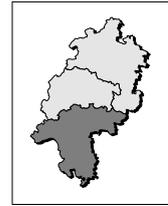


# REGIONALVERSAMMLUNG SÜDHESSEN

## Regierungspräsidium Darmstadt



- Geschäftsstelle -

|   |                |
|---|----------------|
| Drucksache  | Nr.: IX / 59.2 |
| Beschluss der Regionalversammlung Südhessen<br>zur Drs. Nrn. IX / 59.0 und 59.1 | 9. März 2018   |

Planfeststellungsverfahren „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)“

Vorlage der oberen Landesplanungsbehörde - Drs. Nr. IX / 59.1

Die Regionalversammlung Südhessen hat die als Anlage beigefügte Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren beschlossen.

Für die Richtigkeit:

Iris Müller  
Schriftführerin

**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) einschl. der notwendigen Folgemaßnahmen und der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen in den Städten Bad Homburg v. d. Höhe, Oberursel, Steinbach (Taunus), Frankfurt am Main, Eschborn und Schwalbach am Taunus sowie der Gemeinde Sulzbach (Taunus)“**

**Hier: Anhörungsverfahren gemäß § 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. § 73 HVwVfG**

Die Regionaltangente West (RTW) ist eine neue tangentielle Schienenverbindung im Orts- und Nachbarschaftsverkehr der Metropolregion Frankfurt RheinMain zur Verbesserung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs durch die Verbindung der westlichen Stadtteile der Stadt Frankfurt am Main sowie der umliegenden Kreise, Städte und Gemeinden miteinander und untereinander und zur besseren intermodalen Anbindung des Flughafens Frankfurt am Main. Die RTW sieht die Realisierung zweier Linien vor, die sich im Kernbereich überlagern. Die beiden Linien sollen zum einen von Bad Homburg und zum anderen von Frankfurt-Praunheim/Gewerbegebiet jeweils über Eschborn, Frankfurt-Höchst, den Flughafen-Regionalbahnhof und Neu-Isenburg Bahnhof, zum einen nach Neu-Isenburg Birkengewann und zum anderen zum Bahnhof Dreieich-Buchsschlag verlaufen. Die RTW soll dort, wo dies möglich ist, bereits vorhandene Eisenbahn- und Stadtbahnabschnitte nutzen. Da die RTW einerseits Bestandsstrecken der Deutschen Bahn Netz AG nach EBO mit nutzt, andererseits auch neu zu bauende Stadtbahngleise nach BOStrab mit unterschiedlichen Stromsystemen befährt, werden Zweisystemfahrzeuge eingesetzt.

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 der „Projekt-RTW“ des RPS/RegFNP 2010 abweicht (siehe beigefügte Karten).

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) 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. Die landesplanerische Stellungnahme wurde der Regionalversammlung Südhessen mit der Bitte um Zustimmung vorgelegt. Die Regionalversammlung Südhessen hat die Stellungnahme in der Sitzung am 09. März 2018 beschlossen.

### **Landesplanerische Stellungnahme:**

- I. Aufgrund der Mitnutzung von Bestandsstrecken war es im RPS/RegFNP 2010 erforderlich, die Trasse der RTW einschließlich der Haltepunkte mit verschiedenen textlich und zeichnerisch bestimmten Zielen zu sichern:
  - 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.

Die im PFA Nord vorgenommene Anpassung der Line 2 mit einem vorläufigen Trassenbeginn/Trassenende in Frankfurt Praunheim anstatt in Frankfurt Nordweststadt ist unter folgender Voraussetzung mit dem textlichen Ziel Z5.1-5 vereinbar:

- Die RTW Planungsgesellschaft hat in dem noch zurückgestellten Planfeststellungsabschnitt darzulegen, welcher Trassenverlauf ab Praunheim Gewerbegebiet und welcher Anfangshaltepunkt in Verknüpfung mit dem bestehenden U-/Stadt- und Straßennetz vorgesehen ist. Hierbei ist auch eine Verknüpfungsoption des derzeit nicht verknüpften vorläufigen Endhaltepunkt „Gewerbegebiet Frankfurt-Praunheim“ mit einer möglichen Verlängerung der U 6 zu prüfen.
- II. Durch die ab Gewerbegebiet Frankfurt-Praunheim bis zum Haltepunkt „Eschborn Ost“ geplante Verschiebung des Trassenverlaufs nach Norden einschließlich der damit verbundenen Anpassung der Ein- und Ausschleifung an den geänderten Trassenverlauf sowie die geplante Verschiebung der Trasse ab dem Haltepunkt „Carl-Sonnenschein-Siedlung/Düsseldorfer Straße“ in Eschborn bis zum Haltepunkt „Dunantsiedlung“ von

Sossenheimer Gemarkung südlich der BAB A66 auf Sulzbacher Gemarkung nördlich der BAB A66 werden gegenüber den Festlegungen des RPS/RegFNP 2010 insgesamt rund 8 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen für die Verkehrsinfrastruktur zusätzlich in Anspruch genommen. Darüber hinaus entstehen hierdurch Restflächen in einer Größe von insgesamt ca. 4,5 ha, die weitgehend isoliert werden und daher landwirtschaftlich nicht mehr sinnvoll genutzt werden können. Die genannten Flächen sind im RPS/Reg FNP 2010 als „Vorranggebiet für die Landwirtschaft“ festgelegt.

Gegen die Zulassung der Abweichung gemäß § 6 Abs. 2 ROG i.V. mit § 8 Abs. 3 HPLG vom Ziel „Vorranggebiet für Landwirtschaft“, in einer Größenordnung von rund 12,5 ha bestehen unter folgender Voraussetzung keine Bedenken:

- Entsprechend der Stellungnahme der Oberen Landwirtschaftsbehörde sollen die durch das Vorhaben erforderlich werdenden naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorrangig auf unwirtschaftlichen Restflächen, die von der Trasse isoliert werden, umgesetzt werden.

Der Errichtung einer Abstellanlage für die RTW-Züge am Standort Eschborn Ost auf einer Restfläche wird zugestimmt.

Die neu in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Flächen sind zudem auch als „Vorbehaltsgebiet für den Grundwasserschutz“ und „Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen“ festgelegt. Gegen die Inanspruchnahme der Vorbehaltsgebiete bestehen keine Bedenken, da die Verschiebung der Trasse insbesondere vor dem Hintergrund der Belange der Wasserwirtschaft (Schutz der Brunnengalerie in Frankfurt-Praunheim erfolgt).

- III. Durch die Verschiebung des Trassenverlaufs entfallen neben der in Teilstücken nicht mehr benötigten „regional bedeutsamen Schienennahverkehrsstrecke geplant“ die bisher in der Hauptkarte des RegFNP Blatt 3 festgelegten „Haltepunkte im Regionalverkehr geplant“ „Düsseldorfer Straße“ sowie „Sossenheim Nord“ und die bisherigen Haltepunkte „Steinbacher Hohl“ und „Heerstraße“ werden zu einem neuen Haltepunkt „Gewerbegebiet Praunheim“ zusammengelegt. Zudem ist auf die nicht mehr erforderlichen Teilabschnitte der Festlegungen „regional bedeutsame Schienennahverkehrsstrecke geplant“ und wegfallenden „Haltepunkte im Regionalverkehr geplant“ das Ziel Z5.1-10 nicht mehr anzuwenden.

Gegen die Verschiebung des Trassenverlaufs und die Reduzierung der Haltepunkte, bestehen unter folgenden Voraussetzungen keine Bedenken:

- Für den Haltpunkt „Gewerbegebiet Praunheim“ wird unter Berücksichtigung des Grundsatzes G 5.1-23 geprüft, wie dieser als Ersatz für den wegfallenden Verknüpfungspunkt „Heerstraße“ eine Netzverbindung zwischen regionalem Schienennetz und vorgesehener Verlängerung der U-/ Stadtbahn U 6 sicherstellen kann.

Im Fall, dass für den noch zurückgestellten Planfeststellungsabschnitt Frankfurt-Praunheim bis zum Nordwestzentrum Frankfurt bzw. bis Niederursel (Anbindung eines neuen Stadtteils) der neue Haltpunkt „Gewerbegebiet Praunheim“ als Verknüpfungspunkt für eine U-/Stadtbahnverlängerung der U 6 tiefer zu untersuchen ist, kann die Prüfung zur Sicherstellung der Netzverknüpfung auch in diesem Planfeststellungsabschnitt durchgeführt werden.

- Die technische Ausführung der Ein- und Ausschleifung des geänderten Trassenverlaufs in die Bestands-S-Bahn-Strecke nach Bad Homburg darf der im Ziel Z5.2-7 festgelegten Ortsumgehung Steinbach - Oberursel-Weißkirchen im Zuge der L3006/L3019 nicht entgegenstehen. Eine Abstimmung mit Hessen Mobil ist durchzuführen.
  - Beachtung des im Ziel Z5.2-7 festgelegten und in Planung befindlichen Ausbaus der BAB A5 zwischen AK Bad Homburg und dem AK Frankfurt West auf acht Fahrstreifen im Bereich Frankfurt-Praunheim u.a. den seitens Hessen Mobil geplanten Erdwalls östlich der BAB A5 im Bereich der Querung der BAB A5 bei Kreuzungskilometer 3,2+84.
  - Berücksichtigung des 8-streifigen Ausbaus der BAB A66 vom Wiesbadener Kreuz - Nordwestkreuz Frankfurt bei der im Bereich der Querung der BAB A66 geplanten Eisenbahnüberführung bei Kreuzungskilometer 7,7+45 (BVWP 2030)
  - Berücksichtigung der Planung zum Ausbau der AS Eschborn im Zuge der BAB A66/ Anbindung der Düsseldorfer Straße - A66 (Bebauungsplan Nr. 246 der Stadt Eschborn)
  - Berücksichtigung des 6-streifigen Ausbaus der BAB A648 vom AK Westkreuz Frankfurt - AD Eschborner Dreieck (BVWP 2030).
- IV. Durch die Verschiebung der Trasse von Sossenheimer Gemarkung südlich der BAB 66 auf Sulzbacher Gemarkung nördlich der BAB A66 wird geringfügig ein „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ in Anspruch genommen. Gegen die Inanspruchnahme des „Vorranggebiet Regionaler Grünzug“ bestehen keine Bedenken.
- V. Gegen die geringfügige Inanspruchnahme des angrenzend an die Gewerbefläche in Praunheim ausgewiesenen Vorbehaltsgebiets Forstwirtschaft (Flächen für Wald Zuwachs) bestehen keine Bedenken.

- VI. Gegen die Querung der westlich der BAB A5 festgelegten Gasleitung sowie der im Bereich der BAB A5 festgelegten Hochspannungsleitungen bestehen keine Bedenken, wenn eine Abstimmung mit den entsprechenden Versorgungsträgern erfolgt.
- VII. Die geänderte Trassenführung hat die berührten rechtskräftigen sowie in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen der vom PFA Nord betroffenen Städte und Gemeinden Bad Homburg, Oberursel, Steinbach, Eschborn, Schwalbach, Sulzbach und Frankfurt am Main zu berücksichtigen.

### **Begründung**

Zu I.-VIII.:

In der Regel wurden U-/Stadt- und Straßenbahnen im RPS/RegFNP 2010 nicht als Ziel festgelegt. Im RegFNP im Übrigen sind die Schienenstrecken im U-/Stadt- und Straßenbahnverkehr nach dem Baugesetzbuch dargestellt. Die Planungshistorie gibt Aufschluss über die Aufnahme der RTW in den Regionalplan sowie über die Gründe, warum die vorliegende Planung von den Festlegungen des RPS/RegFNP 2010 in Teilen abweicht. Die Planungen zur RTW wurden 1992 durch den Regionalverband Frankfurt RheinMain (damals Umlandverband Frankfurt) sowie dem RMV aufgenommen und zunächst von diesen beiden Aufgabenträgern in Zusammenarbeit mit weiteren Aufgabenträgern der Region, bis zur Gründung der RTW GmbH im Jahr 2008 vorangetrieben. Aufgrund der Wirkungen auf die Leistungssteigerung des Netzknotens Frankfurt hat der LEP Hessen 2000 im Ziel zum Ausbau des S- und Regionalbahnnetzes festgelegt, 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 Projekt-RTW ist somit bereits im Regionalplan Südhessen 2000 als Ziel festgelegt und entsprechend dem damaligen Sachstand der Ausarbeitungen zum Trassenverlauf und den einzurichtenden Haltepunkten in den RPS/RegFNP 2010 aufgenommen worden.

Die RTW wurde von der RTW Planungsgesellschaft seit 2008 in einem mehrstufigen iterativen Planungsprozess bis zum heutigen Tag fortentwickelt. Die Planung wurde zunächst auf Basis der Trassendarstellung der RTW im RPS/RegFNP 2010 konkretisiert. Die in den Planfeststellungsunterlagen enthaltene Trassierung wurde im Rahmen diverser kleinräumiger Alternativenbetrachtungen ausgearbeitet.

Mit E-Mail vom 19.01.2018 legte 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. Im Einzelnen ergeben sich im PFA Nord folgende Gründe für die Änderungen gegenüber den Festlegungen des RPS/RegFNP 2010:

Zu I.

**Endhaltepunkt GE-Praunheim und nicht am Nordwestzentrum (NWZ)**

Die Trassierung endet am vorläufigen Endhaltepunkt GE-Praunheim, weil die Europäische Schule im Trassenkorridor der RTW errichtet wurde und somit im geplanten Korridor eine Anbindung des NWZ nur durch sehr aufwendige Bauwerke bzw. Tunnellösungen verwirklicht werden könnte. Dieser entstandene Konflikt ist bisher planerisch noch nicht abschließend bewältigt und erfordert noch umfangreiche Abstimmungen. Um den Planungs- und späteren Realisierungsprozess nicht insgesamt zu behindern, wurde die Anbindung des NWZ vorerst zurückgestellt, wobei perspektivisch die Anbindung des NWZ nach wie vor das Ziel der RTW ist.

Ergänzend wird auch auf die Planungsüberlegungen eines neuen Stadtteils im Frankfurter Norden verwiesen, die bei der Fortentwicklung der RTW berücksichtigt werden sollten.

Zu II.

**Betroffenheit der landwirtschaftlichen Belange / Inanspruchnahme von Vorranggebieten für Landwirtschaft**

Die von den Landwirten vorgeschlagenen Trassenalternativen stellten sich gegenüber der Vorzugsvariante auch hinsichtlich der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen nicht als vorzugswürdig heraus. Die Vorzugsvariante nimmt zwar Vorranggebiete für Landwirtschaft in Anspruch, vermeidet dafür aber eine Trassierung durch ein Wasserschutzgebiet (WSZ II). Insofern ist die Herleitung der Vorzugsvariante nachvollziehbar.

Aufgrund des erheblichen Verlusts an landwirtschaftlichen Flächen wurde eine landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse erstellt. Diese hat zum Ergebnis, dass eine potentielle Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes durch die RTW nicht vorliegt.

Die obere Landwirtschaftsbehörde erhebt daher keine Bedenken, weist aber darauf hin, dass die durch das Vorhaben erforderlich werdende naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorrangig auf unwirtschaftlichen Restflächen, die von der Trasse isoliert werden, umgesetzt werden sollen. Daneben sollen produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen auf Ackerflächen im Umfeld der Trasse realisiert werden. Dabei handelt es sich um die Anlage von artenreichem, extensiv genutztem Grünland und Streuobstwiesen sowie weitere Maßnahmen, die auf eine Erhöhung der Strukturvielfalt und des Blütenreichtums abzielen. Vor dem Hintergrund der Vermeidung einer zusätzlichen indirekten Inanspruchnahme hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen, wird die Umsetzung der notwendigen naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen (K 1 bis K 11) auf den durch das Vorhaben entstehenden unwirtschaftlichen Restflächen, aus Sicht der oberen Landwirtschaftsbehörde, begrüßt.

Zu III.

### **Trassenverschiebung und der Optimierung der Haltepunkte**

- **Überquerung der BAB A5**

Die Überquerung der BAB A5 erfolgt deutlich weiter im Norden, weil durch die ursprünglich vorgesehene Trassenführung im Bereich der Wohnbebauung Heerstraße mit erheblichen Betroffenheiten aufgrund von Schallimmissionen zu rechnen wäre. Ein Trassenverlauf wie im RPS/RegFNP 2010 vorgesehen, würde im genannten Bereich eine ca. 500 m lange Schallschutzwand erfordern. Darüber hinaus besteht die Problematik, dass der gesamte Streckenabschnitt östlich der BAB A5 aus trassierungstechnischen Randbedingungen heraus maximal mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h befahren werden kann, was erhebliche betriebliche Einschränkungen und Fahrzeugverluste bedeuten würde. Zudem zeigte sich im Nachgang in Abstimmung mit der Oberen Wasserbehörde (OWB), dass die Führung der Trasse durch die Wasserschutzzone II (WSZ II) im Bereich Heerstraße voraussichtlich nicht genehmigungsfähig ist, sodass die ursprüngliche Trassenführung aufgegeben wurde.

- **Ein- und Ausfädelung in die Bestandsstrecke 3611**

Die Ein- und Ausfädelung in bzw. aus der Bestandsstrecke erfolgt jeweils eingleisig und auch nicht im vorgesehenen Trassenkorridor, weil mit der ursprünglich vorgesehenen Planung eine plangleiche Anbindung an die Bestandsstrecke 3611 nicht möglich war.

- **Überquerung der BAB A66**

Die Überquerung der BAB A66 erfolgt weiter westlich, sodass die Trasse zunächst nördlich parallel zur BAB A66 geführt wird. Grund für diese Änderung war, dass die ursprünglich vorgesehen Querung der BAB A66 ein Tunnelbauwerk bzw. aufwendige Brückenlösungen erforderlich gemacht hätte. Zudem hätte die Trassenführung aus dem RPS/RegFNP 2010 einen Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet Sulzbachwiesen erforderlich gemacht. Um diesen Eingriff zu vermeiden, wurde die Vorzugstrasse der

RTW um das Landschaftsschutzgebiet herumgeführt und die BAB A66 so spät wie möglich gequert.

- **Wegfall des Haltepunktes Heerstraße und Steinbacher Hohl**

Die Haltepunkte Heerstraße und Steinbacher Hohl wurden durch den neuen (vorübergehenden) Endhaltepunkt GE-Praunheim ersetzt, weil durch die weitere im Norden erfolgende Überquerung der BAB A5 der Haltepunkt Heerstraße nicht mehr dazu dienen kann, eine Weiterführung bis ins NWZ zu realisieren. Dennoch wurde der Haltepunkt Steinbacher Hohl nicht als vorläufiger Endhaltepunkt verwendet, da der Endhaltepunkt „GE-Praunheim“ einen strategisch sinnvolleren Endhaltepunkt im Hinblick auf die Erschließung des Nordens von Frankfurt und des NWZ darstellt.

- **Wegfall der Haltepunkte Düsseldorfer Straße und Sossenheim Nord**

Die Haltepunkte Düsseldorfer Straße und Sossenheim Nord sind entfallen, weil sich beide Haltepunkte sowohl aus betrieblicher Sicht als auch aus wirtschaftlicher Sicht als nicht sinnvoll erwiesen. Durch den Wegfall der Haltepunkte kann nicht nur eine erhebliche Reisezeitersparnis generiert werden, sondern es werden auch die Kosten für zwei weitere Haltepunkte eingespart, ohne dass die Versorgungsfunktion maßgeblich nachteilig tangiert wird.

Ergänzend ist zur Trassenverschiebung und der Optimierung der Haltepunkte festzuhalten, dass in den Planfeststellungsunterlagen die Verkehrsverknüpfung der RTW besonders hinsichtlich der Anbindung der gewerblichen Arbeitsschwerpunkte hervorgehoben wird. Eine enge Anbindung der einzelnen Orte bzw. Ortsteile sei gerade im Hinblick auf die Erreichung der Arbeitsplätze (Verbindung auch der Gewerbe- und Industriegebiete sowie mit dem Frankfurter Flughafen) von erheblicher Bedeutung. Die Gründe für die Umplanungen der Haltepunkte können insofern nachvollzogen werden. Gleichwohl sollte zur besseren Nachvollziehbarkeit im Erörterungstermin das Fahrgastpotential der einzelnen Haltepunkte (Ein- und Aussteiger) einschließlich der wegfallenden Haltepunkte näher erläutert werden.

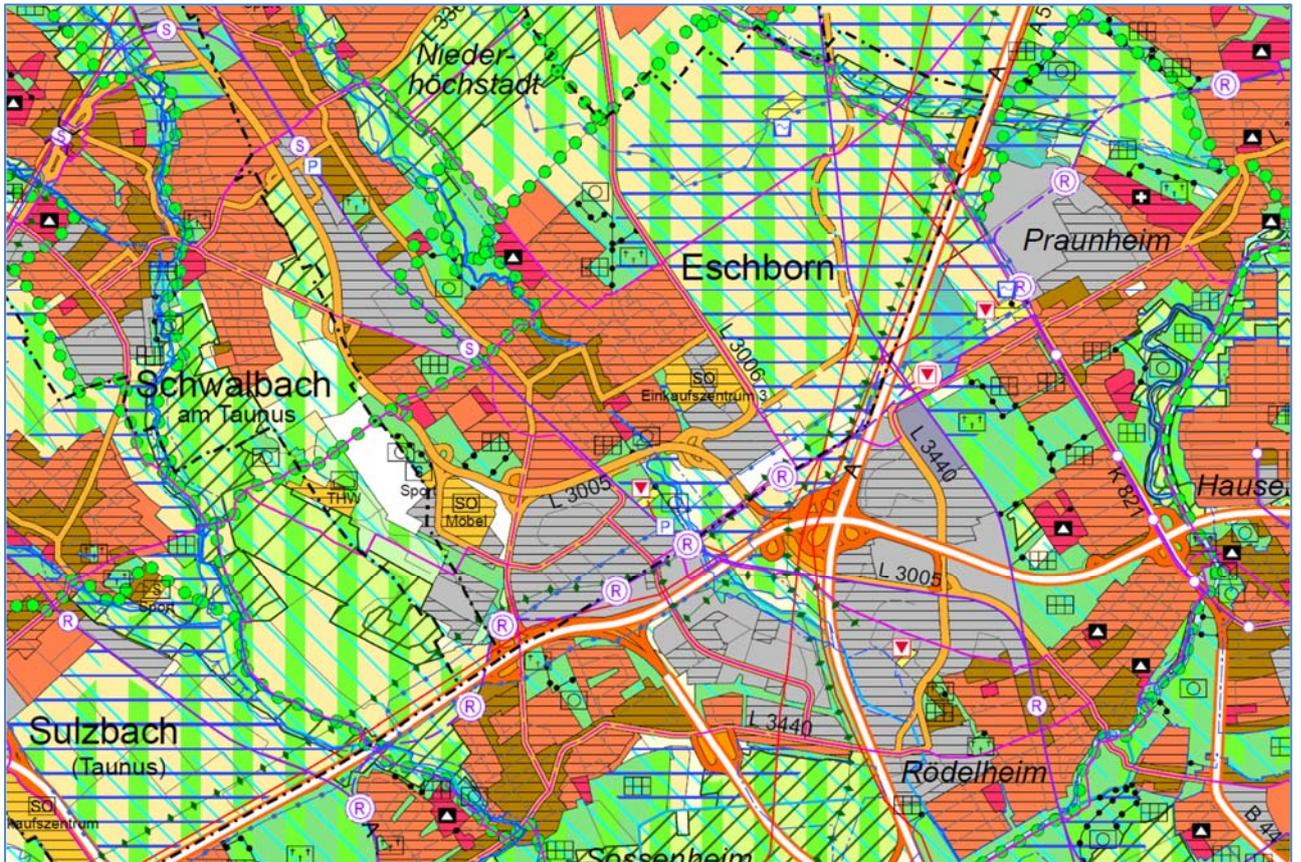
Die Prüfung der oberen Landesplanungsbehörde kommt zusammenfassend zum Ergebnis, dass die Trassenänderung sowie die Optimierung der Haltepunkte unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar sind und auch die Abweichung vom „Vorranggebiet für Landwirtschaft“ bei Befolgung der unter I.-III. dargelegten Bedingungen unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar ist und somit zugelassen werden könnte.

Die Trassenänderung und Optimierung der Haltepunkte sowie die Abweichung vom „Vorranggebiet für Landwirtschaft“ berühren auch nicht die Grundzüge der Planung im Sinne des § 6 Abs. 2 Satz 1 ROG. Wären die Konkretisierung des Trassenverlaufs sowie die unter heutiger Schwerpunktsetzung durchgeführte Optimierung der Anordnung der Anzahl und Standorte der Haltepunkte zum Zeitpunkt der Aufstellung des RPS/RegFNP 2010 bekannt gewesen, so wären diese entsprechend den Planfeststellungsunterlagen des PFA Nord im RPS/RegFNP 2010 als Ziele festgelegt worden.

Nach dem Ziel 5.1.3-8 (Z) des Entwurfs der 3. Änderung des LEP Hessen 2000 sind in den Regionalplänen konkrete Kapazitätserweiterungen im S- und Regionalbahnnetz einschließlich neu einzurichtender Haltepunkte sowie Haltepunkte für regionalbedeutsame Stadtbahnstrecken einschließlich der RTW festzulegen und entsprechend zu sichern. Die RTW wird daher entsprechend der Planungsstände der Planfeststellungsverfahren mit modifizierten Trassenverläufen und Haltepunkten in der Neuaufstellung des RPS/RegFNP auch künftig regionalplanerisch gesichert.



Auszug aus der Hauptkarte Blatt 3 Regionalplan/Regionaler Flächennutzungsplan 2010



Auszug aus der Legende

|  |   |   |
|--|---|---|
|  | Regional bedeutsame Schienennahverkehrsstrecke oder örtliche Schienenhauptverkehrsstrecke, Bestand/geplant ** | § 9 Abs.4 Nr.3 HLPG<br>§ 5 Abs.2 Nr.3 BauGB |
|  | Ausbaustrecke Schiene   | § 9 Abs.4 Nr.3 HLPG                         |
|  | Trassensicherung stillgelegter Strecke  | s.o.  |
|  | Bahntunnel **   | § 9 Abs.4 Nr.3 HLPG<br>§ 5 Abs.2 Nr.3 BauGB |
|  | Haltepunkt im Fernverkehr, Bestand/geplant  | § 9 Abs.4 Nr.3 HLPG                         |
|  | Haltepunkt im Regionalverkehr, Bestand/geplant  | s.o.  |
|  | Haltepunkt im S-Bahn-Verkehr, Bestand/geplant   | s.o.  |
|  | Haltepunkt im U-/Stadt- oder Straßenbahnverkehr, Bestand/geplant  | § 5 Abs.2 Nr.3 BauGB                        |

Auszug aus Übersicht Vergleich mit Regionalem Flächennutzungsplan

(Quelle: Planungsgemeinschaft Regionaltangente West)

