreichenden Abstand zu dem, als verfassungsrechtliche Grenze zur Gesundheitsgefährdung geltenden (BVerwG, ebd.), Immissionswert zu wahren.
- Liegt die gemittelte Vorbelastung nicht höher als 3 dB(A) über dem Richtwert der AVV Baulärm, wurde der Richtwert der AVV Baulärm herangezogen.

Im Einzelnen wird zu den abweichenden Festlegungen auf die Ziffer A.IV.6.2 des Beschlusses verwiesen.

Der Anlage Nr. 8 zur Schalltechnischen Untersuchung während der Bauarbeiten ist zu entnehmen, dass die aus der Bautätigkeit zu erwartenden Schallimmissionen größtenteils unter den Schallimmissionen des Gesamtverkehrslärms liegen. Die Überschreitung des Gesamtverkehrslärms durch die Bautätigkeit liegt tagsüber bei maximal 2,5 dB(A) und nachts bei maximal 7,4 dB(A). Hierbei bleibt unberücksichtigt, dass die Bautätigkeiten voraussichtlich auch die Verkehrsmengen des Straßenverkehrs aufgrund der Beeinträchtigungen in diesem Bereich reduzieren. Zudem wird teilweise kein Straßenbahnverkehr stattfinden. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass der Gesamtverkehrslärm während der Bautätigkeit rechnerisch abnimmt. Trotz des Einsatzes von Baumaschinen und –verfahren nach dem Stand der Technik und den berücksichtigten Betriebszeiten der schalltechnisch relevanten Baumaschinen kann unvermeidbarer Baulärm im Nahbereich der Bauarbeiten, der zur

Überschreitung der festgesetzten Immissionsrichtwerte (unter Berücksichtigung der Verkehrslärmvorbelastung) führt, nicht ausgeschlossen werden. 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 Geräuschemissionen prioritär aktive Schallschutzmaßnahmen in Betracht zu ziehen, die den Lärm insbesondere durch Abschirmung auf dem Ausbreitungsweg mindern. Aufgrund der innerstädtischen Lage der Baumaßnahmen sind Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschirmen im vorliegenden Fall, analog des betriebsbedingten Lärms, nicht ausführbar.

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 (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11-, juris Rn. 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.

6.5 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 10.2) wurden die geltenden Vorschriften und Richtlinien etc. sowie die Anhaltswerte aus Tabelle 1 der DIN 4150-2 für betriebsbedingte Erschütterungen beachtet und angewendet, sodass 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 der Sachverhalt einer wesentlichen Änderung, verbunden mit den daraus folgenden Ansprüchen auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen, vorliegt.

Die Untersuchung ergab, dass es durch die geplanten Ausbaumaßnahmen im Bereich des Eckgebäudes Frankfurter Straße 77, das als Hotel genutzt wird, zu wesentlichen Änderungen unter anderem der Erschütterungen in Verbindung mit einem Überschreiten der Anhaltswerte kommen wird und von erhebliche Belästigungen, die durch Erschütterungsimmissionen aus dem Schienenverkehr induziert werden, ausgegangen werden kann. Daher besteht ein Anspruch auf

erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen. Die Vorhabenträgerin plant diesbezüglich für eine ausreichende Schwingungsminderung den Einbau eines flächig gelagerten Masse-Feder-Systems.

Zur Minderung der Erschütterungseinwirkungen während der Bauzeit wurde der Einsatz erschütterungsarmer Bauverfahren und Baumaschinen angeordnet und die Einhaltung der DIN 4150 auferlegt.

6.6 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 der im Planfeststellungsbereich verlaufenden Strecke vermag keine schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne der 26. BImSchV hervorzurufen bzw. ist vom Anwendungsbereich dieser Verordnung nicht erfasst.

7. Brandschutz

Belange des Brandschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Der festgestellte Plan sowie die ergänzend vorgesehenen Nebenbestimmungen 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.

8. 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. Zudem wurde im unmittelbaren Planungsbereich ein Verdachtspunkt für einen Bombenblindgänger ermittelt.

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.

9. Denkmalschutz

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

10. Ver- und Entsorgungsleitungen einschließlich 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 den Ziffern A.IV.8, A.IV.9 und A.IV.10 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.

11. Eigentum

11.1 Unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücksflächen

Die Realisierung des planfestgestellten Vorhabens erfolgt vorwiegend im öffentlichen Verkehrsraum und erfordert nur in geringem Umfang den unmittelbaren Zugriff auf Eigentumsflächen Dritter; die dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter erfolgt in einem Umfang von 2 m². Bauzeitlich werden für die Neuerrichtung von zwei Fahrleitungsmasten sowie den Rückbau von ebenfalls zwei Fahrleitungsmasten insgesamt 530 m² Grundstücksfläche privater Dritter in Anspruch genommen. Die temporär in Anspruch genommenen Flächen Dritter werden entsprechend ihres ursprünglichen Zustandes wiederhergestellt. Sonstige Inanspruchnahmen von privatem Eigentum ist nicht erforderlich.

Die Zulassung des Vorhabens beinhaltet die Entscheidung, welche Flächen für das Vorhaben benötigt und dem bisherigen Eigentümer entzogen werden (sog. enteignungsrechtliche Vorwirkung der Planfeststellung).

Der festgestellte Plan ist für die Enteignungsbehörde bindend. Der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungsfragen sind dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten (§ 30 PBefG).

Die enteignungsrechtliche Vorwirkung macht es jedoch erforderlich, dass sich bereits die Planfeststellungsbehörde mit der Frage auseinandersetzt, ob der mit dem Vorhaben einhergehende Eingriff in das Eigentum erforderlich ist (§ 30 S. 1 PBefG). Die Planfeststellungsbehörde hat dies geprüft und im Ergebnis keine Zweifel an der Erforderlichkeit der vorgesehenen Grundstücksinanspruchnahmen. Einwendungen der betroffenen Grundeigentümer gegen die Inanspruchnahme ihres Eigentums wurden nicht erhoben.

Abgesehen von den bauzeitlichen Immissionsbelastungen (siehe dazu A.IV.6 und C.III.6.4 sowie C.III.6.5) gehen mit dem Vorhaben auch keine mittelbaren Beeinträchtigungen von Eigentum einher, die Abwehr- und Schutzansprüche Dritter begründen könnten. Diesbezügliche Einwendungen wurden auch nicht erhoben.

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. Gesamtergebnis der Abwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtabwägung aller durch die 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 verfügbaren 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 Ausbau des Gleisdreiecks Alsfelder Straße, 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.

Es bietet sich der Planfeststellungsbehörde gegenüber der planfestgestellten Variante des Ausbaus des Gleisdreiecks 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, sodass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

D. Kosten

Die Kostenentscheidung beruht auf den Bestimmungen des HVwKostG i. V. m. § 1 der VwKostO-MWEVL und Nr. 3114 ff. des zugehörigen Verwaltungskostenverzeichnisses sowie der AllgVwKostO und des zugehörigen Allgemeinen Verwaltungskostenverzeichnisses. Die Festsetzung der Kosten (Gebühren und Auslagen) 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, Rn. 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 Zustellung Klage beim

Hessischen Verwaltungsgerichtshof in Kassel

Goethestraße 41 - 43

34119 Kassel

schriftlich 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 Beschluss gemäß § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG hat 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 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

Im Auftrag

gez. André Schamp

Die Übereinstimmung dieser Abschrift des
Planfeststellungsbeschlusses vom 06. August 2019
Az.: III 33.1 - 66 e 02/01 H – 150
mit dem Original wird hiermit beglaubigt.

Darmstadt, 06. August 2019

Seeger, OAR