



Original

HESSEN

Planfeststellungsbeschluss

für die

Verlegung der Haltestelle
„Bessunger Straße stadteinwärts“ nach Süden
und
deren barrierefreien Ausbau

in Darmstadt
durch die
HEAG mobilo GmbH

vom

6. November 2019

RPDA – Dez. III 33.1 – 66 e 03.02 / 8-2019



INHALTSVERZEICHNIS	III
Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis	IV
A. Verfügender Teil	1
I. Feststellung des Plans	1
II. Planunterlagen	1
III. Konzentrationswirkung	2
IV. Nebenbestimmungen, Hinweise	2
1. Allgemeine Anforderungen	3
2. TAB beim Regierungspräsidium Darmstadt	3
3. Barrierefreiheit	3
4. Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt -Feuerwehr-	3
5. Denkmalschutz	4
6. Kampfmittelräumung	4
7. Immissionsschutz (Erschütterungen, betriebsbedingter Lärm, Baulärm)	6
8. Versorgungsleitungen für Strom, Gas, Trinkwasser, Fernwärme, Straßenbeleuchtung, Telekommunikation und/ oder Fernwirktechnik der e-netz Südhessen GmbH & Co. KG bzw. der ENTEGA AG	6
9. Versorgungsanlagen der Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG	6
V. Zusagen der Vorhabenträgerin	7
VI. Umweltverträglichkeitsprüfung	7
VII. Kostenentscheidung	7
B. Sachverhalt	8
I. Trägerin des Vorhabens	8
II. Antragsgegenstand	8
III. Antragsbegründung	8
IV. Ablauf des Anhörungsverfahrens	9

1. Antrag und Einleitung des Anhörungsverfahrens	9
2. Auslegung der Planunterlagen	9
3. Unterrichtung nicht ortsansässiger Betroffener	10
4. Beteiligung der Behörden und Stellen	10
5. Beteiligung der Vereinigungen gemäß § 73 Abs. 2 HVwVfG	10
6. Einwendungen und Stellungnahmen	10
7. Erwidern, Erörterungstermin	10
8. Erste Planänderung und ergänzende Unterlagen zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit des Vorhabens	11
C. Entscheidungsgründe	12
I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	12
1. Erfordernis der Planfeststellung	12
2. Antragsbefugnis	12
3. Zuständigkeit	12
4. Rechtswirkungen der Planfeststellung	12
5. Rechtmäßigkeit des Anhörungsverfahrens	13
6. Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren	13
II. Entbehrlichkeit einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung	13
III. Materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	14
1. Entscheidungsgrundsätze für die Feststellung des Plans	14
2. Planrechtfertigung	15
3. Barrierefreiheit	16
4. Planungsalternativen und Entwurfsgestaltung	17
5. Sicherheit der Betriebsanlagen und des Bahnverkehrs	18
6. Brandschutz	19
7. Denkmalschutz	19
8. Kampfmittelbelastung	19



9. Immissionsschutz	19
10. Natur und Landschaft (Eingriffsregelung, gesetzlicher Biotopschutz, Artenschutz)	22
11. Ver- und Entsorgungsleitungen einschließlich Telekommunikationsleitungen	23
12. Eigentum	23
IV. Entscheidung über Stellungnahmen der Behörden, Stellen und Leitungsträger	24
V. Gesamtergebnis der Abwägung	24
D. Kosten	26
E. Rechtsbehelfsbelehrung	26

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)
	Az.	Aktenzeichen
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 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432)
	BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (BGBl. I S. 706)
	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 1. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1410)
	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 13. Mai 2019 (BGBl. I S. 706)
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 (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) 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 die

Verlegung der Haltestelle „Bessunger Straße stadteinwärts“ nach Süden und deren barrierefreien Ausbau

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

II. Planunterlagen

Der Plan besteht aus den folgenden Unterlagen:

Unterlagen-Nr.	Blatt/Seite <small>(ohne Deckblätter)</small>	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
A 1a	1 - 28	Erläuterungsbericht	5.12.2017	
B 2		Übersichtskarte	6.12.2017	1 : 5.000
B 3a		Lageplan	5.12.2017	1 : 250
B 4		Höhenplan Gleis stadteinwärts	5.12.2017	1 : 250/25
B 5a		Regelquerschnitt 1	5.12.2017	1 : 50
B 6		Leitungslageplan	5.12.2017	1 : 250
B 7		Grundstücksverzeichnis	5.12.2017	
C 8	1 – 43 <small>(einschließlich Anlagen)</small>	Schalltechnische Untersuchung	6.12.2017	
C 9	1 - 11	Erschütterungstechnische Untersuchung	6.12.2017	

Unterlagen-Nr.	Blatt/Seite (ohne Deckblätter)	Bezeichnung	Aufgestellt	Maßstab
C 10	1 - 7	Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht	5.12.2017	
C 11	1 - 9	Vergleichende Gutachterliche Stellungnahme zu den Ausbauprodukten	6.12.2017	
C 12	1 – 57 (einschließlich Anlagen)	Geotechnischer Bericht	9.04.2014	
C 13	1 – 72 (einschließlich Anlagen)	Risikobewertung HEAG Kap-Haltestelle in Darmstadt	8.02.2019	

Soweit die Vorhabenträgerin die ausgelegten Planunterlagen geändert oder ergänzt hat, ist dies in blauer Schriftfarbe erfolgt. Zur besseren Nachvollziehbarkeit der vorgenommenen Änderungen bzw. Ergänzungen sind die ungültigen Planversionen dem festgestellten Plan nachrichtlich beigelegt.

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, gebaut 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 in 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.

2. TAB beim Regierungspräsidium Darmstadt

- 2.1 Die Ausführungsplanung der Haltestelle „Bessunger Straße – stadteinwärts“ ist der TAB zur Zustimmung nach § 60 BOStrab vorzulegen. Planungsunterlagen die bereits in diesem Planfeststellungsverfahren der TAB vorgelegt wurden, müssen nicht erneut zur Zustimmung nach § 60 BOStrab vorgelegt werden.
- 2.2 Vor Baubeginn ist der TAB ein Bauzeitenplan – zur Information – vorzulegen.

3. Barrierefreiheit

Bei der Ausgestaltung der Haltestelle und des öffentlichen Verkehrsraums, der im Zuge des Vorhabens geschaffen bzw. baulich geändert wird, ist der Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ von Hessen Mobil in der derzeit aktuellen Fassung anzuwenden.

4. Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt -Feuerwehr-

- 4.1 Sofern es im Zuge der Bauarbeiten zu Straßensperrungen kommt, sind diese der Feuerwehr der Stadt Darmstadt frühzeitig, jedoch mind. 4 Wochen vorher, mitzuteilen. Hierbei sind auch aussagekräftige und bemaßte Planunterlagen mit einzureichen.
- 4.2 Der Baubeginn ist genau zu benennen und der Feuerwehr mitzuteilen. Die Beendigung und Fertigstellung der Bauarbeiten ist ebenfalls der Feuerwehr mitzuteilen.
- 4.3 Für jede Baumaßnahme ist ein weisungsbefugter Ansprechpartner (z. B. Bauleiter) zu benennen, dessen Name und Erreichbarkeit der Feuerwehr mitzuteilen ist.

- 4.4 In den Baufeldern muss es der Feuerwehr jederzeit möglich sein, im Zuge der Gefahrenabwehr zügig zielgerichtete Rettungs- und Löschmaßnahmen in bzw. an den angrenzenden Gebäuden einleiten zu können. Hierbei ist zwingend zu beachten, dass bis zu einer Brüstungshöhe von 8 Meter Rettungsmaßnahmen der Feuerwehr mittels tragbaren Leitern durchgeführt werden. Bei Brüstungshöhen oberhalb von 8 Metern sind Hubrettungsfahrzeuge erforderlich, hierfür sind entsprechend befestigte Zufahrten sowie Aufstell- und Bewegungsflächen einzurichten. Grundlage hierfür sind die Bestimmungen der DIN 14090 „Flächen für die Feuerwehr“.

Alternativ besteht die Möglichkeit, bei Gebäuden mit Aufenthaltsräumen, deren Brüstungshöhen über 8 Meter liegen, den 2. Rettungsweg temporär baulich sicherzustellen (z. B. Gerüsttreppenturm).

- 4.5 Die zweiten Rettungswege der unmittelbar angrenzenden Gebäudereihe, Heidelberger Str. 86 bis 98 und des Eckhauses Sandbergstr. 49, sofern diese über Einsatzmittel der Feuerwehr (tragbare Leitern/Hubrettungsfahrzeug) geführt werden, sind sicherzustellen.

Dies gilt auch für die Gebäude auf der gegenüberliegenden Seite.

Im Rahmen der Eigenverantwortung der Vorhabenträgerin ist dies gegebenenfalls durch einen Brandschutzplaner prüfen zu lassen.

5. Denkmalschutz

Wenn bei Erdarbeiten Bodendenkmäler bekannt werden, so ist dies der hessenArchäologie beim Landesamt für Denkmalpflege Hessen oder der Unteren Denkmalschutzbehörde des Magistrats der Stadt Darmstadt unverzüglich anzuzeigen. (Meldepflicht für Bodendenkmäler nach § 21 HDSchG)

6. Kampfmittelräumung

- 6.1 Auf allen Flächen, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden und auf denen durch Nachkriegsbebauung noch keine bodeneingreifenden Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von 5 Metern (ab GOK IIWK) durchgeführt wurden, ist eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel) vor Beginn der geplanten Bauarbeiten und Baugrunduntersuchungen erforderlich. Hierbei soll grundsätzlich eine EDV-gestützte Datenaufnahme erfolgen.
- 6.2 Sofern die Fläche nicht sondierfähig sein sollte (z.B. wegen Auffüllungen, Versiegelungen oder sonstigen magnetischen Anomalien), sind aus Sicherheits-



gründen weitere Kampfmittelräummaßnahmen vor bodeneingreifenden Bauarbeiten erforderlich. Es ist dann notwendig, einen eventuell 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 (Aushubüberwachung).

- 6.3 Dem Dezernat I 18 -Kampfmittelräumdienst beim Regierungspräsidium Darmstadt- 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, beizufügen und das verwendete Detektionsverfahren anzugeben.
- 6.4 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.
- 6.5 Eine Kopie des Auftrages ist dem Dezernat I 18 – Kampfmittelräumdienst – beim Regierungspräsidium Darmstadt vorzulegen.
- 6.6 Abweichungen der vorgenannten Ziffern 6.1 bis 6.6 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 1733-2018 anzugeben und eine Kopie der Stellungnahme des Kampfmittelräumdienstes beim Regierungspräsidium Darmstadt vom 15. Februar 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. 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.

7. Immissionsschutz (Erschütterungen, betriebsbedingter Lärm, Baulärm)

7.1 Geräusch- und Erschütterungsschutz

Das Vorhaben ist hinsichtlich des Geräusch- und Erschütterungsschutzes, wie in den Gutachten der Krebs+Kiefer AG, Darmstadt (alle vom 16. Mai 2017) dargestellt, auszuführen.

7.2 Bauzeitlicher Immissionsschutz

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 schall-, erschütterungs- und schadstoffarme Fahrzeuge, Baumaschinen und Bauverfahren nach dem Stand der Technik 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.

8. Versorgungsleitungen für Strom, Gas, Trinkwasser, Fernwärme, Straßenbeleuchtung, Telekommunikation und/ oder Fernwirktechnik der e-netz Südhessen GmbH & Co. KG bzw. der ENTEGA AG

- 8.1 Betriebsmittel der e-netz Südhessen GmbH & Co. KG bzw. der Entega AG sind bei einer Entwidmung von Wegeparzellen im Grundbuch dinglich zu sichern.
- 8.2 Die e-netz Südhessen GmbH & Co. KG hat im Rahmen der Baumaßnahme vorgesehen, Stromversorgungskabel zu verlegen. Zudem sind im Zuge der Verlegung der Haltestelle Umbauarbeiten an Gasleitungen erforderlich. Diese Maßnahmen sind vor Beginn der Baumaßnahme durch die Vorhabenträgerin mit der e-netz Südhessen GmbH & Co. KG zu koordinieren.

9. Versorgungsanlagen der Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG

- 9.1 Im Bereich der geplanten Maßnahmen befinden sich Versorgungsanlagen der Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG. Die Kabelschutzanweisungen der Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG sind 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 Planunterlagen über die Planauskunft (<https://www.unitymedia.de/wohnungswirtschaft/service/planauskunft/>) einzuholen.

V. Zusagen der Vorhabenträgerin

Immissionsschutz

Nach dem derzeitigen Planungsstand sind keine Arbeiten an Sonn- und Feiertagen und während der Nachtzeit vorgesehen. Die Vorhabenträgerin hat zugesichert, falls im Rahmen der Bauvorbereitung festgestellt wird, dass in diesen Zeiten Arbeiten notwendig werden, die erforderlichen Ausnahmegenehmigungen beim Regierungspräsidium Darmstadt IV/DA 43.1 Immissionsschutz - (Energie, Lärm-, Strahlenschutz) zu beantragen und in diesem Zusammenhang ein Konzept zur Vermeidung von Bau- lärm vorzulegen.

Versorgungsleitungen der Entega Medianet GmbH

Im Bereich des Bauvorhabens befinden sich LWL-Kabel der Entega Medianet GmbH, die im Leerrohrsystem der HEAG mobilo GmbH liegen.

Im Zuge des Haltestellenausbaus ist eine Anpassung der östlichen Gleislage erforderlich. Die Gleise und das Leerrohrsystem sollen erneuert werden. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass die LWL-Kabel in die neuen Leerrohre eingebunden und während der Bauphase gesichert werden.

VI. Umweltverträglichkeitsprüfung

Mit der Vorprüfung des Einzelfalles am 14. Dezember 2017 wurde festgestellt, dass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten sind und daher keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Diese Feststellung wurde am 8. Januar 2018 im Staatsanzeiger für das Land Hessen veröffentlicht und ist nicht selbständig anfechtbar

VII. Kostenentscheidung

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

B. Sachverhalt

I. Trägerin des Vorhabens

Trägerin des Vorhabens ist die HEAG mobilo GmbH, vertreten durch die Geschäftsführung.

II. Antragsgegenstand

Gegenstand der Planfeststellung ist die beantragte Verlegung und der barrierefreie Ausbau der von den Straßenbahnlinien 6, 7 und 8 der Vorhabenträgerin bedienten Haltestelle „Bessunger Straße stadteinwärts“ in Darmstadt.

Maßgebliche Bestandteile der Planung sind

1. die Verlegung der Haltestelle „Bessunger Straße stadteinwärts“ nach Süden – in den Bereich der Grundstücke Heidelberger Straße 90 bis 96 sowie Sandbergstraße 49,
2. barrierefreier Ausbau der Haltestelle,
3. Herstellung eines angehobenen Radweges im vorderen Bereich des Haltestellenkaps,
4. Errichtung eines Fahrgastunterstandes im Bereich der Heidelberger Straße 94
5. Verschiebung des Straßenbahngleises stadteinwärts um 50 cm nach Osten auf einer Länge von 130 m sowie
6. Regulierung der Fahrdrachtseitenlage

Im Rahmen der Maßnahme ist der Entfall des Linksabbiegestreifens und das Verbot des Linksabbiegens aus Süden in die westliche Sandbergstraße am Knotenpunkt Heidelberger Straße/ Sandbergstraße erforderlich. Diese Regelung ist mit der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Darmstadt abzustimmen und ist kein Gegenstand der Planfeststellung.

III. Antragsbegründung

Die Vorhabenträgerin begründet den Antrag auf Verlegung und barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Bessunger Straße stadteinwärts“ mit dem im Nahverkehrsplan vorgegebenen Ziel bis 2022 für alle Haltestellen eine Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

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



IV. 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 7. Dezember 2017 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 3. Januar 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 15. Januar 2018 bis einschließlich 14. Februar 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 21. Dezember 2017 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 28. Februar 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. §§ 9 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) i. V. m. Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVP durchgeführt wurde.

3. Unterrichtung nicht ortsansässiger Betroffener

Die Unterrichtung nicht ortsansässiger Betroffener gemäß § 73 Abs. 5 S. 3 HVwVfG konnte unterbleiben, da bei dem Verfahren keine entsprechenden Betroffenheiten bestehen.

4. Beteiligung der Behörden und Stellen

Den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, wurde der Plan zugeleitet und Gelegenheit zur Äußerung bis zum 28. Februar 2018 gegeben.

5. Beteiligung der Vereinigungen gemäß § 73 Abs. 2 HVwVfG

Die vom Land Hessen 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 (Vereinigungen), wurden gemäß § 73 Abs. 4 HVwVfG durch die Bekanntmachung von der Auslegung des Plans benachrichtigt und haben auf diese Weise Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten.

Darüber hinaus wurden die genannten Vereinigungen aber auch mit Schreiben vom 3. Januar 2018 von der Einleitung des Anhörungsverfahrens und der Möglichkeit zur Einsichtnahme bei der Wissenschaftsstadt Darmstadt in Kenntnis gesetzt.

6. 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 Stellungnahmen sind der Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 7. März 2018 zur Prüfung und Erwidern zugeleitet worden.

7. Erwidern, Erörterungstermin

Nach Eingang der Erwidern bei der Anhörungsbehörde wurden die eingeholten Stellungnahmen der beteiligten Behörden und Stellen erörtert.

Die Teilnehmer wurden mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 9. April 2018 zu dem für den 4. Mai 2018, 10:00 Uhr im Großen Sitzungssaal des Regierungspräsidiums Darmstadt, Wilhelminenstraße 1 – 3, 64283 Darmstadt anberaumten Erörterungstermin schriftlich eingeladen. Die Erwidern der Vorhabenträgerin wurden diesem Schreiben beigefügt.



Zeit und Ort des Erörterungstermins wurden durch Veröffentlichung in der am 16. April 2018 erschienenen Ausgabe des Darmstädter Echos rechtzeitig vorher ortsüblich bekannt gemacht.

Über den Erörterungstermin wurde ein Wortprotokoll gefertigt, das den Verhandlungsteilnehmern zur Verfügung gestellt wurde.

8. Erste Planänderung und ergänzende Unterlagen zur Beurteilung der Zulassungsfähigkeit des Vorhabens

Im Anhörungsverfahren hat die Technische Aufsichtsbehörde die Zustimmung nach § 60 Abs. 1 BOStrab versagt, da die erforderliche Ausnahmegenehmigung nach § 6 BOStrab weder beantragt worden war noch hätte genehmigt werden können.

Dies hat die Vorhabenträgerin zum Anlass genommen, die Risikobewertung der HEAG Kap-Haltestelle in Darmstadt vom 8. Februar 2019 erstellen zu lassen.

Aufgrund der Erkenntnisse und Empfehlungen aus dieser Risikobewertung hat die Vorhabenträgerin die Planunterlagen zur Gestaltung der Haltestelle gemäß den Anforderungen des § 2 Abs. 1 BOStrab hinsichtlich der Fahrgastsicherheit überarbeitet.

Folgende Planunterlagen wurden deshalb geändert:

Unterlage A1a – Erläuterungsbericht

Unterlage B3a – Lageplan (Maßstab 1:250)

Unterlage B5a – Regelquerschnitt 1 (Maßstab 1:50)

Unterlage C 13 neu – Risikobewertung der HEAG Kap-Haltestelle in Darmstadt

Der in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Technischen Aufsichtsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt sowie dem Magistrat der Stadt Darmstadt wurden die vorgenannten Änderungen mit Schreiben vom 8. August 2019 zur Kenntnis gebracht und gem. § 73 Abs. 8 HVwVfG Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Eine erneute Offenlage war nicht erforderlich, da der Kreis derer, die von den Änderungen betroffen sind, genau zu ermitteln war und die Identität des ursprünglich geplanten Vorhabens durch die Änderungen gewahrt bleibt.

C. Entscheidungsgründe

I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

1. Erfordernis der Planfeststellung

Das mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassene Vorhaben ist planfeststellungspflichtig.

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.

Betriebsanlagen im Sinne dieser Vorschrift sind alle dem Betrieb dienenden Anlagen, u. a. die bau-, maschinen- und elektrotechnischen Anlagen für den Fahrbetrieb einschließlich der Hilfsbauwerke sowie die für den Aufenthalt und die Abfertigung der Fahrgäste bestimmten Anlagen (vgl. § 1 Abs. 7 BOStrab).

2. Antragsbefugnis

Die Antragsbefugnis der HEAG mobilo GmbH, vertreten durch die Geschäftsführung, ergibt sich aus § 3 Abs. 3 PBefG. Danach dürfen Straßenbahnanlagen u. a. von dem Unternehmer gebaut werden. Die Vorhabenträgerin ist Unternehmer i. S. d. Gesetzes (§ 2 Abs. 1 PBefG).

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. Rechtmäßigkeit des Anhörungsverfahrens

Das Anhörungsverfahren wurde ordnungsgemäß durchgeführt. Die einschlägigen Bestimmungen des § 29 Abs. 1a PBefG sowie des § 73 HVwVfG fanden Beachtung. Äußerungen Beteiligter, die dies in Zweifel zögen, liegen nicht vor.

6. 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 14. Dezember 2017 abgeschlossen und deren Ergebnis am 8. Januar 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:

Die Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens umfasst eine Fläche von etwa 1.200 m², wobei es sich ausnahmslos um öffentliche Verkehrsflächen handelt, die bereits vollständig versiegelt sind. Gegenstand des Vorhabens ist darüber hinaus nicht die Neuschaffung von Straßenbahnbetriebsanlagen, sondern lediglich die räumliche Verlegung und der barrierefreie Ausbau einer bereits bestehenden Haltestelle. Es ergibt sich somit auch keine Änderung im Vergleich zum bisherigen Bestand.

Da der Abstand zur Straßenbahn stadtauswärts für den motorisierten Verkehr zu gering ist, soll das Gleis stadteinwärts auf einer Länge von 130 m um 50 cm nach Osten verschoben werden. Relevante Änderungen der aus dem Betrieb resultierenden Immissionsbelastungen gehen mit der Verwirklichung des Vorhabens nicht einher (keine Änderung des Betriebskonzepts, keine Änderung der Geschwindigkeiten). Es sind auch keine über das zulässige Maß hinausgehenden bauzeitlichen Immissionsbelastungen zu erwarten.

Der gewählte Standort der Haltestelle birgt auch nicht die Gefahr, dass sich das Risiko eines schweren Unfalls erhöht oder die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmern können. Risiken für die menschliche Gesundheit sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Eine ökologische Empfindlichkeit des Gebietes, in dem das Vorhaben realisiert werden soll, besteht nicht. Vielmehr wird das Vorhaben in einem innerstädtischen Gebiet verwirklicht. Im direkten Umfeld des Vorhabens befinden sich ausschließlich Wohngebäude und Mischnutzungen; Schutzgebiete und besonders sensible Nutzungen sind im Einwirkungsbereich des Vorhabens nicht vorhanden. Nachteilige Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter können ausgeschlossen werden.

Weitere Merkmale der Anlage 3 zum UVPG sind für die verfahrensgestalteten Maßnahmen des Vorhabens nicht einschlägig.

Nach alledem sind aufgrund überschlüssiger Prüfung der im Plan dargestellten bau- und betriebsbedingten Auswirkungen anhand der Kriterien der Anlage 3 zum UVPG sowohl hinsichtlich der Merkmale und des Standortes des Vorhabens als auch der Merkmale der möglichen Auswirkungen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten.

Die Durchführung einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben war nicht erforderlich.

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.

Der zugelassene barrierefreie Ausbau der Haltestelle „Bessunger Straße stadteinwärts“ entspricht den gesetzlichen Zielsetzungen des PBefG und des ÖPNVG, eine ausreichende und allgemein zugängliche Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen. In § 8 Abs. 3 PBefG ist u. a. die Zielsetzung definiert, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Die allgemeine Zielbestimmung des ÖPNV durch das PBefG wird durch die in den §§ 3 und 4 ÖPNVG normierten Ziele und allgemeinen Anforderungen konkretisiert. Danach ist der öffentliche Personennahverkehr Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen und die Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Dabei sollen die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationen so gestaltet werden, dass die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen (§ 4 Abs. 6 ÖPNVG).

Es steht außer Frage, dass das zugelassene Straßenbahn-Vorhaben mit den Zielen dieser beiden für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs maßgebli-

chen Gesetze in Einklang steht und deren Verwirklichung dient. Ziel der Baumaßnahme ist die Stärkung des ÖPNV durch Herstellung einer dem Stand der Technik entsprechenden vollständigen Barrierefreiheit der Haltestelle „Bessunger Straße stadteinwärts“, die im Status Quo nicht gegeben ist.

Nach alledem ist die fachplanerische Zielkonformität gegeben.

Das Vorhaben ist darüber hinaus auch erforderlich. Es ist geeignet, das mit ihm verfolgte planungsrechtliche Ziel, die Nutzbarkeit der Haltestelle für alle sensorisch und in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen zu verwirklichen, sichert damit die Umsetzung des zur Gewährleistung der uneingeschränkten Teilhabe dieses Personenkreises am gesellschaftlichen Leben bedeutsamen Ziels der vollständigen Barrierefreiheit und trägt auf diese Weise zu einer Verbesserung des ÖPNV bei.

3. 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 Vorschrift des § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG fordert, die vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personenverkehr zu erreichen.

Gemäß § 4 Abs. 6 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (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 verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert, wobei zu den baulichen Anforderungen auch Maßnahmen gehören, die Behinderten, älteren oder gebrechlichen Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern die Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge ohne besondere Erschwernis ermöglichen.

Konkrete Vorgaben zur Barrierefreiheit enthalten die genannten Bestimmungen nicht, so dass sich Inhalt und Umfang der erforderlichen Maßnahmen allein aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergeben.

Die Grundlage der konkreten Ausgestaltung barrierefreier Anlagen im öffentlichen Verkehrsraum bildet der Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung. Der Leitfaden entwickelt die in den zwischenzeitlich nicht mehr gültigen DIN-Normen 18024-1 und 18024-2 (ersetzt durch DIN 18040-3 und DIN 18040-1) 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 und 18040-3, DIN 32984 betreffs Bodenindikatoren im öffentlichen Raum; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen der FGSV) nicht in Widerspruch. Vielmehr bietet der Leitfaden für unbehinderte Mobilität, dessen Inhalte fortlaufend an den heutigen Stand der Technik angepasst und im zentralen Handbuch von Hessen Mobil (hier: Kap. 4.9.5.11 „Barrierefreie Planung von Verkehrsanlagen“ und Kap. 4.9.5.12 „Bushaltestellen“, Absatz „Straßenbahn und U-Bahn-Haltestellen“) fortgeschrieben werden, 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.

4. 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 gewonnenen Erkenntnisse – zu dem Ergebnis gelangt, dass sich für das planfestgestellte Bauvorhaben keine vorzugswürdige Alternative aufdrängt.

Mit einem Verzicht auf die Realisierung des Vorhabens sind die in den Kapiteln B. III. und C.2.1. beschriebenen Ziele nicht erreichbar. Eine Variante, die nicht verwirklicht werden kann, weil die mit der Planung zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht erreicht werden können, muss in der Alternativenprüfung nicht berücksichtigt werden (vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 01. April 2007 – 9 A 20.05 –, juris Rn. 143).

Haltestellenvarianten nördlich der Bessunger Straße gegenüber der bestehenden Haltestelle „Bessunger Straße stadtauswärts“ in Parallellage oder in Seitenlage mit angehobenem Radweg sind ausgeschlossen, da die Haltestellenbreite unter dem Regelmaß von 2,50 m betragen würde und sich keine Radverkehrsanlage realisieren ließe bzw. eine unvermeidbare Verschlechterung des Verkehrsflusses entstehen

würde, da die Verkehrsströme aus der Bessunger Straße während der Haltezeit nicht nach Norden fließen könnten. Hinzu käme, dass der Abstand zur Haltestelle „Prinz-Emil-Garten“ mit ca. 270 m gering und der Abstand zur Haltestelle Landskronstraße mit ca. 650 m groß wäre.

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurden durch die Vorhabenträgerin vier Haltestellenvarianten südlich der Bessunger Straße näher betrachtet. Aufgrund der durch die Vorhabenträgerin festgelegten Bewertungskriterien waren die Varianten 3 und 4 nochmals eingehender bei der Alternativenprüfung zu berücksichtigen. Diese wurden zur näheren Betrachtung einem Sicherheitsaudit unterzogen, das zu dem Ergebnis kam, dass bei der beantragten Variante 3 eindeutige Sicherheitsvorteile zu sehen sind.

5. Sicherheit der Betriebsanlagen und des Bahnverkehrs

Gemäß § 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 im Planfeststellungsverfahren vorgelegten Planunterlagen haben dazu geführt, dass die TAB ihre Zustimmung zu dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle mit angehobenen Radweg nicht erteilen konnte, da die betriebliche Sicherheit der ein- und aussteigenden Fahrgäste, insbesondere die der Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität, nicht gewährleistet werden konnte. Die Vorhabenträgerin hat dazu nochmals eine Risikobewertung auf Grundlage der Erfahrungen mit vergleichbaren Straßenbahnhaltestellen in Darmstadt und anderen Kommunen erstellen lassen. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass die Variante 3 mit angehobenen Radweg als sicher angesehen wird. Gleichwohl wurden die folgenden Verbesserungen vorgenommen:

1. Optische Reduzierung der Radwegbreite durch seitliche Pflasterstreifen zur Vermeidung von Überholvorgängen auf der Haltestelle,
2. Herstellung eines Verschwenks der Radwegführung im Bereich der Bahnsteigrampen zur Geschwindigkeitsreduzierung auf der Haltestelle und
3. Verlegung eines Pflasterstreifens über den Radweg in Verlängerung des Einstiegsfeldes zur besseren Nutzbarkeit durch Sehbehinderte,
4. Höhenabsetzung zwischen dem Wartebereich und dem Radweg von 3 cm zur klareren Abgrenzung der unterschiedlichen Bereiche und
5. unterschiedliche Gestaltung der Radwegoberfläche und des Haltestellenbereiches zur besseren Visualisierung der einzelnen Bereiche

Die Vorhabenträgerin hat die Planunterlagen entsprechend angepasst.

Aufgrund dieser Änderungen konnte die TAB die Zustimmung nach § 60 BOStrab erteilen.



Das von der Vorhabenträgerin dazu nochmals in Auftrag gegebene Gutachten ist in den Planunterlagen unter Ziffer C13 enthalten.

6. Brandschutz

Die Prüfung der Planunterlagen durch die Feuerwehr der Stadt Darmstadt hat keine grundsätzlichen Bedenken oder Beanstandungen ergeben. Es waren jedoch aus brandschutztechnischer Sicht die unter Ziffer A.IV.4 aufgeführten Nebenbestimmungen erforderlich, die den Anforderungen des Brandschutzes Rechnung tragen.

7. Denkmalschutz

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

8. Kampfmittelbelastung

Die Auswertung der beim Kampfmittelräumdienst vorliegenden Kriegsluftbilder hat ergeben, dass sich der Vorhabensbereich 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.III.6 aufzuerlegen. Die darüber hinaus angeordneten Dokumentationspflichten sind erforderlich, um die Kampfmittelräumdaten auf einem aktuellen Stand zu halten.

9. 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.

9.1 Lärmvorsorge

Beim 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 Verkehrsgläusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Sofern die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV überschritten werden, sind Schallschutzmaßnahmen durchzuführen.

Eine Änderung ist wesentlich, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1) oder

- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms
 - um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2) erhöht wird oder
 - - ausgenommen in Gewerbegebieten - bereits mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) beträgt und erhöht wird (§ 1 Abs. 2 S. 3).

Die Verlegung des östlichen Gleises stellt zwar einen erheblichen baulichen Eingriff dar, jedoch werden die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten, somit handelt es sich um keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV.

Das Vorhaben begründet somit keine Ansprüche auf Schallschutz nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge.

9.2 Gesamtlärmbelastung

Die Gesamtlärmbelastung findet bei der Lärmbetrachtung nach den §§ 41, 42 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV keine Berücksichtigung, weil die summierende Betrachtung verschiedener (Verkehrs-)Lärmquellen unter Berücksichtigung bestehender Vorbelastungen nicht vorgesehen ist.

Nach der einschlägigen Rechtsprechung des BVerwG ist die Gesamtlärmbelastung im Rahmen der Planfeststellung jedoch dann in den Blick zu nehmen, wenn ein als Vorbelastung bereits vorhandener Verkehrslärm und die durch den Bau oder wesentliche Änderung eines Verkehrsweges entstehende zusätzliche Lärmbelastung zu einer Gesamtlärmbelastung führen, die die Schwelle der Grundrechtsrelevanz (grundgesetzlicher Schutz von Gesundheit oder/und Eigentum) überschreitet bzw. eine bereits zuvor bestehende grundrechtsrelevante Lärmbelastung weiter erhöht.

Dabei setzt die in der Planfeststellung zu befolgende grundrechtliche Pflicht, Schutzvorkehrungen gegen gesundheitsgefährdende Verkehrslärmimmissionen zu treffen, eine Kausalität zwischen dem Bau bzw. der Änderung des Verkehrsweges und der gesundheitsgefährdenden Verkehrsbelastung voraus (vgl. BVerwG, Beschluss vom 15. Januar 2008 – 9 B 7/07 –, juris). Eine Pflicht, gesundheitlich bedenkliche Immissionslagen bei Gelegenheit der Planfeststellung zu sanieren, besteht nicht. Lärmschutzbelange der Nachbarschaft sind grundsätzlich nur dann in die planerische Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung durch das geplante Vorhaben ansteigt. Dies gilt selbst dann, wenn die für den Planfall prognostizierten Belastungswerte oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle liegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09. Juli 2008 – 9 A 5/07 –, juris). Die Schwelle, bei deren Erreichen oder Überschreiten von einer Eigentums- und/oder Gesundheitsgefährdung auszugehen ist, ist normativ nicht festgelegt und war lange Zeit auch in der Rechtsprechung nicht eindeutig geklärt. In neueren Entscheidungen hebt das BVerwG in den Urteilsbegrün-



dungen jedoch ausdrücklich auf eine „in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelte grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts“ ab (Urteile vom 13. Mai 2009, 9 A 72.07; 15. Dezember 2011, 7 A 11.10; 10. Oktober 2012, 9 A 18/11) und definiert diese damit nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde als gebietsunabhängige feste Grenzwerte für die grundrechtliche Zumutbarkeit. Folglich darf das Vorhaben ohne weitergehende Schutzmaßnahmen bzw. die Zahlung einer Enteignungsentschädigung nicht zugelassen werden, sofern die Gesamtlärmbelastung

- durch das Vorhaben auf 70 / 60 dB(A) am Tag / in der Nacht erhöht bzw.
- eine bereits zuvor bestehende, über diese Werte hinausgehende Lärmbelastung durch das Vorhaben weiter erhöht wird.

Nach den Berechnungen zur Gesamtlärmeinwirkung werden an keinem Gebäude Beurteilungspegel oberhalb der Beurteilungspegel von mehr als 70/60 dB(A) am Tag / in der Nacht erreicht, so dass aus der Gesamtlärmbelastung keine Ansprüche auf Schallschutz entstehen.

9.3 Bauzeitliche Immissionen

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.

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 unter A. IV. 7 aufgenommene Nebenbestimmung gewährleistet die Beachtung der einschlägigen, dem Schutz der Nachbarschaft dienenden Bestimmungen. Darüberhinausgehende Regelungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht geboten, da unzumutbare bauzeitliche Immissionsbeeinträchtigungen durch die Bautätigkeit, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bewältigungsbedürftig wären, nicht zu erwarten sind.

9.4 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 C9) wurden die geltenden Vorschriften und Richtlinien etc. sowie die Anhaltswerte A 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 – Gleislageverschiebungen um bis zu 0,50 m - zu Immissionskonflikten führen und daraus Ansprüche auf erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen resultieren können. Die Untersuchung ergab, dass die Gleislageverschiebung nur zu einer geringfügigen Erhöhung der Immissionen aus Erschütterungen führt und diese als nicht wesentlich einzustufen sind.

10. 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 bauplanungsrechtlichen Innenbereich liegt (§ 18 Abs. 2 BNatSchG).

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, Lage auf bereits versiegelten Flächen und 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.



11. 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 und A.IV.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

12.1 Unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücksflächen

Zur Realisierung der Maßnahme ist kein Grunderwerb von privaten Dritten erforderlich.

Für den Ausbau der Haltestelle werden nur Flächen der Wissenschaftsstadt Darmstadt in Anspruch genommen. Grundstücke weiterer Eigentümer werden nicht benötigt. Die Flächen sind entsprechend im Grunderwerbsplan/ Grunderwerbsverzeichnis ausgewiesen.

12.2 Betroffenheiten Dritter

An den Gebäuden Heidelberger Straße 90 und 92 ist eine Erhöhung um bis zu 5 cm geplant. Am Eingang der Heidelberger Straße 90 soll der künftige Gehweg die gleiche Höhe wie die Eingangsstufe haben. Das Fallrohr von Heidelberger Straße 90 benötigt laut den Planunterlagen eine neue Revisionsklappe. Sonstige Maßnahmen an privaten Einbauten sind im Planungsgebiet nicht vorgesehen.

Im Bereich der planfestgestellten Haltestelle befindet sich bei Grundstück Heidelberger Straße 92 eine Zuwegung. Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen von Ortsbegehungen festgestellt, dass diese Zuwegung nicht als Zufahrt genutzt wird, auch bei der städtischen Bauaufsicht ist diese nicht als Zufahrt genehmigt. Im Rahmen der Offenlage hat sich hierzu kein Grundstücksbetroffener geäußert. Durch die Planfeststellungsbehörde wurde durch eine örtliche Überprüfung festgestellt, dass diese Zuwegung nicht als PKW-Zufahrt genutzt werden kann. Die von der Vorhabenträgerin in den Planunterlagen aufgeführten Zuwegungen bei den

Grundstücken Heidelberger Straße 80 und 82 sowie 86 bis 90 befinden sich außerhalb der planfestgestellten Haltestelle

Abgesehen von den bauzeitlichen Immissionsbelastungen 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

Den vorgetragenen Bedenken und Forderungen wurde mit den vorgenommenen Planänderungen und –ergänzungen, 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 barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Bessunger Straße stadteinwärts“, 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 Haltestelle Bessunger Straße stadteinwärts keine Variante an, mit der die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher oder privater Belange erreicht werden könnten.

Die von der Planfeststellungsbehörde verfügbaren Nebenbestimmungen und die Zusagen der Vorhabenträgerin gewährleisten im Übrigen, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für die Vorha-



ben 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.

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

Nicole König