

Unterlagen zur Planfeststellung

Vorhaben:

Regionaltangente West

Planfeststellungsabschnitt Süd 1

Ergebnisbericht Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Stand: 23.05.2019

erstellt für:



RTW Planungsgesellschaft mbH
Stiftstraße 9-17
60313 Frankfurt

planerische Bearbeitung:



Sweco GmbH
Stegemannstraße 5 - 7
56068 Koblenz

Gleisen der Dreieichbahn sowie am vorhandenen Bahnsteig weist diese Variante deutlich höhere Kosten und Betroffenheiten insbesondere bzgl. der bestehenden Anlagen und des Bahnbetriebs während des Baus auf als die Vorzugsvariante.

Bei einer späteren Anbindung an die Dreieichbahn kann die RTW entweder das heutige Gleis nutzen oder durch einen geringen Umbau des Außenbahnsteigs an das Dreieichbahngleis angeschlossen werden.

- (2.) Die erschwerte Umsteigesituation könne mehr Pendler dazu bewegen, mit dem PKW bis Buchschlag zu fahren und dort in einen Zug der Regionaltangente West einzusteigen. Es wird befürchtet, dass dies die Parkkapazitäten am Bahnhof Buschschlag überlasten und der zusätzliche Verkehr eine Belastung für die Anwohner darstellen könnte.

Erwiderung des Vorhabenträgers (2.):

Für den Vorhabenträger besteht keine gesetzliche Verpflichtung, neue Parkplätze für das Vorhaben RTW zu generieren. Vielmehr ist der Vorhabenträger lediglich dazu verpflichtet, Anlagen, die er beansprucht und beseitigt, zu ersetzen. Der Vorhabenträger kann im Rahmen des Verfahrens der RTW kein allumfassendes Verkehrskonzept entwickeln. Diese Aufgabe ist gesetzlich den Kommunen zugewiesen.

- (3.) Der Mittelbahnsteig sei zudem zu bevorzugen, da der Denkmalschutz der örtlichen Gebäude besser zu gewährleisten sei. So könne der Baustil des Buschlagers Bahnhof erhalten bleiben.

Erwiderung des Vorhabenträgers (3.):

Mit dem Außenbahnsteig wird weder in den Denkmalschutz der bestehenden Bahnsteigdächer noch in den Denkmalschutz des ehemaligen Empfangsgebäudes eingegriffen. Bei einem Mittelbahnsteig muss dagegen in die vorhandenen Bahnsteigdächer eingegriffen werden.

- (4.) Auch im Hinblick auf den Waldschutz und die Flächeninanspruchnahme und -versiegelung wurden Bedenken geäußert und für die Erhaltung des Baumbestands plädiert. Insbesondere wurde gefragt, ob und wie weit der Bahnsteig in Dreieich in Richtung Wald verschoben werden muss bzw. ein Eingriff in den Grünstreifen der Eleonorenanlage erfolgen wird. Zudem wurde angefragt, ob der Flächenverbrauch bei einem Mittelbahnsteig größer sei, als bei der Nutzung des Stumpfgleises.

Fehlende Kapazitätsreserven am Flughafen

- (1.) Die aktuellen RTW-Planungen – insbesondere im Bereich des Flughafens – bieten keine ausreichenden Reserven für betriebliche Weiterentwicklungen. Auch im Falle von Fahrgastzuwächsen bestehen keine weiteren Möglichkeiten die Fahrzeuge zu verlängern.

Erwiderung des Vorhabenträgers (1.):

Die heute erkennbaren Verkehrsentwicklungen der Zukunft können mit der Planung und dem Betriebskonzept der RTW bedarfsgerecht mit Kapazitätsreserve in den Zügen bedient werden. Die Machbarkeit des Betriebskonzepts der RTW wurde mittels einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehre auf den Bestandsstrecken nachgewiesen.

- (2.) Im Abschnitt zwischen Einfädelung der RTW in die Flughafenbahn und dem Bahnhof Stadion, sowie in der Weiterführung zum Endpunkt Dreieich-Buchschlag wird ein erheblicher Engpass gesehen, da hier keine zusätzlichen Züge das Angebot im Hauptberufsverkehr verdichten könnten. Zudem fehle dort eine Umleitungsmöglichkeit für Störungsfälle über die Güterumgehungsstrecke 3520. Diese Umleitungsstrecke könnte – sofern Kapazität vorhanden ist und der weiterführende Abschnitt nach Neu-Isenburg Gewerbegebiet Ost entsprechend ausgebaut würde – auch für Stadionverkehrsverstärker genutzt werden. Hierzu bedarf es bis zur Einfädelung in die Strecke 3652 ab Bahnhof Stadion einer durchgehend zweigleisigen, autarken Strecke – wie diese hier vorgestellt wird. Zusätzlich müsse hierzu eine leistungsfähige, zweigleisige Überleitung im Westkopf des Bahnhofs Stadion zwischen der Strecke 3520 und den RTW-Bahnsteiggleisen geschaffen werden, auf der sich auch Züge kreuzen können.

Erwiderung des Vorhabenträgers (2.):

Die Dimensionierung der RTW ist, sowohl hinsichtlich des Taktes als auch der Fahrzeuggröße, bezogen auf die zu bedienenden Haltepunkte auf Basis der Prognose von Verkehrsuntersuchungen und der darauf aufbauenden Entwicklung des Betriebskonzeptes erfolgt. Die heute erkennbaren Verkehrsentwicklungen der Zukunft können mit der Planung und dem Betriebskonzept der RTW bedarfsgerecht bedient werden. Die Machbarkeit des Betriebskonzepts der RTW wurde mittels einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehre auf den Bestandsstrecken nachgewiesen.

Eine durchgehend zweigleisige RTW-Strecke wurde auf Grund diverser Zwangspunkte nicht geplant. Die eingleisigen Abschnitte wurden auf ein Minimum reduziert. Die Kreuzungsbauwerke im Bf Frankfurt-Stadion konnten auf Grund der räumlichen Zwänge der bestehenden Bahnanlagen und der direkt nördlich und östlich angrenzenden Wasserschutzgebiete Goldstein und Oberforsthaus nur eingleisig geplant werden. Das Kreuzungsbauwerk im Bf Neu-Isenburg wurde auf Grund des flachen Kreuzungswinkels, der sich daraus ergibt, dass der direkt angrenzende Bannwald so wenig wie möglich in Anspruch genommen wird, eingleisig gestaltet. Eine komplett eigenständige zweigleisige Führung der RTW widerspricht einerseits der Aufgabenstellung, bei der Planung der RTW so viel wie möglich Bestandsanlagen zu nutzen, andererseits sprechen auch hier diverse Zwangspunkte dagegen. Im Bereich der Forsthauskurve würde ein zweites Gleis eine deutliche Erweiterung des Einschnittes bedeuten, die zu Lasten des direkt angrenzenden Bannwaldes ginge. Im Bereich der S-Bahnstrecke 3688 ist die Breite der bestehenden Straßenbrücke BAB A3 zu beachten, die eine separate zweigleisige Führung ohne Neubau der Brücke oder eines neuen Durchstich des Autobahndammes nicht zulässt.

Linienwegänderung des Südabschnitts

- (3.) Es wird angeregt zu überdenken, ob der Anschluss von Dreieich-Buchsschlag an die RTW sinnvoll ist. Die Dreieichbahn hält bereits werktäglich regelmäßig im Bf Neu-Isenburg, so dass auch dort ein Umstieg möglich wäre. Dieser Anschluss könne gestärkt werden, anstelle des Baus einer RTW-Linie bis nach Dreieich-Buchsschlag.

Hierdurch würde eine kürzere Fahrtzeit auf der Strecke zwischen Bf Dreieich-Buchsschlag und Bf Neu-Isenburg erreicht. Verschiedenes würde entfallen und daher kostengünstiger:

- Entfallen der Verzweigung nach Bf Dreieich-Buchsschlag
- Vereinfachung des Gleisbilds in der Südausfahrt Bf Neu-Isenburg
- Entfall der Kreuzungsproblematik zwischen Dreieichbahn (RB61) und RTW auf den vorgesehenen Gleisen.
- Weiter könne bereits ab Forsthaus eine durchgehend zweigleisige BOStrab-Strecke bis in die Einmündung in das Bestandsgleis der ehemaligen Strecke

Erwiderung des Vorhabenträgers (14.):

Ziel der RTW ist es, Bestandsanlagen zu nutzen und nur betrieblich unbedingt erforderliche Anlagen neu zu bauen.

Der Fahrplan der RTW richtet sich nach den freien Lücken im Regionalbahnhof Flughafen und wurde betrieblich mittels einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung geprüft. Die Möglichkeiten der Anpassung an den Takt der S-Bahn und der Dreieichbahn sind daher beschränkt. Mit Einführung der RTW ist diese in den Gesamtnetzfahrplan zu integrieren. Dies ist nicht Bestandteil der hier vorliegenden Planung. Unabhängig davon zeigt die durchgeführte EBWU dass die vorliegende Planung betrieblich umsetzbar ist.

Eine Weiterführung der RTW Richtung Offenbach ist baulich zwar durchaus möglich. Die vorgeschlagene Erweiterung der Infrastruktur liegt jedoch nicht innerhalb des Planungsraums der RTW und ist nicht vom Vorhabenziel der RTW umfasst. Eine entsprechende Verlängerung bzw. Erweiterung der RTW ist daher derzeit nicht Gegenstand der Planfeststellung zur RTW in PfA Süd 1.

Bahnhof Dreieich-Buchsschlag

(15.) Durch den zuvor formulierten Vorschlag würde Dreieich-Buchsschlag nicht mehr die Endstation der RTW-Linie 2 sein. Sollte die ursprüngliche Planung bestehen bleiben, wird ein Mittelbahnsteig statt des Außenbahnsteigs gefordert.

Erwiderung des Vorhabenträgers (15.):

Der Außenbahnsteig weist die geringsten zusätzlichen Betroffenheiten und Kosten auf. Die Umsteigebeziehungen sind im Vergleich zu einem neuen Mittelbahnsteig nicht relevant schlechter.

Fahrplangrundlagen/Betriebskonzept

(16.) Das bislang bekannte Betriebskonzept sei unzureichend. Es fehlte die Angabe einer summarischen Anzahl an Fahrten zu verschiedenen Verkehrszeiträumen (HVZ, NVZ, SVZ...) sowie Angaben zu Takt und Zuglängen, welche individuell für die betroffenen Streckenabschnitte der RTW ergänzt werden sollten.

Erwiderung des Vorhabenträgers (16.):

Die Dimensionierung der RTW ist, sowohl hinsichtlich des Taktes als auch der Fahrzeuggröße, bezogen auf die zu bedienenden Haltepunkte auf Basis der Prognose von

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-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. Die neuen Verbindungen, die die RTW bietet, werden die übrigen – über den Hauptbahnhof verkehrenden – Linien zum Flughafen sowie die S-Bahn-Linien im Zulauf auf den Frankfurter Hauptbahnhof erheblich entlasten, indem die Zahl der bisher erforderlichen Über-Eck-Fahrten über den Frankfurter Hauptbahnhof reduziert werden.

Durch die Entlastung des Hauptbahnhofs Frankfurt am Main hinsichtlich des SPNV und der Direktanbindung des Flughafenbahnhofs können wiederum auch mehr Kapazitäten und Fahrplansicherheit für den öffentlichen Personenfernverkehr geschaffen werden. Dies hat entsprechende positive Nebeneffekte für die sogenannten Transeuropäischen Transportnetze (TEN-T) – Kernnetzkorridore Rhein-Alpen und Rhein-Donau. Die Steigerung der Akzeptanz und Attraktivität des ÖPNV durch die RTW hat zudem wiederum auch Verkehrsverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV zur Folge (vgl. hierzu auch das Kapitel „Planrechtfertigung“ im Erläuterungsbericht).

(2.) Nutzen-Kosten-Faktor:

Die durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchungen wurden unter mehreren Gesichtspunkten hinsichtlich ihrer Richtigkeit bzw. Aussagekraft angezweifelt.

Von einigen Beteiligten wurde hervorgebracht, dass der Nutzen-Kosten-Faktor für die RTW nicht positiv ausgefallen sei, die prognostizierten Kosten also den prognostizierten Nutzen der RTW überstiegen.

Zudem wurde geltend gemacht, dass veraltete Kostenschätzungen zu Grunde gelegt worden seien bzw. insgesamt die Kostenschätzungen zu niedrig ausgefallen seien. Denn es sei davon auszugehen, dass die Baukosten voraussichtlich auch zukünftig weiterhin anstiegen. Bei einem Vergleich mit anderen Großprojekten könnten sich die Kosten gegenüber den bisherigen Angaben durchaus mehr als verdoppeln.

Auch wurde in Frage gestellt, dass in die Kostenschätzungen bereits die Kosten für die Fahrzeuge eingeflossen seien und bei der Ausstattung/Errichtung der Stationen nur der Mindeststandard für die Kostenschätzungen berücksichtigt worden sei. Weitere Kosten

würden insoweit aber durch die Schaffung zusätzlicher P+R-Plätze für die neuen Fahrgäste und Maßnahmen im Straßennetz bzw. bei der Versorgungsinfrastruktur entstehen.

Darüber hinaus wurde die angegebene Anzahl der Neukunden beanstandet und die Offenlegung der aktualisierten Nutzen-Kosten Untersuchung von 2017 im Vergleich zu den Zahlen von 2011 gefordert.

Erwiderung des Vorhabenträgers (2.):

Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) ist für Projekte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 und § 11 des GVFG verpflichtend, wenn die erwarteten Investitionen 25 Mio. EUR überschreiten (vgl. Kap. 4.9.5.17 des Zentralen Handbuchs von Hessen Mobil (Stand: 17.10.2018)). Gesetzliche Grundlage bilden § 6 des Gesetzes über die Grundsätze des Haushaltsrechts des Bundes und der Länder (HGrG) und § 7 der Bundeshaushaltsordnung (BHO). Die Untersuchung soll die Beurteilung von örtlich, technisch und verkehrswirtschaftlich unterschiedlichen Vorhaben nach gleichen Maßstäben ermöglichen, um eine Entscheidungsgrundlage für den Einsatz öffentlicher Mittel zu erhalten, mithin für die Ermittlung der Förderwürdigkeit.

Für die Frage der Eignung eines planfestgestellten Vorhabens zur Erreichung des Planungszieles, also für die Frage der Planrechtfertigung, ist das Vorliegen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung dagegen unerheblich (BVerwG, Urt. v. 27.07.1990 – 4 C 26.87; VGH Kassel, Urt. v. 17.11.2011 – 2 C 2165/09; Urt. v. 18.03.2008 – 2 C 1092/06.T). Die Finanzierung des Vorhabens ist für die Planrechtfertigung nur insoweit von Relevanz, als dass dem Vorhaben keine finanziell unüberwindbaren Schranken entgegenstehen dürfen (vgl. statt vieler BVerwG, Urt. v. 20.05.1999 – 4 A 12/98). Dem Vorhaben stehen vorliegend keine unüberwindbaren finanziellen Schranken entgegen.

Die einzureichenden Planfeststellungsunterlagen werden sämtliche Verfahrensfragen bedienen und alle für die Bewertung des Vorhabens erforderlichen Inhalte darstellen.

3.7 Verschiedene Detailfragen zur Planung

3.7.1 Barrierefreiheit und Bahnsteighöhen

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Vereinzelte beschäftigten sich Stellungnahmen mit der Barrierefreiheit unter dem Gesichtspunkt der geplanten Bahnsteighöhen. Es wurde angemerkt, dass ein barrierefreier Zugang bei einer Wagenbodenhöhe der RTW von 80 cm nicht möglich sei, wenn die von der RTW angefahrenen S-Bahn-Haltestellen eine Höhe von 96 cm aufweisen. In

Bf Neu-Isenburg: Die Rampe ist im Vergleich sowohl in der Erstellung als auch im späteren Betrieb die wirtschaftlichere Lösung.

3.7.2 Parkmöglichkeiten und Mobilitätsstation

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Einige Stellungnahmen nehmen Bezug auf die künftige Parkplatzsituation an den Bahnhöfen Dreieich-Buchsschlag und Neu-Isenburg. Die RTW führe zu einem steigenden Pendleraufkommen, dem derzeit nicht ausreichend Parkmöglichkeiten am Bahnhof gegenüberstehen würden. Dies könnte auch die Nebenstraßen belasten und damit die Anwohner betreffen. Auch Reisende aus Dreieich zum Flughafen Frankfurt würden künftig die RTW anstelle des Busses 63 nutzen und die Parksituation verschärfen. Als Lösungsvorschlag wird neben der Erstellung eines übergreifenden P+R-Konzeptes, mehrmals der Bau eines Parkhauses (Bf Buchschlag) genannt.

Zudem wurde die Aufnahme der P+R-Fläche (Bf Dreieich) als Folgemaßnahme in das Planfeststellungsverfahren der Regionaltangente West angeregt. So sei eine adäquate planungsrechtliche Lösung der Parkraumsituation für die durch die RTW bedingten, zusätzlich erforderlichen Stellplätze möglich.

Insbesondere für den Bf Neu-Isenburg wird das Konzept einer Mobilitätsstation (= Bündelung von Fahrradverleih, Carsharing und ÖPNV-Haltepunkten an einem Standort) vorgeschlagen. Es wird gefordert, zunächst das Gutachten mit dem ermittelten Stellplatzbedarf der P+R-Anlage zu überprüfen und anzupassen, sowohl hinsichtlich der notwendigen KFZ-Stellplätze als auch der Fahrradstellplätze. Ferner könne das Konzept für eine Mobilitätsstation die Grundlage für die Überplanung des bestehenden Bahnhofsgeländes mit P+R-Platz bilden.

Im Rahmen der Umgestaltung der Westseite des Bahnhofsgeländes sei neben der Umsetzung der Mobilitätsstation mit P+R-Anlage auch die Zuwegung durch die Unterführung und die Anbindung der Bushaltestellen zu verbessern. Die durch die Nachfrage der RTW zusätzlich notwendigen Parkplätze am Bf Neu-Isenburg seien ferner der RTW zuzuordnen. Die anschließende Realisierung des Konzeptes einer Mobilitätsstation mit P+R-Anlage soll im Rahmen der Planung und Durchführung des Planfeststellungsabschnitts Süd 1 mit Unterstützung der Träger des ÖPNV erfolgen.

Ferner sei auch während der Bauphase zu gewährleisten, dass weiterhin 150 Kfz am Bahnhof parken können und/oder dass ein Erreichbarkeitskonzept in Abstimmung mit

der Stadt Neu-Isenburg entwickelt, sowie die Andienung der Busse und der Busbetrieb aufrecht erhalten wird.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Der Bau von Parkplätzen gehört grundsätzlich nicht zum Planungsauftrag des Vorhabenträgers. Nur soweit durch die Planung der RTW in bestehende Parkplätze eingegriffen wird, sind diese im Rahmen der Planfeststellung für die RTW umzuplanen bzw. zu ersetzen. Doch auch der Ersatz entfallender Parkplätze ist – als notwendige Folgemaßnahme gem. § 75 Abs. 1 S. 1 HVwVfG – nur möglich, wenn es keines eigenen Planungskonzeptes bedarf. Soweit ein solches Konzept erforderlich wird, müssen diese Umplanungen der eigenverantwortlichen Planung des zuständigen Hoheitsträgers überlassen bleiben. Der Vorhabenträger steht insbesondere mit den Städten Dreieich und Neu-Isenburg zu den vorgenannten fachplanungsrechtlichen Grenzen im fachlichen Austausch. Der Vorhabenträger wird auch dafür Sorge tragen, dass die bauzeitliche Inanspruchnahme von Parkplatzflächen auf das erforderliche Maß beschränkt wird (vgl. hierzu das Kapitel „Durchführung der Baumaßnahme“ im Erläuterungsbericht).

Während der Bauphase wird die P+R-Anlage sukzessive umgebaut, so dass immer mindestens 150 Stellplätze zur Verfügung stehen. Der Baubetrieb im Bf Neu-Isenburg wird so organisiert, dass sowohl westlich als auch östlich des Bahnhofs ein Busbetrieb möglich bleibt.

3.7.3 Anmerkungen zu Schwellen und Gleisen

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Die RTW GmbH soll möglichst umweltfreundliche Materialien für Schwellen verwenden. Es wird empfohlen zu prüfen, ob Betonschwellen zumindest teilweise durch langfaserverstärkte Polyurethanschwellen o.ä. ersetzt werden können.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Der Oberbau der RTW wird im Bereich der EBO mittels von der DB Netz AG zugelassenen Standardbauweisen erstellt.

(5.) Die Kosten für mögliche Umbauten an Verkehrssicherungsanlagen oder den Bau der Verkehrssicherungsanlagen selbst sowie die Änderung/Ergänzung, auch der Änderung der Software an vorhandenen Anlagen und Kosten von Umleitungsmaßnahmen, u.a. notwendige Beschilderung bzw. Verkehrszeichen, seien von der RTW GmbH zu tragen.

Erwiderung des Vorhabenträgers (5.):

Über die Teilung der Kosten wird im Zuge der Entwurfsplanung eine Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Neu-Isenburg getroffen.

(6.) Im Hinblick auf ein Sicherheits- und Rettungskonzept wurde auf die Freiwillige Feuerwehr der Stadt Neu-Isenburg verwiesen. Das Personal der Feuerwehr/Rettungskräfte müsse ausgebildet und entsprechend ausgerüstet sein, damit die Einsatzfähigkeit gewährleistet ist. Ebenfalls müssten Straßen zur Trasse/zur Unterführung, im Zweifelsfall mit Begegnungsbuchten für Rettungsfahrzeuge, vorhanden sein. Die Löschwasserversorgung sei vom ersten Tag der Bauarbeiten zu gewährleisten. Mit der Feuerwehr Neu-Isenburg seien vor Beginn der Baumaßnahmen Übungen durchzuführen. Der Alarmplan des Kreises Offenbach sei hier zu berücksichtigen, dieser sei um die Baumaßnahme RTW zu erweitern, um einen abgestimmten Einsatz zu gewährleisten. Der zu erarbeitende Alarmplan sei mit allen Beteiligten, auch der Polizei und den Rettungskräften einvernehmlich abzustimmen. Auch mit den Nachbarschaftsfeuerwehren Frankfurt am Main, Fraport und Dreieich und den Rettungskräften seien vor Beginn der Baumaßnahmen Übungen durchzuführen, um einen abgestimmten Einsatz zu gewährleisten. Die RTW GmbH strebt an nach dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses als bald mit den Baumaßnahmen zu beginnen, d. h., die Vorbereitungen für den Brand- und Katastrophenschutz müssten bis hin zu den Rettungswegen zu diesem Zeitpunkt bereits abgeschlossen sein.

(7.) Erwiderung des Vorhabenträgers (6.):

In den Planfeststellungsunterlagen wird ein Rettungskonzept nach dem gültigen Regelwerk erstellt. Außerdem werden zusätzlich Abstimmungen mit den Feuerwehren erfolgen.

(8.) Die Kosten für die Maßnahmen nach 1. bis 4. seien von der RTW GmbH zu tragen; die inhaltliche Abstimmung sei einvernehmlich mit den Beteiligten herbeizuführen.

(3.) Liegen diese im gleichen Naturraum?

Erwiderung des Vorhabenträgers (3.):

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsmaßnahmen) werden im Vorhabensbereich oder im gleichen Naturraum realisiert. Im Bereich Artenschutz sind Maßnahmen für Heldbock, Hirschkäfer und Reptilien vorgesehen. Des Weiteren sind Maßnahmen für Vögel und Fledermäuse geplant.

(4.) Außerdem wurde gefordert im Bereich des Bf Neu-Isenburg geeignete Vorkehrungen zu treffen, um insbesondere während der Bauarbeiten zu verhindern, dass adulte und juvenile Amphibien durch den Baustellenverkehr gefährdet werden. Vorgeschlagen werden hier z. B. nächtliche Fahrverbote auf Waldwegen während der Zeit der Wanderungsbewegungen im Frühjahr und Frühsommer.

Erwiderung des Vorhabenträgers (4.):

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) werden Maßnahmen zu diesem Thema behandelt.

(5.) Zwischen Kreuzungsbauwerk und Kleingartenanlage Fischer Lucius wird die Errichtung eines Ersatzbiotops vorgeschlagen, das zum einen Lebensraum für wärmeliebende Tier- und Pflanzenarten schaffen könnte und zum anderen als Lärmschutzwall für die Kleingartenanlage dienen sollte.

Erwiderung des Vorhabenträgers (5.):

Ist Bestandteil des Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP), ein Lärmschutzwall ist nicht vorgesehen.

(6.) Ferner wurde gefragt, ob es aus naturschutzfachlicher Sicht möglich sei, im Bf Neu-Isenburg ein Parkhaus zu bauen.

Erwiderung des Vorhabenträgers (6.):

Die RTW plant kein Parkhaus im Bf Neu-Isenburg. Diesbezüglich sind die fachplanungsrechtlichen Grenzen einzuhalten (vgl. auch Kapitel 3.7.2).

(7.) Von Interesse war auch, wie viel Eingriffsfläche es insgesamt im PfA Süd 1 geben wird.

3.10.5 Fahrzeuggestaltung

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Einzelne Stellungnahmen haben sich mit der Ausstattung der Fahrzeuge der RTW beschäftigt. Erfragt wurde, ob es eigene Fahrzeuge für die RTW gäbe und ob in diesen ausreichend Sitzplätze vorhanden seien.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Die durch den Betreiber zu beschaffenden Fahrzeuge werden an die Bedürfnisse der RTW angepasst und nach den geltenden Regelwerken mit Sitzplätzen ausgestattet.

3.11 Sonstige Fragen zur RTW

3.11.1 Existenzgefährdung

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Im Rahmen der Beteiligung wurde die Frage gestellt, ob es im PfA Süd 1 zu Enteignungen kommen kann.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Der genaue Umfang der erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen wird nach Abschluss der technischen Planung und der Umweltplanung ermittelt und in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Es ist das Ziel der RTW, durch die Nutzung von Bestandsstrecken den Flächenverbrauch sowie Eingriffe in vorhandene Privatgrundstücke und Bausubstanz so gering wie möglich zu halten. Die RTW sucht den Kontakt mit den Eigentümern um eine einvernehmliche Lösung herzustellen.

3.11.2 Unfallgefahren

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

In Bezug auf mögliche Unfallgefahren reichte der Kleingartenverein Fischer Lucius in Neu-Isenburg, eine Stellungnahme ein. Am vorderen Parkplatz des KGV Fischer Lucius wird die geplante Streckenführung der RTW von einem stark frequentierten Waldweg in

Richtung Sprendlingen gekreuzt. Dieser Übergang würde von Spaziergängern mit Hunden, dem Lauffreier, vielen Radfahrern und einigen Fahrzeugen (u.a. DLB, Förster) gekreuzt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird angeregt, den Übergang zusätzlich zu einem Andreaskreuz durch eine automatische „geschlossene Schranke“ zu sichern.

Es wurde gefragt, wie der künftige Bahnübergang - südl. KGV Fischer Lucius / Eisenbahnschneise (Heegwald) realisiert und gesichert werden soll.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Für den höhengleichen Bahnübergang im Anschluss an das Kreuzungsbauwerk Richtung Neu-Isenburg in Bau-km 5,812 wird eine technische Sicherung nach EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) eingerichtet. Es handelt sich dabei um eine Wiedererrichtung eines bereits früher betriebenen Bahnübergangs.

3.11.3 EU-Finanzierung

Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Zum Thema EU-Finanzierung wurde gefragt, was zu den zahlreichen Maßnahmen im Rahmen der TEN-V-Förderung zähle, zu denen sich die RTW verpflichtet habe. Außerdem war von Interesse wie die 19 fest definierten Meilensteine datiert seien zu denen die jährliche Erfolgskontrolle der EU (Kontakt/ Detailangabe des entspr. EU Gremiums) erfolgen soll.

Erwiderung des Vorhabenträgers:

Die Finanzierung der RTW ist nicht nur über Fördermittel des Bundes (sog. GVFG-Bundesprogramm) als auch des Landes sowie die Beteiligung der Gesellschafter der RTW gesichert. Zudem erhält die RTW GmbH auch Fördermittel durch die EU für die Planungskosten im Rahmen des Programms „Connecting Europe Facility“ (CEF) in der Kategorie „Transport“. Die EU stellt diese Mittel bereit, um Fernverkehrsstrecken der Trans-europäischen Netze (TEN-T) zu fördern und die urbanen Knoten zu stärken.

Die mit 50 Prozent geförderte Maßnahme umfasst gemäß der Finanzierungsvereinbarung zwischen der Innovation and Networks Executive Agency (INEA), der die Europäische Kommission die entsprechenden Befugnisse übertragen hat, und der RTW GmbH die folgenden Haupttätigkeiten:

1. Technische Pläne zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens für die Streckenführung der Regionaltangente West (RTW),
2. Umweltfachplanung zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens für die Schienenstrecke Regionaltangente,
3. Nachweis der Effizienz und Finanzierung der Regionaltangente West,
4. Bürgerbeteiligung und das Internet.

Bestandteile der Finanzierungsvereinbarung sind hierbei auch Regelungen zu Meilensteinen und einer Berichterstattung über den Stand der Maßnahme. Die Meilensteine sind hierbei jeweils mit einem voraussichtlichen Abschlussdatum definiert, an das sich eine entsprechende Berichterstattung anknüpft.

Die Finanzierung des Vorhabens ist für die Planrechtfertigung insoweit von Relevanz, als dass dem Vorhaben keine finanziell unüberwindbaren Schranken entgegenstehen dürfen (vgl. statt vieler BVerwG, Urt. v. 20.05.1999 – 4 A 12/98). Dies ist vorliegend nicht der Fall.