

Regierungspräsidium Darmstadt
Wilhelminenstraße 1-3
64283 Darmstadt

16.09.2026

EINWENDUNG IM PLANFESTSTELLUNGSVERFAHREN

Vorhaben: Barrierefreier Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Heinrichstraße, Darmstadt
Planfeststellungsverfahren nach § 28 PBefG Vorhabenträgerin: HEAG mobilo GmbH, Klappacher
Straße 172, 64285 Darmstadt Planunterlagen: Stand 19.06.2026 (Unterlage A1 Erläuterungsbericht; B
3.1 Lageplan; B 5.1/B 5.2 Regelquerschnitte)

An die Planfeststellungs- bzw. Anhörungsbehörde

Regierungspräsidium Darmstadt
Wilhelminenstraße 1-3
64283 Darmstadt

Aktenzeichen: 0029-III 33.1-66.e.03.02-00002

Einwenderin / Einwender:

VCD Kreisverband Darmstadt-Dieburg e.V.
Kahlertstraße 5a
64293 Darmstadt
vertreten durch Stephan Voeth

VCD Landesverband Hessen e.V.
Wilhelmstraße 2
34117 Kassel
vertreten durch Stephan Voeth (im Auftrag)

orbemerkung zur Einwendungsbefugnis und zum Umfang

1. Einwendungsbefugnis

Wir erheben hiermit fristgerecht Einwendungen gegen den vorgenannten Plan.

Der VCD Kreisverband Darmstadt-Dieburg e.V. und Landesverband Hessen verfolgen nach Ihrer Satzung die Förderung einer umwelt- und sozialverträglichen, sicheren Mobilität. Die mit dieser Einwendung geltend gemachten Belange – Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs, Durchgängigkeit der Nahmobilitätsnetze, Verknüpfung von Rad- und öffentlichem Personenverkehr sowie Klimaschutz im Verkehrssektor – gehören zum satzungsmäßigen Aufgabenbereich.

Die Einwendung seitens des VCD Hessen wird erhoben als Einwendung einer nach § 3 UmwRG anerkannten Umweltvereinigung. Die Einwendungen des VCD Kreiverbandes Darmstadt Dieburg als Einwendung einer betroffenen Vereinigung nach § 73 Abs. 4 HVwVfG.

2. Präklusion

Es wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass eine materielle Präklusion nach Ablauf der Einwendungsfrist unionsrechtlich nicht durchgreift (vgl. EuGH, Urt. v. 15.10.2015, C-137/14; § 7 Abs. 4 UmwRG). Die nachfolgenden Rügen werden gleichwohl bereits jetzt vollständig geltend gemacht.

3. Prüfungsumfang bei Rechtsbehelfen einer anerkannten Vereinigung

Soweit die Einwendung als solche einer anerkannten Umweltvereinigung erhoben wird, ist darauf hinzuweisen, dass sich die Rügebefugnis nach § 2 Abs. 4 S. 1 Nr. 1 UmwRG bei Entscheidungen nach § 1 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 UmwRG auf Verstöße gegen alle für die Entscheidung bedeutsamen Rechtsvorschriften erstreckt und nicht auf umweltbezogene Vorschriften im engeren Sinne beschränkt ist. Die nachfolgend gerügten Verstöße gegen StVO, VwV-StVO, HessNMG und das Abwägungsgebot sind daher sämtlich erfasst.

Da für das Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 1 UVPg durchgeführt wurde (Kapitel 4.1 des Erläuterungsberichts), handelt es sich um eine Entscheidung im Sinne des § 1 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 UmwRG. Damit ist auch § 4 UmwRG eröffnet; hierzu wird auf Rüge XIV verwiesen.

4. Umfang der Einwendung

Die Einwendung richtet sich nicht gegen das Ziel des Vorhabens. Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Heinrichstraße und die Verlängerung der Bahnsteige auf Regellänge sind zwingend geboten und werden ausdrücklich unterstützt. Der VCD Kreisverband Darmstadt-Dieburg e.V. begrüßt die Maßnahme dem Grunde nach.

Gerügt wird die methodisch fehlerhafte Variantenwahl, die zu einer Vorzugsvariante geführt hat, die den Anforderungen der Straßenverkehrs-Ordnung an die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs nicht genügt, obwohl geprüfte und im Erläuterungsbericht dokumentierte Alternativen zur Verfügung standen.

A. ANTRÄGE

Hauptantrag:

1. Der Plan in der ausgelegten Fassung ist nicht festzustellen.
2. Die Vorhabenträgerin ist zu verpflichten, den Variantenvergleich (Kapitel 2.4 des Erläuterungsberichts nebst Anhang A1) auf der Grundlage eines rechtskonform gebildeten Kriterien- und Gewichtungssystems zu wiederholen. Dabei ist insbesondere
 - a) das Kriterium „Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts“ so zu fassen, dass es die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs insgesamt – einschließlich ÖPNV, Rad- und Fußverkehr – abbildet und nicht allein die Zahl der Kfz-Richtungsfahrstreifen;
 - b) die Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs als eigenständiges, angemessen gewichtetes Kriterium – hilfsweise als Ausschlusskriterium – aufzunehmen;
 - c) die Rangfolge „Verkehrssicherheit vor Leichtigkeit des Verkehrs“ in der Gewichtung abzubilden.
3. Auf dieser Grundlage ist eine Vorzugsvariante zu bestimmen, die eine durchgängige und den Anforderungen der VwV-StVO entsprechende Radverkehrsführung über den gesamten Planfeststellungsabschnitt sowie eine ausreichende Zahl gesicherter Querungsstellen für den Fußverkehr ermöglicht.
4. In die Variantenbewertung sind die ergänzenden Anforderungen der „E Klima 2022“ (FGSV 990) nebst Steckbriefband einzustellen, insbesondere die Steckbriefe zu HBS, RAST, ERA, EFA, EAÖ und zu den „Hinweisen zu Einsatzbereichen von Verfahren zur Entscheidungsfindung in der Verkehrsplanung“ (FGSV 153).
5. Die Netzbedeutung des Streckenzugs für den Radverkehr – als Hauptroute nach dem Fahrradstadtplan und als Verbindung zwischen Bessungen, dem Ludwigshöhlviertel, dem südlichen Stadtgebiet und der Innenstadt – ist zu ermitteln und in die Bewertung einzustellen. Das Kriterium zur Radverkehrsanlage ist entsprechend der so ermittelten Netzbedeutung zu gewichten und um die Aspekte Durchgängigkeit und Sicherheit der Führung zu erweitern.

Hilfsanträge (für den Fall, dass die Behörde den Plan dem Grunde nach feststellt):

6. Der Planfeststellungsbeschluss ist mit der Auflage zu versehen, dass die Radverkehrsführung im gesamten Planfeststellungsabschnitt einschließlich der Übergangsbereiche in den Bestand durchgängig hergestellt wird und in den Bereichen, in denen der Radverkehr neben ruhendem Kfz-Verkehr geführt wird, ein zusätzlicher Sicherheitsraum von mindestens 0,75 m markiert und baulich freigehalten wird (Nr. I.3 und I.5 der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2, Rn. 10 und 12; Steckbriefe zu den ERA und RAST der E Klima 2022).
7. Der Planfeststellungsbeschluss ist mit der Auflage zu versehen, dass vor Ausführungsbeginn ein Sicherheitsaudit nach dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 25/2021 (§ 16 HessNMG) durchgeführt und dessen Ergebnis der Planfeststellungsbehörde vorgelegt wird; festgestellte Defizite sind vor Ausführung zu beheben.
8. Der Planfeststellungsbeschluss ist mit der Auflage zu versehen, dass am nördlichen Haltepunkt (stadtauswärts) eine gesicherte, signalisierte Querungsstelle in unmittelbarer Zuordnung zur Wartefläche hergestellt wird.
9. Der Planfeststellungsbeschluss ist mit der Auflage zu versehen, dass die Grundstückszufahrten, die im Bereich des Haltestellenkaps über die kombinierte Warte- und Gehwegfläche geführt werden, so umgestaltet oder gebündelt werden, dass Konflikte

zwischen ein- und ausfahrendem Kfz-Verkehr und wartenden Fahrgästen ausgeschlossen sind.

10. Über die Sicherung des Sicherheitstrennstreifens zur Bahnsteigkante am Haltestellenkap ist eine über die bloße Markierung (weißer Schmalstrich) hinausgehende, baulich oder taktil wirksame Lösung vorzusehen.
11. Es ist eine ergänzende Betrachtung der klimarelevanten Auswirkungen vorzulegen, die nicht auf Baustoff- und Maschineneinsatz beschränkt ist, sondern die Verlagerungswirkung der Varianten auf die Verkehrsmittelwahl einbezieht (vgl. Kapitel 4.4 des Erläuterungsberichts sowie E Klima 2022).
12. Im Haltestellenumfeld sind Fahrradabstellanlagen in angemessenem Umfang vorzusehen, um die Verknüpfung von Rad- und öffentlichem Personenverkehr im Sinne des § 3 Abs. 1 HessNMG zu gewährleisten.

Verfahrensanträge:

13. Es wird beantragt, Einsicht in die Unterlagen und die dokumentierte Begründung der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 1 und 7 UVPG zu gewähren (vgl. Rüge XIV). Nach Einsichtnahme wird ergänzender Vortrag vorbehalten.
14. Es wird beantragt, einen Erörterungstermin durchzuführen. Am Erörterungstermin wird teilgenommen.

B. ZUSAMMENFASSUNG DER RÜGEN

Nr.	Rüge	Verletzte Norm
I	Fehlerhafte Definition des Kriteriums „Leistungsfähigkeit“: Gleichsetzung mit Kfz-Fahrestreifenzahl	Nr. VII.3 VwV-StVO zu § 45 Abs. 1–1e (Rn. 14c)
II	Inversion der Rangfolge Sicherheit/Leichtigkeit durch die Gewichtungstruktur	§ 1 StVO; Nr. I VwV-StVO zu §§ 39–43 (Rn. 5)
III	Vollständiges Fehlen sicherheitsbezogener Kriterien für Fuß- und Radverkehr (Abwägungsausfall)	§ 1 Abs. 2 StVO; § 12 Abs. 1 HessNMG
IV	Ergebnisrelevanz: Variante E1 scheitert allein am fehlengewichteten Kriterium	§ 28 PBefG i.V.m. § 74 HVwVfG, § 75 Abs. 1a VwVfG
V	Verzicht auf	Nr. I VwV-StVO zu § 25 Abs. 3 (Rn. 1); § 12 Abs. 1 S. 3

Nr.	Rüge	Verletzte Norm
	gesicherte Fußgängerquerungen ausdrücklich zugunsten der Kfz-Kapazität	HessNMG
VI	Fehlender Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr im Verflechtungs-/Anschlussbereich	Nr. I.3, I.5 VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 S. 2 (Rn. 10, 12)
VII	Nicht durchgängige Radverkehrsführung; Auflösung im Konfliktraum	Nr. II.2.c VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 S. 2 (Rn. 25 f.); § 12 Abs. 1 HessNMG
VIII	Unzulässige Abschiebung des Konflikts in die Ausführungsplanung	Konfliktbewältigungsgebot, § 74 HVwVfG
IX	Unterlassenes Sicherheitsaudit	§ 16 HessNMG i.V.m. ARS 25/2021
X	Selbst erzeugte Zwangslage kann Substandard nicht rechtfertigen	Abwägungsgebot; Steckbriefe RASt/ERA der E Klima 2022
XI	Vollständige Nichtberücksichtigung der E Klima 2022 im gesamten Verfahren	E Klima 2022 (FGSV 990), R 2; Abwägungsdefizit
XII	Unzulässige Verkürzung der Klimabetrachtung auf Baustoff- und Maschineneinsatz	§ 13 KSG; Art. 20a GG; E Klima 2022
XIII	Verkennung der Netzbedeutung der Radverkehrsachse Bessungen-Ludwigshöhviertel-Eberstadt	§ 12 Abs. 1, 2 HessNMG; Nr. III VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 S. 2 (Rn. 28)
XIV	Nachvollziehbarkeit der UVP-Vorprüfung nicht überprüfbar; kumulierende Vorhaben	§ 5 Abs. 3 S. 2, §§ 7, 10 ff. UVPG; § 4 Abs. 1 UmwRG

C. RECHTLICHER MAßSTAB

1. Abwägungsgebot und Bindung an zwingendes Recht

Der Planfeststellungsbeschluss nach § 28 PBefG unterliegt dem fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebot (§ 74 HVwVfG i.V.m. § 28 PBefG). Ein Abwägungsfehler liegt vor, wenn

- eine Abwägung überhaupt nicht stattfindet (Abwägungsausfall),
- in die Abwägung nicht eingestellt wird, was nach Lage der Dinge einzustellen war (Abwägungsdefizit),
- die Bedeutung der betroffenen Belange verkannt wird (Abwägungsfehleinschätzung), oder
- der Ausgleich zwischen den Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht (Abwägungsdisproportionalität).

Entscheidend für die vorliegende Einwendung ist: Was rechtlich zwingend vorgegeben ist, steht der Abwägung nicht zur Disposition, sondern begrenzt sie. Die Abwägung darf einen normativ gebundenen Belang nicht wie einen frei disponiblen behandeln. Genau dies geschieht in der vorgelegten Bewertungsmatrix.

2. Die maßgeblichen straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben

a) § 1 StVO und die Rangfolge Sicherheit vor Leichtigkeit

Nr. I der VwV-StVO zu § 1 stellt klar, dass oberstes Ziel der StVO die Verkehrssicherheit ist und die „Vision Zero“ Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen bildet.

Noch deutlicher und für Planungsentscheidungen unmittelbar einschlägig ist Nr. I der VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 (Rn. 5). Danach ist die Leichtigkeit des Verkehrs zwar für alle Verkehrsarten zu erhalten; zugleich wird jedoch ausdrücklich bestimmt, dass die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Leichtigkeit des Verkehrs vorgeht und dass der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des nichtmotorisierten Verkehrs besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist.

Derselbe Grundsatz wird an anderer Stelle der VwV-StVO wörtlich als Prinzip formuliert („Sicherheit vor Leichtigkeit des Verkehrs“, Nr. VI.3.c der VwV-StVO zu § 29 Abs. 3, Rn. 142). Es handelt sich damit nicht um eine Einzelfallregel, sondern um ein durchgängiges Ordnungsprinzip des Straßenverkehrsrechts.

b) Der Begriff der Leistungsfähigkeit

Nr. VII.3 der VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e (Rn. 14c) bestimmt für die Abwägungsentscheidung der Straßenverkehrsbehörde ausdrücklich, dass es auf die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs insgesamt ankommt und dass deshalb auch die Inkaufnahme von Nachteilen bestimmter Verkehrsarten gerechtfertigt sein kann.

Der Begriff der „Leistungsfähigkeit“ ist damit im Straßenverkehrsrecht verkehrsartenübergreifend definiert. Er umfasst die Beförderungsleistung des öffentlichen Personenverkehrs, des Rad- und des Fußverkehrs ebenso wie die des Kraftfahrzeugverkehrs.

c) Anforderungen an Radverkehrsanlagen

- Nr. I.3 der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 (Rn. 10): Befindet sich rechts von einem Radfahrstreifen ein Parkstreifen, kommt ein Radfahrstreifen in der Regel nicht in Betracht, es sei denn, es wird ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr geschaffen. Entsprechendes gilt bei starkem Kraftfahrzeugverkehr für den Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr.

- Nr. I.5 der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 (Rn. 12): Für Schutzstreifen gilt die Parallelregel – bei rechts anschließendem Seitenstreifen kommt ein Schutzstreifen in der Regel nicht in Betracht, es sei denn, ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr wird geschaffen.
- Nr. II.2.c der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 (Rn. 25 f.): Die Linienführung muss im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet sein.
- Nr. I der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 (Rn. 13) verweist ergänzend auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV in der jeweils gültigen Fassung.
- Nr. I der VwV-StVO zu § 9 Abs. 2 (Rn. 3): Das Linksabbiegen des Radverkehrs im Kreuzungsbereich kann durch Abbiegestreifen, aufgeweitete Radaufstellstreifen und Radfahrschleusen gesichert werden.

d) Anforderungen zum Schutz des Fußverkehrs

Nr. I der VwV-StVO zu § 25 Abs. 3 (Rn. 1) bezeichnet die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn als eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden. Nr. II (Rn. 2) verlangt, dass dort, wo Fußgänger die Fahrbahn nicht sicher überschreiten können, der Querverkehr an bestimmten Stellen zusammengefasst und gesichert wird, etwa durch Lichtzeichenanlagen.

Nr. VI der VwV-StVO zu § 25 Abs. 3 (Rn. 8) ist für Straßenbahnstrecken von besonderer Bedeutung: Danach ist auf die Schaffung der in § 16 Abs. 5 BOStrab vorgesehenen Aufstellfläche hinzuwirken; das bloße Anbringen einer Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) wird nur ausnahmsweise ausreichenden Schutz geben.

e) Bauliche statt markierungstechnischer Lösung

Nr. I der VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 (Rn. 1) verlangt, bei der Straßenbaubehörde eine Prüfung anzuregen, ob anstelle von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen vorrangig durch verkehrstechnische oder bauliche Maßnahmen eine Verbesserung erreicht werden kann. Sicherheitsprobleme sind also vorrangig in der Planung zu lösen, nicht durch nachgelagerte Beschilderung.

f) Die E Klima 2022 (FGSV 990)

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hat im Oktober 2022 die „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“ (E Klima 2022, FGSV 990) veröffentlicht, ergänzt um einen Steckbriefband (Ausgabe Oktober 2022 mit Ergänzungen September 2023). Die E Klima sind ein Regelwerk der Kategorie R 2; für diese Kategorie empfiehlt die FGSV die Anwendung als Stand der Technik.

Zum rechtlichen Status – Klarstellung: Es wird nicht behauptet, dass sämtliche Inhalte der Steckbriefe bereits verbindlich seien. Das Vorwort des Steckbriefbandes stellt ausdrücklich klar, dass dort beschriebene veränderte Anforderungen als Handlungsoptionen anzusehen sind und erst mit Korrekturblättern oder Überarbeitungen der jeweiligen Veröffentlichungen Verbindlichkeit erlangen.

Dasselbe Vorwort bestimmt jedoch ebenso ausdrücklich, dass diese Inhalte „als Beitrag im Abwägungsprozess verwendet werden“ können. Genau darauf stützt sich diese Einwendung: Die E Klima sind ein abgestimmtes, veröffentlichtes Regelwerk der maßgeblichen deutschen Fachgesellschaft zu genau derjenigen Frage, die im vorliegenden Variantenvergleich zu entscheiden war. Ihre Inhalte sind damit abwägungserheblich. Eine Fachplanung, die sie nicht einmal erwähnt, hat nicht in die Abwägung eingestellt, was nach Lage der Dinge einzustellen war.

Verstärkt wird dies durch den verfassungs- und gesetzesrechtlichen Hintergrund, auf den die E Klima selbst abstellen: das Bundes-Klimaschutzgesetz und den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021 (1 BvR 2656/18 u.a.). Nach § 13 Abs. 1 KSG haben Träger öffentlicher Aufgaben bei Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.

Für den vorliegenden Fall besonders einschlägig sind folgende Aussagen der Steckbriefe:

Steckbrief zum HBS (FGSV 299) – unmittelbar zur Leistungsfähigkeitsfrage: - Bei der Bemessung von Anlagen des Kfz-Verkehrs sollten die Bewertungen für alle auftretenden Verkehrsmittel gegebenenfalls einschließlich ÖV, Rad- und Fußverkehr durchgeführt werden. - Für den ÖV sollten die Qualitätsstufen QSV A bis B, für den Rad- und Fußverkehr die Qualitätsstufen QSV A bis C angestrebt werden – jeweils auch für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage. Die separate Ausweisung der QSV für alle relevanten Verkehrsmittel wird empfohlen. - Ergibt sich für Anlagen des Kfz-Verkehrs eine QSV besser als D, sollte nachgewiesen werden, dass keine umweltfreundlichere Variante vorhanden ist, für die eine QSV von D erreichbar ist. - Eine QSV von E oder F im motorisierten Individualverkehr kann im Rahmen einer Gesamtabwägung in Kauf genommen werden, insbesondere dort, wo Fahrtzeitverlängerungen verkehrspolitisch akzeptabel oder erwünscht sind.

Steckbrief zu den RAST (FGSV 200): - Sowohl beim Entwurfsziel als auch bei der Abwägungsentscheidung soll der Punkt „Beitrag zur Einhaltung der Klimaschutzziele“ priorisiert berücksichtigt werden. - Die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs sind generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren. - In beengten Situationen und bei Flächenkonflikten sind auch einzelne Abschnitte mit reduzierter Fahrbahnbreite zu bilden (Orientierungslänge 50 bis 150 m), um eine durchgehend regelkonforme Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr anbieten zu können. - Wenn ruhender Verkehr nicht zu vermeiden ist, sind Sicherheitstrennstreifen zu allen Arten der Radverkehrsführung vorzusehen – auch bei Schutzstreifen. - Für den Fuß- und Radverkehr sind vermehrt Überquerungshilfen anzubieten. - Die in den RAST 06 angegebenen Regelmaße für Gehwege und Radverkehrsführungen sind als Mindestwerte anzusehen; die Klammerwerte für Radverkehrsanlagen sind nicht mehr anzuwenden.

Steckbrief zu den ERA (FGSV 284): - Es sollen durchgehend regelkonforme Netze mit möglichst attraktiver Infrastruktur angeboten werden. - An Engstellen sind Radverkehrsführungen nach ERA-Standard zu priorisieren und bei Bedarf Einschränkungen für den Kraftfahrzeugverkehr umzusetzen. - Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von mindestens 0,75 m zu allen Arten der Radverkehrsführung, auch bei Schutzstreifen; im Mischverkehr bei schmalen Fahrbahnen ebenfalls mindestens 0,75 m.

Steckbrief zu den EFA (FGSV 288): durchgehende attraktive Netze, Mindestbreiten nicht unterschreiten, ausreichende und gut einsehbare Überquerungsanlagen.

Steckbrief zu den EAÖ (FGSV 289) sowie zu FGSV 166: Ein attraktives, verlässliches ÖV-Angebot ist wesentlicher Baustein der Klimaschutzziele.

Steckbrief zu FGSV 153 (Verfahren zur Entscheidungsfindung) – unmittelbar zur Bewertungsmethodik: - Die derzeit vorliegenden Bewertungsverfahren berücksichtigen Klimaschutzziele in vielen Fällen noch nicht mit dem notwendigen Gewicht und müssen überarbeitet werden. - Für eine detailliertere Aufschlüsselung des Teilwirkungsbereichs „Klima“ sollten ergänzend die Bilder 4 und 5 der E Klima verwendet werden.

f) Verfassungs- und klimaschutzrechtliche Dimension

Klimaschutz ist kein bloß politischer Programmpunkt, sondern ein rechtlich verankerter, abwägungserheblicher Belang mit verfassungsrechtlich verstärktem Gewicht.

Art. 20a GG verpflichtet den Staat in Verantwortung für die künftigen Generationen zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen. Die Staatszielbestimmung bindet nach Art. 20 Abs. 3 GG alle Staatsgewalt und damit auch die Planfeststellungsbehörde bei der Ausübung ihres planerischen Ermessens.

Das Bundesverfassungsgericht hat mit Beschluss vom 24.03.2021 (1 BvR 2656/18 u.a.) das relative Gewicht dieses Belangs in Abwägungsentscheidungen ausdrücklich gestärkt: Es hat festgestellt, dass das relative Gewicht des Klimaschutzgebots bei fortschreitendem Klimawandel weiter zunimmt und dass die Freiheitsrechte künftiger Generationen dadurch berührt werden, dass heute zugelassene Emissionen spätere Reduktionslasten verschärfen (Grundsatz der intertemporalen Freiheitssicherung).

Zur Klarstellung der Reichweite: Es wird nicht geltend gemacht, dass der Beschluss ein subjektives, gegen eine einzelne Fachplanung durchsetzbares Recht auf Klimaschutz begründet oder dass eine Planung allein wegen unzureichender Klimaberücksichtigung ohne Weiteres verfassungswidrig wäre. Der Beschluss richtete sich an den Gesetzgeber. Geltend gemacht wird das Folgende: Der Klimaschutz ist ein Belang, dessen Gewicht verfassungsrechtlich aufgeladen und durch die Rechtsprechung ausdrücklich erhöht worden ist. Ein solcher Belang muss in der Abwägung ermittelt, eingestellt und seinem Gewicht entsprechend behandelt werden. Seine vollständige Nichtberücksichtigung ist ein Abwägungsausfall, seine erkennbare Untergewichtung eine Abwägungsfehleinschätzung.

Einfachgesetzlich wird dies konkretisiert durch § 13 Abs. 1 KSG: Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Die HEAG mobilo GmbH nimmt als Vorhabenträgerin einer Betriebsanlage des öffentlichen Personennahverkehrs eine öffentliche Aufgabe wahr; die Planfeststellungsbehörde unterliegt der Vorschrift ohnehin.

Landesrechtlich tritt § 3 Abs. 1 HessNMG hinzu, der die Stärkung der Nahmobilität ausdrücklich auch mit der Erreichung der CO₂-Minderungsziele im Sektorbereich Mobilität begründet.

Die Verbindung zu den vorstehend dargestellten Fachregelwerken ist unmittelbar: Die E Klima 2022 nehmen in ihrer Begründung ausdrücklich auf das Bundes-Klimaschutzgesetz und den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts Bezug. Sie sind damit dasjenige Fachregelwerk, das die rechtlichen Vorgaben in planerisch handhabbare Maßstäbe übersetzt. Wer sie nicht heranzieht, hat auch die dahinterstehenden rechtlichen Belange nicht bearbeitet.

g) Ergänzend: Hessisches Nahmobilitätsgesetz

- § 3 Abs. 1 und 2 HessNMG: Stärkung der Nahmobilität, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Verknüpfung mit dem ÖPV.
- § 12 Abs. 1 S. 1 HessNMG: Fuß- und Radverkehrsnetze sollen durchgängig sein und die Verknüpfung mit dem öffentlichen Personenverkehr berücksichtigen.
- § 12 Abs. 1 S. 3 HessNMG: Beim Neu-, Um- und Ausbau von Straßen ist der Grundsatz des sicheren und barrierefreien Querens zu beachten – eine gegenüber den Soll-Vorschriften verschärfte Bindung.
- § 12 Abs. 4 und Abs. 6 HessNMG: Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes.
- § 16 HessNMG: Sicherheitsaudits nach ARS 25/2021.

D. HAUPTTRÜGE: DIE KRITERIENAUSWAHL UND -GEWICHTUNG VERSTÖßT GEGEN DIE ANFORDERUNGEN DER STVO

I. Fehlerhafte Definition des Kriteriums „Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts“

Der Erläuterungsbericht definiert das mit 18 % – und damit dem mit Abstand höchsten Einzelgewicht – versehene Kriterium in Kapitel 2.4.2 wie folgt: Als Indiz für die Beeinflussung der Leistungsfähigkeit würden die Richtungsfahrstreifen für Kfz betrachtet; mehrere Richtungen kombiniert auf einem Fahrstreifen führten zu einer schlechteren Leistungsfähigkeit als separate Fahrstreifen für jede Richtung.

Damit wird die „Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts“ definitorisch mit der Zahl der Kfz-Fahrstreifen gleichgesetzt. Beförderungsleistung und Qualität für den Rad-, Fuß- und öffentlichen Personennahverkehr bleiben vollständig außer Betracht.

Dies widerspricht Nr. VII.3 der VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e (Rn. 14c) unmittelbar. Danach kommt es auf die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs insgesamt an. Der Erläuterungsbericht verwendet einen straßenverkehrsrechtlich unzutreffend verengten Leistungsfähigkeitsbegriff und verleiht diesem verengten Begriff sodann das höchste Gewicht der gesamten Matrix.

Die Folge ist strukturell: Jede Variante, die Kfz-Fahrstreifen zugunsten von Rad- oder Fußverkehrsflächen umverteilt, wird durch die Matrix automatisch mit dem höchsten Einzelabschlag belegt – und zwar unabhängig davon, ob die Gesamtleistungsfähigkeit des Knotenpunkts über alle Verkehrsarten hinweg dadurch tatsächlich sinkt. Ein Radfahrstreifen, der eine erhebliche Zahl von Personen leistungsfähig und sicher über den Knotenpunkt führt, erscheint in dieser Systematik ausschließlich als Verlust.

Der Befund wird durch die E Klima 2022 vollständig bestätigt. Der Steckbrief zum HBS verlangt, die Bewertung für alle auftretenden Verkehrsmittel durchzuführen und die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für jedes relevante Verkehrsmittel separat auszuweisen. Genau das Gegenteil geschieht hier: Es wird eine einzige, ausschließlich kfz-bezogene Kenngröße gebildet und mit dem höchsten Gewicht versehen.

Besonders deutlich wird der Widerspruch bei folgender Vorgabe des HBS-Steckbriefs: Ergibt sich für Anlagen des Kfz-Verkehrs eine Qualitätsstufe besser als D, so sollte nachgewiesen werden, dass keine umweltfreundlichere Variante vorhanden ist, für die eine QSV von D erreichbar ist. Die vorgelegte Planung kehrt diese Beweislast um: Sie verwirft die umweltfreundlichere Variante E1 gerade deshalb, weil sie die Kfz-Qualität absenkt – ohne jede Prüfung, welche Qualitätsstufe damit tatsächlich erreicht würde und ob diese vertretbar wäre. Ein Nachweis im Sinne des HBS-Steckbriefs fehlt vollständig.

Hinzu tritt ein bemerkenswerter Wertungswiderspruch innerhalb der Planung selbst: Die Vorhabenträgerin beziffert die prognostizierte Kfz-Belastung der Karlstraße für 2030 mit rund 9.900 Pkw und 90 Lkw pro 24 h (Kapitel 3.1.3) und stuft die Verkehrsbelastung ausdrücklich als „verhältnismäßig gering“ ein. Zugleich wird die Karlstraße im Fahrradstadtplan als Hauptroute des Radverkehrs geführt (Kapitel 2.1). Dass unter diesen Umständen die Kfz-Leistungsfähigkeit mit 18 % das dominierende Kriterium bildet, während die Radverkehrsanlage mit 6 % bewertet wird, ist auch tatsächlich nicht plausibilisiert.

II. Inversion der Rangfolge Sicherheit vor Leichtigkeit

Die Bewertungsmatrix (Tabellen 1 und 2, Kapitel 2.4.3) ist wie folgt aufgebaut:

Ausschlusskriterien (Nichterfüllung führt zur Verwerfung der Variante): - Barrierefreiheit - Bahnsteig in Regellänge - Priorisierung der Straßenbahn

Gewichtete Bewertungskriterien (Auszug): - Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts – 18 % - Anforderungsgerechte Fahrstreifenbreiten – 10 % - Größe der Wartefläche – 10 % - Gehwegbreite – 8 % - Radverkehrsanlage – 6 % - Parkstreifen – 2 %

Damit gilt: Kein einziges Kriterium der Matrix bildet die Verkehrssicherheit des Fuß- oder Radverkehrs ab. „Radverkehrsanlage“ bewertet ausweislich Kapitel 2.4.2 lediglich, ob eine Radverkehrsanlage in einer oder beiden Fahrtrichtungen erstmalig hergestellt werden kann – nicht, ob sie sicher, stetig, mit Sicherheitsräumen versehen und durchgängig ist. „Gehwegbreite“ bewertet ein Maß, nicht die Sicherheit der Querung.

Umgekehrt sind die Ausprägungen der Leichtigkeit des Verkehrs in der Matrix maximal privilegiert: Die Priorisierung der Straßenbahn ist Ausschlusskriterium, die Kfz-Leistungsfähigkeit trägt das höchste Gewicht, die anforderungsgerechten Fahrstreifenbreiten für Kfz tragen 10 %.

Die Matrix stellt damit die durch § 1 StVO und Nr. 1 der VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 (Rn. 5) vorgegebene Rangfolge auf den Kopf: Was rechtlich Vorrang genießt – die Verkehrssicherheit –, wird zur nicht abgebildeten Größe; was rechtlich nachrangig ist – die Leichtigkeit –, wird entscheidungsdominierend beziehungsweise ausschließend.

Dies ist kein bloßer Streit über die Höhe einzelner Gewichte, sondern ein Strukturfehler des Bewertungssystems. Die Vorhabenträgerin durfte die Verkehrssicherheit nicht als frei gewichtbaren Belang behandeln, weil sie normativ vorrangig ist.

Auch insoweit bestätigt die E Klima 2022 den Befund und verschärft ihn. Der Steckbrief zu den RAST bestimmt, dass der Punkt „Beitrag zur Einhaltung der Klimaschutzziele“ sowohl beim Entwurfsziel als auch bei der Abwägungsentscheidung priorisiert zu berücksichtigen ist, und dass die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren sind.

Die vorgelegte Matrix verfährt exakt umgekehrt. Sie enthält kein einziges Kriterium zum Klimaschutz oder zur Verlagerungswirkung und priorisiert die Belange des fließenden Kfz-Verkehrs (18 % zuzüglich 10 % Fahrstreifenbreiten) gegenüber denen des Radverkehrs (6 %) im Verhältnis von nahezu fünf zu eins.

Hinzu tritt der Steckbrief zu den „Hinweisen zu Einsatzbereichen von Verfahren zur Entscheidungsfindung in der Verkehrsplanung“ (FGSV 153). Dort wird ausdrücklich festgestellt, dass die derzeit vorliegenden Bewertungsverfahren Klimaschutzziele „in vielen Fällen noch nicht mit dem notwendigen Gewicht“ berücksichtigen und überarbeitet werden müssen. Die hier verwendete Nutzwertanalyse ist ein Musterbeispiel dieses Befundes: Sie ist formal transparent aufgebaut, bildet den Klimaschutz aber in keinem einzigen ihrer Kriterien ab.

Verstärkt wird dies durch Kapitel 2.2: Dort wird der Erhalt der Fahrbeziehungen und der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts zur Rahmenbedingung erhoben („darf die Leistungsfähigkeit im Zuge des Haltestellenausbaus nicht wesentlich verschlechtert werden“), während für den Radverkehr keinerlei entsprechende Rahmenbedingung formuliert wird. Die Kfz-Leistungsfähigkeit wirkt damit faktisch als zusätzliches, ungeschriebenes Ausschlusskriterium – was die Fehlgewichtung noch verschärft.

III. Abwägungsausfall hinsichtlich der Sicherheit des Radverkehrs

Die Planung erkennt die konkreten Sicherheitsprobleme des Radverkehrs ausdrücklich, ohne sie in der Variantenbewertung abzubilden. Kapitel 3.3 führt aus:

- Der Radfahrstreifen besteht ausschließlich über den Haltepunkt hinweg und endet dahinter; der Radverkehr muss sich in den Mischverkehr einfädeln.
- Die Verkehrssituation für den Radverkehr sei „schon im Bestand aufgrund der Lage zwischen ruhendem Verkehr und Schienenanlage nicht ideal“.
- Der Verflechtungsbereich befinde sich an der Schnittstelle zum Bestand, „in dem der Radverkehr zwischen Straßenbahn und ruhendem Kfz-Verkehr geführt wird“ (Kapitel 2.4.3).
- Für Linksabbieger aus der Karlstraße bestehe das Risiko spitzwinkligen Querens der Gleise, dem mit einer indirekten Abbiegemöglichkeit begegnet werden solle.

Es werden also drei erhebliche und benannte Gefährdungslagen dokumentiert – Dooring-Risiko durch ruhenden Verkehr, Sturzrisiko durch Rillenschienen, Konflikt beim Ein- und Ausfädeln in den Mischverkehr – die in der Bewertungsmatrix an keiner Stelle als Kriterium erscheinen.

Damit wurde in die Abwägung nicht eingestellt, was nach Lage der Dinge einzustellen war. Es handelt sich um einen Abwägungsausfall auf der Ermittlungs- und Bewertungsebene, nicht lediglich um eine Gewichtungfrage.

Die Rechtfertigung des Erläuterungsberichts, die Situation werde „im Vergleich zur aktuellen Situation nicht verschlechtert“ (Kapitel 3.3), trägt nicht. Bei einem Um- und Ausbau ist der maßgebliche Maßstab nicht der Bestand, sondern der Stand der Technik und die einschlägigen Regelwerke. Nr. VII.5 der VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e (Rn. 14e) stellt insoweit klar, dass Flächen für den Rad- und Fußverkehr grundsätzlich dann angemessen sind, wenn sie mindestens den einschlägigen technischen Regelwerken entsprechen. Ein bloßes Verschlechterungsverbot ist kein zulässiger Ausbaumaßstab. Auch § 12 Abs. 6 HessNMG verlangt selbst bei bloßen Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen, die Qualitätsstandards „soweit wie möglich“ zu erreichen.

IV. Ergebnisrelevanz: Die Vorzugsvariante ist Produkt genau dieses Fehlers

Der Abwägungsfehler ist offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen; er ist damit nach den Maßstäben des § 75 Abs. 1a VwVfG erheblich. Das lässt sich anhand der von der Vorhabenträgerin selbst vorgelegten Zahlen exakt nachweisen.

Haltepunkt stadteinwärts – Vergleich E1 / E2 (gewählt):

Kriterium	Gewicht	E1	E2
Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts	18 %	-1 (= -0,18)	0
Parkstreifen	2 %	+1 (= +0,02)	-1 (= -0,02)
alle übrigen Kriterien		identisch	identisch
Summe		0,40	0,54

Die beiden Varianten unterscheiden sich in der gesamten Matrix in genau zwei Kriterien. Der Abstand von 0,14 Punkten setzt sich vollständig zusammen aus dem Abschlag von 0,18 beim fehlgewichteten Leistungsfähigkeitskriterium abzüglich des Vorsprungs von 0,04 beim Parkstreifen.

Variante E1 scheitert also ausschließlich an demjenigen Kriterium, dessen Definition und Gewichtung hier gerügt wird. Wäre das Kriterium rechtskonform als Leistungsfähigkeit des Verkehrs insgesamt gefasst worden, hätte Variante E1 – die ausweislich Kapitel 2.3.1 einen Radfahrstreifen mit

aufgeweiteten Radaufstellstreifen am Knotenpunkt vorsieht – schon deshalb nicht mit –1 bewertet werden dürfen, weil sie die Leistungsfähigkeit für den Radverkehr erheblich verbessert.

Hinzu kommt: Der aufgeweitete Radaufstellstreifen ist ausweislich Nr. I der VwV-StVO zu § 9 Abs. 2 (Rn. 3) ein ausdrücklich vorgesehenes Instrument zur Sicherung des Linksabbiegens des Radverkehrs. Variante E1 löst damit baulich und markierungstechnisch genau dasjenige Problem – das gefährliche Linksabbiegen über die Gleise –, das die gewählte Vorzugsvariante in Kapitel 3.3 in die nicht planfestzustellende Ausführungsplanung verweist. Da die Matrix kein Kriterium für die Sicherheit der Radverkehrsführung am Knotenpunkt enthält, konnte sich dieser erhebliche Vorteil der Variante E1 in der Bewertung überhaupt nicht abbilden.

Es liegt somit eine doppelte Ergebnisrelevanz vor: 1. Der Abschlag beim fehlerhaft definierten und überhöht gewichteten Leistungsfähigkeitskriterium ist rechnerisch allein ausschlaggebend für die Verwerfung von E1. 2. Der sicherheitsbezogene Vorteil von E1 konnte mangels eines entsprechenden Kriteriums nicht in die Bewertung eingehen.

Beides zusammen begründet die begründete Wahrscheinlichkeit, dass die Vorhabenträgerin bei rechtskonformer Kriterienbildung zu einer anderen Vorzugsvariante gelangt wäre.

Ergänzend zum Haltepunkt stadtauswärts: Auch hier zeigt sich die Fehlgewichtung. Variante A1 (Radkap mit angehobenem Radweg) – die einzige Variante mit baulich abgesetzter, angehobener Radverkehrsführung im Haltestellenbereich – erhält beim Leistungsfähigkeitskriterium ebenfalls –1 (= –0,18) und liegt mit 0,18 hinter der gewählten Variante A3 (0,26). Zwar wurde A1 zusätzlich am Ausschlusskriterium „Priorisierung der Straßenbahn“ verworfen, was für sich genommen sachgerecht sein mag. Die Bewertung belegt aber erneut, dass jede radverkehrsfreundliche Umverteilung von Fahrstreifen systematisch mit dem höchsten Einzelabschlag der Matrix belastet wird.

Bezeichnend ist zudem, dass die gewählte Variante A3 beim Kriterium „Keine geteilte Nutzung des Wartebereichs“ mit –1 bewertet wird, ausdrücklich begründet mit „Mischnutzung mit Fußverkehr, Einfahrten für Kfz über die Wartefläche“. Ein Konflikt zwischen ein- und ausfahrendem Kfz-Verkehr und wartenden Fahrgästen ist ein Verkehrssicherheitsproblem ersten Ranges; er geht mit 8 % in die Bewertung ein, während die Zahl der Kfz-Fahrstreifen mit 18 % zu Buche schlägt.

E. WEITERE RÜGEN

V. Verzicht auf gesicherte Fußgängerquerungen zugunsten der Kfz-Kapazität

Kapitel 3.2 des Erläuterungsberichts bestimmt, dass beide Haltepunkte allein durch die Fußwegefurten des Knotenpunkts erschlossen werden und auf weitere signalisierte Querungen verzichtet wird, „da die Kapazität des Knotenpunkts keinen Spielraum mehr lässt“ und solche Querungen „die Kapazität des Knotenpunkts weiter verschlechtern würden“.

Damit wird die Sicherung des Fußverkehrs beim Überqueren der Fahrbahn ausdrücklich und ausschließlich mit der Kfz-Kapazität begründet zurückgestellt. Das steht in unmittelbarem Widerspruch zu

- Nr. I der VwV-StVO zu § 25 Abs. 3 (Rn. 1), wonach die Sicherung des Fußgängers beim Überqueren eine der vornehmsten Aufgaben ist,

- Nr. II der VwV-StVO zu § 25 Abs. 3 (Rn. 2), wonach bei nicht sicher möglicher Querung der Querverkehr an gesicherten Stellen zusammenzufassen ist,
- § 1 StVO in Verbindung mit Nr. I der VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 (Rn. 5), Vorrang der Sicherheit vor der Leichtigkeit,
- § 12 Abs. 1 S. 3 HessNMG, wonach beim Um- und Ausbau von Straßen der Grundsatz des sicheren und barrierefreien Querens zu beachten ist.

Die Relevanz ist konkret: Nach Kapitel 3.2.2 verschiebt sich der Haltepunkt stadtauswärts um rund 18 m nach Norden. Die Bewertungsmatrix vergibt der gewählten Variante A3 beim Kriterium „Zugängigkeit“ folgerichtig nur 0 Punkte mit der Begründung, die Wartefläche liege „mehr als 25 m vom Knotenpunkt entfernt“. Es entsteht also ein zusätzlicher Querungsbedarf, der planerisch erkannt, aber unter Berufung auf die Kfz-Kapazität nicht bedient wird.

Hinzu treten die Vorgaben der E Klima 2022: Der Steckbrief zu den RAST bestimmt, dass für den Fuß- und Radverkehr vermehrt Überquerungshilfen anzubieten sind; der Steckbrief zu den EFA nennt ausreichende und gut einsehbare Überquerungsanlagen ausdrücklich als Anforderung zur Erreichung der Klimaschutzziele. Die Planung reduziert die Zahl der gesicherten Querungen relativ zum entstehenden Bedarf und begründet dies allein mit der Kfz-Kapazität.

Es wird nicht verkannt, dass ein Fußgängerüberweg (Zeichen 293) hier nach Nr. II.5 der VwV-StVO zu § 26 (Rn. 11) ausscheidet, weil im Zuge von Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Bahnkörper Fußgängerüberwege nicht angelegt werden sollen. Die gebotene Lösung ist deshalb eine signalisierte Querung – und gerade diese wird mit Kapazitätsargumenten abgelehnt.

Ergänzend ist auf Nr. VI der VwV-StVO zu § 25 Abs. 3 (Rn. 8) hinzuweisen: Die dort angesprochene Aufstellfläche nach § 16 Abs. 5 BOStrab ist zu schaffen; eine bloße Fahrstreifenbegrenzung genügt nur ausnahmsweise. Dieser Rechtsgedanke ist auf den am Haltestellenkap vorgesehenen Sicherheitstrennstreifen zur Bahnsteigkante zu übertragen, der ausweislich Kapitel 3.2.2 allein durch Markierung, konkret durch einen weißen Schmalstrich, gekennzeichnet wird – bei gleichzeitig darüber geführtem Kfz-Verkehr.

VI. Fehlender Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr

Nach Kapitel 3.1.2 schließt an den 3,25 m breiten, von Kfz und Straßenbahn gemeinsam genutzten Fahrstreifen ein 2,0 m breiter Radfahrstreifen an. Nach Kapitel 3.3 beträgt die Breite der Radfahrstreifen „etwa 2,0 m inklusive Breitstrich“; die Regelquerschnitte B 5.1 und B 5.2 weisen 2,03 m bzw. 2,00 m aus.

Es wird ausdrücklich eingeräumt, dass diese Breite die lichte Regelbreite nach Nr. II.2.a.aa der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 (Rn. 19) von möglichst 1,85 m einschließlich Zeichen 295 einhält. Die Rüge richtet sich nicht gegen die Breite als solche.

Gerügt wird das Fehlen des zusätzlich erforderlichen Sicherheitsraums:

1. Im Übergangs- und Verflechtungsbereich zum Bestand wird der Radverkehr nach eigener Darstellung der Vorhabenträgerin „zwischen Straßenbahn und ruhendem Kfz-Verkehr“ geführt (Kapitel 2.4.3, 3.3). Dort wird der Radfahrstreifen zudem „frühzeitig in einen Schutzstreifen aufgelöst“ (Kapitel 3.3). Nr. I.5 der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 (Rn. 12) bestimmt für diese Konstellation ausdrücklich, dass ein Schutzstreifen bei rechts anschließendem Seitenstreifen in der Regel nicht in Betracht kommt, sofern kein zusätzlicher Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr geschaffen wird. Ein solcher ist weder im Erläuterungsbericht noch in den Regelquerschnitten ausgewiesen.

2. Der links anschließende Fahrstreifen wird von Kfz und Straßenbahnfahrzeugen gemeinsam genutzt (Kapitel 3.1.2). Nr. I.3 der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 (Rn. 10) verlangt bei starkem Kraftfahrzeugverkehr einen breiten Radfahrstreifen oder einen zusätzlichen Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr. Die Begegnung mit Straßenbahnfahrzeugen auf demselben Fahrstreifen ist insoweit mindestens gleichwertig zu berücksichtigen.
3. Hinzu tritt das Rillenschienenrisiko. Ein Radfahrstreifen von 2,0 m einschließlich Breitstrich lässt bei gleichzeitiger Notwendigkeit, Abstand zum ruhenden Verkehr, zum fließenden Verkehr und zu den Gleisen zu halten, keinen tatsächlich nutzbaren Bewegungsraum in der von der VwV vorausgesetzten Qualität.

Nach Nr. II.2.c der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 (Rn. 25 f.) muss die Führung im Verlauf stetig und an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet sein. Eine Führung, die im Konfliktraum endet und dort in den Mischverkehr überführt, erfüllt diese Anforderung nicht.

Die E Klima 2022 konkretisieren die Anforderung zahlenmäßig. Der Steckbrief zu den ERA bestimmt: Wenn ruhender Verkehr nicht zu vermeiden ist, sind Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von mindestens 0,75 m zu allen Arten der Radverkehrsführung vorzusehen – ausdrücklich auch bei Schutzstreifen. Auch im Mischverkehr sollte insbesondere bei schmalen Fahrbahnen ein Sicherheitstrennstreifen von mindestens 0,75 m vorgesehen werden. Der Steckbrief zu den RAST enthält die gleichlautende Anforderung.

Beide hier auftretenden Konstellationen – Radfahrstreifen neben ruhendem Verkehr sowie Auflösung in einen Schutzstreifen mit anschließendem Mischverkehr – sind damit von dieser Vorgabe erfasst. Ein Sicherheitstrennstreifen ist an keiner Stelle der Planunterlagen vorgesehen.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Steckbriefe zu RAST und ERA die dortigen Regemaße für Radverkehrsführungen ausdrücklich als Mindestwerte einstufen und vorgeben, die Anlagen möglichst breiter zu wählen; die Klammerwerte für Radverkehrsanlagen sind nicht mehr anzuwenden. Die Planung bewegt sich demgegenüber durchgehend an der Untergrenze.

VII. Fehlende Durchgängigkeit der Radverkehrsführung

Die Planung sieht einen Radfahrstreifen vor, der ausschließlich über den Haltepunkt hinweg besteht und dahinter endet (Kapitel 3.3). Dies verstößt gegen den Grundsatz der Durchgängigkeit nach § 12 Abs. 1 S. 1 HessNMG und gegen das Stetigkeitsgebot der VwV-StVO.

Besonders problematisch ist, dass die Karlstraße nach Kapitel 2.1 eine Hauptroute des Radverkehrs gemäß Fahrradstadtplan ist. An einer Hauptroute genügt eine punktuelle, im Konfliktbereich endende Führung den Anforderungen an ein durchgängiges Netz nicht.

Bemerkenswert ist ferner, dass die Vorhabenträgerin in Kapitel 2.3.2 zu Variante A2 selbst feststellt, zusammen mit dem Radfahrstreifen der Variante E1 könne stadteinwärts eine durchgängige Radverkehrsführung über den Knotenpunkt entstehen. Die Planung erkennt die Möglichkeit einer durchgängigen Führung also ausdrücklich – und verwirft die dafür erforderlichen Varianten anschließend über das fehlgewichtete Leistungsfähigkeitskriterium.

VIII. Unzulässige Abschiebung des Konflikts in die Ausführungsplanung

Der Erläuterungsbericht verweist die Lösung der Radverkehrskonflikte wiederholt aus dem Planfeststellungsverfahren heraus:

- Über die genaue Markierung der Verflechtung werde „im weiteren Planungsverlauf entschieden“ (Kapitel 2.4.3).
- Die gewählte Lösung werde „im Zuge der Ausführungsplanung nochmals im Detail mit Straßenverkehrsbehörde und Polizei besprochen“ (Kapitel 3.3).
- Die indirekte Abbiegemöglichkeit werde „im Markierungs- und Beschilderungsplan sowie in der Lichtsignalanlagenplanung berücksichtigt und ist nicht Teil der Planfeststellung“ (Kapitel 3.3).

Diese Abschichtung ist unzulässig, soweit die planfestgestellte Geometrie die spätere Lösung präjudiziert. Nach dem Gebot der Konfliktbewältigung darf ein Konflikt nur dann einem nachfolgenden Verfahren überlassen werden, wenn seine sachgerechte Lösung dort gesichert ist. Daran fehlt es hier:

Die Planfeststellung legt die Lage der Gleise (Verschiebung um 75 cm bzw. 40 cm auf rund 250 m Länge), die Gradienten, die Lage der Haltestellenborde und damit die verbleibenden Restbreiten abschließend fest. Der für einen Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr, für eine durchgängige Führung und für einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen erforderliche Raum ist nach Feststellung des Plans nicht mehr verfügbar. Die Straßenverkehrsbehörde kann diesen Raum in der Ausführungsplanung nicht mehr schaffen; sie kann nur noch zwischen defizitären Markierungsvarianten wählen.

Hinzu tritt Nr. I der VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 (Rn. 1): Es ist vorrangig zu prüfen, ob anstelle von Verkehrszeichen und Markierungen bauliche oder verkehrstechnische Maßnahmen eine Verbesserung erreichen können. Die Planung verfährt umgekehrt: Sie legt die bauliche Situation so fest, dass nachträglich nur noch markierungstechnisch reagiert werden kann.

Die formale Beschränkung des Verfahrensgegenstands auf die Betriebsanlage der Straßenbahn (Kapitel 1.1) entlastet insoweit nicht. Belange des Fuß- und Radverkehrs sind abwägungserhebliche öffentliche Belange, die durch die planfestgestellte Gleis- und Höhenlage unmittelbar und dauerhaft determiniert werden. Sie sind daher in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde einzustellen, unabhängig davon, wer Träger der Straßenbaulast für die angrenzenden Flächen ist.

IX. Unterlassenes Sicherheitsaudit

Nach § 16 HessNMG sind die Träger der Straßenbaulast angehalten, bei Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen Sicherheitsaudits nach dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 25/2021 durchzuführen. Ein solches Audit ist in den Planunterlagen nicht dokumentiert.

Der Erläuterungsbericht weist zwar zahlreiche Abstimmungen nach – mit der Feuerwehr (Fahrgastunterstände, Spritzschutzwand, Drehleitereinsatz), mit dem städtischen Behindertenbeauftragten (taktile Elemente), mit der Technischen Aufsichtsbehörde (Bahnsteigborde) sowie mit Straßenverkehrsbehörde und Polizei (Markierung, künftig). Eine systematische, methodisch geführte Sicherheitsüberprüfung nach ARS 25/2021 ersetzt dies nicht.

Das ist hier nicht formal, sondern substantiell erheblich: Ein Audit ist genau dasjenige Instrument, mit dem die unter Rügen III, V und VI benannten Gefährdungslagen – Dooring, Rillenschienen, Verflechtung im Mischverkehr, Kfz-Einfahrten über die Wartefläche, markierungsgesicherter Sicherheitstrennstreifen – systematisch erfasst und bewertet worden wären. Sein Unterbleiben stützt den Vorwurf, dass die Sicherheitsbelange bereits auf der Ermittlungsebene nicht mit dem gebotenen Gewicht erfasst wurden.

X. Die Zwangslage ist teilweise selbst erzeugt

Es ist zu erwarten, dass die Vorhabenträgerin die festgestellten Defizite mit den beengten innerstädtischen Verhältnissen und den örtlichen Zwangspunkten rechtfertigt. Die VwV-StVO lässt in Nr. II.2.a der Regelungen zu § 2 Abs. 4 Satz 2 (Rn. 22) Unterschreitungen von Mindestmaßen ausnahmsweise, nach sorgfältiger Überprüfung, an kurzen Abschnitten und unter Wahrung der Verkehrssicherheit zu.

Dieser Rechtfertigungsweg ist hier versperrt, weil die Beengung nicht schicksalhaft, sondern zu wesentlichen Teilen Ergebnis der beanstandeten Abwägung ist:

- Die zweistreifige Kfz-Führung über den Knotenpunkt wird beibehalten, obwohl Variante E1 den Verzicht darauf zugunsten eines Radfahrstreifens mit aufgeweitetem Radaufstellstreifen vorsah.
- Zusätzlich werden Linksabbiegestreifen mit Aufstelllänge für drei Pkw eingerichtet (Kapitel 3.3), wofür der Haltepunkt stadtauswärts um 18 m nach Norden verschoben wird (Kapitel 1, 3.2.2) – mit der Folge des unter Rüge V beschriebenen zusätzlichen Querungsbedarfs und der Bewertung „Zugängigkeit = 0“.
- Die Gleise werden um 75 cm verschoben, um die für die zweistreifige Führung erforderliche Breite zu gewinnen (Kapitel 2.3.1, 3.1.1).

Der verbleibende Raummangel für Sicherheitsräume des Radverkehrs und für Querungsanlagen des Fußverkehrs ist damit unmittelbare Folge der Priorisierung der Kfz-Leistungsfähigkeit. Eine Zwangslage, die selbst Produkt der fehlengewichteten Abwägung ist, kann diese Abwägung nicht rechtfertigen; andernfalls entstünde ein Zirkelschluss zulasten der normativ vorrangigen Verkehrssicherheit.

Die E Klima 2022 adressieren genau diese Konstellation ausdrücklich. Der Steckbrief zu den RAST bestimmt für beengte Situationen und Flächenkonflikte, dass auch einzelne Abschnitte mit reduzierter Fahrbahnbreite zu bilden sind (Orientierungslänge 50 bis 150 m), um eine durchgehend regelkonforme und möglichst attraktive Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr anbieten zu können; diese Abschnitte können Fahrbahnbreiten für die Begegnungsfälle Lkw/Pkw oder Pkw/Pkw aufweisen, sofern die Sichtbeziehungen nachgewiesen sind.

Noch deutlicher der Steckbrief zu den ERA: „An Engstellen sind Radverkehrsführungen nach ERA-Standard zu priorisieren und bei Bedarf Einschränkungen für den Kraftfahrzeugverkehr umzusetzen.“

Die fachlich vorgesehene Reaktion auf eine Engstelle ist damit nicht die Unterschreitung der Standards für den Radverkehr, sondern die Einschränkung des Kfz-Verkehrs. Die Planung wählt durchgehend den entgegengesetzten Weg. Der Umstand, dass die Karlstraße ausweislich Kapitel 3.1.3 eine „verhältnismäßig geringe“ Kfz-Belastung aufweist und nach Kapitel 2.1 Hauptroute des Radverkehrs ist, lässt die Abweichung von dieser Vorgabe besonders begründungsbedürftig erscheinen – eine Begründung findet sich in den Unterlagen nicht.

Hinzu kommt, dass § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 7 StVO in Verbindung mit Nr. VII der VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e (Rn. 14a ff.) die Bereitstellung angemessener Flächen für den Rad- und Fußverkehr ausdrücklich auch zu Zwecken des Umwelt- und Klimaschutzes, der geordneten städtebaulichen Entwicklung und des Gesundheitsschutzes ermöglicht – und dass nach Rn. 14c dabei die Inkaufnahme von Nachteilen bestimmter Verkehrsarten gerechtfertigt sein kann. Der Erläuterungsbericht setzt sich mit dieser Rechtsgrundlage an keiner Stelle auseinander, obwohl die Stadt Darmstadt über einen Fahrradstadtplan und einen Nahverkehrsplan verfügt, auf die sich ein entsprechendes Gesamtkonzept stützen ließe.

XI. Vollständige Nichtberücksichtigung der E Klima 2022

Die E Klima 2022 werden in den ausgelegten Planunterlagen an keiner Stelle erwähnt. Das Literaturverzeichnis (Anhang A2) führt als technische Regelwerke ausschließlich die TRStrab Trassierung (1993/2014) und die RStO (2012) auf, im Übrigen nur projektbezogene Gutachten. Weder die E Klima noch die RAST, ERA, EFA, EAÖ, RiLSA oder das HBS finden sich dort.

Damit fehlt der Variantenbewertung die Auseinandersetzung mit demjenigen Regelwerk, das die FGSV zur Anwendung als Stand der Technik empfiehlt und das sich genau der hier entscheidenden Frage widmet: wie Klimaschutz-, Sicherheits- und Leistungsfähigkeitsbelange in Planungs- und Abwägungsentscheidungen zueinander ins Verhältnis zu setzen sind.

Der zeitliche Ablauf verschärft dies. Die E Klima wurden im Oktober 2022 veröffentlicht, die Steckbriefe im September 2023 ergänzt. Die Planunterlagen tragen den Stand 19.06.2026, der Erläuterungsbericht ist auf den 29.04.2026 datiert. Die Vorhabenträgerin und das beauftragte Ingenieurbüro hatten somit mehr als drei Jahre Gelegenheit, das Regelwerk einzubeziehen. Dass die Planung ihren Ursprung in früheren Jahren hat, entlastet nicht: Der maßgebliche Zeitpunkt für die Abwägung ist der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, und zwischenzeitlich eingetretene Änderungen des Erkenntnisstandes sind einzustellen. Die Vorhabenträgerin hat dies an anderer Stelle selbst so gehandhabt – etwa bei der Nachbeauftragung geotechnischer und umwelttechnischer Berichte wegen der zwischenzeitlich eingeführten EBV (Kapitel 3.7).

Es wird ausdrücklich nicht geltend gemacht, dass jede einzelne Aussage der Steckbriefe verbindlich umzusetzen wäre. Geltend gemacht wird, dass sie nach dem eigenen Vorwort des Regelwerks „als Beitrag im Abwägungsprozess verwendet werden“ können und deshalb abwägungserheblich sind. Ein Belang, der abwägungserheblich ist, muss ermittelt und eingestellt werden; er darf nicht unerwähnt bleiben. Das Unterlassen begründet ein Abwägungsdefizit.

Dieses Defizit ist ergebnisrelevant, weil sämtliche zuvor gerügten Fehlgewichtungen durch die E Klima adressiert werden: der verengte Leistungsfähigkeitsbegriff (Steckbrief HBS), die Nachrangigkeit der Rad- und Fußverkehrsbelange (Steckbrief RAST), die fehlenden Sicherheitstrennstreifen (Steckbriefe RAST und ERA), die unzureichenden Querungsangebote (Steckbriefe RAST und EFA), die Behandlung der Engstellensituation (Steckbrief ERA) und die unzureichende Gewichtung des Klimaschutzes in Bewertungsverfahren (Steckbrief FGSV 153).

XII. Unzulässige Verkürzung der Klimabetrachtung

Kapitel 4.4 des Erläuterungsberichts behandelt die klimarelevanten Auswirkungen ausschließlich unter dem Gesichtspunkt von Baustoffen und Maschineneinsatz. Es heißt dort, zwischen den untersuchten Varianten E1 bis E4 beziehungsweise A1 bis A5 seien „keine relevanten Unterschiede hinsichtlich der klimarelevanten Auswirkungen der Maßnahme zu erwarten“; die Nullvarianten erforderten zwar weniger Baustoffe, verfehlten aber die Projektziele.

Diese Betrachtung ist unvollständig. Sie erfasst ausschließlich die Herstellungsemissionen und lässt die Wirkung der Varianten auf die Verkehrsmittelwahl vollständig außer Betracht. Gerade diese Verlagerungswirkung ist jedoch der zentrale klimarelevante Effekt einer Verkehrsanlage über deren gesamte Nutzungsdauer und der ausdrückliche Gegenstand der E Klima 2022.

Der Unterschied ist im vorliegenden Fall konkret fassbar: Eine Variante, die eine durchgängige, sichere Radverkehrsführung auf einer Hauptroute des Radverkehrs ermöglicht, hat eine andere Verlagerungswirkung als eine Variante, bei der der Radfahrstreifen hinter der Haltestelle endet und der Radverkehr sich in den Mischverkehr zwischen Straßenbahn und ruhendem Kfz-Verkehr einfädeln muss. Der Steckbrief zum AP BeRad formuliert diesen Zusammenhang ausdrücklich: Eine nicht

durchgehend nutzbare Radverkehrsanlage stellt für die Nutzenden keine qualitätsvolle Alternative gegenüber anderen Verkehrsmitteln dar, sodass eine gewünschte Verlagerung vom Kfz auf das Rad nicht stattfindet.

Die Aussage des Erläuterungsberichts, zwischen den Varianten bestünden keine relevanten klimarelevanten Unterschiede, ist damit in dieser Allgemeinheit nicht haltbar. Sie trifft allenfalls für die Herstellungsphase zu.

Es wird angeregt, die Betrachtung um die Verlagerungswirkung zu ergänzen. Ein Nachweis exakter Emissionsmengen wird dabei nicht für erforderlich gehalten; ausreichend ist eine qualitative, nachvollziehbar begründete Einschätzung der relativen Wirkungsunterschiede, wie sie die E Klima ermöglichen.

XIII. Verknüpfung der Netzbedeutung der Radverkehrsverbindung

Die Planung behandelt die Radverkehrsführung als punktuelle Frage des Haltestellenumfeldes. Tatsächlich liegt der Planfeststellungsabschnitt in einer Radverkehrsverbindung von erheblicher Netzbedeutung. Dies wurde nicht ermittelt und folglich auch nicht in die Abwägung eingestellt.

Zur Netzfunktion

Der Streckenzug Karlstraße verbindet die Innenstadt über Bessungen mit dem Ludwigshöfviertel und dem südlichen Stadtgebiet einschließlich Eberstadt. Die Radverkehrsanbindung dieser Stadtteile an die Innenstadt verläuft zu wesentlichen Teilen über diesen Zug. Der Knotenpunkt Heinrichstraße/Karlstraße liegt damit nicht an einer beliebigen Erschließungsstraße, sondern in einer stadtweit bedeutsamen Radverkehrsachse.

Die Planunterlagen bestätigen diesen Zusammenhang an mehreren Stellen, ohne die Folgerungen zu ziehen:

- Kapitel 2.1 stellt ausdrücklich fest, dass die Karlstraße eine Hauptroute des Radverkehrs gemäß Fahrradstadtplan ist – und zugleich, dass konkrete Radverkehrsanlagen derzeit nicht vorhanden sind.
- Kapitel 1.3 beschreibt, dass das Gemeinschaftsprojekt am Knotenpunkt Ludwigshöhstraße/Paul-Wagner-Straße endet und dort das Bauvorhaben „Anbindung Ludwigshöhviertel“ beginnt. Die Vorhabenträgerin kennt den räumlichen Zusammenhang zum Ludwigshöhviertel also und benennt ihn selbst.
- Kapitel 1.3 führt weiter aus, dass entlang der Strecke ein Gymnasium, eine Akademie, eine Grundschule, eine Haupt- und Realschule, ein Stadtteilschwimmbad und drei städtische Parkanlagen liegen. Sämtlich sind dies Ziele mit erheblichem Rad- und Fußverkehrsaufkommen, darunter Schülerverkehr.

Die Erschließung des Ludwigshöhviertels als größerem Siedlungsentwicklungsbereich lässt zudem zusätzlichen Quell- und Zielverkehr im Radverkehr auf dieser Achse erwarten. Die Anhörungsbehörde wird gebeten, diesen Zusammenhang anhand des Fahrradstadtplans, des Nahverkehrsplans und der einschlägigen Bauleitplanung zu verifizieren; die Unterlagen der Vorhabenträgerin enthalten hierzu keine Aussage.

Rechtliche Folgerungen

§ 12 Abs. 1 S. 1 HessNMG verlangt durchgängige Fuß- und Radverkehrsnetze, die die Verknüpfung mit dem öffentlichen Personenverkehr berücksichtigen. Beides ist hier betroffen: Der Planfeststellungsabschnitt ist zugleich Netzabschnitt des Radverkehrs und Verknüpfungsstelle mit dem ÖPNV.

§ 12 Abs. 2 HessNMG verlangt die Abstimmung der Netze mit den räumlich übergeordneten und den räumlich angrenzenden Netzen. Eine solche Abstimmung – insbesondere mit der Radverkehrsführung nördlich und südlich des Planfeststellungsabschnitts und mit der künftigen Anbindung des Ludwigshöviertels – ist in den Unterlagen nicht dokumentiert.

Nr. III der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 (Rn. 28) bestimmt, dass in die Entscheidung über Radverkehrsanlagen, soweit örtlich vorhanden, die flächenhafte Radverkehrsplanung der Gemeinden und Träger der Straßenbaulast einzubeziehen ist. Der Fahrradstadtplan der Stadt Darmstadt ist eine solche flächenhafte Planung und wird in Kapitel 2.1 sogar zitiert – jedoch nur als Beschreibung des Bestandes, nicht als Planungsvorgabe. In der Bewertungsmatrix findet er keinen Niederschlag.

Steckbrief zu den ERA der E Klima 2022: Es sollen durchgehend regelkonforme Netze – Basisnetz, Vorrangrouten, Schnellverbindungen – mit möglichst attraktiver Infrastruktur angeboten werden. Der Steckbrief zum AP BeRad ergänzt, dass Radverkehrsverbindungen je nach Netzbedeutung eine gleichwertige Priorität einzuräumen ist wie den Verbindungen für den Kfz-Verkehr.

Die entscheidende Konsequenz für die Variantenwahl

Aus der Netzbedeutung folgt unmittelbar die Fehlerhaftigkeit zweier zentraler Weichenstellungen der Planung:

Erstens verschiebt sich das Verhältnis der Gewichte. Die Bewertungsmatrix behandelt das Kriterium „Radverkehrsanlage“ mit 6 % als optionale Zusatzverbesserung und definiert es als bloße Frage der erstmaligen Herstellbarkeit. In einer stadtweit bedeutsamen Radverkehrsachse, die zugleich Schulweg ist, ist die Radverkehrsführung kein optionales Beiwerk, sondern eine Kernfunktion des Straßenraums. Die Gewichtung von 6 % gegenüber 18 % für die Kfz-Fahrstreifenzahl verkennt die objektive Gewichtigkeit des Belangs.

Zweitens wird die Argumentation der Vorhabenträgerin zum Ende des Radfahrestreifens vollends unhaltbar. Kapitel 3.3 rechtfertigt die Auflösung in den Mischverkehr damit, die Situation werde gegenüber dem Bestand nicht verschlechtert. In einem Netzzusammenhang ist die maßgebliche Kategorie jedoch nicht der punktuelle Vergleich mit dem Bestand, sondern die Netzlücke: Eine Führung, die im Konfliktbereich endet, unterbricht die Verbindung genau dort, wo sie wegen des Knotenpunkts und der Haltestelle am dringendsten gebraucht wird.

Besonders schwer wiegt dabei, dass die Vorhabenträgerin die durchgängige Lösung selbst beschreibt und dann verwirft: Nach Kapitel 2.3.2 könnte zusammen mit dem Radfahrestreifen der Variante E1 stadteinwärts eine durchgängige Radverkehrsführung über den Knotenpunkt entstehen. Die Netzlücke ist damit nicht unvermeidbar, sondern Ergebnis der beanstandeten Variantenwahl.

Drittens betrifft dies auch die Intermodalität. § 3 Abs. 1 HessNMG hebt die Nahmobilität als wesentlichen Bestandteil intermodaler Mobilitätsketten insbesondere in Verbindung mit dem öffentlichen Personenverkehr hervor. Die Haltestelle Heinrichstraße ist Zugangspunkt zum ÖPNV für Fahrgäste, die mit dem Rad anreisen. Die Planunterlagen enthalten zu Abstellanlagen für Fahrräder im Haltestellenumfeld keinerlei Aussage; das Ausstattungsprogramm in Kapitel 3.5 nennt Fahrgastunterstände, Fahrgastinformation, Fahrkartenautomat, Abfallbehälter und Technikschränke – Fahrradabstellanlagen fehlen. Es wird angeregt, deren Herstellung zu prüfen und in die Planung aufzunehmen.

XIV. Zweifel an der Tragfähigkeit der UVP-Vorprüfung

Kapitel 4.1 des Erläuterungsberichts teilt mit, im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 1 UVPG i.V.m. Anlage 1 Nr. 14.11 UVPG habe die zuständige Behörde festgestellt, dass

keine UVP-Pflicht bestehe; das Ergebnis sei im Staatsanzeiger für das Land Hessen Nr. 25 vom 15. Juni 2026 einsehbar.

Die Unterlagen, auf denen diese Feststellung beruht, sind nicht Bestandteil der Auslegung. Eine inhaltliche Überprüfung ist dem Einwender daher derzeit nicht möglich. Es wird beantragt, Einsicht in die Vorprüfungsunterlagen und die dokumentierte Begründung nach § 7 Abs. 7 UVPG zu gewähren. Die nachfolgenden Rügen werden vorsorglich und vorbehaltlich der Ergänzung nach Einsichtnahme erhoben.

Rechtlicher Maßstab

Nach § 5 Abs. 3 S. 2 UVPG ist die Feststellung, dass keine UVP-Pflicht besteht, nicht selbständig anfechtbar, im Rechtsbehelf gegen die Zulassungsentscheidung jedoch daraufhin überprüfbar, ob die Vorprüfung entsprechend den Vorgaben des § 7 UVPG durchgeführt wurde und ob das Ergebnis nachvollziehbar ist.

Nach § 4 Abs. 1 S. 2 UmwRG steht eine durchgeführte Vorprüfung, die nicht dem Maßstab des § 5 Abs. 3 S. 2 UVPG genügt, einer nicht durchgeführten Vorprüfung gleich. In diesem Fall besteht ein Aufhebungsanspruch nach § 4 Abs. 1 S. 1 UmwRG ohne das sonst erforderliche Kausalitätserfordernis. Dieser Fehler ist von einer nach § 3 UmwRG anerkannten Vereinigung rügefähig (§ 4 Abs. 3 S. 1 Nr. 2 UmwRG).

Konkrete Anhaltspunkte für eine Überprüfung

Aus den ausgelegten Unterlagen ergeben sich mehrere Gesichtspunkte, deren nachvollziehbare Behandlung in der Vorprüfung zu belegen ist:

a) Kumulierende und zusammenhängende Vorhaben. Der Erläuterungsbericht beschränkt den Verfahrensgegenstand in Kapitel 1.1 auf die Betriebsanlage der Straßenbahn und behandelt zahlreiche gleichzeitig ausgeführte Maßnahmen als „nachrichtlich“: den barrierefreien Umbau des Knotenpunkts, die Fahrbahn- und Gehweggestaltung, die Erneuerung und Verstärkung der Fahrleitungsanlage sowie umfangreiche Leitungsarbeiten Dritter – darunter nach Kapitel 3.6 der hydraulische Ausbau und die Umverlegung des Mischwasserkanals, die Umverlegung der Wassertransportleitung, die Erneuerung von Gas- und Wasserleitungen in zwei Abschnitten, Leerrohrquerungen und die Neuverlegung von Glasfaserkabeln. Sämtliche Maßnahmen sind Teil des Gemeinschaftsprojekts IGEL3 (Kapitel 1.3), werden zeitgleich ausgeführt (Kapitel 7) und wirken auf denselben Raum ein.

Es ist darzulegen, ob und wie die Vorprüfung die Vorgaben zu kumulierenden Vorhaben (§§ 10 ff. UVPG) sowie den Vorhabenbegriff behandelt hat. Eine Aufspaltung eines einheitlichen Gesamtvorhabens in mehrere Teilgenehmigungsverfahren darf nicht dazu führen, dass die Umweltauswirkungen jeweils nur ausschnittsweise betrachtet werden.

b) Erhebliche schalltechnische Betroffenheiten. Nach Kapitel 4.2.1 werden bei allen Bauphasen Richtwertüberschreitungen der AVV Baulärm erwartet; betroffen sind im Laufe der Bauzeit 68 Gebäude. Teilweise werden auch Überschreitungen der Zumutbarkeitsschwelle erwartet.

Nach Kapitel 4.2.2 besteht für eine umfangreiche, namentlich aufgeführte Liste von Gebäuden und Etagen in der Karlstraße und der Heinrichstraße ein Anspruch auf Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen. Die höchsten ermittelten Beurteilungspegel liegen mit 64,1 dB(A) beziehungsweise 62,2 dB(A) nachts oberhalb des Immissionsgrenzwerts von 60 dB(A); tags werden 67,7 beziehungsweise 69,8 dB(A) erreicht. Es wird ausdrücklich festgestellt, dass es fallweise zu einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV kommt.

Diese Feststellungen betreffen eine erhebliche Zahl von Betroffenen. Es ist darzulegen, auf welcher Grundlage die Vorprüfung gleichwohl zu dem Ergebnis gelangt ist, erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen seien nicht zu besorgen.

c) Zeitlicher Zusammenhang. Die Feststellung wurde ausweislich Kapitel 4.1 im Staatsanzeiger vom 15. Juni 2026 bekannt gemacht, die Planunterlagen tragen den Stand 19. Juni 2026, der Erläuterungsbericht ist auf den 29. April 2026 datiert. Es ist darzulegen, welcher Planstand der Vorprüfung zugrunde lag und ob zwischenzeitliche Änderungen – etwa die in Kapitel 4.2.2 und 4.3.2 erwähnte nachträgliche Erhöhung der Bahnsteigkante um 5 cm mit entsprechender Absenkung der Gleisgradienten – berücksichtigt wurden.

d) Klimabezogene Schutzgüter. Nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG zählt das Klima zu den Schutzgütern. Kapitel 4.4 des Erläuterungsberichts behandelt die klimarelevanten Auswirkungen ausschließlich unter dem Gesichtspunkt von Baustoffen und Maschineneinsatz (vgl. Rüge XII). Es ist darzulegen, ob die Vorprüfung insoweit über diese verkürzte Betrachtung hinausgeht.

Klarstellung

Mit dieser Rüge wird nicht behauptet, dass eine UVP-Pflicht zwingend bestünde. Geltend gemacht wird, dass die Nachvollziehbarkeit der negativen Feststellung anhand der ausgelegten Unterlagen nicht überprüfbar ist und dass die vorstehend benannten Gesichtspunkte eine dokumentierte Auseinandersetzung erfordern. Nach Einsichtnahme in die Vorprüfungsunterlagen behält sich der Einwender ergänzenden Vortrag vor.

F. ERGÄNZENDE ANREGUNGEN OHNE EINWENDUNGSCHARAKTER

1. Die Bezeichnungen der stadtauswärtigen Varianten sind in den Unterlagen nicht konsistent: Die Überschrift lautet „Variante A5“, die zugehörige Abbildungsbeschriftung „Variante A6“; im Abbildungsverzeichnis fehlen die Abbildungen 7 und 12. Um Verwechslungen im weiteren Verfahren auszuschließen, wird um Klarstellung gebeten.
2. Im Anhang A1 wird zu Variante E4 auf eine „leicht abgewandelte Variante 4 zur Kombination mit der stadtauswärtigen Variante 5“ verwiesen, die nicht gesondert dargestellt wird. Da die Kombinierbarkeit der Varianten in Kapitel 2.3 ausdrücklich vorausgesetzt wird, wird um vollständige Dokumentation der geprüften Kombinationen gebeten.
3. Es wird angeregt, das Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 1 UVPG (Kapitel 4.1) einschließlich der zugrunde liegenden Unterlagen im Verfahren zugänglich zu machen.

G. SCHLUSSBEMERKUNG

Die vorgetragenen Einwände richten sich gegen die Methodik, nicht gegen das Vorhabenziel. Der barrierefreie Ausbau ist rechtlich geboten und wird unterstützt.

Die vorgelegte Variantenuntersuchung ist jedoch nicht geeignet, die Auswahl der Vorzugsvariante zu tragen. Sie verengt den straßenverkehrsrechtlichen Begriff der Leistungsfähigkeit unzulässig auf die Zahl der Kfz-Fahrstreifen, verleiht diesem verengten Begriff das höchste Gewicht der gesamten Matrix, bildet die Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs in keinem einzigen Kriterium ab und kehrt

damit die durch § 1 StVO und die VwV-StVO vorgegebene Rangfolge von Sicherheit und Leichtigkeit um.

Hinzu kommt, dass das seit Oktober 2022 vorliegende einschlägige Fachregelwerk – die E Klima 2022 der FGSV – in den Unterlagen nicht einmal erwähnt wird, obwohl es genau diejenigen Fragen behandelt, die im Variantenvergleich zu entscheiden waren, und obwohl es der Vorhabenträgerin über drei Jahre vor Aufstellung des Erläuterungsberichts zur Verfügung stand. Die dort niedergelegten Anforderungen bestätigen die hier erhobenen Rügen durchgehend: separate Ausweisung der Verkehrsqualität für alle Verkehrsmittel, Priorisierung der Belange des Umweltverbundes gegenüber dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr, Sicherheitstrennstreifen von mindestens 0,75 m, vermehrte Überquerungshilfen und – für die hier maßgebliche Engstellensituation – Priorisierung der Radverkehrsführung nach ERA-Standard bei erforderlichenfalls einzuschränkendem Kfz-Verkehr.

Hinzu tritt, dass die Netzbedeutung der betroffenen Radverkehrsachse – Hauptroute nach dem Fahrradstadtplan, Verbindung zwischen Bessungen, dem Ludwigshöhviertel, dem südlichen Stadtgebiet und der Innenstadt, zugleich Schulweg zu mehreren Bildungseinrichtungen – überhaupt nicht ermittelt wurde. Eine Netzlücke, die die Planung selbst als vermeidbar beschreibt, wird damit ohne Abwägung dieses Belangs in Kauf genommen. Schließlich bleiben die verfassungsrechtlich verstärkten und einfachgesetzlich in § 13 Abs. 1 KSG verankerten Klimaschutzbelange in der Bewertung vollständig unberücksichtigt.

Dass dieser Fehler ergebnisrelevant ist, ergibt sich aus den Zahlen der Vorhabenträgerin selbst: Die Variante E1 unterscheidet sich von der gewählten Variante E2 in genau zwei Kriterien und scheitert rechnerisch allein am gerügten Leistungsfähigkeitskriterium – während ihr wesentlicher sicherheitsbezogener Vorteil, der aufgeweitete Radaufstellstreifen zur Sicherung des Linksabbiegens, in der Matrix mangels eines entsprechenden Kriteriums überhaupt nicht abgebildet werden konnte.

Wir beantragen daher, den Plan in der ausgelegten Fassung nicht festzustellen und die Variantenuntersuchung auf rechtskonformer Grundlage zu wiederholen.

Für Rückfragen und für eine Erörterung im Anhörungstermin stehe ich zur Verfügung. An einem Erörterungstermin nehme ich teil.

Darmstadt, den 16.09.2026

Stephan Voeth

Verzeichnis der herangezogenen Regelwerke

Kurzbezeichnung	Vollständiger Titel
GG	Grundgesetz, insbesondere Art. 20a
BVerfG-Klimabeschluss	BVerfG, Beschluss des Ersten Senats vom 24.03.2021, 1 BvR 2656/18 u.a.
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
HessNMG	Hessisches Nahmobilitätsgesetz vom 28. Juni 2023
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
UmwRG	Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
HVwVfG	Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
E Klima 2022	Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen, FGSV 990, Ausgabe Oktober 2022
E Klima 2022 – Steckbriefe	Anhang zu den E Klima 2022, Ausgabe Oktober 2022 mit Ergänzungen September 2023, FGSV 990 Anhang (kostenfreier Download über den FGSV Verlag)
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV 299, 2015
RASt 06	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV 200, 2006 (Änderung 2008)
ERA 2010	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV 284, 2010
EFA 2002	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen, FGSV 288, 2002
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, FGSV 289, 2013
FGSV 153	Hinweise zu Einsatzbereichen von Verfahren zur Entscheidungsfindung in der Verkehrsplanung, 2010
AP BeRad	Arbeitspapier Betrieb von Radverkehrsanlagen, FGSV 390/4, 2021
ARS 25/2021	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 25/2021 (Sicherheitsaudit), VkB. 2021 Nr. 231, S. 1160