

Regierungspräsidium Darmstadt

Hilpertstraße 31
64295 Darmstadt

02.07.2019

Stellungnahme Planfeststellungsverfahren

Erneuerung und Verstärkung Fahrleitungsanlage Linie 3 in Darmstadt-Bessungen - III 33.1 - 66 e 03.02/1-2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erheben wir nachfolgende Einwendungen

- Plan ist nicht feststellungsfähig, da
 - Untersuchungen zur Auswirkung auf den Fußverkehr fehlend
 - der bauliche Status Quo nicht abgebildet wird
- Die Positionierung einer Vielzahl von Masten unvereinbar mit dem Stand der Technik und daher unter anderem gegen §48 HStrG verstößt
- Fahrbahnbegleitende Parkflächen zu schmal – dies führt immer wieder zu Behinderungen der Straßenbahn – muss auch bei Mastensetzung beachtet werden
- Plan 7 rein nachrichtlich – keine Feststellung

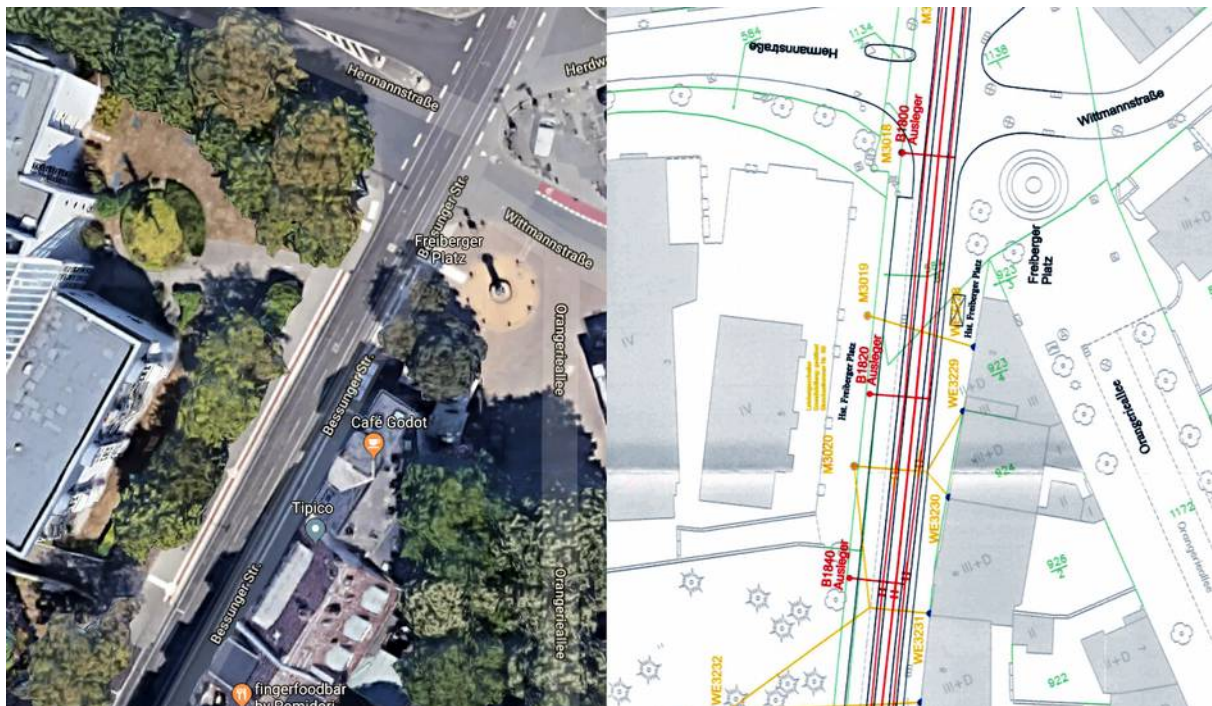
FESTSTELLUNGSFÄHIGKEIT

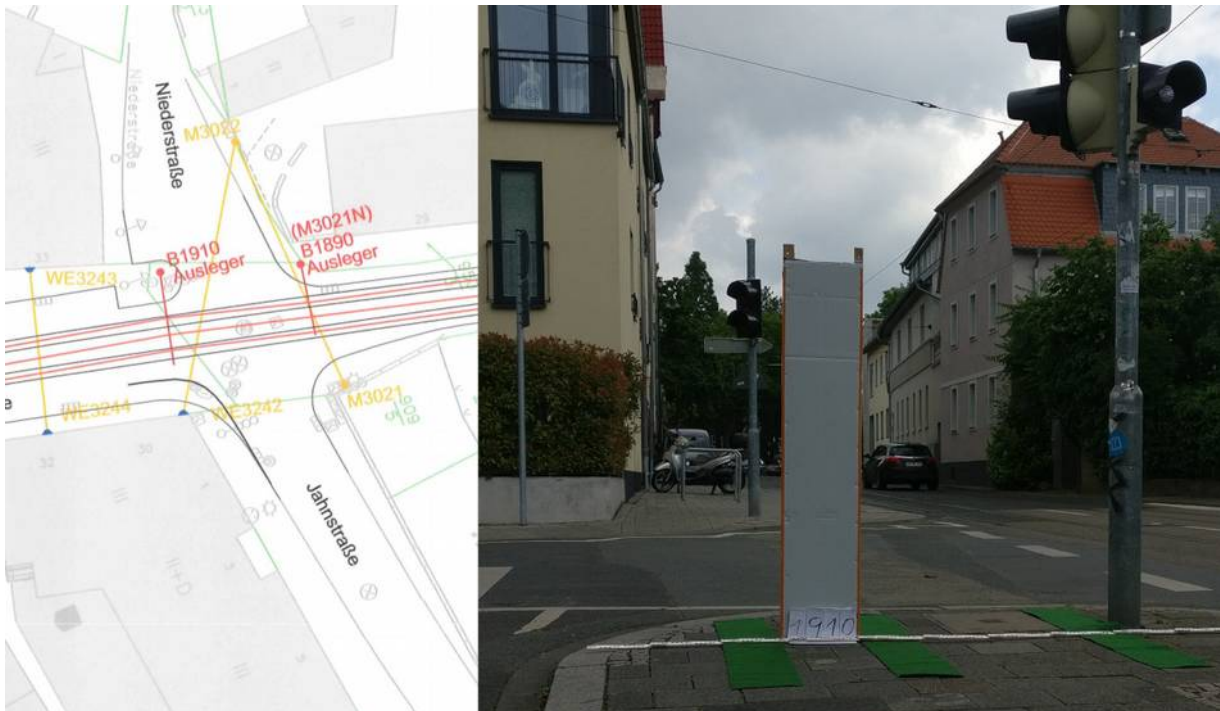
FEHLENDE UNTERSUCHUNGEN ZU AUSWIRKUNGEN AUF FUSSVERKEHR

Der Plan ist in der jetzigen Form nicht feststellungsfähig, da da nicht alle betroffenen Belange erfasst und abgewogen wurden. Konkret wurden die Auswirkungen der Maßnahme auf den Fußverkehr nicht untersucht. Der Fußverkehr wird in den Unterlagen nicht einmal erwähnt. Die gesamte betroffene Strecke ist eine wichtige Fußverkehrsverbindung. An dieser befinden sich mehrere Schulen, Einzelhandel mit Versorgungsfunktion des alltäglichen Bedarfs, Kultureinrichtungen, Cafés und ein Schwimmbad. Da sich die Maßnahme ausschließlich auf das Aufstellen und Ändern von Fahrleitungsmasten bezieht und diese fast ausschließlich auf Gehwegen positioniert werden sollen ist diese fehlende Untersuchung vor der Planfeststellung unbedingt vorzunehmen.

MANGELHAFTE PLÄNE

Die verwendete Planungsgrundlage entspricht zudem nicht dem Status Quo. So fehlen an verschiedenen Stellen planungsrelevanten Einbauten wie Masten für LSA-Anlagen, aber auch bauliche Unterschiede sind zu erkennen. So sind bspw. an Stelle an der Westseite der barrierefreien Hochbordhaltestelle Freiburger Platz Parklücken anstatt des Hochbords im Plan eingezeichnet, während auf der Ostseite bereits das Hochbord eingezeichnet ist. Der Plan wurde unsererseits nicht systematisch abgeglichen, so dass noch weitere Fehler enthalten sein können.





Im Plan fehlt an der Einbiegung Niederstraße einer der beiden LSA-Masten. Der neu geplante Mast 1890 steht allerdings an dessen Position.

Die genannten Mängel sind für das Verfahren elementar, so dass eine Heilung durch Auflagen oder Nebenbestimmungen nicht möglich ist. Insofern halten wir die jetzigen Planunterlagen für nicht feststellungsfähig.

INHALTLICHE EINWÄNDE

UNZUREICHENDE GEHWEGRESTBREITEN

Auch ohne die eigentlich notwendige Untersuchung zu Auswirkung auf den Fußverkehr sind einige Masten ersichtlich einschränkend positioniert. Mehrere Masten reduzieren den nutzbaren Gehweg (nach Abzug der notwendigen Sicherheitsabstände¹) auf eine Restbreite von unter 40cm.

Wie bereits erwähnt ist die gesamte betroffene Strecke eine wichtige Fußverkehrsverbindung mit einer Vielzahl an Einrichtungen mit hohem Fußverkehrsaufkommen.. Allein das Fußverkehrsaufkommen schließt bereits Gehwege im Mindestmaß von 1,8m (zzgl Sicherheitsabständen aus). Durch die geringen Straßenquerschnitte sind die dortigen Gehwege allerdings bereits heute zu schmal für das Fußverkehrsaufkommen.

Die meisten Standorte sind zudem ermessensfehlerhaft, da sie dem Minimierungsgebot der Eingriffsintensität hinsichtlich des Fußverkehrs widersprechen – es wurde erkennbar keine Rücksicht auf die Belange des Fußverkehrs genommen.

Standorte auf dem Gehweg an den Stellen wo Parken vorhanden ist sind jedenfalls ermessensfehlerhaft, da der fließende Verkehr Vorrang vor dem ruhenden Verkehr² hat und folglich Eingriffe zunächst im Bereich des ruhenden Verkehrs vorzunehmen sind (bspw. durch „Gehwegnasen“)

Angefochtene Mastenpositionen bei denen die o.g. Grundsätze ganz oder teilweise nicht eingehalten worden sind:

B1020, B1030, B1050, B1060, B1080 bis B1120, B1150 bis B1330, BB1350, B1370, B1400, B1430bis B1530, B1550, B1570, B1560, B1580, B1600, B1670 bis B1770, B2130, B2200, B2220 bis B2320

Einige Beispiele³:



B1120: Nutzbare Gehwegrestbreite³ 0,9m

Hier befinden sich Parkflächen neben dem Gehweg in die bspw. eine Gehwegnase eingebaut werden könnte



B1300: Nutzbare Gehwegrestbreite³ 1,1m

Hier befinden sich Parkflächen neben dem Gehweg in die bspw. eine Gehwegnase eingebaut werden könnte



B1400: Nutzbare Gehwegrestbreite³ 0,4m

Hier befinden sich Parkflächen neben dem Gehweg in die bspw. eine Gehwegnase eingebaut werden könnte



B1550: Nutzbare Gehwegrestbreite³ 0,9m

Hier befinden sich Parkflächen neben dem Gehweg in die bspw. eine Gehwegnase eingebaut werden könnte



B1850: Nutzbare Gehwegrestbreite³ 0,4m

Hier befinden sich Parkflächen neben dem Gehweg in die bspw. eine Gehwegnase eingebaut werden könnte

Zudem stehen die heutigen Masten auf der Grünfläche die einer stadteigenen Gesellschaft gehören



B1910: Nutzbare Gehwegrestbreite³ 0,4m/0,6m

Hier gibt es ausreichend Flächen um den Mast nicht mitten im Gehweg unterbringen zu müssen

¹ Sicherheitsabstände gemäß Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (6.1.5.2 und 6.1.6.1)/Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (3.2.1) (beide verbindlich gemäß §48 HStrG):

- Zu (hohen) Einfriedungen/Gebäuden: 0,2m
- zu Fahrbahn/parkenden Fahrzeugen: $\geq 0,5m$

² (BVerwG 34, 320 = DVBl. 70, 586 / vgl. auch Kodal: Kapitel 25, Seite 5 von 12 Randnummer 31). Hierunter fällt jedenfalls jeglicher Verkehr, dessen hauptsächlicher Zweck die Ortsveränderung ist; zwangsläufig und selbstverständlich auch der Fußverkehr (vgl. u.a. Kodal: Kap. 25, Rn. 19).

³ Restbreitenermittlung/Fotoerstellung:

Die in den Bildern sichtbaren Einbauten dienen der Visualisierung der zukünftigen Masten und der einnehmenden Räume. Aufgrund fehlender Angaben im Feststellungsverfahren wurde die Breite der grauen Schablone den bisher in Darmstadt genutzten Masten nachempfunden. Diese beträgt 0,35m.

Die Sicherheitsräume (gemäß RAST/EFA) werden durch die grünen Teppichstücke dargestellt.

EINGEZEICHNETE PARKFLÄCHEN ZU SCHMAL

Insofern im Verfahrensgang die Versetzung der Masten in die Flächen des ruhenden Verkehrs geplant wird ist auch hier festzustellen, dass die vorhandenen Flächen nicht dem Stand der Technik entsprechen. Die straßenbegleitenden Parkstände sind an vielen Stellen zu schmal, so dass es hier immer wieder zu Behinderungen des Straßenbahnverkehrs kommt. In diesem Zusammenhang wäre es dringend geboten bei einer Planfeststellung auch die heute vorhandenen Einschränkungen der Straßenbahnstrecke zu entfernen.

PLAN 7 NUR NACHRICHTLICH

Der dem Verfahren beiliegende Plan 7 enthält keine erkennbaren Änderungen. In diesem sind lediglich vorhandene sowie bereits planfestgestellte Teile aus dem Verfahren III.33.1 – 66 e 02/01 – H – 149 - „barrierefreier Ausbau der Haltestelle "Ludwigshöhstraße" einschließlich Gleiserneuerung und Fahrstromverstärkung für die Linie 3 (Abschnitt Süd)" enthalten. Wir bitten insofern darum den Plan 7 als rein nachrichtlich zu kennzeichnen.

i.V. für den Vorstand

Stephan Voeth