



Regionalplan Südhessen/ Regionaler Flächennutzungsplan 2010

Beschlossen durch die Regionalversammlung Südhessen am 17. Dezember 2010

Regionaler Flächennutzungsplan beschlossen durch die Verbandsversammlung am 15. Dezember 2010

Beschlossen von der Landesregierung am 17. Juni 2011

Genehmigt mit Bescheid vom 27. Juni 2011

Bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Darmstadt am 17. Oktober 2011
(Staatsanzeiger 42/2011)

Bekanntmachung des Regionalplans Südhessen 2010/Regionalen Flächennutzungsplans für das Gebiet des Ballungsraums Frankfurt/Rhein-Main

Nachstehend mache ich gemäß § 11 Abs. 7 in Verbindung mit § 13 Abs. 5 Satz 2 des Hessischen Landesplanungsgesetzes (HLPG) in der Fassung vom 6. September 2002 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert durch Gesetz vom 8. März 2011 (GVBl. I S. 153) den Regionalplan Südhessen 2010/Regionalen Flächennutzungsplan für das Gebiet des Ballungsraums Frankfurt/Rhein-Main einschließlich Umweltbericht sowie die Genehmigung der Hessischen Landesregierung bekannt.

Der Regionalplan Südhessen 2010/Regionale Flächennutzungsplan für das Gebiet des Ballungsraums Frankfurt/Rhein-Main besteht aus Text (5 Bände) und Karten (21 Teilkarten) sowie zwei Legendenblätter.

Unter Bezugnahme auf § 15 HLPG weise ich darauf hin, dass Verletzungen von Verfahrens- oder Formvorschriften dieses Gesetzes bei der Aufstellung des Regionalplans unbeachtlich sind, wenn der Plan von der Landesregierung genehmigt worden und eine Frist von mindestens zwölf Monaten nach Bekanntmachung des Plans verstrichen ist. Dies gilt nicht, wenn innerhalb dieser Frist der Fehler schriftlich gegenüber der zuständigen Landesplanungsbehörde geltend gemacht worden ist. Der Sachverhalt, der die Verletzung begründen soll, ist darzulegen.

Darmstadt, 16. August 2011

Regierungspräsidium Darmstadt
gez. Baron
Regierungspräsident
StAnz. 42/2011

Genehmigung des Regionalplans Südhessen 2010/Regionalen Flächennutzungsplans für das Gebiet des Ballungsraums Frankfurt/Rhein-Main

Am 17. Juni 2011 hat die Landesregierung in der Sitzung des Kabinetts folgenden Beschluss gefasst:

»Der Regionalplan Südhessen 2010/Regionale Flächennutzungsplan für das Gebiet des Ballungsraums Frankfurt/Rhein-Main wird von der Landesregierung gemäß § 11 Abs. 1 in Verbindung mit § 13 Abs. 5 Satz 2 des Hessischen Landesplanungsgesetzes (HLPG) vom 6. September 2002 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert durch Gesetz vom 8. März 2011 (GVBl. I S. 153), in der beiliegenden Fassung, bestehend aus Plantext und Karten, genehmigt.

Nach § 11 Abs. 3 Satz 2 in Verbindung mit § 13 HLPG und § 6 Abs. 3 des Baugesetzbuches (BauGB) werden die in der Anlage beschriebenen räumlichen und sachlichen Festlegungen von der Genehmigung ausgenommen.

Den Vorgaben des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 (GVBl. I 2001 S. 3 ff.) zur Verpflichtung der Ausweisung von Bereichen für die Windenergienutzung in den Regionalplänen ist durch die zeitnahe Vorlage eines sachlichen Teilplans nach § 7 Abs. 1 Satz 2 des Raumordnungsgesetzes zur Windenergienutzung Rechnung zu tragen.

Der genehmigte Regionalplan 2010/Regionale Flächennutzungsplan für das Gebiet des Ballungsraums Frankfurt/Rhein-Main begründet keine finanziellen Ansprüche gegen das Land oder Dritte. Sofern durch den Vollzug dieses Planes Entschädigungsansprüche gegen das Land Hessen verursacht würden, bedürfen entsprechende Maßnahmen der Genehmigung der Landesregierung.

Der Regionalplan Südhessen 2000, beschlossen durch die Regionalversammlung Südhessen am 10. Dezember 1999, neu genehmigt durch die Hessische Landesregierung am 23. August 2004, bekannt gemacht vom Regierungspräsidium Darmstadt im Staatsanzeiger für das Land Hessen Nr. 37 vom 13. September 2004, wird aufgehoben.«

Die nach Absatz 2 des Beschlusses der Landesregierung von der Genehmigung ausgenommenen räumlichen und sachlichen Festlegungen des Plans ergeben sich aus der beigefügten Anlage.

5 Verkehr

- G5-1 Die Mobilität der Bevölkerung und der Transportbedarf der Wirtschaft sollen durch Erhaltungsinvestitionen und einen maßvollen Ausbau der südhessischen Verkehrsinfrastruktur sichergestellt werden. Die polyzentrische Struktur der Planungsregion bietet eine ideale Voraussetzung zur Minimierung des Verkehrsaufkommens durch eine ausgewogene Auslastung der verschiedenen Verkehrsmittel. Das Siedlungskonzept soll dem Prinzip der kurzen Wege Rechnung tragen und damit zur Verminderung des Verkehrsaufkommens beitragen. Das Verkehrssystem soll effizient, sozialverträglich und umweltschonend ausgestaltet werden.
- G5-2 Die vorhandenen Verkehrsmittel und Transportsysteme sollen so miteinander verbunden werden, dass zusammenhängende Transportketten mit hoher Leistungsfähigkeit und geringem Zeitaufwand eine Steigerung der Lebensqualität ermöglichen (intermodale, integrierte Konzepte). Die Bereitstellung technischer Hilfsmittel zur höchstmöglichen Ausnutzung der vorhandenen Verkehrswege (Telematik) hat Vorrang vor weiteren Flächen beanspruchenden Baumaßnahmen.
- G5-3 Spezielle Mobilitätsansprüche und Sicherheitsbedürfnisse von Frauen, Familien mit Kindern und Personengruppen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, sollen besonders berücksichtigt werden.
- G5-4 Der vom Rhein-Main-Verkehrsverbund und vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar organisierte öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll durch die Ausweitung und Verdichtung integraler Taktfahrpläne im Schienennah- und Busverkehr zunehmend attraktiver werden. Hierfür notwendige Bau- und betriebliche Maßnahmen haben Vorrang vor Investitionen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV).
- G5-5 Investitionen in den Erhalt und den Ausbau des Schienenverkehrs sollen gegenüber anderen Verkehrsträgern Vorrang haben. Die Einbindung des Fernbahnhofs am Frankfurter Flughafen in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz soll einen Anreiz für den Umstieg vom Flugzeug auf die Eisenbahn bei mittleren Entfernungen (bis ca. 600 Kilometer) bieten.
- G5-6 Die Rahmenbedingungen für Fahrrad- und Fußgängerverkehr sollen auf kommunaler und regionaler Ebene verbessert werden.
- G5-7 Falls der Aus- und Neubau von Verkehrswegen bei nachgewiesenem Bedarf erforderlich wird, sollen unnötige Flächeninanspruchnahmen, Zerschneidungen wertvoller Landschaftsräume und die Beeinträchtigung infolge von Verkehrslärm durch Bündelung der Verkehrswege und gegebenenfalls erforderliche Lärmschutzmaßnahmen vermieden bzw. vermindert werden.

Begründung zu 5

Aufgrund ihrer zentralen Lage im europäischen Wirtschaftsraum zählt die Planungsregion Südhessen zu den zukunftssträchtigen europäischen Metropolregionen. Wesentlich ist hierbei die Funktion als Verkehrsdrehscheibe, die durch den Flughafen Frankfurt Main als Luftdrehkreuz, aber auch durch gute Anbindungen im Schienen- und Straßenverkehr geprägt wird. Den positiven Auswirkungen der guten Verkehrsanbindung stehen aber erhebliche verkehrliche Belastungen gegenüber. Das wachsende Verkehrsaufkommen beeinträchtigt zunehmend die Wohn- und Umweltqualität durch Lärm und Luftverschmutzung, aber auch die Mobilität in der Region. Ein besonderes Problem in Südhessen stellt die Fluglärmbelastung im Umland des Flughafens dar.

Oberstes Ziel der Verkehrspolitik ist die Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern. Hierzu sind die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass ein

Höchstmaß an Aktivitäten mit einem effizienten, sozialverträglichen und umweltfreundlichen Verkehrssystem möglich wird. Die im Regionalplan/RegFNP ausgewiesenen Verkehrsnetze sollen so aufeinander abgestimmt werden, dass der Mobilitätsgrad unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit von Raum und Ressourcennutzungen optimiert wird. Entscheidend sind Verbesserungen im Zusammenspiel der Verkehrssysteme: Jeder Verkehrsträger muss seine spezifischen Stärken zur Geltung bringen können. Hierzu ist es erforderlich, ein integriertes Verkehrsmanagement fortzuentwickeln.

Die auch in Südhessen vorhandenen Schwachstellen und Engpässe des Gesamtsystems sollen durch die im Regionalplan/RegFNP vorgesehenen Maßnahmen gemildert bzw. beseitigt werden. Motorisierter Individualverkehr, Luftverkehr und Güterverkehr auf der Straße sind in den letzten Jahren besonders stark gewachsen, diese Tendenz wird auch in den kommenden Jahren anhalten. Dadurch werden sich die bereits vorhandenen Kapazitätsengpässe insbesondere im Verdichtungsraum weiter verschärfen.

Die Lösung kann nur in einem Bündel von Maßnahmen bestehen, das nachfrage- und angebotsorientierte Ansätze miteinander verbindet: Sowohl im Schienennetz als auch im Straßennetz müssen Engpässe beseitigt werden. Entscheidend ist die Integration der Verkehrsträger. Zur Gewährleistung eines reibungslosen Verkehrsablaufs sind Schnittstellenoptimierungen unverzichtbar. Dies betrifft im Personenverkehr z. B. den Zugang zu Bahnhöfen und Haltestellen des ÖPNV. Im Güterverkehr kommt den Umschlaganlagen wachsende Bedeutung zu. Einen erheblichen Nachholbedarf hat auch das Schienennetz, das durch den zunehmenden transkontinentalen Verkehr gerade in Südhessen erheblich belastet wird. Im Bereich der Wasserstraßen ist auf einen schnellen und zuverlässigen Umschlag von Gütern entlang des Rheins und des Mains zu achten. Die Forderung, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff zu verlagern, gewinnt angesichts der prognostizierten Wachstumsraten im Güterverkehr nach der EU-Osterweiterung zunehmend an Bedeutung. Die Binnenschifffahrt kann durch verstärkte Kooperation und Vernetzung der Transportketten in den geplanten Güterverkehrszentren besonders beim Containerverkehr ihre Kapazitätspotenziale erheblich ausweiten.

Die in den nachfolgenden Kapiteln aufgelisteten Verkehrsprojekte sollen auch dazu beitragen, die CO₂-Immissionen und die Feinstaubbelastung zu reduzieren. Die verstärkte Förderung des ÖPNV und des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs kann einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der bundesdeutschen Klimaschutzziele (Senkung des CO₂-Ausstoßes bis 2020 um 40%) leisten. Die Reduzierung der klassischen Schadstoffimmissionen (Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe und Stickoxide) ist im Bereich des Verkehrswesens bereits weit fortgeschritten. Von erheblicher Bedeutung ist aber die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV hinsichtlich der Feinstaubbelastungen.

5.1 Schienenverkehr

- G5.1-1 Ein leistungsfähiges Schienengrundnetz ist in der Planungsregion Südhessen für den Personen- und Güterverkehr langfristig zu sichern. Kapazitäts- und Leistungssteigerungen, insbesondere im Güterverkehr, dürfen nicht zu Verschlechterungen der Lebensqualität entlang der Schienenstrecken führen. Dies gilt sowohl für die nationalen und europäischen Fernverbindungen als auch für die Regional- und Nahverkehre. Insbesondere ist der zentrale Knoten Frankfurt im europäischen Fernverkehrsnetz zu sichern und auszubauen.

G5.1-2 Kapazitäts- und Leistungssteigerungen auf den Fernverkehrsstrecken dürfen nicht zu Lasten des Regional- und Nahverkehrs gehen. Auf die Entflechtung des Fern- und Nahverkehrs ist besonderes Augenmerk zu richten.

Die folgenden Neubauvorhaben stellen verbindliche, abschließend abgewogene Ziele zur Entwicklung des Schienengrundnetzes dar. Darüber hinaus sind Ausbaumaßnahmen (zusätzliche Gleise und Haltepunkte) sowie betriebliche Maßnahmen (wie z. B. Aufwertung zur S-Bahn) als Ziele aufgeführt, wenn sie hinsichtlich ihrer Raumbeanspruchung als nicht kritisch angesehen werden.

Z5.1-3¹ Realisierung der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar zwischen dem Ausbauende in Neu-Isenburg-Zeppelinheim und der hessischen Landesgrenze bei Viernheim. Der viergleisige Ausbau des Streckenabschnittes Frankfurt Stadion – Neu-Isenburg-Zeppelinheim ist zwecks Entmischung von Fern-, Nah- und S-Bahnverkehr in die Neubaustreckenplanung mit einzubeziehen. Die Trasse ist über den Hauptbahnhof Darmstadt zu führen. Zwischen Darmstadt Hauptbahnhof und dem Viernheimer Dreieck an den BAB A 6/A 67 kann eine der beiden in der Karte dargestellten Trassenvarianten an der A 5 oder A 67 realisiert werden.

Die von der Regionalversammlung Südhessen in der landesplanerischen Beurteilung vom 23.06.2004 zugelassenen Abweichungen behalten für diese beiden Varianten unter Beachtung der damit verbundenen Maßgaben ihre Gültigkeit.

Z5.1.4 Verlegung der Trasse der S-Bahnlinien S 8/S 9 einschließlich der Anlage eines neuen Haltepunktes in das Baugebiet Frankfurt Gateway Gardens. Die Trasse ist gleichzeitig durch die geplante Regionaltangente West (RTW) mit zu nutzen.

Z5.1-5 Zur Leistungssteigerung des Netzknotens Frankfurt sind die zwischen den Beteiligten abgestimmten Maßnahmen des Projektes Frankfurt RheinMain-plus zwingend erforderlich und vollständig umzusetzen. Folgende Ausbaumaßnahmen sind hierzu zusätzlich zu den unter Z5.1-3 und Z5.1-9 aufgeführten Zielen erforderlich:

- **Weitgehende Entmischung von Fern- und Regionalverkehr durch Beseitigung höhengleicher Kreuzungen im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofes Frankfurt**
- **Ausbau des Knotens Frankfurt Stadion und Anbindung zum Hauptbahnhof Frankfurt mit einer neuen zweigleisigen Niederräder Brücke. Der Umbau Frankfurt Stadion mit seinen Anschlussstrecken soll spätestens mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar abgeschlossen sein.**
- **Viergleisiger Ausbau Frankfurt Süd – Main-Neckar-Brücke**
- **Realisierung der Regionaltangente West (RTW) mit den Linien Bad Homburg – Neu-Isenburg Zentrum und Frankfurt Nordweststadt – Dreieich-Buchsschlag**
- **Zweigleisiger Ausbau des Homburger Damms in Frankfurt**
- **Zweigleisiger Ausbau der Raunheimer Kurve (Verbindungsspanne für Verkehre Mainz – Frankfurt Flughafen Fernbahnhof)**

Z5.1-6 Zur Verbesserung der Verbindung Wiesbaden – Frankfurt ist die Verbindungsspanne Wallau zu realisieren.

¹ Aufgrund des Planungsstandes ist die Natura 2000-Verträglichkeit nicht abschließend geklärt. Die Rechtswirksamkeit dieses Ziels steht deshalb unter dem Vorbehalt des Vorliegens der Ausnahmeveraussetzungen gemäß § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG.

-
- Z5.1-7** Zur Verbesserung der Anbindung des südhessischen Wirtschaftsraumes ist eine direkte Schienennahverkehrsverbindung aus dem Raum Bergstraße über den Hauptbahnhof Darmstadt zum Frankfurter Flughafen zu realisieren.
- Z5.1-8** Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Stadt Rüdesheim ist der Eisenbahntunnel nördlich der Kernstadt (Variante B 4) zu realisieren. Damit kann die derzeitige Rheinufer schienentrasse für die Verlegung der B 42 in Anspruch genommen werden.
- Z5.1-9** Das S-Bahnnetz ist durch folgende investive Maßnahmen betrieblich zu verbessern bzw. auszubauen:
- Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar (2. Baustufe) auf der Main-Neckar-Bahn (Mannheim) – Heppenheim – Bensheim – Darmstadt und Verknüpfung mit der S 3/S 4 im Hauptbahnhof Darmstadt unter Einbeziehung der RMV-Linie 60
 - Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar (2. Baustufe) auf der Riedbahn (Mannheim) – Lampertheim – Bürstadt – Biblis – Groß-Rohrheim – Gernsheim – Biebesheim – Stockstadt – Riedstadt
 - Viergleisiger Ausbau im Abschnitt Frankfurt West – Bad Vilbel – Friedberg – (Region Mittelhessen) für die S 6 der S-Bahn Rhein-Main zur Entflechtung von Fern-, Nah- und Güterverkehr
 - Drittes Gleis Rüsselsheim – Bischofsheim (S 8/S 9)
 - Neubau des S-Bahntunnels Frankfurt Konstablerwache – Frankfurt Ostbahnhof und zweigleisiger Neubau der nordmainischen S-Bahn Frankfurt – Maintal – Hanau
 - Ausbau der S-Bahn Offenbach Ost – Hanau-Steinheim von einem auf zwei Gleise zur Verbesserung der Betriebsqualität
 - Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Frankfurter S-Bahntunnel auf 28 Züge/h und Richtung
- Z5.1-10** Die als Ziele gekennzeichneten Neu- und Ausbauprojekte sind in der Karte als „Fernverkehrsstrecke Planung“, als „Regional-, Nahverkehrs- bzw. S-Bahnstrecke Planung“ oder in der Karte des RegFNP im Ballungsraum als „Ausbaustrecke Schiene“ festgelegt. Im räumlich eng begrenzten Bereich der Trassenkorridore sind entgegenstehende Raum- und Nutzungsansprüche ausgeschlossen.
- Z5.1-11** Folgende weitere neue Haltepunkte sollen die vorhandenen Schienennetze ergänzen:
- im Fern- und Regionalverkehr:
Offenbach Ostbahnhof unter Beibehaltung von Offenbach Hauptbahnhof für den Regionalverkehr
 - im Regional- und S-Bahnverkehr:
Mainz-Kostheim (S 9), Verlegung Frankfurt-Nied (S 1/S 2), Bad Homburg Steinkaut (S 5), Frankfurt-Ginnheim (S 6), Frankfurt-Fechenheim (S 7) statt Mainkur, Frankfurt Ratsweg (S 7), Kelsterbach Mönchhof (S 8/S 9), Offenbach Ulmenstraße (S 8/S 9), Frankfurt-Nied Ost und Frankfurt Mainzer Landstraße (RB 12), Friedrichsdorf Gewerbegebiet (RB 16), Hanau Haereus (RB 33), Babenhausen-Sickenhofen (RB 63), Verlegung Darmstadt-Kranichstein (RB 63), Babenhausen-Harreshausen (RB 64), Groß-Umstadt Nord (RB 64).

Diese Planungen sind in der Karte als „Haltepunkt im Fernverkehr“ oder als „Haltepunkt im Regional-, Nah- bzw. S-Bahnverkehr“ festgelegt.

Z5.1-12 Der Trassenverlauf der folgenden Schienenstrecken ist für eine Wiederinbetriebnahme zu sichern:

- Darmstadt – Roßdorf – Groß-Zimmern – Dieburg
- Verbindungskurve von der Odenwaldbahn zum Bahnhof Darmstadt-Kranichstein
- Grävenwiesbach – (Weilmünster)
- Höchst (Odw.) – Sandbach
- Jossa – (Wildflecken)
- (Mainz) – Wiesbaden – Bad Schwalbach – (Limburg) (Aartalbahn)
- Mörlenbach – Wald-Michelbach – Wahlen (Überwaldbahn)
- Pfungstadt – Darmstadt-Eberstadt (Reaktivierung beschlossen)
- Stockheim – Gedern – (Lauterbach)
- Reinheim – Groß-Bieberau
- Wächtersbach – Bad Orb
- Wölfersheim-Södel – (Hungen)

Planungen zum Bau oder zur Reaktivierung dieser Schienenstrecken sind weiterzuverfolgen. In der Karte sind diese Schienenstrecken mit dem Planzeichen „Trassensicherung stillgelegter Strecke“ gekennzeichnet.

Die folgenden Neubau- und Ausbauvorhaben gelten als Planungshinweise:

- G5.1-13 Der alte Tunnel am Brandenstein (Schlüchtern) ist durch einen Tunnelneubau zu ersetzen.
- G5.1-14 Die Anbindung des am Flughafen Frankfurt Main geplanten Terminals 3 an das S-Bahn- und Regionalverkehrsnetz ist anzustreben.
- G5.1-15 Als langfristige Maßnahme ist nach dem Konzept Frankfurt RheinMainplus die Option auf den Bau eines zweigleisigen Fernbahntunnels zwischen Frankfurt Hauptbahnhof und dem südöstlichen Stadtgebiet offen zu halten.
- G5.1-16 Zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrszuwachses und zur Entflechtung von Fern- und Regionalverkehren in dem überlasteten Korridor Hanau – (Fulda/ Würzburg) sind Aus- und Neubaumaßnahmen in diesem Bereich unverzichtbar.
- G5.1-17 Zur Verdichtung des S-Bahn-Angebotes auf der Linie S 3 ist auf dem Abschnitt Eschborn – Schwalbach – Bad Soden ein zweigleisiger Ausbau der Strecke zwischen Schwalbach und Schwalbach Nord anzustreben.
- G5.1-18 Zur direkten Anbindung des Main-Taunus-Zentrums in Sulzbach an das Schienennetz soll die Trasse der Regionalbahn R 13 an das Main-Taunus-Zentrum verschwenkt werden.
- G5.1-19 Im regionalen Nahverkehrsplan des RMV ist die Modernisierung der Ländchenbahn Wiesbaden – Niedernhausen vorgesehen.
- G5.1-20 Zur Qualitätsverbesserung des Schienenpersonennahverkehrs im Rheingau soll auf der Strecke Wiesbaden – Rüdesheim ein vertakteter Regional-S-Bahnbetrieb angestrebt werden.
- G5.1-21 Bei der Taunusbahn sind Angebotsverbesserungen anzustreben (ganztägige Direktverbindungen nach Frankfurt).

-
- G5.1-22 Die Odenwaldbahn Frankfurt – Hanau – Babenhausen – Erbach – (Eberbach) soll für die überregionale Verbindung des östlichen Rhein-Main-Raumes mit den Räumen Heilbronn und Stuttgart sowie der Rhein-Neckar-Region (Heidelberg – Mannheim – Ludwigshafen) und für den innerregionalen Anschluss des Odenwaldkreises an das südhessische Oberzentrum Darmstadt in der Relation Erbach/Michelstadt – Groß-Umstadt – Reinheim – Darmstadt – Frankfurt aufgewertet werden.
- G5.1-23 Die vorhandenen Straßenbahn- und U-/Stadtbahntrassen in den Verkehrsräumen Frankfurt am Main, Darmstadt sowie im Landkreis Bergstraße (OEG) sind bedarfsgerecht zu erhalten, zu modernisieren und auszubauen. Ihre Netzverbindung zu den anderen Trägern des ÖPNV ist sicherzustellen. Die Festlegungen in den Nahverkehrsplänen sind zu beachten. Stadtbahn- und Straßenbahnstrecken auf oberirdischem eigenem Gleiskörper sind dem Bau weiterer unterirdischer ÖPNV-Linien vorzuziehen. Die Verlängerung der Straßenbahn von Griesheim nach Riedstadt-Goddelau ist anzustreben.

Begründung zu 5.1

zu G5.1-1 und 5.1-2

Dank ihrer zentralen Lage innerhalb der wachsenden EU und eines leistungsfähigen Schienennetzes hat die Planungsregion Südhessen beachtliche Standortvorteile aufzuweisen. Diese gilt es im Kontext bzw. Wettbewerb mit anderen europäischen Ballungsräumen zu sichern und weiter auszubauen.

In Text und Karte sind Neubauvorhaben im Schienenverkehr (Trassen, Haltepunkte) festgelegt, deren Notwendigkeit gutachtlich (z. B. im BVWP, im GVP des früheren Umlandverbandes Frankfurt, im Projekt Frankfurt RheinMainplus und im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV) nachgewiesen wurde. Teilweise wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet oder bereits abgeschlossen.

zu Z5.1-3

Für den Bau einer Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar wurde in den Jahren 2003 und 2004 ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. Als raumverträgliche Lösung wurden dabei zwei Varianten ermittelt, die von Neu-Isenburg-Zeppeleinheim über den Darmstädter Hauptbahnhof entweder entlang der A 5 oder der A 67 zum Autobahndreieck Viernheim verlaufen. Beide Varianten sind in der Karte festgelegt. Die Entscheidung, welche Lösung im Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Darmstadt – Mannheim weiterverfolgt wird, bedarf noch genauerer Untersuchungen auch hinsichtlich der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen der betroffenen Natura 2000-Gebiete. Die Maßgaben aus der landesplanerischen Beurteilung vom 23.06.2004 sind weiterhin zu berücksichtigen. Eventuellen Problemen, die aus der räumlichen Nähe zu Betriebsbereichen nach StörfallV im Verlauf der geplanten Trasse resultieren, kann mit baulichen, technischen und betrieblichen Maßnahmen begegnet werden. Es wird davon ausgegangen, dass der jeweilige Verkehrsträger in angemessener Zeit bauliche, technische oder betriebliche Schutzmaßnahmen ergreift. So ist es möglich, im Störfall die Strecke zu sperren und ggf. den Verkehr auf andere Schienenstrecken umzuleiten. Im Übrigen verlangt die Seveso II-Richtlinie lediglich, zwischen Betriebsbereichen nach StörfallV und wichtigen Verkehrswegen „soweit wie möglich“ einen angemessenen Abstand zu wahren.

Zu Z5.1-4

Die Maßnahme dient der leistungsfähigen Erschließung des Baugebietes Gateway Gardens. Das Erfordernis wurde im Rahmen vertiefender Untersuchungen zur Planung des Baugebietes nachgewiesen.

zu Z5.1-5

Diese leistungssteigernden Maßnahmen sind Bestandteil des Projektes Frankfurt RheinMainplus, das im Jahr 2003 vertraglich zwischen der DBAG, dem Land Hessen, der Stadt Frankfurt und dem RMV vereinbart wurde. Die Regionaltangente West (RTW) ist im Zweisystembetrieb vorgesehen und nutzt sowohl die vorhandenen Bahnanlagen der Deutschen Bahn AG als auch der Verkehrsgesellschaft Frankfurt mit ihren unterschiedlichen Stromsystemen. Soweit Haltepunkte und Strecken der geplanten RTW in räumlicher Nähe zu Betriebsbereichen nach StörfallV zu liegen kommen, gelten die Ausführungen in der Begründung zu Z5.1-9 und 5.1-11 zur gleichen Thematik vollinhaltlich.

zu Z5.1-6

Der Bau einer Verbindungsspanne bei Wallau war Bestandteil des Raumordnungsverfahrens der ICE-Strecke Köln – Rhein/Main im Jahre 1994. Die Verbindungsspanne wurde als sinnvolle raumverträgliche Netzergänzung betrachtet. Für diese Verbindungsspanne mit einem RE-Angebot Wiesbaden – Frankfurt Flughafen – Frankfurt liegt eine positive Nutzen-Kosten-Untersuchung vor. Sie ist im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV enthalten. Die Verbindungsspanne kann auch für den Verkehr Wiesbaden – Frankfurt Flughafen – Darmstadt Bedeutung haben.

zu Z5.1-7

Direkte Verbindungen im Schienennahverkehr zwischen dem Starkenburger Wirtschaftsraum und dem Flughafen Frankfurt Main können durch Qualitätsverbesserungen und Zeitersparnis die Wirtschaftsstruktur stärken. Gleichzeitig führen die Angebotsverbesserungen im ÖPNV zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs.

zu Z5.1-8

Die Variante B 4 wurde in den Jahren 1995–1998 von der Hessischen Straßenbauverwaltung entwickelt. Der Planung lag auch eine Umweltverträglichkeitsstudie zugrunde. Bei der Aufstellung des Regionalplans Südhessen 2000 wurde das Projekt durch Beschluss der Regionalversammlung in den Plan aufgenommen.

zu Z5.1-9 und 5.1-11

Diese raumordnerischen Ziele zur Verbesserung des schienengebundenen ÖPNV basieren auf dem im Jahr 2005 verabschiedeten Regionalen Nahverkehrsplan des RMV und dem Konzept Frankfurt RheinMainplus aus dem Jahr 2003 sowie teilweise auf dem im Jahre 2000 beschlossenen GVP des früheren Umlandverbandes Frankfurt. Eventuellen Problemen, die aus der räumlichen Nähe zu Betriebsbereichen nach StörfallV im Verlauf der geplanten Trasse resultieren, kann mit baulichen, technischen und betrieblichen Maßnahmen begegnet werden. Für die Strecken und Haltepunkte wird davon ausgegangen, dass der jeweilige Verkehrsträger in angemessener Zeit bauliche, technische oder betrieb-

liche Schutzmaßnahmen ergreift. So ist es möglich, im Störfall die Strecke zu sperren und ggf. den Verkehr auf andere Schienenstrecken umzuleiten. Im Übrigen verlangt die Seveso II-Richtlinie lediglich, zwischen Betriebsbereichen nach StörfallV und wichtigen Verkehrswegen "soweit wie möglich" einen angemessenen Abstand zu wahren.

zu Z5.1-12

Bei den für eine Reaktivierung zu sichernden Schienenstrecken handelt es sich überwiegend um Trassen, die noch eisenbahnrechtlich gewidmet sind. Die Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs soll aus grundsätzlichen verkehrspolitischen Überlegungen möglich bleiben. Die Verlagerung von Gütertransporten und die Abwicklung von Personenverkehr kann zu einer spürbaren Verminderung des LKW- und PKW-Verkehrs führen. In Einzelfällen kann auch der Bau von Rad- und Wanderwegen auf ehemaligen Schienentrassen zur Sicherung und späteren Reaktivierung der Schienenstrecken beitragen.

Die Aartalbahn und die Strecke Wächtersbach – Bad Orb werden temporär als Museumsbahn genutzt. Für die Überwaldbahn ist die Aufnahme eines Draisinenbetriebs beabsichtigt.

zu G5.1-13 bis 5.1-15 und 5.1-17 bis 5.1-23

Bei den als Planungshinweise eingestuften Neubau- und Ausbauprojekten handelt es sich um Vorschläge und Planungsvorstellungen von verschiedener Seite. Sie können nach dem bisherigen Planungsstand lediglich als nicht abgestimmte Planungen bezeichnet werden, da Bedarf und/oder Streckenführung und/oder Umweltverträglichkeit nach aktuellen Maßstäben (noch) nicht geklärt oder nachgewiesen sind. Die Planungshinweise haben informellen Charakter und sind in der Karte nicht enthalten. Über diese Projekte ist im Einzelfall, ggf. im Rahmen eines raumordnerischen Verfahrens, zu entscheiden.

Für die Planungsmaßnahme Tunnelneubau am Brandenstein (Schlüchtern) wurde 2001 ein Raumordnungsverfahren positiv abgeschlossen. Für eine Aufnahme des Tunnelneubaus als abschließend abgewogenes Ziel der Raumordnung in den Regionalplan/RegFNP ist nach aktuellem Planungsrecht eine erhebliche Betroffenheit des ausgewiesenen Natura-2000 Gebietes auszuschließen. Da eine Prüfung hierzu nicht vorliegt, wird der Tunnelneubau im Regionalplan/RegFNP nicht als Ziel, sondern lediglich als Planungshinweis aufgenommen.

zu G5.1-16

Der überlastete Korridor Hanau – Fulda/Würzburg stellt bereits heute einen Engpass mit außerordentlich hoher Netzwirkung dar. Aus regionalplanerischer Sicht sind Aus- und Neubaumaßnahmen in diesem Bereich unverzichtbar. Die im Rahmen einer Raumempfindlichkeitsstudie entwickelten drei denkbaren Trassenkorridore bilden die Grundlage für ein zukünftiges Raumordnungsverfahren:

- Variantenkorridor I: Gelnhausen – Nordspessart – Anbindung an die SFS Hannover/Würzburg;
- Variantenkorridor II: Gelnhausen – Ausbau und Linienkorrekturen entlang der bestehenden Strecke bis Schlüchtern – Fulda;
- Variantenkorridor III: Gelnhausen – Südumfahrung Bad Soden-Salmünster bis Schlüchtern – Fulda.

Allen Varianten gemeinsam ist der viergleisige Ausbau von Hanau nach Gelnhausen. In Ergänzung zu den Variantenkorridoren II und III sind leistungssteigernde Maßnahmen im Abschnitt Hanau – Aschaffenburg – Würzburg vorzusehen.

5.2 Straßenverkehr

- G5.2-1 Die Einbindung der Planungsregion Südhessen in das nationale und europäische Verkehrsnetz erfordert trotz Präferenz der Schiene ein leistungsfähiges Netz von Fernverkehrs- und regionalen Straßen.
- G5.2-2 Bei Straßenplanungen hat die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes Vorrang vor dem Ausbau von Straßen und deren Ausbau Vorrang vor Neutrassierungen.
- G5.2-3 Ortsumgehungen sind dann vorzusehen, wenn eine deutliche Verbesserung der Lebensverhältnisse in den betroffenen Ortslagen erforderlich ist und nur auf diesem Weg erreicht werden kann.
- G5.2-4 Neben den verkehrlichen Erfordernissen sollen bei der Planung berücksichtigt werden:
- Aspekte des Lärmschutzes
 - Wechselwirkungen mit der Siedlungsstruktur
 - Vermeidung von Zerschneidungseffekten und Verringerung der Flächeninanspruchnahme z. B. durch ortsnahe Trassierungen
- G5.2-5 Zur Verminderung von Lärmimmissionen verkehrsreicher Bundes-, Landes- und sonstiger Straßen sind, insbesondere entlang von Wohngebieten, Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.
- G5.2-6 Bei Straßenneubau ist die Rekultivierung oder der Rückbau entlasteter Straßenabschnitte anzustreben.
- Z5.2-7 Folgende Aus- und Neubauvorhaben stellen verbindliche, abschließend abgewogene Ziele zur Ergänzung des Straßennetzes dar:**

Bundesautobahnen

- | | |
|------------|--|
| A 3 | Achtstreifiger Ausbau zwischen AD Mönchhof und AK Frankfurt |
| A 3 | Ausbau AK Offenbach – AS Hanau |
| A 5 | Ausbau AS Friedberg – AK Bad Homburg |
| A 5 | Ausbau AK Bad Homburg – AK Frankfurt West |
| A 5 | Ausbau um einen weiteren Fahrstreifen zwischen AK Frankfurt und AS Zeppelinheim in Fahrtrichtung Süden sowie teilweise zwischen AK Frankfurt und AS Niederrad in Fahrtrichtung Norden; zusätzlicher Fahrstreifen am AK Frankfurt in der Verbindungsrampe von der A3 (West) auf die A5 (Süd) |
| A 5 | Erschließung Gateway Gardens über das AK Frankfurt |
| A 5 | Um- und Ausbau der AS Zeppelinheim |
| A 5 | Vollanschluss AS Frankfurt-Niederrad |