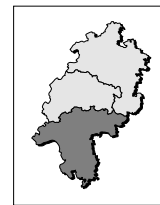


REGIONALVERSAMMLUNG SÜDHESSEN

Regierungspräsidium Darmstadt



- Geschäftsstelle -

Drucksache für die Regionalversammlung Südhessen

Nr.: IX / 59.0
06.02.2018

Az. III 31.1 - 93 b 10/01	Sitzungstag :	Tagesordnungspunkt :	Anlagen :
	1.03.2018 (WV)	-2-	-1-
	2.03.2018 (HPA)	-3-	
	9.03.2018 (RVS)	-2-	

Planfeststellung gemäß §§ 28 ff. Personenbeförderungsgesetz i.V. §§ 72 ff. Hess. Verwaltungsverfahrensgesetz „Neubau der Regionaltangente West (RTW) - Planfeststellungsabschnitt Nord vom Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe bzw. dem Haltepunkt Gewerbegebiet Frankfurt/Praunheim bis zur Querung der BAB 66 in Höhe des Dunantrings (Frankfurt am Main)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit gebe ich Ihnen von der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens Kenntnis. Mit Schreiben vom 03. Januar 2018 wurden die zu beteiligenden Stellen um Stellungnahme gebeten.

Im Regionalplan Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 (RPS/RegFNP 2010) ist die RTW als Ziel festgelegt. Die Fortentwicklung und Konkretisierung der Planung im Rahmen der Planfeststellung führt dazu, dass die in den Planfeststellungsabschnitten vorgesehene Trassenführung in Teilbereichen von den Festlegungen zur RTW im RPS/RegFNP 2010 abweicht.

Insbesondere im Planfeststellungsabschnitt Nord weicht die Vorzugsvariante des Planfeststellungsverfahrens von der im RPS/RegFNP 2010 (Hauptkarte des RegFNP Blatt 3) festgelegten Trassenführung und der Standortfestlegung der Haltepunkte ab. Da die Zulassung einer Abweichung gem. § 6 Abs. 2 ROG i. v. mit § 8 Abs. 3 HLPG erforderlich ist, ist eine Stellungnahme der Regionalversammlung einzuholen.

Die Fraktionsgeschäftsstellen erhalten zwei Ausfertigungen der kompletten Verfahrensunterlagen als CD-ROM - siehe Ältestenratsprotokoll vom 24.02.2006.

Mit freundlichen Grüßen

Lindscheid
Regierungspräsidentin

Planfeststellung gemäß §§ 28 ff. Personenbeförderungsgesetz i.V. §§ 72 ff. Hess. Verwaltungsverfahrensgesetz „Neubau der Regionaltangente West (RTW) - Planfeststellungsabschnitt Nord vom Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe bzw. dem Haltepunkt Gewerbegebiet Frankfurt/Praunheim bis zur Querung der BAB A66 in Höhe des Dunantrings (Frankfurt am Main)

Kurzbeschreibung des geplanten Vorhabens¹

Veranlassung - das Gesamtvorhaben Regionaltangente West (RTW)

Die RTW ist eine neue tangentielle Schienenverbindung, die der Verbesserung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs im Orts - und Nachbarschaftsverkehr der Metropolregion Frankfurt RheinMain dienen soll, in dem sie gerade nicht wie die sonstigen bestehenden Verkehrsströme über den Frankfurter Hauptbahnhof führt, sondern die westlichen Stadtteile der Stadt Frankfurt am Main sowie die umliegenden Kreise, Städte und Gemeinden unmittelbar miteinander und untereinander sowie mit dem Flughafen Frankfurt am Main verbindet. Hierdurch wird dem seit lange bestehendem Bedürfnis Rechnung getragen, dass die westlichen Stadtteile der Stadt Frankfurt am Main sowie die umliegenden Gemeinden, Städte und Kreise, also auch die peripheren Zentren, untereinander eine bedarfsgerechte Verbindung durch ein enges Liniennetz erhalten.

Da die RTW einerseits Bestandsstrecken der DB nach EBO mitnutzt, andererseits aber auch neu zu bauende Stadtbahngleise nach BOStrab mit unterschiedlichen Stromsystemen befährt, werden Zweisystemfahrzeuge eingesetzt, die sowohl mit 750 V DC, als auch 15 kV AC betrieben werden können. Geplant ist die Realisierung zweier Linien, die sich im Kernbereich überlagern. Es ist vorgesehen, dass die beiden Linien jeweils halbstündlich verkehren und sich im Kernabschnitt zwischen Eschborn und Neu-Isenburg Bahnhof zu einem Viertelstundentakt ergänzen. Die beiden RTW-Linien sollen an insgesamt 23 Stationen halten, von denen 10 bereits bestehende S-Bahnstationen sind und eine Station (Gateway Gardens) derzeit im Bau ist.

Linie 1: Bad Homburg - Eschborn - Höchst - Flughafen - Neu-Isenburg Bahnhof - Neu-Isenburg Birkengewann

Linie 2: Praunheim - Eschborn - Höchst - Flughafen - Neu-Isenburg Bahnhof - Dreieich-Buchsschlag

Durch den geplanten Streckenverlauf erschließt die RTW mehrere große Arbeitsplatzgebiete (u. a. Gewerbegebiet Eschborn-Süd, Industriepark Höchst, Flughafen Frankfurt am Main) und die Reisezeiten für Berufspendler werden verkürzt. Die RTW schafft aus zwei Richtungen zudem neue umsteigefreie Verbindungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zum Flughafen Frankfurt am Main. Zum einen wird die Verbindung aus Richtung Eschborn/Frankfurt-Höchst mit einer neuen Mainquerung für den SPNV hergestellt, zum anderen werden durch die Anpassung des bereits vorhandenen Gleisnetzes der DB Netz AG Fahrbeziehungen aus Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag zum Flughafen Frankfurt am Main hergestellt. Ferner ist es das Ziel der RTW, eine große Anzahl an Verknüpfungen mit bereits bestehenden Schienenverkehrsangeboten (S-

¹ Eigene Zusammenstellung aus den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen

Bahnverkehre, U-Bahnverkehre, Regional- und Fernverkehre) herzustellen, um die erforderliche verkehrliche Anbindung durch ein enges Liniennetz im Orts- und Nachbarschaftsbereich im Ballungsraum Frankfurt RheinMain weiter zu verbessern. Dazu wurden die Stationen der RTW so angeordnet, dass eine größtmögliche Verknüpfung mit dem vorhandenen ÖPNV-Angebot gewährleistet ist.

Vorhabenträger der RTW ist die RTW Planungsgesellschaft mbH (im folgenden RTW GmbH). Die RTW GmbH wurde im November 2008 durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV), den Hochtaunuskreis, den Main-Taunus-Kreis, den Kreis Offenbach und die Städte Bad Homburg und Frankfurt am Main gegründet. Die Gesellschafter der RTW GmbH sind mittlerweile der Rhein-Main- Verkehrsverbund GmbH, das Land Hessen, der Hochtaunuskreis, der Main-Taunus-Kreis, der Kreis Offenbach und die Städte Frankfurt am Main, Bad Homburg, Schwalbach am Taunus, Eschborn und Neu-Isenburg.

Für die neu zu bauenden Streckenabschnitte der RTW sind mehrere eigenständige Planfeststellungsverfahren durchzuführen, in denen, soweit erforderlich, daher auch über die Zulassung von Zielabweichungen vom RPS/RegFNP 2010 gemäß gem. § 6 Abs. 2 ROG i.V. mit § 8 Abs. 3 HLPG zu entscheiden ist. § 8 Abs. 3 HLPG weist darauf hin, dass in Planfeststellungsverfahren eine eigenständige Abweichungsentscheidung nicht erforderlich ist. Diese wird vielmehr nach § 75 HVwVfG von der Planfeststellung mit umfasst. Gemäß § 73 Abs. 2 Satz 1 HVwVfG sind die Behörden, deren Aufgabenbereich berührt wird, zu beteiligen, im Falle einer erforderlichen Zielabweichung, also die Regionalversammlung Südhessen.

Der Planfeststellungsabschnitt Nord (PfA Nord) umfasst den Teilabschnitt von Bad Homburg bzw. Gewerbegebiet Praunheim bis südliches Ende der Überführung über die BAB A 66 mit einer Streckenlänge von ca. 17 km. Betroffene Städte und Gemeinden sind Bad Homburg, Oberursel, Steinbach, Eschborn, Schwalbach, Sulzbach und Frankfurt am Main. Planfeststellungsbehörde ist das Regierungspräsidium Darmstadt. Die RTW nutzt im PfA Nord streckenweise bestehende Eisenbahnstrecken mit; dieses steht deren Einordnung als Straßenbahn in diesem Streckenbereich nicht entgegen.

Die Planungshistorie

Das Projekt wurde 1992 vom Regionalverband FrankfurtRheinMain (damals Umlandverband Frankfurt) und dem RMV angestoßen und in den Folgejahren durch Studien hinsichtlich der verkehrlichen, betriebs- und gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen einschließlich einer Systemstudie zu Nutzen-Kosten-Indikatoren für betrachtete Zug-Systeme, näher untersucht. Im Jahr 2000 wurde die RTW zudem in den Generalverkehrsplan (GVP) 2000 des damaligen Umlandverbandes Frankfurt aufgenommen und im Jahr 2013 in den Regionalen Nahverkehrsplan des RMV 2010 bis 2019. Auf Basis der bereits erfolgten umfangreichen Studien und Auswertungen bezüglich Umsetzung der RTW konnte nach Gründung der RTW GmbH ab 2008 die konkrete Trassierung im Rahmen diverser kleinräumiger Alternativenbetrachtungen ausgearbeitet werden.

Der Planfeststellungsabschnitt Nord (PFA Nord)

Der Planfeststellungsabschnitt Nord (PFA Nord) von Bad Homburg bzw. Gewerbegebiet Praunheim bis südliches Ende der Überführung über die BAB A66 mit einer Streckenlänge von ca. 17 km berührt die Städte und Gemeinden Bad Homburg, Oberursel, Steinbach, Eschborn, Schwalbach, Sulzbach und Frankfurt am Main. Planfeststellungsbehörde ist für dieses Verfahren das Regierungspräsidium Darmstadt. Das Anhörungsverfahren wurde am 03. Januar 2018 eingeleitet.

Erläuterungen zur Streckenplanung

Der Streckenabschnitt von Bad Homburg nach Eschborn kann auf einer Länge von ca. 10 km über die bestehende Bahntrasse 3611 der Deutschen Bahn geführt werden, ohne dass hier größere bauliche Eingriffe erforderlich werden. Insofern wurden für diesen Bereich mit Ausnahme des Haltepunktes Bad Homburg keine weiteren Varianten betrachtet. Was die Betrachtung und Untersuchung weiterer Varianten anbelangt, drängt es sich im Hinblick auf unterschiedliche Betroffenheiten auf, den Neubaustreckenabschnitt in zwei getrennten Untersuchungsbereichen näher zu untersuchen.

In den beigefügten Übersichten ist die Variante des RPS/RegFNP 2010 in blau und die Vorzugsvariante in hellrot dargestellt.

Herleitung der Vorzugsvariante Gewerbegebiet Praunheim bis Eschborn Ost

Variante 1: Praunheim RegFNP

Die Planung wurde zunächst auf Basis der Trassendarstellung der RTW im RPS/RegFNP 2010 konkretisiert. Dabei hat sich gezeigt, dass im Bereich der Wohnbebauung Heerstraße mit erheblichen Betroffenheiten infolge Schallimmissionen zu rechnen ist, die eine ca. 500 m lange Schallschutzwand erfordern würden. Darüber hinaus besteht die Problematik, dass der gesamte Streckenabschnitt östlich der BAB A5 aus trassierungstechnischen Randbedingungen heraus maximal mit einer Geschwindigkeit von $v = 50$ km/h befahren werden kann, was erhebliche betriebliche Einschränkungen und Fahrzeitverluste bedeuten würde.

Variante 2: Praunheim RPS/RegFNP 2010 gestreckt

Aus den vorstehenden Gründen wurde eine optimierte Variante entwickelt. Diese Variante 2 wird gegenüber der Variante 1 hinsichtlich der Linienführung im Bereich zwischen dem westlichen Rand des Wohngebiets Heerstraße und der BAB A5 gestreckt bzw. gerade geführt. Hierdurch kann die Trassierung optimiert und die erforderliche Länge der Schallschutzwand reduziert werden. Weiterhin kann die Streckengeschwindigkeit auf dem linienoptimierten Abschnitt etwas erhöht werden. Nachteilig bei dieser Variante ist jedoch, dass hierdurch ein Eingriff in Grünflächen erfolgt, die teilweise bereits als Ausgleichsmaßnahmen für andere Planungen belegt sind. Außerdem rückt diese Variante näher an die bestehende Brunnengalerie heran. Im Nachgang zeigte sich nach Abstimmung mit der OWB, dass die Führung der Trasse durch die WSZ II im Bereich Heerstraße voraussichtlich nicht genehmigungsfähig ist. Dies gilt im Übrigen gleichermaßen für die Variante 1.

Variante 3: Praunheim Umfahrung Brunnen

Um den Eingriff in die WSZ II zu vermeiden wurde der Trassenverlauf dahingehend optimiert, dass die Trasse der Variante 3 mittig zwischen der BAB A5 und der Wohnbebauung von Praunheim geführt wird. Bei der Variante 3 entfällt damit zwangsläufig der Haltepunkt „Heerstraße“, der durch den weiter nördlich gelegenen Haltepunkt „Gewerbegebiet Praunheim“ ersetzt wird. Allerdings muss bei der Trassenführung der Variante 3 in die landschaftspflegerischen Ausgleichsflächen zwischen der Ortslage Frankfurt-Praunheim und der BAB A5 (Waldaufforstung zur Verbesserung von Klima und Grundwasser) stark eingegriffen werden.

Variante 4: Praunheim BAB A5 Ost

Zur Vermeidung der mit den Trassenführungen der Varianten 1 - 3 verbundenen Probleme bzw. Nachteile wurde eine Variante 4 entwickelt, die entgegen den Varianten 1 und 2 nicht über die VGF-Betriebsgleise und somit nicht unmittelbar im Bereich der Wohnbebauung geführt wird, sondern mit einem Abstand von rund 40 m östlich parallel zur BAB A5 verläuft. Allerdings ist bei dieser Variante der Bau eines Tunnels zur Unterquerung der Bestandsstrecke 3611 erforderlich, der an anderer Stelle die WSZ II quert. Auch insoweit hat sich im Nachgang nach Abstimmung mit der OWB ergeben, dass eine solche Trassenführung voraussichtlich nicht genehmigungsfähig ist. Die autobahnparallele Führung der Variante 4 verursacht zudem einen Eingriff in die Grünflächen nördlich der Ortslage von Praunheim, die teilweise bereits als Ausgleichsmaßnahmen für andere Planungen belegt sind.

Variante 5: Eschborn BAB A5 West (Vorzugsvariante)

Im Zuge des weiteren Planungsprozesses hat sich herausgestellt, dass eine plangleiche Anbindung an die Bestandsstrecke 3611, wie sie den Varianten 1 - 4 zu Grunde lag, aus betrieblichen Gründen nicht möglich ist. Zwar können die Varianten 1 - 4 dahingehend optimiert werden, dass eine Anbindung mittels einer Überquerung mit einem zusätzlichen Brückenbauwerk und einer jeweils eingleisigen Ein- und Ausfädelungsstrecke erfolgt. Hierdurch wurden zusätzliche, unvermeidbare Eingriffe westlich der BAB A5 im Bereich Eschborn sowie wesentliche Mehrkosten entstehen. Um die zweimalige Querung der Bestandsstrecke 3611 im Bereich Praunheim und Eschborn zu vermeiden, wurde die Trassenführung weiter optimiert und dahingehend geändert, dass lediglich eine Querung der Bestandsstrecke 3611 notwendig wird. Zugleich werden damit die notwendigen Flächeneingriffe reduziert, weil eine gebündelte Trassenführung möglich wird. Mit dieser Variante 5 werden außerdem Eingriffe in die Wasserschutzzone II vermieden und der Eingriff in die landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen nördlich von Praunheim auf ein Mindestmaß beschränkt. Außerdem kann bei dieser Trassenführung im Vergleich zu allen anderen Varianten auf einem weiten Teil des Streckenabschnitts eine Geschwindigkeit von 70 km/h realisiert werden. Insoweit stellt die Variante 5 die Vorzugsvariante dar, die vom Vorhabenträger beantragt wird.

Weitere untersuchte Varianten zum Vergleich mit der Vorzugsvariante (Variante 5)

Aufgrund des mit der Variante 5 einhergehenden Flächenverbrauchs an landwirtschaftlichen Flächen wurden weitere Varianten zur Optimierung untersucht. Zudem wurden von Seite der betroffenen Landwirte zusätzliche Varianten vorgeschlagen.

Variante 6: Eschborn BAB A5 West Bündelung

Um den Verlust landwirtschaftlicher Flächen zu reduzieren, wurde auf Basis der Streckenführung der Variante 5 eine Annäherung der Trasse an die BAB A5 untersucht. Durch diese Streckenführung kommt es jedoch zwangsläufig zu Eingriffen in die WSZ II. Auch wenn zunächst westlich der Trasse eine größere landwirtschaftlich nutzbare Fläche verbleibt, kann die verbleibende Restfläche zwischen RTW-Trasse und BAB A5 durch die engere Lage zur Autobahn nicht mehr wirtschaftlich bearbeitet werden. Hingegen kann bei der Variante 5 die verbleibende Restfläche zwischen RTW-Trasse und Autobahn mit den gängigen landwirtschaftlichen Maschinen weiter bewirtschaftet werden. Im Saldo ist deshalb der Verlust an bewirtschaftbarer Ackerfläche bei der Variante 6 größer. Im Ergebnis ist daher die Variante 6 gegenüber der Variante 5 nicht als vorzugswürdig einzustufen.

Variante 7: Eschborn BAB A5 West enge Bündelung

Die Variante 7 unterscheidet sich von der Variante 6 lediglich dadurch, dass eine noch engere Bündelung mit der BAB A5 untersucht wurde. Hierdurch entstehen jedoch die gleichen Nachteile wie bei der Variante 6. Es erfolgt ein Eingriff in die WSZ II und auch bei dieser Variante kommt es im Saldo nicht zu einer Reduzierung des Eingriffs in landwirtschaftlich zu nutzende Flächen. Im Ergebnis ist daher die Variante 7 gegenüber der Variante 5 nicht als vorzugswürdig einzustufen.

Variante 8: Vorschlag Landwirte (Tunnel mit Umsteigebahnhof Praunheim)

Durch die Landwirte der Stadt Eschborn wurde eine weitere Variante mit einer Trassenführung im Bereich Praunheim in Anlehnung an die Varianten 1 - 4 erarbeitet, um damit den Eingriff in landwirtschaftliche Nutzflächen westlich der BAB A5 zu reduzieren. Die Trassenführung entspricht bis zur Überquerung der bestehenden Bahnstrecke 3611 der Variante 2. Da im Gegensatz zur Variante 2 keine Einfädung auf die Bestandsstrecke 3611 im Bereich Eschborn vorgesehen ist, wird die Fahrbeziehung der RTW nach Bad Homburg auf der Bestandsstrecke hier nicht berücksichtigt. Vielmehr soll eine Verknüpfung zwischen RTW und der Bestandsstrecke 3611 durch einen im Bereich der Querung der Bestandsstrecke angeordneten Umsteigebahnhof erfolgen. Dies wurde im Weiteren bedeuten, dass in diesem Bereich sowohl eine Station seitens der RTW, als auch ein Umsteigehaltepunkt von der Deutschen Bahn angeordnet werden musste. Zudem wäre es aufgrund der Topographie erforderlich die RTW in Tieflage zu führen. Da damit ebenso eine unterirdische Station der RTW verbunden wäre, müsste die BAB A5 ebenso untertunnelt werden, weil die Entwicklungslagen für die erforderlichen Rampenanlagen von Ebene -1 auf Ebene +1 nicht ausreichend sind. Abgesehen von den erheblichen Mehrkosten die mit der Umsetzung einer solchen Variante verbunden wären, widerspricht diese Variante dem Linienkonzept der RTW, weil eine direkte (umsteigefreie) Verbindung nach Bad Homburg bei einer solchen Lösung nicht möglich ist. Es erfolgt zudem ein Eingriff in die WSZ II und die Notwendigkeit im Nahbereich der WSZ II einen Tunnel mit integrierter unterirdischer Station zu errichten. Weiterhin hat die Variante 8 erhebliche Eingriffe in die landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen nördlich von Praunheim zur Folge. Aus den vorstehenden Gründen ist daher auch die Variante 8 gegenüber der Variante 5 nicht als vorzugswürdig einzustufen.

Variante 9: Vorschlag Landwirte (Trassenführung Eschborn)

Außerdem wurde durch die Landwirte der Stadt Eschborn eine weitere Variante mit einer Trassenführung im Bereich Eschborn in Anlehnung an die Varianten 5 -7 erarbeitet. Die Trassenführung entspricht im Wesentlichen der Variante 5. Im Gegensatz zur Variante 5 verläuft diese Trasse allerdings nicht im Bereich der Elisabethenstraße sondern etwa 150 m nördlich entlang des Elisabethenweges. Durch diese Streckenführung kommt es im Gegensatz zur Variante 5 zu Eingriffen in die WSZ II. Zudem kommt es zu Eingriffen in die bestehenden Gebäudestrukturen zwischen L3005 und Fasanenweg. Die Variante 9 ist im Bereich der L3005 aufgrund engerer Radien und damit verbundenen längeren Fahrzeiten als ungünstiger einzustufen im Vergleich zur Variante 5. Damit ist auch die Variante 9 nicht als vorzugswürdig gegenüber der Variante 5 einzustufen.

Herleitung der Vorzugsvariante im Bereich Eschborn West bis Sossenheim

Variante 1: RPS/RegFNP 2010 BAB A66 Süd²

Die RTW überquert den bestehenden Haltepunkt „Eschborn Süd“ und die zugehörige bestehende Strecke der Deutschen Bahn planfrei. Westlich der Wilhelm-Fay-Straße verläuft die Trasse ebenerdig und parallel zur Elisabethenstrasse. Bei der weiteren Streckenführung muss ein privater Parkplatz gequert werden. Anschließend unterquert die RTW die L3006 (Sossenheimer Strasse) mit einem Tunnelbauwerk. Die Trasse verläuft nach der Tunnelrampe ebenerdig in Richtung BAB A66 und wird wiederum in eine Rampe zur Unterquerung der BAB A66 durch ein Tunnelbauwerk geführt. Auf der Südseite der BAB A66 werden die Sulzbachwiesen anschließend auf einem Brückenbauwerk überquert. Der Anschluss an die vorhandene Bahn-Strecke 3640 erfolgt plangleich. Diese Trassenführung hat den Nachteil, dass der Stadtteil Sossenheim nur schlecht an die RTW angebunden wird und die notwendigen Tunnellösungen einen hohen Investitionsaufwand erfordern.

Variante 2: BAB A66 Süd, östliche Querung AD Eschborn (Tunnel)

Mit der Variante 2 wurde daher eine geänderte Trassenführung mit einer Führung der RTW südlich der BAB A66 im Bereich Sossenheim untersucht. Durch diese Trassenführung können 2 Haltepunkte in Sossenheim hergestellt werden. Die Trassenführung erfordert jedoch ein Tunnelbauwerk zur Unterquerung der BAB A66 und der in Hochlage befindlichen BAB A648. Zur notwendigen Überquerung der L3006, sowie der AS Sossenheim der BAB A66 muss die Trasse der RTW wiederum in Hochlage auf Brückenbauwerken geführt werden. Wie bei der Variante 1 werden die Sulzbachwiesen anschließend auf einem Brückenbauwerk überquert. Der Anschluss an die vorhandene Bahn-Strecke 3640 erfolgt plangleich. Diese Trassenführung hat wiederum den Nachteil, dass die Stadt Eschborn nur schlecht an die RTW angebunden wird und die notwendigen Tunnel- und Brückenlösungen ebenfalls einen hohen Investitionsaufwand erfordern. Hinzu kommt, dass mit einer solchen Trassenführung in den rechtskräftigen Bebauungsplan 341A der Stadt Frankfurt am Main eingegriffen wird. Außerdem wird in Parkplätze der Wohnbebauung Julius-Weber-Weg und in den Friedhof Sossenheim eingegriffen. Die Variante 2 bietet daher gegenüber der Variante 1 keine entscheidenden Vorteile.

² Variante 1 und Variante 4 in den Planfeststellungsunterlagen bzgl. Brücke /Tunnel und Nennung des RPS/RegFNP vermutlich vertauscht

Variante 3: BAB A66 Süd, westliche Querung AD Eschborn (Brücke)

Ergänzend wurde eine Variante 3 untersucht. Diese unterscheidet sich von der Variante 2 lediglich dadurch, dass die Querung über die BAB A66 und BAB A648 ebenfalls über ein Brückenbauwerk erfolgt. Dadurch wird lediglich die Problematik einer bautechnisch aufwendigen Tunnellösung entgegengewirkt. Das bedeutet auch, dass die RTW zwischen dem Haltepunkt „Eschborn-Süd“ und der Autobahnquerung komplett in Hochlage geführt werden muss. Aufgrund der in Hochlage befindlichen BAB A648 überquert die RTW diesen Streckenabschnitt in der Ebene +2. Abgesehen von damit verbundenen erheblichen städtebaulichen Eingriffen ist eine solche Lösung kostenmäßig ähnlich aufwendig und bietet damit keinen spürbaren Vorteil gegenüber der Variante 2.

Variante 4: BAB A66 Süd, Querung BAB A66 eng westlich AD Eschborn (Brücke)

(Führung entspricht Darstellung im RPS/RegFNP 2010)

Da mit den untersuchten Varianten 2 und 3 keine maßgeblichen Vorteile gegenüber der Variante 1 erzielt werden konnten, wurde in einem nächsten Planungsschritt die Variante 4 untersucht, die auf der Variante 1 aufbaut. Die Varianten unterscheiden sich lediglich dadurch, dass sowohl die Lorscher Straße als auch die BAB A66 durch Brückenbauwerke überquert werden. Zusätzlich wurde ein Haltepunkt in Sossenheim geplant, so dass im Ergebnis sowohl auf Eschborner, als auch auf Frankfurter Seite jeweils ein Haltepunkt angeordnet ist. Allerdings ist die Variante 4 - ebenso wie die Varianten 1 - 3 - mit einem Eingriff in die Sulzbachwiesen verbunden. Zudem ist bei der Variante 4 der Abstand zwischen den Stationen sehr gering und unter betrieblichen sowie wirtschaftlichen Aspekten als kritisch zu betrachten.

Variante 5: BAB A66 Nord, Querung AS Eschborn (Brücke)

Um den Eingriff in die Sulzbachwiesen zu vermeiden, wurde in der Folge die Variante 5 entwickelt. Diese verläuft vollständig nördlich der BAB A66 und quert diese erst kurz vor der Einbindung in die Bestandsstrecke 3640. Auf Höhe der Sossenheimer Straße wird die Trasse geradlinig entlang der Autobahn geführt und muss deshalb nicht nur die Sossenheimer Straße (L 3006) sondern auch die Rampen der nördlichen Quadranten der AS Eschborn queren. Ziel der Variante 5 ist zudem eine Optimierung im Bereich der Haltepunkte wobei eine Reduzierung auf 2 Haltepunkte erfolgt. Für eine Anordnung des Haltepunkts im Bereich Düsseldorfer Straße auf der nördlichen Seite der BAB A66 spricht auch, dass durch die angrenzenden Gewerbestandorte die Verkehrsnachfrage höher einzustufen ist.

Variante 6: BAB A66 Nord, Querung AS Eschborn eng an BAB A66 (Brücke)

Um die fußläufige Anbindung von Sossenheim zum Haltepunkt Düsseldorfer Straße zu verbessern, wurde die Variante 6 untersucht. Diese entspricht im Wesentlichen dem Trassenverlauf der Variante 5. Allerdings wird die Überquerung der Sossenheimer Straße und der Rampen der nördlichen Quadranten der AS Eschborn eng und damit noch südlicher an die BAB A66 geführt. Gleichwohl hat sich gezeigt, dass auch durch eine solche Lösung keine nennenswerte Verbesserung erzielt werden kann und gleichzeitig die Variante mit erheblichen Mehrkosten aufgrund eines zusätzlichen Brückenbauwerks verbunden wäre.

Variante 7: BAB A66 Nord, Umfahrung AS Eschborn

Um die Anzahl der Bauwerke zu reduzieren, wurde die Variante 7 entwickelt. Der Trassenverlauf und die Anordnung der Stationen entspricht im Wesentlichen der Variante 6, allerdings wird die Trasse im Bereich des geplanten Haltepunktes Düsseldorf Straße/Carl-Sonnenschein-Siedlung soweit nach Norden abgerückt, dass hier lediglich ein Brückenbauwerk erforderlich wird. Hierdurch kann eine wirtschaftliche Lösung erzielt werden.

Variante 8: BAB A66 Nord, Umfahrung AS Eschborn, Bündelung (Vorzugsvariante)

Da sowohl die Variante 7 als auch die Varianten 5 und 6 landwirtschaftliche Nutzflächen durchschneiden, wurde mit der Variante 8 eine weitere Optimierung untersucht. Die Variante 8 entspricht dem Trassenverlauf der Variante 7, jedoch wird die Trasse enger in Richtung Süden an die BAB A66 geführt. Durch diese Verschiebung wird der Verlust an landwirtschaftlichen Flächen auf ein Minimum reduziert. Unter Abwägung sämtlicher Belange ist daher die Variante 8 als Vorzugsvariante zu beurteilen und wird vom Vorhabenträger mit diesem Antrag auf Planfeststellung zur Genehmigung beantragt.

Aufnahme der RTW in die Raumordnungspläne

Im Ziel zum Ausbau des S- und Regionalbahnnetzes legt der LEP Hessen 2000 fest, dass die Planung einer tangentialen Schienenverbindung auf Basis einer Zwei-System-Stadtbahn im Westen Frankfurts fortzusetzen und die Trassenführung der Regionaltangente West regionalplanerisch zu sichern ist. Die RTW wurde im Regionalplan Südhessen 2000 als Ziel festgelegt und später entsprechend dem damaligen Sachstand der Ausarbeitungen zum Trassenverlauf und den einzurichtenden Haltepunkten in den RPS/RegFNP 2010 aufgenommen. Auch der Entwurf der 3. Änderung des LEP Hessen 2000 legt im Ziel 5.1.3-8 (Z) die Sicherung der RTW im Regionalplan fest. Entsprechend der Planungsstände der Planfeststellungsverfahren mit modifizierten Trassenverläufen und Haltepunkten wird die RTW daher in der Neuaufstellung des RPS/RegFNP auch künftig regionalplanerisch gesichert. Folgende Ziele im RPS/RegFNP 2010 sichern die Trasse der RTW einschließlich der Haltepunkte.

- Im Ziel Z5.1-5 ist die Realisierung der RTW mit den Linien Bad Homburg - Neu-Isenburg Zentrum und Frankfurt Nordweststadt - Dreieich-Buchsschlag festgelegt.
- Im Ziel Z5.1-4 wird die Verlegung der Trasse der S-Bahnlinien S 8/ S 9 ins Baugebiet Frankfurt Gateway-Gardens festgelegt und bestimmt, dass die Trasse gleichzeitig durch die RTW genutzt werden soll.
- Die von der RTW in Anspruch genommene Schienenstrecke der Sodener Bahn (RB 13) ist ab dem geplanten Haltepunkt Dunantsiedlung in Sossenheim bis zum Bahnhof Frankfurt-Höchst im RPS/RegFNP 2010 als „regional bedeutsame Schienennahverkehrsstrecke Bestand“ mit dem Ziel Z5.1-10 „Ausbaustrecke Strecke“ festgelegt.
- Nach dem Ziel Z5.1-10 sind im räumlich eng begrenzten Bereich des Trassenkorridors der RTW entgegenstehende Raum- und Nutzungsansprüche ausgeschlossen.

- Die neu zu bauenden Streckenabschnitte der RTW sind in der Karte des RegFNP im Ballungsraum (Hauptkarte des RegFNP Blatt 3 und 5) nach HLPG als „regional bedeutsame Schienennahverkehrsstrecken geplant“ in Verbindung mit „Haltepunkte im Regionalverkehr geplant“ festgelegt.

Auswirkungen der Vorzugsvariante (PFA Nord) auf die Ausweisungen des Regionalplans Südhessens/Regionalen Flächennutzungsplans 2010

Die Fortentwicklung und Konkretisierung der Planung im Rahmen der Planfeststellung führt dazu, dass die in den Planfeststellungsabschnitten vorgesehene Trassenführung in Teilbereichen von den Festlegungen der Projekt-RTW des RPS/RegFNP 2010 abweicht (siehe beigefügte Karten). Die geplante RTW in Form der Vorzugsvariante berührt im Planfeststellungsabschnitt Nord folgende Ziele und Grundsätze:

- „Vorranggebiet für die Landwirtschaft“
- „Regional bedeutsame Schienennahverkehrsstrecke geplant“
- „Haltepunkt im Regionalverkehr geplant“
- „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“
- „Vorbehaltsgebiet Forstwirtschaft“
- „Vorbehaltsgebiet für den Grundwasserschutz“
- „Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen“
- „Sonstige Produktenleitung (Gas) Bestand“
- „Hochspannungsleitungen, Bestand“
- Textliches Ziel Z5.1-5 zur Realisierung der RTW mit den Linien Bad Homburg – Neu-Isenburg Zentrum und Frankfurt Nordweststadt – Dreieich-Buchsschlag
- Textliches Ziel Z5.1-10 zum Ausschluss entgegenstehender Raum- und Nutzungsansprüche im räumlich eng begrenzten Bereich des Trassenkorridors der RTW
- Textliches Ziel Z5.2-7 zu den regionalbedeutsamen Straßenplanungen OU Steinbach- Oberursel-Weißkirchen und zum achtstreifigen Ausbau der BAB A5
- Grundsatz G 5.1-23 zum Ausbau der Straßenbahn- und U-/Stadtbahntrassen und der Sicherstellung ihrer Netzverbindungen zu anderen Trägern des ÖPNV

Mit E-Mail vom 19.01.2018 legt die RTW Planungsgesellschaft die Gründe für die Trassenänderung gegenüber des im RPS/RegFNP 2010 festgelegten Trassenverlaufs zusammenfassend für den PFA Nord wie unten folgt dar: Die Planungsgesellschaft der RTW habe sich im Rahmen der Trassenplanung zunächst an die Vorgaben aus dem RPS/RegFNP 2010 gehalten und eine Umsetzung innerhalb der vorgegebenen Trassenführung näher untersucht. Durch die weitere Planung konnten dabei jedoch diverse erhebliche Konflikte identifiziert werden, welche eine Umplanung der Trasse erforderlich machten. Die vielfältigen Ausschlusskriterien sowohl für die Trasse RPS/RegFNP 2010 als auch für anderweitige Trassenführungen führten zur heutigen Vorzugstrasse, die insbesondere den geringsten Eingriff in landwirtschaftliche genutzte Flächen verursacht, so wenig wie möglich anderweitige Betroffenheiten auslöst und darüber hinaus betrieblich am sinnvollsten ist.



Regionaltangente West

Übersicht Vergleich mit Regionalem Flächennutzungsplan

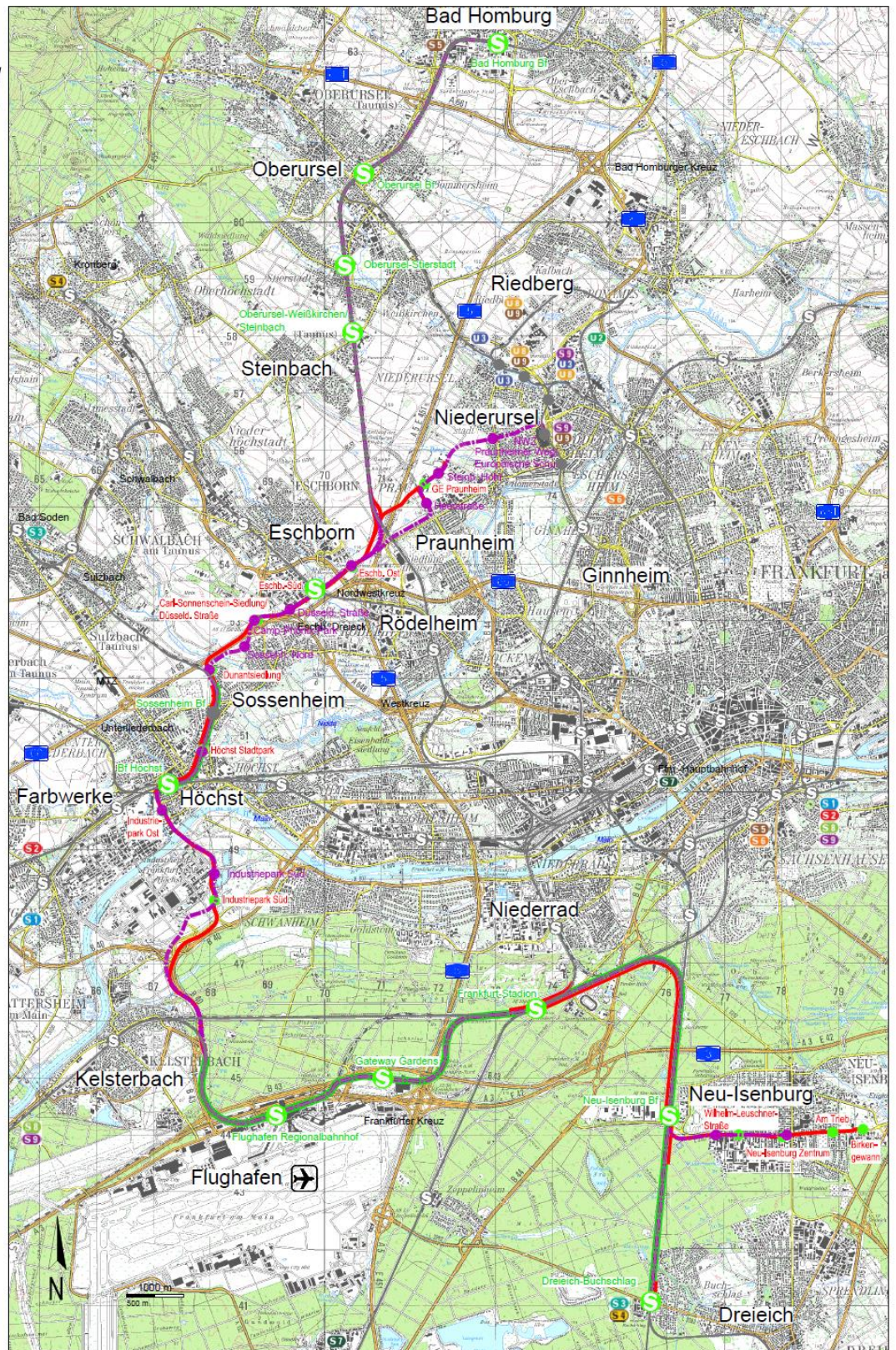
Stand: 28.06.2017

Haltepunkte:

- Bestand
- Planung RTW
- Planung FNP

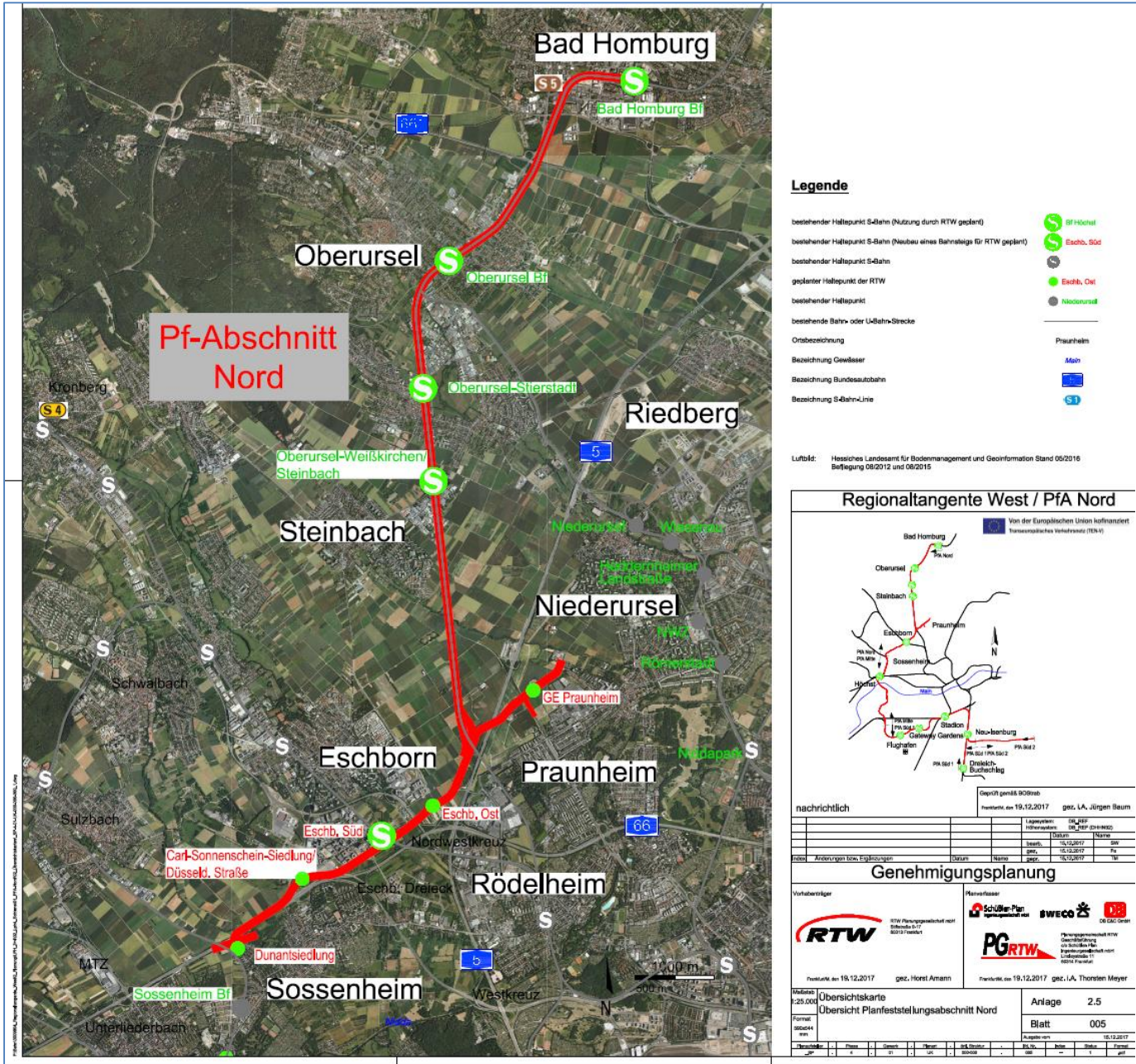
Trasse:

- Bestand
- Strecke / Bahnhof
- Neubau RTW
- Strecke / Bahnhof
- Trasse FNP
- Strecke / Bahnhof



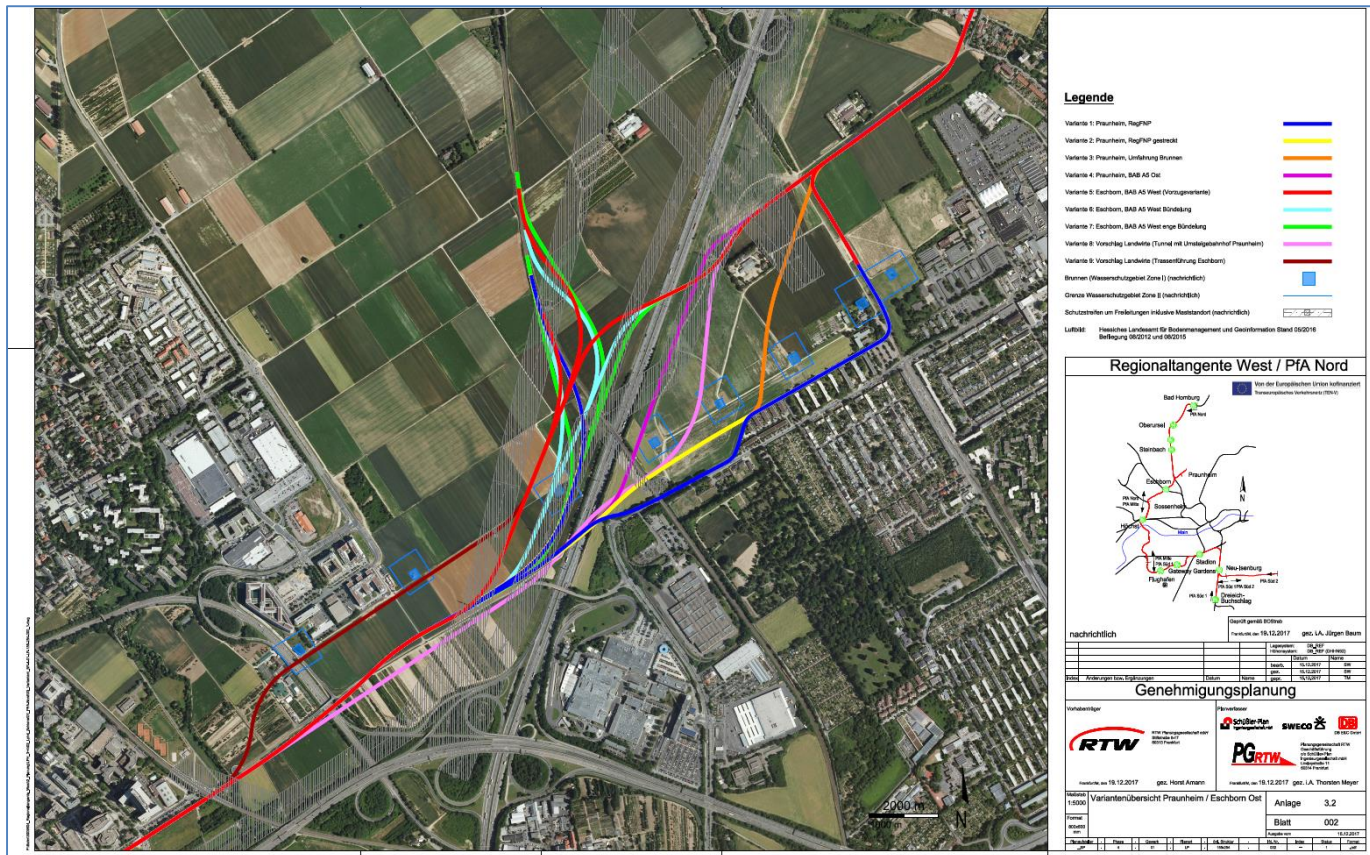
Übersicht Planfeststellungsabschnitt Nord

(Quelle: Planfeststellungsunterlagen - Übersichtskarten (nachrichtlich))



Übersicht zur Herleitung der Vorzugsvariante Gewerbegebiet Praunheim - Eschborn Ost

(Quelle: Planfeststellungsunterlagen - Varianten (nachrichtlich))

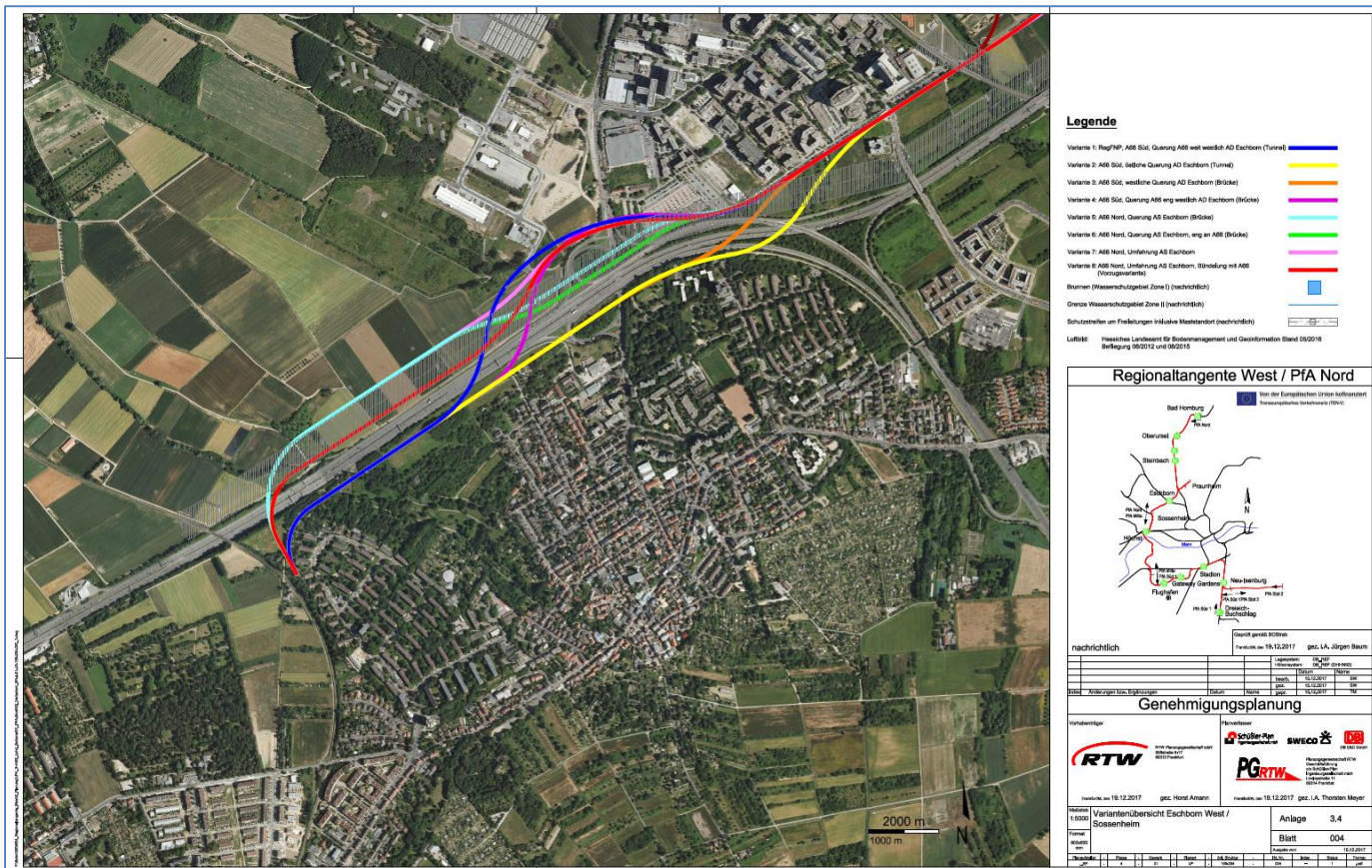


Legende


- Variante 1: Praunheim, RegFNP
 - Variante 2: Praunheim, RegFNP gestreckt
 - Variante 3: Praunheim, Umfahrung Brunnen
 - Variante 4: Praunheim, BAB A5 Ost
 - Variante 5: Eschborn, BAB A5 West (Vorzugsvariante)
 - Variante 6: Eschborn, BAB A5 West Bündelung
 - Variante 7: Eschborn, BAB A5 West enge Bündelung
 - Variante 8: Vorschlag Landwirte (Tunnel mit Umsteigebahnhof Praunheim)
 - Variante 9: Vorschlag Landwirte (Trassenführung Eschborn)
 - Brunnen (Wasserschutzgebiet Zone I) (nachrichtlich)
 - Grenze Wasserschutzgebiet Zone II (nachrichtlich)
 - Schutzstreifen um Freileitungen inklusive Maststandort (nachrichtlich)
- Luftbild: Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation Stand 05/2016
Befliegung 08/2012 und 08/2015

Übersicht zur Herleitung der Vorzugsvariante im Bereich Eschborn West bis Sossenheim

(Quelle: Planfeststellungsunterlagen - Varianten (nachrichtlich))



Legende

- Variante 1: RegFNP, A66 Süd, Querung A66 weit westlich AD Eschborn (Tunnel) 
 - Variante 2: A66 Süd, östliche Querung AD Eschborn (Tunnel) 
 - Variante 3: A66 Süd, westliche Querung AD Eschborn (Brücke) 
 - Variante 4: A66 Süd, Querung A66 eng westlich AD Eschborn (Brücke) 
 - Variante 5: A66 Nord, Querung AS Eschborn (Brücke) 
 - Variante 6: A66 Nord, Querung AS Eschborn, eng an A66 (Brücke) 
 - Variante 7: A66 Nord, Umfahrung AS Eschborn 
 - Variante 8: A66 Nord, Umfahrung AS Eschborn, Bündelung mit A66 (Vorzugsvariante) 
 - Brunnen (Wasserschutzgebiet Zone I) (nachrichtlich) 
 - Grenze Wasserschutzgebiet Zone II (nachrichtlich) 
 - Schutzstreifen um Freileitungen inklusive Maststandort (nachrichtlich) 
- Luftbild: Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation Stand 05/2016
Befliegung 08/2012 und 08/2015