



Planfeststellungsbeschluss

für den

Neubau einer Gleisverbindung in der Friedberger Landstraße in
Höhe der Einmündung Gleimstraße

in Frankfurt am Main

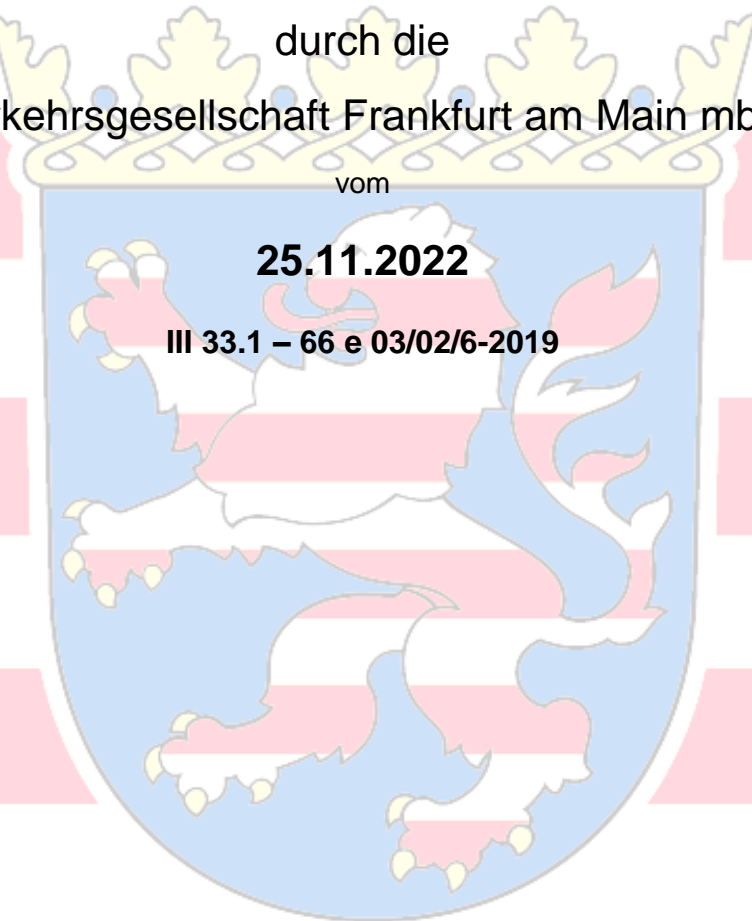
durch die

Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

vom

25.11.2022

III 33.1 – 66 e 03/02/6-2019



Inhalt

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis	III
A. Verfügender Teil	1
I. Feststellung des Plans	1
II. Planunterlagen	1
III. Konzentrationswirkung	2
IV. Nebenbestimmungen, Hinweise, Auflagen	2
1. Allgemeine Anforderungen	3
2. Abfallrechtliche Nebenbestimmungen	3
3. Abfallrechtliche Hinweise	4
V. Umweltverträglichkeitsprüfung	5
VI. Kostenentscheidung	5
B. Sachverhalt	6
I. Antragsgegenstand	6
II. Antragsbegründung	6
III. Ablauf des Anhörungsverfahrens	7
1. Antrag und Einleitung des Anhörungsverfahrens	7
2. Auslegung der Planunterlagen	7
3. Beteiligung der Behörden und Stellen, der Vereinigungen sowie der nicht ortsansässig Betroffenen	8
4. Einwendungen und Stellungnahmen	8
C. Entscheidungsgründe	8
I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	8
1. Erfordernis der Planfeststellung	8
2. Antragsbefugnis	8
3. Zuständigkeit	8

4. Rechtswirkungen der Planfeststellung	9
5. Rechtmäßigkeit des Anhörungsverfahrens	9
II. Entbehrlichkeit einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung	9
III. Materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	10
1. Entscheidungsgrundsätze für die Feststellung des Plans	10
2. Planrechtfertigung	11
3. Planungsalternativen und Entwurfsgestaltung	12
4. Sicherheit der Betriebsanlagen und des Bahnverkehrs	12
5. Immissionsschutz	12
6. Brandschutz	14
7. Abfallwirtschaft/Bodenschutz	15
8. Denkmalschutz	15
9. Ver- und Entsorgungsleitungen einschließlich Telekommunikationsleitungen	15
10. Eigentum	15
IV. Entscheidung über Stellungnahmen der Behörden, Stellen und Leitungsträger	15
V. Gesamtergebnis der Abwägung	15
D. Kosten	17
E. Rechtsbehelfsbelehrung	18

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

A

Abs.	Absatz
AllgVwKostO	Allgemeine Verwaltungskostenordnung in der Fassung vom 11. Dezember 2009 (GVBl. I S. 763), geändert durch Verordnung vom 2. Dezember 2021 (GVBl. S. 786)

B

BBodSchG	Bundes- Bodenschutzgesetz in der Fassung vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306)
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274;2021 I S. 123), geändert durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes vom 19. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1792)
BOStrab	Straßenbahn- Bau- und Betriebsordnung in der Fassung vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648), geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1410)

BVerwG Bundesverwaltungsgericht

bzw beziehungsweise

C

ca. circa

D

dB(A) Dezibel

E

etc. et cetera

F

G

gem. Gemäß

GewAbfV Gewerbeabfallverordnung in der Fassung vom 18. April 2017 (BGBl. I S. 896), geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 28. April 2022 (BGBl. I S. 700)

ggf. gegebenenfalls

GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
H	
HVwKostG	Hessisches Verwaltungskostengesetz in der Fassung vom 12. Januar 2004 (GVBl. S. 36), geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2018 (GVBl. 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)
I	
i. V. m.	in Verbindung mit
K	
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz in der Fassung vom 24. Februar 2021 (BGBl. I S. 212), geändert durch Artikel 20 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436)
M	
m	Meter
N	
Nr.	Nummer
NVP	Nahverkehrsplan
O	
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen in der Fassung vom 1. Dezember 2005 (GVBl. I S. 786), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 4. September 2020 (GVBl. S. 573)
P	
PAK	Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe
PBefG	Personenbeförderungsgesetz in der Fassung vom 16.04.2021 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822)



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)
PlanSiG	Planungssicherstellungsgesetz in der Fassung vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 353)
R	
RLS 19	Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen; Inkrafttreten zum 1. März 2021
Rn.	Randnummer
S	
S.	Seite / Satz
T	
U usw.	und so weiter
UVP-Vorprüfung	Vorprüfung zur Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147)
V	
vgl.	vergleiche
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Juli 2022 (BGBl. I S. 1325)
VwKostO- MWEVL	Verwaltungskostenordnung für den Geschäftsbereich des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung in der Fassung vom 11. Dezember 2012 (GVBl. I S. 484), zuletzt geändert durch Verordnung vom 30. Juni 2022 (GVBl. S. 390)
Z	
z. B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

Der Plan der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (Vorhabenträgerin) für den

Neubau einer Gleisverbindung in der Friedberger Landstraße in Höhe der Einmündung Gleimstraße

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 - 7) vom 21.01.2021	
2	<u>Übersichtslageplan</u> Seite 1 vom 21.01.2022	
3	<u>Lageplan</u> im Maßstab 1 : 250 vom 21.01.2021	
4	<u>Bauwerksverzeichnis</u> (Seite 1 – 2) vom 21.01.2021	
5	<u>Bestandslageplan</u> Im Maßstab 1 : 250 vom 21.01.2021	
6	<u>Längsschnitt (Bestandslageplan)</u> Im Maßstab 1 : 100 vom 21.01.2021	
7	<u>Querschnitt (Bestandslageplan)</u> im Maßstab 1 : 50 vom 21.01.2021	
8	<u>Leitungstrassen (Bestandslageplan)</u> Im Maßstab 1 : 250 vom 21.01.2021	

Anlage Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
9	<u>Baugrundverzeichnis</u> Seite 1 vom 21.01.2021	
10	<u>Bagatellfallerklärung zur UVP</u> Seite 1 vom 21.01.2021	
11	<u>Schallschutzgutachten</u> <u>Teil 1: Schalltechnische Untersuchung</u> Seite 1 – 15 sowie Anlage 1.1 bis Anlage 5.3 vom 06.02.2020 <u>Teil 2: Schwingungstechnische Untersuchung</u> Seite 1 – 14 sowie Anlage 1.1 vom 20.10.2020 <u>Teil 3: Schwingungs- und Schalltechnische Untersuchung</u> Seite 1 – 17 sowie Anlage 1.1 – Anlage 3 vom 30.10.2020	<i>Nachrichtliche Unterlage</i> <i>Nachrichtliche Unterlage</i> <i>Nachrichtliche Unterlage</i>
12	<u>Streustromisolierungskonzept</u> Seite 1 – 30 vom 09.08.2010	<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, Auflagen

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. 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.IV genannten Nebenbestimmungen und Hinweisen, 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. Abfallrechtliche Nebenbestimmungen

- 2.1** Bei der Beprobung, Einstufung und Verwertung des bei der Baumaßnahme anfallenden Abfalls sind die Regelungen des Merkblattes „Entsorgung von Bauabfällen“ in der aktuellen Fassung (zurzeit Stand 1. September 2018, erhältlich im Internet unter www.rp-darmstadt.de (Startseite → Umwelt & Energie → Abfall → Bau- und Gewerbeabfall) von der Vorhabenträgerin als Abfallbesitzer und Auftraggeber sowie allen weiteren mit den Abbruch- und Entsorgungsarbeiten Befassten zu beachten.
- 2.2** Die vorherige Zustimmung der Abfallbehörde zu dem Beprobungsumfang, der Einstufung sowie zu den beabsichtigten Entsorgungsmaßnahmen ist einzuholen, wenn mit speziellen nutzungsbedingten Schadstoffgehalten in den Bauabfällen zu rechnen ist oder solche noch unvorhergesehen auftreten sollten.
- 2.3** Material auch aus räumlich kleineren Bereichen mit Schadstoffbelastungen ist von geringer belastetem Material zu trennen und den passenden Entsorgungsfractionen zuzuordnen, soweit es technisch durchführbar ist. Die für die schadlose Verwertung maßgeblichen Konzentrationen an Schadstoffen dürfen zum

Zweck einer umweltverträglichen Verwertung weder durch die Zugabe von geringer belastetem Material gleicher Herkunft noch durch Vermischung mit anderen unbelasteten Stoffen eingestellt werden.

- 2.4** Nicht untersuchte Bereiche sind baubegleitend auf schädliche Bestandteile wie z.B. Asbest, künstliche Mineralfasern, PCB, Teer/PAK, mit Holzschutzmitteln behandelte Hölzer und Schwermetallverbindungen zu untersuchen. Betroffene Bereiche sind zu separieren und als gefährlicher Abfall zu entsorgen. Abbruchmaterial, bei dem die vorherige Separierung von Schadstoffen unterblieben ist, muss insgesamt als gefährlicher Abfall eingestuft und entsprechend entsorgt werden, soweit keine nachträgliche Trennung möglich ist.
- 2.5** Wenn die Verfüllung des an Ort und Stelle anfallenden Bauschutts bodenschutzrechtlich zulässig ist, kann dieser Maßnahme abfallrechtlich zugestimmt werden. Für die Beurteilung und Festlegung der Qualitätsanforderungen für das einzubringende Material ist die Untere Bodenschutzbehörde der Stadt Frankfurt zuständig. Daher ist vor Beginn der Auffüllung die Zustimmung der zuständigen Bodenschutzbehörde einzuholen.
- 2.6** Der bei der Baumaßnahme anfallende Bodenaushub ist, soweit erforderlich, auf geeigneter, befestigter und niederschlagsgeschützter Fläche bis zum Transport bereitzustellen. Ausgasungen leichtflüchtiger Stoffe sind durch geeignete Abdeckung wirksam zu unterbinden.
- 2.7** Metallschrotten aus Abrissmaßnahmen sind je nach Art der Metalle und soweit sie keine gefährlichen Stoffe enthalten die folgenden Abfallschlüssel zuzuordnen:
- 17 04 01 „Kupfer, Bronze, Messing
 - 17 04 02 „Aluminium
 - 17 04 03 „Blei“
 - 17 04 04 „Zink“
 - 17 04 05 „Eisen und Stahl“
 - 17 04 06 „Zinn“
 - 17 04 07 „gemischte Metalle“

3. Abfallrechtliche Hinweise

- 3.1** Ungeachtet der grundsätzlichen Verpflichtung zur Getrennthaltung von Abfällen nach §§ 9,14 KrWG haben Erzeuger und Besitzer von Bau- und Abbruchabfällen mindestens die Abfallfraktionen Glas, Kunststoffe, Metalle, Holz, Dämmmaterialien, Bitumengemische, Baustoffe auf Gipsbasis, Beton, Ziegel und Fliesen nach den Regelungen der Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) getrennt zu

sammeln, zu befördern und vorrangig der Vorbereitung zur Wiederverwendung oder dem Recycling zuzuführen, soweit dies technisch möglich oder wirtschaftlich zumutbar ist. Das Vermischungsverbot nach § 9 Abs. 2 KrWG bleibt davon unberührt.

Die Dokumentation hat gem. § 8 Abs. 3 GewAbfV wie folgt zu erfolgen:

- Getrennte Sammlung: Lagepläne, Lichtbilder, Praxisbelege wie z.B. Liefer- oder Wiegescheine
- Zuführung der getrennt gesammelten Abfälle zur Wiederverwendung oder Recycling: Annahmeerklärung desjenigen, der die Abfälle annimmt mit mindestens Angaben zu Name und Anschrift des Annehmenden, Masse und beabsichtigter Verbleib der Abfälle
- Abweichen von der Pflicht zur getrennten Sammlung im begründeten Ausnahmefall: Darlegung der technischen Unmöglichkeit (z.B. aus rückbau- statischen oder rückbautechnischen Gründen oder aus Platzgründen für die Aufstellung von mehreren Behältern) oder wirtschaftlichen Unzumutbarkeit (z.B. sehr geringe Menge oder hohe Verschmutzung)

V. Umweltverträglichkeitsprüfung

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

VI. 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 Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (Antrag vom 2. Februar 2021) für den Neubau einer Gleisverbindung in der Friedberger Landstraße in Höhe der Einmündung Gleimstraße.

Maßgebliche Bestandteile der Planung sind

- der Neubau der Gleisverbindung Friedberger Landstraße/ Einmündung Gleimstraße sowie
- die Anpassung der Fahrleitungsanlage

II. Antragsbegründung

Die Vorhabenträgerin begründet den Neubau der Gleisverbindung im Bereich der Friedberger Landstraße in Höhe der Einmündung Gleimstraße mit der Steigerung der betrieblichen Flexibilität bei Betriebsstörungen oder baustellenbedingten Linienkürzungen. Erreicht wird dies durch die Schaffung von zusätzlichen Fahrangeboten auf der Strecke der Straßenbahnlinien 18 im Falle von Streckensperrungen bzw. Störungen des Straßenbahnverkehrsnetzes.

Die neugeschaffenen Fahrangebote bei Störungen betreffen folgende Streckenverbindungen:

- Linie 18 - Störung zwischen den Haltestellen „Münzenberger Straße“ und „Gravensteiner Platz“
- Linie 18 - Störung zwischen der Haltestelle „Nibelungenplatz“ und dem Kreuzungsbereich Friedberger Landstraße/ Rohrbachstraße
- Linie 12 - Störung ab Haltestelle „Rohrbach-/ Friedberger Landstraße“ in Richtung „Konstablerwache“
- Linie 12 – Störung zwischen den Haltestellen „Rohrbach-/ Friedberger Landstraße“ und „Burgstraße“

Die Vorhabenträgerin bewertet die alternativen Fahrangebote insgesamt als fahrgastfreundlicher, da diese den benötigten Zeitaufwand bei vorliegender Streckenstörung in o.g. Bereichen z.T. erheblich reduzieren. So etwa ist die Inanspruchnahme von Schienenersatz- oder Umleitungsverkehr nicht mehr erforderlich.

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 Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH hat mit Schreiben vom 2. Februar 2021 den 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 20. April 2022 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 26. April 2022 bis einschließlich 25. Mai 2022 beim Magistrat der Stadt Frankfurt am Main im Stadtplanungsamt, Kurt-Schumacher-Straße 10, Atrium, während der üblichen Dienstzeiten zu jedermanns Einsichtnahme aus. Zeit und Ort der Auslegung wurden in ortsüblicher Weise vom Magistrat der Stadt Frankfurt am 19. April 2022 auf S. 492 und 493 im Amtsblatt der Stadt Frankfurt 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 8. Juni 2022, 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.

Gem. § 3 PlanSiG i.V.m. § 27a Absatz 1 Satz 2 VwVfG ist der Inhalt der im Internet veröffentlichten Unterlagen maßgeblich. Zu diesem Zweck wurde darauf aufmerksam gemacht, dass die Planunterlagen und die ortsübliche Bekanntmachung auch auf der Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt zur Verfügung stehen und 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 (UVP) i. V. m. Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVP durchgeföhrt 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 Stellungnahme bis zum 8. Juni 2022 gegeben. Auf § 73 Abs. 4 HVwVfG wurde hingewiesen.

Die Unterrichtung nicht ortsansässiger Betroffener gemäß § 73 Abs. 5 S. 3 HVwVfG ist entbehrlich, da sämtliche betroffene Grundstücke sich im Eigentum der Stadt Frankfurt am Main befinden.

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. Es wurde darauf verzichtet, die Stellungnahmen der Vorhabenträgerin zuzuleiten, da seitens der beteiligten Behörden und Stellen keine Einwendungen/ Bedenken gegen die Planung bestehen.

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 Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH ist Unternehmerin im Sinne des § 3 PBefG. Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 PBefG wurde der Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH die Genehmigung für den Betrieb von Straßenbahnen auf diversen Linien bis zum 31. Januar 2031 erteilt. Vom Umfang dieser Genehmigung wird auch der Bau sowie die Änderung von Straßenbahnbetriebsanlagen erfasst, sodass die Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH 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. Rechtmäßigkeit des Anhörungsverfahrens

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

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 28. Januar 2022 abgeschlossen und deren Ergebnis am 14. Februar 2022 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. Die für das Vorhaben in Anspruch zu nehmenden Flächen sind vollversiegelt. Neue, zusätzliche Flächenversiegelungen sind nicht erforderlich. Die Baulänge des Vorhabens beträgt 28,98 m. Bei dem Vorhaben handelt es sich ausschließlich um einen Umbau von bestehenden Gleisanlagen. Es erfolgen keine baulichen Änderungen außerhalb des Oberbaus bzw. außerhalb bereits befestigter Flächen.

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

Es ergeben sich keine Wirkfaktoren bezüglich der Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Tier, Pflanzen und biologischer Vielfalt.

Hinsichtlich Umweltverschmutzung und Belästigungen ergeben sich anlagen- und betriebsbedingt keine wesentlichen Änderungen gegenüber den derzeitigen Gegebenheiten.

Durch die zusätzliche Gleisverbindung kommt es betriebsbedingt zu geringfügigen Veränderungen der Lärmbelastung und der Erschütterungen, welche als unwesentlich einzustufen sind. Insgesamt sind keine bau- oder betriebsbedingten erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten, die zu Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen des Menschen führen können.

Erhebliche Risiken für die menschliche Gesundheit sind nicht zu erwarten.

Im Hinblick auf die Risiken von Störfällen und Unfällen ergeben sich keine bzw. keine wesentlichen geänderten Auswirkungen gegenüber dem derzeitigen Bestand und Betrieb.

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 Neubau einer Gleisverbindung in der Friedberger Landstraße in Höhe der Einmündung Gleimstraße

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 sowie § 13 Abs. 2 Nr. 2 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 verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert.

5. 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.

5.1 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 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.

5.2 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 06.02.2020 (Anlage 11.1 der Planunterlagen) ist unter Beachtung

der geltenden Vorschriften und Richtlinien erstellt worden und bildet eine ausreichende Entscheidungsgrundlage. Mittlerweile ist der einwirkende Lärm des Straßenverkehrs nicht mehr nach der RLS 90 sondern nach der RLS 19 zu berechnen. Auf eine Neuberechnung kann jedoch verzichtet werden, da die geänderte Berechnung keine Auswirkung auf das Ergebnis der Beurteilung hat.

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.

5.3 Ergebnisse der Untersuchungen zur Lärmbelastung

Die Schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass keine Pegeländerungen zu erwarten sind. Eine Überschreitung der kritischen Werte von 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nacht ist zu keiner Zeit zu erwarten. Durch die Einrichtung einer Gleisverbindung im Bereich der Friedberger Landstraße in Höhe der Gleimstraße wird der Verlauf der Straße nicht verändert. Insofern handelt es sich in Bezug auf den Straßenverkehr um keinen erheblichen baulichen Eingriff und damit keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV. Aus diesem Grund handelt sich bei dem Vorhaben um keine wesentliche Änderung nach 16. BImSchV, weshalb Anspruch auf Schallschutz für das Vorhaben dem Grunde nach entfällt.

5.4 Baulärm

Es gibt keine Hinweise, dass die AVV Baulärm bei der Umsetzung des Vorhabens nicht eingehalten werden kann.

5.5 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 der I.B.U. Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH vom 30.10.2020 (Anlage 11.1 der Planunterlagen) 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 wurden die durch die Befahrung des Gleiswechsels entstehenden Immissionen im Vergleich zur bisherigen Immissionssituation untersucht.

Die Untersuchung ergab, dass durch den geplanten Einbau des Gleiswechsels keine Notwendigkeit zur Anordnung von Schutzmaßnahmen im Hinblick auf die Erschütterungsimmissionen besteht. Zwar ist davon auszugehen, dass durch die Maßnahme die Erschütterungsimmissionen um mehr als 25 % sowie die Körperschallimmissionen um mehr als 3 dB(A) steigen und somit die zulässigen Werte überschreiten. Dennoch kann lt. Prognose der I.B.U. Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH vom 30.10.2020 aufgrund der sehr geringen Vorbelastung davon ausgegangen werden, dass die für den oberirdischen Schienenverkehr des ÖPNV um den Faktor 1,5 angehobenen Anhaltswerte der Tabelle 1 sowohl bei Tag als auch bei Nacht eingehalten werden.

Die obere Immissionsschutzbehörde wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens angehört. Es haben sich keine Zweifel an der Richtigkeit des Gutachtens ergeben.

Insofern besteht keine Notwendigkeit für Maßnahmen zur Minderung der Immissionen.

6. Brandschutz

Belange des Brandschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

7. Abfallwirtschaft/Bodenschutz

Mittels der unter den Ziffern A. IV 2. und 3. dieser Entscheidung aufgeführten Nebenbestimmungen und Hinweise ist gewährleistet, dass Abfälle so weit wie möglich verhindert werden sowie hilfsweise eine ordnungsgemäße Abfallentsorgung entsprechend den Vorgaben des Abfallrechtes sichergestellt ist. Bei Berücksichtigung der unter Ziffer A. IV 2. dieser Entscheidung aufgeführten Nebenbestimmungen ist gewährleistet, dass durch das Vorhaben keine schädlichen Bodenverunreinigungen i.S.v. § 2 Abs. 3 BBodSchG verursacht werden.

8. Denkmalschutz

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

9. Ver- und Entsorgungsleitungen einschließlich Telekommunikationsleitungen

Durch das Vorhaben sind weder Ver- und Entsorgungsleitungen noch Telekommunikationsleitungen betroffen.

10. Eigentum

Die geplante Gleisverbindung liegt auf dem Flurstück 22/8, Flurnummer 329. Dieses befindet sich im Eigentum der Stadt Frankfurt am Main. Die Nutzung des Straßenbereichs für die Straßenbahn ist per Konzessionsvertrag mit der Stadt Frankfurt am Main festgelegt.

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 Neubau der Gleisverbindung in der Friedberger Landstraße in Höhe der Einmündung Gleimstraße, 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 verfüigten 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 Einwander 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

Timm Schaumann