



Drucksache	Nr.: X / 170.2
Beschluss der Regionalversammlung Südhessen zur Drs. Nr. X / 170.1	23. Mai 2025

**Planfeststellung gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben
„Neubaustrecke (NBS) Frankfurt - Mannheim PFA 1, Zeppelinheim - Darmstadt-Nord“
Anhörungsverfahren des Eisenbahn-Bundesamtes - Schreiben vom 7. Januar 2025;
Az.: 55145-551ppn/031-2024#002**

hier: Beteiligung der Regionalversammlung Südhessen

Vorlage der oberen Landesplanungsbehörde – Drs. Nr. X / 170.1

Die Regionalversammlung Südhessen beschließt die als Anlage beigefügte Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren.

Zur Genehmigung einer Neuanlage von Wald in der Gemeinde Hohenstein, in der Gemarkung Holzhausen über Aar, wird das Benehmen hergestellt.

Für die Richtigkeit

gez. Ines Schader
Schriftführerin

Planfeststellung gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben „Neubaustrecke (NBS) Frankfurt - Mannheim PFA 1, Zeppelinheim – Darmstadt-Nord“

Anhörungsverfahren des Eisenbahn-Bundesamtes - Schreiben vom 7. Januar 2025; Az.: 55145-551ppn/031-2024#002

A. Zusammenfassung

Die obere Landesplanungsbehörde und die Regionalversammlung Südhessen (RVS) geben jeweils als Träger öffentlicher Belange eine Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren ab. Das Planfeststellungsverfahren konzentriert die Entscheidung über die Zulassung einer Abweichung von Zielen der Raumordnung gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 Raumordnungsgesetz (ROG) sowie die Genehmigung zur Neuanlage von Wald nach § 14 Hessisches Waldgesetz (HWaldG). Bei Flächen von über fünf Hektar Größe ergeht die Genehmigung zur Neuanlage von Wald im Benehmen mit dem Träger der Regionalplanung und der oberen Forstbehörde.

Die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim ist im Bedarfsplan Schiene 2023 als neues Vorhaben im Vordringlichen Bedarf (VB) aufgeführt und setzt sich aus mehreren Teilmaßnahmen zusammen. Gegenüber vorherigen Planungsvorstellungen liegt eine neue verkehrliche Konzeption und seit 2020 eine aktuelle Trassenführung vor. Die im RPS/RegFNP 2010 auf der Grundlage des 2004 durchgeführten Raumordnungsverfahrens getroffene Korridorfestlegung ist daher in Teilen überholt. Der Zielfestlegung des RPS/RegFNP 2010 liegt die Forderung nach einer Anbindung des Oberzentrums Darmstadt an das Schienenfernverkehrsnetz zugrunde. In der neuen Konzeption wird die Haupttrasse der Neubaustrecke an Darmstadt vorbeigeführt. Die Hauptstrecke soll im Sinne einer Verkehrslenkung nachts den Schienengüterverkehr des europäischen Rhein – Alpen Güterverkehrskorridors aus Richtung Mainz kommend, aufnehmen. Mit einer zweigleisigen Nordanbindung und einer eingleisigen Südanbindung erfolgt eine separate Einbindung Darmstadts in das Schienenfernverkehrsnetz.

Im Planfeststellungsabschnitt (PFA 1) wird insbesondere zu folgenden Zielabweichungstatbeständen Stellung genommen:

I. Plansatz Z5.1-3

- Vom Plansatz Z5.1-3 des RPS/RegFNP 2010 zur Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar bedarf es im PFA 1 keiner Zielabweichung. Dem Planungswillen der RVS, dass das Oberzentrum Darmstadt in das Schienenfernverkehrsnetz vollwertig eingebunden wird, kann mit der zweigleisigen Nordanbindung sowie der eingleisigen Südanbindung entsprochen werden. Im PFA 1 erfolgt mit der Nordanbindung eine Einbindung Darmstadts in das Schienenfernverkehrsnetz nach Norden sowie im Zusammenspiel mit der Wallauer Spange ein beschleunigter Regionalverkehr zum Flughafen Frankfurt.
- Im PFA 2 mit der Trassierung der Vorbeifahrt Darmstadt, dem PFA 3.1 zur Südanbindung sowie dem PFA 5/6 im Abschnitt Einhausen / Lorsch bis Landesgrenze erfolgen gesonderte Prüfungen zum Erfordernis einer Zielabweichung vom Plansatz Z5.1-3.

II. Trassierung im PFA 1

- Die Trassierung der Neubaustrecke von Zeppelinheim bis südlich Weiterstadt Gräfenhausen entspricht der Festlegung im RPS/RegFNP 2010. Es bedarf keiner Zielabweichung.
- Die Trassierung der zweigleisigen Nordanbindung bündelt enger an die Bundesautobahn BAB 5 und die Schienenstrecke Mainz – Darmstadt - Aschaffenburg an und entspricht nicht dem im RPS/RegFNP 2010 im entsprechenden Abschnitt festgelegten Trassenkorridor entlang der L 3113. Einer Zielabweichung bedarf es für die Verschiebung des festgelegten Trassenkorridors nicht.

III. Flächen für Ersatzaufforstung

- Im Taunus wird in der Gemeinde Hohenstein ein ca. 5,6 ha großes Vorranggebiet für Landwirtschaft für eine Ersatzaufforstung herangezogen. Da die Fläche aus landwirtschaftlicher Sicht keine hohe Bedeutung hat, wird der Zielabweichung vom Ziel Z10.1-10 Vorranggebiet für Landwirtschaft zugestimmt.
- Zur Genehmigung der Neuanlage von Wald nach § 14 Hessisches Waldgesetz (HWaldG) in der Gemeinde Hohenstein, Gemarkung Holzhausen über Aar auf Flächen, die zusammenliegend eine Größe über 5 ha ergeben, wird das Benehmen hergestellt.

IV. Berücksichtigung des Gesamtvorhabens

Die Planfeststellungsabschnitte werden durch jeweilige Planfeststellungsbeschlüsse abgeschlossen. Die obere Landesplanungsbehörde wird in die Prüfung, ob Tatbestände zu Zielabweichungen vom RPS/RegFNP 2010 vorliegen und wie schwer diese zu gewichten sind, bei Bedarf, über den einzelnen Planfeststellungsabschnitt hinaus, regionalplanerische Festlegungen zum Gesamtvorhaben im Regionalplan hinsichtlich neu hinzukommenden sowie wegfallenden Inanspruchnahmen von Vorranggebieten, insbesondere beim Vorranggebiet Regionaler Grünzug, einbeziehen.

V. Neuaufstellung des Regionalplans Südhessen/ Regionalen Flächennutzungsplans

- In der Stellungnahme bringt die RVS gegenüber der Planfeststellungsbehörde zum Ausdruck, dass sie in der Neuaufstellung des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans ihren Planungswillen zur Festlegung der Neubaustrecke Frankfurt - Mannheim dokumentiert. Sie möchte die Neubaustrecke, in der aktuellen Trassenführung und in der Gesamtheit der Teilmaßnahmen im Plan als Ziel (Maßnahmen des Projektbündels 6) festlegen.
- In den anstehenden Planfeststellungsverfahren wird die RVS die beabsichtigten Festlegungen in der Neuaufstellung des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans in die Prüfung bzw. die Erteilung ihrer Zustimmung zur Zielabweichung vom RPS/RegFNP 2010 einbeziehen.

Im Einzelnen:**B. Vorbemerkung**

Die DB InfraGO AG entschied im Jahr 2020 über die aktuelle Trassenführung der Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim und im Jahr 2024 über die Streckenabschnitte, die u.a. aus Gründen des Lärmschutzes oder des Naturschutzrechtes im Tunnel geführt werden sollen. Die aktuelle Planung ist in den Planfeststellungsunterlagen dokumentiert.

Die Vorzugsvariante sieht, wie bereits der Bundesverkehrswegeplan 2030, für die Neubaustrecke die Bündelung der Trassenführung mit der Bundesautobahn BAB 67 südlich von Darmstadt vor. Dieser Abschnitt ist ein wesentlicher Engpass im transeuropäischen und regionalen Verkehrsnetz und für die integrierte Entwicklung des Rhein-Alpen-Korridors (TEN-V) von zentraler Bedeutung. Das Gesamtvorhaben wird in acht Planfeststellungsabschnitten geplant. Die Stellungnahme nimmt hierauf Bezug.

Im Planfeststellungsabschnitt (PFA 1) wird die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim in Zeppelinheim mit der Strecke 3657 aus dem angrenzenden Projekt „Knoten Frankfurt-Stadion, 3. Baustufe“ weitergeführt. Die NBS-Strecke verläuft südlich des Bahnhofs Zeppelinheim ca. 1,5 km parallel zur Bestandsstrecke 4010 (Riedbahn), verlässt in ca. Bau-km 6,5 den gemeinsamen Verkehrsweg mit der Strecke 4010 und biegt in Richtung Süden ab. Im PFA 1 wird die Neubaustrecke auf östlicher Seite parallel zur Bundesautobahn BAB 5 geführt. Der hier betrachtete PFA 1 beginnt somit in Bau-km 4,875 der Strecke 3657 (entspricht km 70,600 der Strecke 4010) und endet in Bau-km 19,782 der Strecke 3657. Bezogen auf die Nordanbindungskurve endet der PFA 1 in km 30,338 des Richtungsgleises der Strecke 3530 bzw. in km 30,078 des Gegenrichtungsgleises der Strecke 3530. Die Einbindung der Strecke 3544 (Nordanbindung Darmstadt) in die Strecke 3530 wird beim Richtungsgleis der Strecke 3544 bereits in Bau-km 2,938 und beim Gegenrichtungsgleis der Strecke 3544 in Bau-km 2,708 im Bereich der Stockschneise vollzogen. Die Weiterführung der Haupttrasse der Neubaustrecke 3657 von Bau-km 19,782 bis zum Beginn des Tunnelbauwerks Weiterstadt in Bau-km 19,926 ist nicht mehr Teil des Planfeststellungsabschnittes, sondern des PFA 2. Die Vorbeifahrt Darmstadts der NB-Hauptstrecke ist ebenfalls Teil des PFA 2. Die eingleisige Südanbindung Darmstadts wird im PFA 3.1 behandelt, die Tunneldiagonale ab dem Raum Lorsch im PFA 5/6.

C. Als obere Landesplanungsbehörde gebe ich im o. a. Planfeststellungsverfahren nachfolgende Stellungnahme ab:**I. Rechtliche Grundlagen, Verfahren**

Der PFA 1 von Neu-Isenburg-Zeppelinheim – Darmstadt-Nord weist mit der Nordanbindung Darmstadt einen eigenständigen Verkehrswert auf. Im letzten Abschnitt des PFA 1 erfolgt eine Vorfestlegung des weiteren Verlaufs der Neubaustrecke (NBS) Frankfurt – Mannheim.

Die von der DB InfraGO AG im Jahr 2020 ermittelte Trassenführung entspricht in den Räumen Darmstadt und südlich Lorsch nicht dem im Regionalplan Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan (RPS/RegFNP) 2010 im Ziel Z5.1-3 bzw. in der Karte festgelegten Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar. Der RPS/RegFNP 2010 legt südlich Darmstadt Hbf. zwei Korridore als mögliche Auswahloption fest. Beide Optionen führen über den Hauptbahnhof Darmstadt. Die Gründe für die Wahl des Trassenverlaufs stellt die DB InfraGO AG in den

vorgelegten Planfeststellungsunterlagen, insbesondere im Erläuterungsbericht 01 und der Unterlage Zielabweichung 029 dar. Aus Sicht der Regionalplanung hat die DB InfraGO AG sicherzustellen, dass sich ihre gewählte Trassenführung unter Berücksichtigung aller raumordnerischen und umweltfachlichen Belange in Gänze durchsetzen kann. Daher befasst sich die Stellungnahme neben den regionalplanerischen Belangen des PFA 1 auch mit dem Gesamtvorhaben.

Um von den Zielen der Raumordnung abweichen zu können, sieht das Raumordnungsgesetz das Instrument einer Zielabweichung vor. Diese wird bei Planfeststellungsverfahren in das Planfeststellungsverfahren integriert, § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG in Verbindung mit § 75 VwVfG sowie § 8 Abs. 3 HLPG. Das Eisenbahn-Bundesamt ist seit dem 6. Dezember 2020 die zuständige Anhörungsbehörde für planfeststellungsbedürftige Vorhaben der Eisenbahnen des Bundes. Gemäß § 73 VwVfG sind Behörden, deren Aufgabenbereich berührt wird, zu beteiligen. Daher ist im Falle einer erforderlichen Zielabweichung vom RPS/RegFNP 2010 die Regionalversammlung zu beteiligen.

II. Aufbau und Inhalt der Stellungnahme

Die nachfolgende Stellungnahme folgt der sich aus dem Inhaltsverzeichnis ergebenden Gliederung.

A. Zusammenfassung	1
I. Plansatz Z5.1-3	1
II. Trassierung im PFA 1	2
III. Flächen für Ersatzaufforstung	2
IV. Berücksichtigung des Gesamtvorhabens	2
V. Neuaufstellung des Regionalplans Südhessen/ Regionalen Flächennutzungsplans	2
Im Einzelnen:	3
B. Vorbemerkung	3
C. Als obere Landesplanungsbehörde gebe ich im o. a. Planfeststellungsverfahren nachfolgende Stellungnahme ab:	3
I. Rechtliche Grundlagen, Verfahren	3
II. Aufbau und Inhalt der Stellungnahme	4
D. Stellungnahme	5
I. Erläuterungen zum Sachstand der Planung	5
1. Erläuterungen zum Gesamtvorhaben NBS Frankfurt - Mannheim	5
2. Gegenstand des Gesamtvorhabens	6
II. Erläuterungen zu erfolgten landesplanerischen Entscheidungen und Festlegungen in den Raumordnungsplänen	8
1. Raumordnungsverfahren (ROV) von 2004	8
2. Festlegungen des LEP	9
3. Festlegungen des RPS/RegFNP 2010	9
a) Ziel Z.5.1-3 zur NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar	9
b) Ziel Z.5.1-6 zur Wallauer Spange	10
III. Erläuterungen zur Festlegung des Gesamtvorhabens im Entwurf/Vorentwurf 2024 - Neuaufstellung des RPS/RegFNP	10
E. Planfeststellungsabschnitt 1 (PFA 1) – Prüfung der regionalplanerischen Belange	11
I. LEP – Plansatz 5.1.2-4 (Z)	11

II.	RPS/RegFNP 2010 – Plansatz Ziel Z5.1-3	12
III.	Teilabschnitt Zeppelinheim – südlich Weiterstadt-Gräfenhausen – zeichnerische Festlegung	13
IV.	Teilabschnitt südlich Weiterstadt-Gräfenhausen - Nordanbindung Darmstadt – zeichnerische Festlegung	15
V.	Zielabweichungstatbestände bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, hier Flächen für die forstrechtliche Ersatzaufforstung.....	16
F.	Regionalplanerischer Ausblick auf die Konformität des Gesamtvorhabens NBS Frankfurt – Mannheim mit dem Plansatz Z5.1-3 - unabhängig späterer Stellungnahmen in den noch folgenden Planfeststellungsabschnitten	18
I.	RPS/RegFNP 2010 - Plansatz Z.5.1-3.....	18
II.	RPS/RegFNP 2010 – Abweichung des Trassenverlaufs von der zeichnerischen Festlegung in folgenden PFA	18
III.	Planungswille der RVS zur NBS Frankfurt – Mannheim in der Neuaufstellung des Regionalplans 20	

D. Stellungnahme

I. Erläuterungen zum Sachstand der Planung

1. Erläuterungen zum Gesamtvorhaben NBS Frankfurt - Mannheim

Das Netz der Bundesschienenwege wird nach den Bestimmungen des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege ausgebaut. Dieser wurde zuletzt am 22. Dezember 2023 vom Deutschen Bundestag als Anlage zum Bundesschienenausbaugesetz (BSWAG) beschlossen. Die im Bedarfsplan Schiene enthaltenen Vorhaben des sog. Vordringlichen Bedarfs dienen der Umsetzung des Deutschlandtakts. Dieser sowie der zugrunde liegende integrale Taktfahrplan ist im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) definiert. Zur Erreichung des Zielfahrplans wurde der Deutschlandtakt in die Bundesverkehrswegeplanung integriert und die erforderlichen Infrastrukturvorhaben in das Bundesschienenwegeausbaugesetz eingebracht. Die Bedarfsplanüberprüfung von 2024 kam zu dem Ergebnis, dass der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung in seiner Gesamtheit angemessen und weiterhin erforderlich ist. Derzeit wird für den aktuellen Bedarfsplan Schiene mit gutachterlicher Unterstützung durch das Bundesverkehrsministerium eine Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP) durchgeführt, die alle aus dem sog. Potenziellen Bedarf in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegenen Maßnahmen prüft.

Die NBS Frankfurt – Mannheim ist im Bedarfsplan Schiene 2023 als neues Vorhaben im Vordringlichen Bedarf (VB) im Projektbündel 6 mit dem Titel ABS/NBS Frankfurt – Mannheim aufgeführt. Somit besteht für das Vorhaben ein gesetzlicher Planungsauftrag. Das Vorhaben knüpft an weitere Maßnahmen des VB zum Ausbau des Großknotens Frankfurt am Main (Projektbündel 4) an. Der Begründung des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes vom Dezember 2023 sind die Teilmaßnahmen des Gesamtvorhabens NBS Frankfurt–Mannheim unter zusätzlichem Hinweis auf die Beschreibung im Projektinformationssystem (PRINS) des BVWP 2030 zu entnehmen.

2. Gegenstand des Gesamtvorhabens

Gegenstand des Gesamtvorhabens sind:

- Errichtung einer zweigleisigen NBS Frankfurt–Mannheim von Zeppelinheim bis Mannheim Waldhof (Höchstgeschwindigkeit 300 km/h, die tagsüber durch den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und nachts durch den Schienengüterverkehr (SGV) genutzt wird.
- Anbindungen an das bestehende Netz:
 - Anbindung der NBS (Strecke 3657) an die Bestandsstrecken 4010 (Riedbahn) und 3656 auf Höhe von Zeppelinheim,
 - Nordanbindung (Strecke 3544) zur Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs über die Bestandsstrecke 3530 (Rhein-Main-Bahn),
 - Südanbindung Darmstadt (Strecke 3547) zur Fernverkehrsanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs an die NBS über die Bestandsstrecke 3601 (Main-Neckar-Bahn),
 - Weiterstädter Kurve (Strecke 3546) zur Güterverkehrsanbindung der Strecke 3530 (Rhein-Main-Bahn) an die NBS (Verknüpfung der Strecke Mainz-Bischofsheim - Aschaffenburg mit der NBS)
 - Einbindung der NBS (Strecke 3657) in die Bestandsstrecke 4010 (Riedbahn) auf Höhe von Mannheim-Blumenau.
- Schaffung einer Verbindungsstrecke Wallauer Spange zwischen Wiesbaden und Frankfurt Flughafen über die Schnellfahrstrecke Köln – Rhein Main (Strecke 2690)

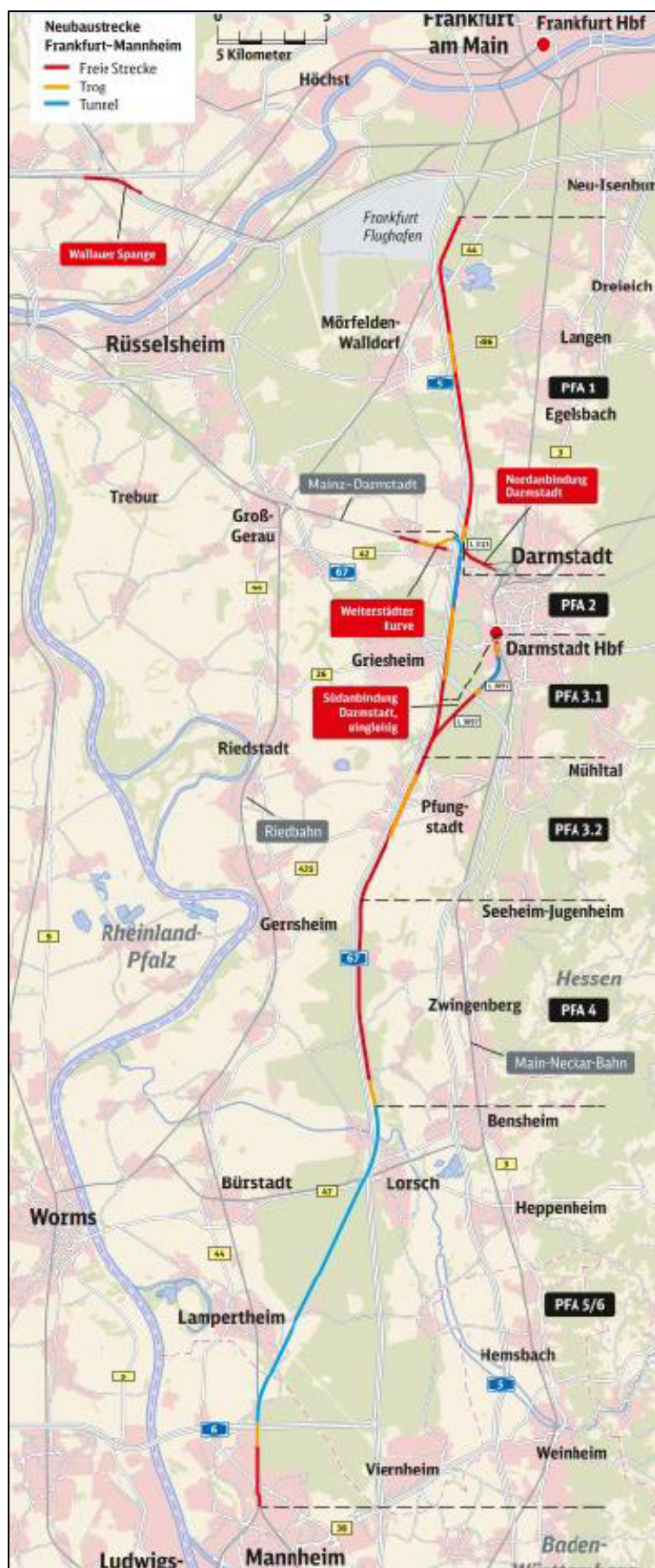


Abbildung 1: Übersicht Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim und Wallauer Spange

Die eingleisige Südanbindung von Darmstadt an die Schnellfahrstrecke Frankfurt – Mannheim mit niveaufreier Einbindung wurde als Maßnahme des Planfalls „Deutschlandtakt“, unter der laufenden Nummer 44 des Unterabschnitts 2, „Vorhaben des Potenziellen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ geprüft und konnte in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen. Während die Hauptstrecke der NBS an Darmstadt vorbeigeführt wird, erfolgt eine vollwertige Anbindung des Oberzentrums Darmstadt an den Schienenfernverkehr über die zweigleisige Nord- und die eingleisige Südanbindung.

II. Erläuterungen zu erfolgten landesplanerischen Entscheidungen und Festlegungen in den Raumordnungsplänen

1. Raumordnungsverfahren (ROV) von 2004

Ergebnis des ROV zur NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar war, dass zwei raumverträgliche Varianten ermittelt wurden, die von Neu-Isenburg-Zeppelinheim über den Darmstädter Hauptbahnhof entweder entlang der Bundesautobahn BAB 5 oder der BAB 67 zum Autobahndreieck Viernheim verlaufen. Varianten mit einer Vorbeifahrt an Darmstadt wurden als raumunverträglich bewertet. Seit der damaligen Durchführung des ROV und der Entscheidung des Regierungspräsidiums Darmstadt in Form der landesplanerischen Beurteilung vom 23. Juni 2004 änderten sich die Rahmenbedingungen des Projektes. Die Bedarfsplanüberprüfung 2010 des Bundesverkehrsministeriums kam zu dem Ergebnis, dass das Verkehrskonzept zur Neubaustrecke zu überarbeiten war. Es wurde daraufhin ein völlig neues Schienenverkehrskonzept für den „Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar - Karlsruhe“ entwickelt. Nach den Erkenntnissen der Gutachter der 2012 beauftragten „Mittelrheinstudie“ war die bisher geplante Neubaustrecke nicht geeignet, die Verkehrsströme aufzunehmen und restriktionsfrei in Richtung Süddeutschland zu leiten.

Daher wurde ein völlig neues Konzept für den „Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar - Karlsruhe“ mit Maßnahmen für den Personenfern- und Nahverkehr sowie den Schienengüterverkehr entwickelt. Die Neubaustrecke war nun für den Mischverkehr – am Tag schneller Personenfernverkehr, in der Nacht Güterverkehr – zu planen. Detaillierte Ausführungen zur Ermittlung der Vorzugsvariante sind dem Erläuterungsbericht (Unterlage 01) des PFA 1 zu entnehmen. Das ROV von 2004 ist folglich aufgrund der nunmehr vom Bundesverkehrsministerium verfolgten verkehrlichen Zielsetzung inhaltlich überholt. Die Güterverkehrsanbindung „Weiterstädter Kurve“ war nicht Gegenstand des damaligen ROV. Die Durchführung einer Raumverträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich. Die Prüfung der Raumverträglichkeit erfolgt entsprechend § 16 Abs. 2 Raumordnungsgesetz (ROG) in der Planfeststellung. Eine Diagonale südlich Lorsch wurde seinerzeit im Rahmen der Anhörung des ROV zwar vorgeschlagen, von der Vorhabenträgerin als zu prüfende Alternative aber nicht in das ROV eingeführt. Die Landesplanerische Beurteilung enthält einen Hinweis zu möglichen Konfliktlagen dieser Trassenführung. Nunmehr soll die Trassenführung in dem Abschnitt im Tunnel geführt werden. Die Prüfung zur Raumverträglichkeit des Abschnitts Tunneldiagonale südlich Lorsch erfolgt in der Planfeststellung. Ebenso wird in der Planfeststellung mit einer neuen Abwägung über den im ROV 2004 als raumunverträglich bewerteten Abschnitt der Vorbeifahrt Darmstadts zu entscheiden sein.

In den anstehenden Planfeststellungsverfahren für die NBS Frankfurt - Mannheim ist das ROV von 2004 als gutachterliche Stellungnahme zwar in der Abwägung zu berücksichtigen, stärker aber wiegen die Ziele, die in dem Landesentwicklungsplan Hessen, 3. Änderung 2018 (LEP) und dem Regionalplan Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010 (RPS/RegFNP 2010) in der Bekanntmachung vom 17. Oktober 2011 zur Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim festgelegt sind. An Ziele der Raumordnung, hier an das Ziel 5.1.2-4 (Z) des LEP 3. Änderung sowie das Ziel Z5.1-3 des RPS/RegFNP 2010 und die zeichnerische Festlegung ist die DB InfraGO AG strikt gebunden, § 4 Abs. 1 Satz 2, Satz 1 Nr. 2 ROG.

2. Festlegungen des LEP

Der LEP trifft im Ziel 5.1.2-4 (Z) Festlegungen zur NBS Frankfurt – Mannheim. Zu den vorgenannten Teilmaßnahmen des Gesamtvorhabens führt das Ziel 5.1.2-4 (Z) wie folgt aus:

„Die Systemhalte in Frankfurt, Kassel, Darmstadt, Fulda, Hanau, Gießen, Marburg, Limburg und Wiesbaden haben Verknüpfungsfunktionen im Fern- und Nahverkehrsnetz zu übernehmen. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Schienenfernverkehrsnetzes im Personenverkehr und Gütertransport sind umfangreiche investive Maßnahmen umzusetzen.“

Köln - Frankfurt/Rhein-Main

Die Engpässe im Bereich Frankfurt-Stadion sind zu beseitigen. Südlich von Wallau ist die Realisierung der regionalplanerisch gesicherten Verbindungsspanne weiter zu verfolgen.

Frankfurt - Darmstadt - Mannheim (NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar)

Zur Trennung von Nah- und Fernverkehr sowie zur Kapazitätserhöhung für den Personen- und Güterverkehr ist eine Neubaustrecke, parallel zur Bundesfernstraße A 5/A 67 und mit Anbindung Darmstadt-Hbf., zu planen.

Die für die Schienentrasse notwendigen Flächen sind innerhalb des in der Plan-karte festgelegten Planungsraums regionalplanerisch zu sichern.“

In der Begründung zum Ziel 5.1.2-4 (Z) verweist der LEP auf den BVWP 2030, der für die NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar südlich von Darmstadt die Bündelung der Trassenführung mit der Bundesautobahn BAB 67 vorsieht.

3. Festlegungen des RPS/RegFNP 2010

Der RPS/RegFNP 2010 berücksichtigte bei der Beschlussfassung der Regionalversammlung Südhessen 2010 das ROV von 2004 zur NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar sowie die Wallauer Spange aus dem ROV von 1994 zur NBS Köln – Rhein/Main als sonstige Erfordernisse der Raumordnung und legte die Vorhaben in den Zielen Z5.1-3 sowie Z5.1-6 fest. Ein Projektzusammenhang zwischen der NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar und der Wallauer Spange lag nicht vor und wurde erst durch die o.a. Neuausrichtung des Projektes geschaffen.

a) Ziel Z.5.1-3 zur NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar

Nach dem Ziel Z5.1-3 ist die NBS zwischen dem Ausbauende in Neu-Isenburg-Zeppelinheim und der Hessischen Landesgrenze bei Viernheim zu realisieren. Weiter heißt es:

„Der viergleisige Ausbau des Streckenabschnittes Frankfurt Stadion - Neu-Isenburg-Zeppelinheim ist zwecks Entmischung von Fern-, Nah- und S-Bahnverkehr in die Neubaustreckenplanung einzubeziehen. Die Trasse ist über den Hauptbahnhof Darmstadt zu führen.“

Die Karte legt zwischen Hauptbahnhof Darmstadt und dem Viernheimer Dreieck zwei Trassenvarianten fest (Trassenführung über Darmstadt Hbf. und Weiterführung entlang der Bundesautobahn BAB 67 (Variante III A aus dem ROV) oder Trassenführung über Darmstadt Hbf. und Weiterführung entlang der Bundesautobahn BAB 5 (Variante IV A aus dem ROV)). Das Ziel Z5.1-3 bestimmt, dass zwischen dem Hauptbahnhof Darmstadt und dem Viernheimer Dreieck an den Bundesautobahnen BAB A6/A67 eine der beiden in der Karte festgelegten Trassenvarianten realisiert werden kann. Da bei der Beschlussfassung über den RPS/RegFNP 2010 bei beiden Varianten aufgrund des Planungsstandes die Natura 2000-Gebietsverträglichkeit nicht abschließend geklärt war, steht die Rechtswirksamkeit des Ziels Z5.1-3 unter dem Vorbehalt des Vorliegens der Ausnahmeveraussetzungen gemäß § 34 Abs. 3 bis 5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG).

Bei dem Plansatz handelt es sich um zielförmige Standortfestlegungen, die für die Planfeststellungsbehörde gem. § 4 Abs. 1 ROG verbindlich sind. Im Rahmen der Planfeststellungsverfahren ist daher zu prüfen, ob es der Zielabweichung vom Ziel Z5.1-3 und aufgrund des geänderten Trassenverlaufs von weiteren Zielen, wie dem Vorranggebiet (VRG) für Forstwirtschaft, VRG Regionaler Grünzug, VRG für Landwirtschaft oder VRG für Natur und Landschaft bedarf. In den abschnittswisen Planfeststellungsverfahren hat die DB InfraGO AG daher darzulegen, ob und wie der gewählte Trassenverlauf der Neubaustrecke von den Zielen des RPS/RegFNP 2010 abweicht.

b) Ziel Z.5.1-6 zur Wallauer Spange

Die Wallauer Spange als Teilmaßnahme des Gesamtvorhabens ist Gegenstand des PFA 0. Das EBA führte im Jahr 2024 die Anhörung durch. Die Wallauer Spange wurde entsprechend des im Ziel Z5.1-6 und in der Karte des RPS/RegFNP 2010 festgelegten Korridors geplant. Seitens der oberen Landesplanungsbehörde wurden keine Bedenken erhoben. Die konkretisierende Planung einschließlich des Haltepunktes Wiesbaden-Delkenheim steht nicht im Widerspruch zum o.a. Ziel. Aufgrund der Übereinstimmung mit dem Ziel Z5.1-6 des RPS/RegFNP 2010 war die Einholung einer Stellungnahme der Regionalversammlung Südhessen nicht erforderlich.

III. Erläuterungen zur Festlegung des Gesamtvorhabens im Entwurf/Vorentwurf 2024 - Neuaufstellung des RPS/RegFNP

Entsprechend des Beschlusses der RVS zum Eckpunktepapier 2022 (Drs Nr. X/28) wurde die NBS Frankfurt – Mannheim im Entwurf/Vorentwurf 2024 des Regionalplans Südhessen und Regionalen Flächennutzungsplans für den Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main mit der von der DB InfraGO AG 2020 ermittelten Trassenführung festgelegt. Die Streckenabschnitte im Bereich des Kreises Bergstraße, die größtenteils im Tunnel geführt werden sollen und die die DB InfraGO AG im Jahr 2024 bestimmte, sind in den Entwurf des Regionalplans Südhessen und Regionalen Flächennutzungsplans für den Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main zur 1. Offenlage eingearbeitet und entsprechend gekennzeichnet worden.

Die Beschlussfassung der RVS zur Billigung dieses Entwurfs/Vorentwurfs ist für die RVS-Sitzungsrunde Juni/Juli 2025 vorgesehen. Das Gesamtvorhaben mit seinen Teilmaßnahmen ist im Entwurf im Ziel Z6.2.1-5 festgelegt. Somit löst sich der Entwurf der RPS/RegFNP-Neuaufstellung vorbehaltlich der Billigung der RVS zur 1. Offenlage vom Ergebnis des ROV 2004 und berücksichtigt den LEP sowie die aktuelle von der DB InfraGO AG entwickelte Trassenführung mit der Konzeption einer Verkehrslenkung des nächtlichen Güterverkehrs und des Zielfahrplanes des Deutschlandtaktes. Die an Darmstadt vorbeigeführte Hauptstrecke der Neubaustrecke als auch die Nord- und Südanbindung werden als „Schienenfernverkehrsstrasse Planung“ bzw. „Schienenfernverkehrsstrasse Bestand, Ausbau geplant“, festgelegt. Das Oberzentrum Darmstadt wird regionalplanerisch somit an das Schienenfernverkehrsnetz angebunden. Die für die Verkehrslenkung des nächtlichen Güterverkehrs erforderliche Anbindung erfolgt über die Weiterstädter Kurve, die ebenfalls „Schienenfernverkehrsstrasse Planung“ festgelegt wird. Zur 1. Offenlage steht das Ziel zur Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim weiterhin unter dem Vorbehalt des Nachweises der Natura 2000-Gebietsverträglichkeit. In der Plankarte erfolgt eine entsprechende Kennzeichnung. Die aktuelle Trassenführung der Wallauer Spange einschließlich des geplanten Haltepunktes Wiesbaden-Delkenheim ist entsprechend der Ziele Z6.2.1-5 und Z6.2.1-15 sowie des zugrundeliegenden Maßstabes des Regionalplans 1:100.000 (Teilkarte 1 bzw. RegFNP Karte 1 Blatt 12 und 16) in den Entwurf/Vorentwurf 2024 zur Neuaufstellung des Regionalplans und Regionalen Flächennutzungsplans für den Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main eingeflossen.

E. Planfeststellungsabschnitt 1 (PFA 1) – Prüfung der regionalplanerischen Belange

Im Zusammenspiel mit der Wallauer Spange wird durch die Trassenführung zur Nordanbindung Darmstadts des PFA 1 die Einrichtung eines beschleunigten Regionalverkehrs (Hessen-Express) ermöglicht, der u.a. eine schnelle Schienenverbindung Darmstadt Hbf. – Frankfurt Flughafen sicherstellt.

Damit wird auch dem Ziel Z.5.1-7 des RPS/RegFNP 2010 Rechnung getragen. Nach dem Ziel Z.5.1-7 ist zur Verbesserung der Anbindung des südhessischen Wirtschaftsraumes eine direkte Schienennahverkehrsanbindung aus dem Raum Bergstraße über den Hauptbahnhof Darmstadt zum Frankfurter Flughafen zu realisieren.

Die Prüfung, ob Zielabweichungstatbestände vorliegen, kommt zu folgendem Ergebnis:

I. LEP – Plansatz 5.1.2-4 (Z)

Die aktuelle von der DB InfraGO AG zur NBS Frankfurt – Mannheim verfolgte verkehrliche Zielsetzung stimmt mit dem Ziel 5.1.2-4 (Z) des LEP überein. Die im PFA 1 im Erläuterungsbericht 01 sowie in der Unterlage 029 – Zielabweichung – dokumentierte Trassenführung entspricht dem Ziel 5.1.2-4 (Z) des LEP. Den Ausführungen der Unterlage 029 zur Übereinstimmung mit dem Plansatz LEP 5.1.2-4 (Z) kann gefolgt werden.

Ein Zielabweichungstatbestand vom LEP liegt nicht vor. Das Ergebnis der Prüfung der oberen Landesplanungsbehörde ist mit der obersten Landesplanungsbehörde abgestimmt.

II. RPS/RegFNP 2010 – Plansatz Ziel Z5.1-3

Für den Streckenbereich im Raum Darmstadt ist zu prüfen, ob der Tatbestand einer Zielabweichung vorliegt. Zum Plansatz (Z) 5.1-3 des RPS/RegFNP 2010 führt die DB InfraGO AG in der Unterlage 029 aus, dass die Standortvorgabe des Regionalplans eine Trassenführung „über den Hauptbahnhof Darmstadt“ festlegt. Da durch die geplante NBS in der Hauptstrecke zwar an Darmstadt vorbeiführe und der Hauptbahnhof Darmstadt über die Nord- und Südanbindung vollwertig angebunden werde, spreche dieses gegen die Erforderlichkeit einer Abweichung vom Ziel Z5.1-3. Funktional entspräche die Trassierung damit den Zielvorstellungen, die zur regionalplanerischen Festlegung der Durchfahrtsvariante(n) geführt hätten. Es erscheine daher gut vertretbar, dass die vorliegend beantragte Streckenführung mit dem Plansatz grundsätzlich in Einklang stehe. Das gelte insbesondere deshalb, weil die regionalplanerische Standortvorgabe im Kontext des entsprechenden Plansatzes des LEP zu sehen sei, der lediglich die „Anbindung“ an Darmstadt Hbf. vorsehe. So spräche die Plankarte des LEP dafür, dass die landesplanerische Zielvorgabe („Anbindung“) auch eine Durchfahrt des Darmstadt Hbf. miteinschließe. Da die Antragstrasse nicht der Streckenführung der Plankarte des RPS/RegFNP 2010 entspreche, weil sie nicht unmittelbar über den Hauptbahnhof führe, sondern Darmstadt Hbf. – wenn auch grundsätzlich vollwertig, so doch lediglich – anbinde, geht die Vorhabenträgerin vorsorglich von der Erforderlichkeit einer Abweichungszulassung von dem Plansatz aus. Die vorsorglich im PFA 1 beantragte Zielabweichung solle sicherstellen, dass die beantragte Streckenführung nicht nur den Festlegungen im LEP entspreche, sondern zugleich den im Widerspruch zum LEP stehenden Festsetzungen des RPS/RegFNP 2010 Rechnung trage.

Den Ausführungen der Unterlage 029 – Zielabweichung – zur Übereinstimmung mit dem Plansatz Z5.1-3 des RPS/RegFNP 2010 kann gefolgt werden. Ein Zielabweichungstatbestand vom Plansatz Ziel Z5.1-3 des RPS/RegFNP 2010 liegt unter Berücksichtigung der vor der Plangeberin, der RVS, verfolgten Zielsetzung zur regionalplanerischen vollwertigen Einbindung der Wissenschaftsstadt Darmstadt in das Schienenfernverkehrsnetz, nicht vor.

Folgende Fernverkehrsverbindungen werden entsprechend des 3. Gutachterentwurfs „Planfall Hessen“ (Netzgrafik Hessen vom 25. Februar 2025) zum Deutschlandtakt über den Hauptbahnhof Darmstadt geführt:

- eine Fernverkehrslinie von Graz, Karlsruhe über Bensheim und Darmstadt Hbf. nach Frankfurt Hbf. in Richtung Hanau, Kassel Wilhelmshöhe;
- eine Fernverkehrslinie aus Lyon, Mannheim mit Verlauf zum Darmstädter Hbf. und weiter nach Frankfurt Hbf. sowie
- eine Fernverkehrslinie aus Basel, Mannheim mit Verlauf Darmstadt Hbf. und Frankfurt Hbf. und weiter in Richtung Hanau und Kassel Wilhelmshöhe.

Die Anbindung Darmstadt Hbf. an den Flughafen Frankfurt erfolgt über den Hessen-Express mit zwei Linien.

Die aktuelle Tassenführung der NBS Frankfurt – Mannheim mit einer Nord- und Südanbindung kann hinsichtlich der Anbindung des Oberzentrums Darmstadt an das Schienenfernverkehrsnetz als in Übereinstimmung mit dem Ziel Z5.1-3 des RPS/RegFNP 2010 angesehen werden.

Der Systemhalt in Darmstadt kann, wie nach dem Ziel 5.1.2-4(Z) des LEP gefordert, seine Funktionen zur Verknüpfung des Fern- und Nahverkehrsnetzes erfüllen. Im PFA 1 mit der Nordanbindung Darmstadts liegt der Tatbestand einer Zielabweichung vom Plansatz Z5.1-3 zur Realisierung der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar nicht vor. Der Abschnitt Darmstadt Hbf. – Bündelung mit der Bundesautobahn BAB 67 ist Teil einer der im Ziel Z5.1-3 und in der Karte festgelegten Variante und dem PFA 3.1 zugeordnet.

Sollte das Eisenbahnbundesamt als Planfeststellungsbehörde für den PFA 1 den Tatbestand einer Zielabweichung vom Plansatz Z5.1-3 annehmen, kann aus Sicht der oberen Landesplanungsbehörde für den PFA 1 eine Abweichung vom Plansatz Z5.1-3 des RPS/RegFNP 2010 zugelassen werden. Unter raumordnerischen Gesichtspunkten wäre eine Zielabweichung vom Plansatz Z5.1-3 vertretbar, die Grundzüge der Planung sind bei Realisierung der Teilmaßnahmen Nord- und Südanbindung nicht berührt. Ihren Planungswillen hat die RVS durch Festlegung der aktuellen von der DB InfraGO AG ermittelten Trassenführung in den Entwurf/Vorentwurf der Neuaufstellung des RPS/RegFNP hinreichend dokumentiert.

III. Teilabschnitt Zeppelinheim – südlich Weiterstadt-Gräfenhausen – zeichnerische Festlegung

In der Unterlage 029 legt die DB InfraGO AG dar, dass die beantragte Streckenführung im PFA 1 in ihrem Verlauf bis Gräfenhausen den in der Plankarte wiedergegebenen Standortvorgaben entspricht. Dieser Darlegung folgt die obere Landesplanungsbehörde. Die Neubaustrecke verläuft südlich des Bahnhofs Zeppelinheim ca. 1,5 km parallel zur Bestandsstrecke 4010 (Riedbahn). Der Abschnitt ist im RPS/Reg FNP 2010 als Ziel Schienenfernverkehrsstrecke Bestand und überlagert als Ausbaustrecke (§ 5 Abs. 4 Nr. 3 HLPg) festgelegt.



Abbildung 2: Streckenkarte PFA 1 (Quelle: DB InfraGO AG 2024)



Abbildung 3: Auszug aus dem Regionalplan Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplan 2010

Im weiteren Verlauf verlässt die Trasse bei ca. Bau-km 6,5 den gemeinsamen Verkehrsweg mit der Strecke 4010 und biegt in Richtung Süden ab. Die Trasse verläuft auf der Ostseite in Bündelung mit der Bundesautobahn BAB 5. Dies entspricht bis zum Bereich südlich Weiterstadt-Gräfenhausen der im RPS/Reg FNP 2010 als Ziel festgelegten Schienenverkehrsstrecke Planung (§ 5 Abs. 4 Nr. 3 HLPg).

Die Bündelung der Neubaustrecke mit der Bundesautobahn BAB 5 bedeutet für den Teilabschnitt Zeppelinheim – südlich Weiterstadt-Gräfenhausen, dass es für die im Planfeststellungsverfahren feststehende Trassenführung keiner Zielabweichung zu den Zielen VRG Regionaler Grünzug, VRG für Forstwirtschaft und VRG für Landwirtschaft bedarf. Im vorgenannten Abschnitt liegt die Trasse des PFA 1 im Korridor der als Ziel festgelegten Neubaustrecke (Hauptkarte, Blatt 5 des Regionalplans/RegFNP 2010 und Teilkarte 3 des RPS/RegFNP 2010).

Vom Bereich südlich des Bahnhofs Zeppelinheim bis zum Bereich südlich Weiterstadt-Gräfenhausen entspricht die geplante Trasse dem im RPS/RegFNP 2010 in der Karte und im Plan-satz Z5.1-3 festgelegten Ziel zur Realisierung der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar.

Südöstlich von Walldorf sowie östlich von Mörfelden bzw. südwestlich von Langen quert das VRG für Regionalparkkorridor zweimal die Neubaustrecke und die A 5. Zur Gestaltung der Wegeverbindungen wird eine Abstimmung mit der Dachgesellschaft Regionalpark Ballungsraum RheinMain empfohlen.

IV. Teilabschnitt südlich Weiterstadt-Gräfenhausen - Nordanbindung Darmstadt – zeichnerische Festlegung

Im RPS/RegFNP 2010 verläuft die Neubaustrecke östlich der Landesstraße L3113. Im PFA 1 wird die NBS vom Bereich südlich Weiterstadt-Gräfenhausen bis zur Kreuzung mit der Bestandsstrecke Mainz - Darmstadt weiterhin in Bündelung östlich der Bundesautobahn BAB 5 und anschließend nach der Streckenkurve bis zum Ende des PFA 1 in Bündelung mit der Schienenbestandsstrecke (Mainz - Darmstadt) geführt. Durch die Verschiebung der Neubaustrecke gegenüber dem RPS/RegFNP 2010 wird in dem Abschnitt etwas weniger vom VRG Regionaler Grünzug, VRG für Forstwirtschaft und VRG für Landwirtschaft in Anspruch genommen. Die Unterschiede sind so gering, dass die Auswirkungen ähnlich zu bewerten sind. Die mit der Kurvenausbildung entstehende Zwickelfläche kann in Teilen auch der Weiterstädter Kurve (PFA 2) dienen.

Die kleinräumige Verschiebung der Trassenführung südlich Weiterstadt-Gräfenhausen mit einer gegenüber dem im RPS/RegFNP 2010 stärkeren Bündelung mit der bestehenden Straßen- sowie Schieneninfrastruktur ist regionalplanerisch nicht als Abweichung vom im Plansatz Ziel Z5.1-3 bzw. der zeichnerischen Festlegung der Teilkarte 3 zu werten. Vielmehr erfolgt eine in der Planfeststellung zulässige Konkretisierung des Trassenverlaufs im zielförmig festgelegten Korridor. Die Bündelung der NBS mit der Bundesautobahn BAB 5 bzw. der Schienenstrecke Mainz – Darmstadt bedeutet für den Teilabschnitt südlich Weiterstadt-Gräfenhausen, dass es für die im Planfeststellungsverfahren tatsächlich feststehende Trassenführung keiner Zielabweichung von den Zielen VRG Regionaler Grünzug, VRG für Forstwirtschaft und VRG für Landwirtschaft bedarf.

Sollte das Eisenbahnbundesamt als Planfeststellungsbehörde hier den Tatbestand einer Zielabweichung annehmen, ist aus Sicht der oberen Landesplanungsbehörde eine Abweichung von der zeichnerischen Festlegung in diesem Teilabschnitt zulässig. Durch die kleinräumige Verschiebung der Trassenführung werden die Grundzüge der Planung nicht berührt, unter raumordnerischen Gesichtspunkten wäre eine Zielabweichung vertretbar.

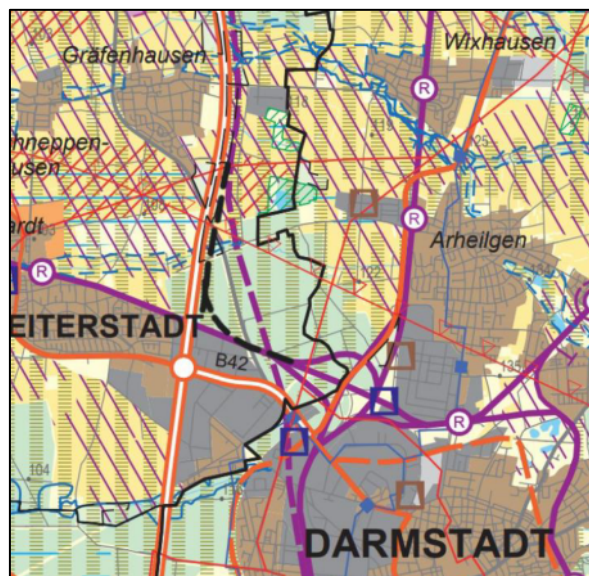


Abbildung 4: Quelle Planfeststellungsunterlage 01 - Erläuterungsbericht (Abb. 17) Nordanbindung (schwarz)

V. Zielabweichungstatbestände bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, hier Flächen für die forstrechtliche Ersatzaufforstung

Die DB InfraGO weist in der Unterlage 19.1. – Fachbeitrag Waldrecht – nach, dass sie fast keine Flächen für die forstrechtliche Ersatzaufforstung in Südhessen finden konnte. Daher soll der überwiegende Teil der forstrechtlichen Ersatzaufforstung in Mittel- und Nordhessen stattfinden.

In Südhessen werden für die forstrechtliche Ersatzaufforstung im Taunus in der Gemeinde Hohenstein, Gemarkung Holzhausen über Aar verschiedene Flurstücke in Anspruch genommen. Sie befinden sich im Eigentum der DB InfraGO AG. Am Standort östlich der Ortschaft soll die Ersatzaufforstung auf einem im RPS/RegFNP 2010 festgelegten Vorbehaltsgebiet für die Landwirtschaft erfolgen. Am Standort nordwestlich der Ortschaft Holzhausen grenzen mehrere für die Ersatzaufforstung vorgesehenen Flurstücke aneinander an, so dass sie eine zusammenhängende Fläche von ca. 5,6 ha ergeben. Die Flächen einzeln sind unter 5 ha. Die Flächen sind im RPS/RegFNP 2010 mit dem Ziel Z10.1-10 – Vorranggebiet für die Landwirtschaft – festgelegt. Nach dem Ziel Z10.1-10 hat im VRG für die Landwirtschaft die landwirtschaftliche Bodennutzung Vorrang vor anderen Nutzungsansprüchen. Bei Betrachtung der Ersatzaufforstungsfläche als zusammenliegende Fläche liegt der Tatbestand einer erforderlichen Zielabweichung vom Vorranggebiet für Landwirtschaft vor. Im Entwurf/Vorentwurf 2024 der Neuaufstellung des RPS/RegFNP sind die o.a. in der Gemeinde Hohenstein, Gemarkung Holzhausen über Aar für die Ersatzaufforstung vorgesehenen o. a. Flächen überwiegend als Vorbehaltsgebiet für die Landwirtschaft festgelegt.

Vor dem Hintergrund des aktuellen landwirtschaftlichen Fachplans ist daher davon auszugehen, dass die Fläche in der Gesamtbewertung der Feldflurfunktionen überwiegend eine geringere Bedeutung hat. Der überwiegende Teil der Flächen (848-852) sind im Landwirtschaftlichen Fachplan Südhessen in der geringsten Wertigkeitsstufe 3 der fünf Feldflurfunktionen eingestuft. Lediglich das Flurstück 159 der Flur 11 in der Gemarkung Holzhausen über Aar (853) ist der höchsten Wertigkeitsstufe 1a zugeordnet, allerdings liegen bei diesem die Bodenpunkte im Durchschnitt lediglich bei 30 (von Hundert). Gegen die geplante Aufforstungsflächen bestehen aus Sicht der Oberen Landwirtschaftsbehörde keine Einwände.

Die Genehmigung der Neuanlage von Wald nach § 14 Hessisches Waldgesetz (HWaldG) wird ebenfalls im Planfeststellungsverfahren konzentriert. Bei Flächen von über fünf Hektar Größe ergeht die Genehmigung im Benehmen mit dem Träger der Regionalplanung und der oberen Forstbehörde. Die Genehmigung kann nur versagt werden, wenn Interessen der Landesplanung und der Raumordnung, insbesondere die Interessen der Landwirtschaft oder des Natur- und Landschaftsschutzes gefährdet werden oder erhebliche Nachteile für die Umgebung zu befürchten sind.

Dieses ist hier nicht der Fall, die Interessen der Landesplanung und der Raumordnung, insbesondere die Interessen der Landwirtschaft oder des Natur- und Landschaftsschutzes sind an dem vorgesehenen Standort nicht gefährdet. Der RVS wird empfohlen, das Benehmen für die Ersatzaufforstung zu erteilen. Im Entwurf/Vorentwurf 2024 der Neuaufstellung des Regionalplans Südhessen und Regionalen Flächennutzungsplans für den Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main ist die in der Gemarkung in der Gemeinde Hohenstein, Gemarkung Holzhausen über Aar für die Ersatzaufforstung vorgesehene Fläche überwiegend als Vorbehaltsgebiet für die Landwirtschaft festgelegt.



Abbildung 5: Auszug aus dem RPS/RegFNP 2010

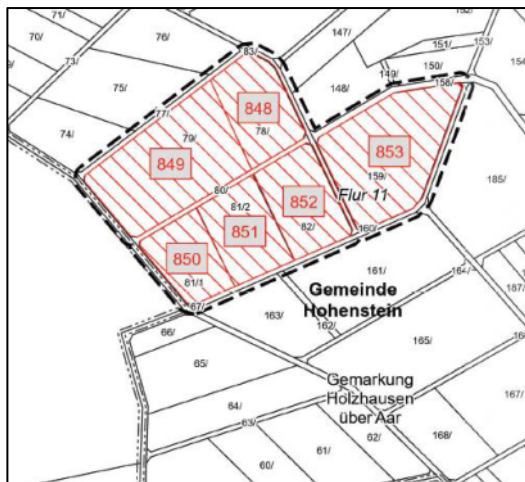


Abbildung 6: Maßnahmen (trassenfern) - Waldrechtliche Aufforstung in der Gemeinde Hohenstein (Quelle: Grunderwerbspläne zum PFA 1)



Abbildung 7: Maßnahmen (trassenfern) - Waldrechtliche Aufforstung in der Gemeinde Hohenstein (Quelle: Google-Maps)

Um im Sinne der forstrechtlichen Ersatzaufforstung die Anlage eines zusammenhängenden Waldes zu ermöglichen, wird einer Zielabweichung vom Ziel Z10.1-10 Vorranggebiet für Landwirtschaft für die Flächen in der Gemeinde Hohenstein, Gemarkung Holzhausen über Aar zugestimmt. Dem Eisenbahnbundesamt wird empfohlen, die o.a. Zielabweichung zuzulassen. Unter raumordnerischen Gesichtspunkten ist eine Zielabweichung vom Ziel Z10.1-10 VRG für die Landwirtschaft vertretbar, die Grundzüge der Planung werden nicht berührt.

F. Regionalplanerischer Ausblick auf die Konformität des Gesamtvorhabens NBS Frankfurt – Mannheim mit dem Plansatz Z5.1-3 - unabhängig späterer Stellungnahmen in den noch folgenden Planfeststellungsabschnitten

I. RPS/RegFNP 2010 - Plansatz Z.5.1-3

Im PFA 1 im Abschnitt Zeppelinheim bis südlich Weiterstadt Gräfenhausen entspricht die Planung der NBS Frankfurt - Mannheim sowohl dem Plansatz Ziel Z.5.1-3 als auch der zeichnerischen Festlegung des RPS/RegFNP 2010. Anschließend führt die Haupttrasse der zweigleisigen Neubaustrecke an Darmstadt vorbei. Die Anbindung Darmstadts an das Schienenfernverkehrsnetz erfolgt über eine zweigleisige Nordanbindung und eine eingleisige Südanbindung. Zur Konformität des Gesamtvorhabens NBS Frankfurt – Mannheim mit dem Plansatz Z5.1-3 ist sicherzustellen, dass die Südanbindung realisiert wird.

Im PFA 2 bzw. PFA 3.1 sind im Abschnitt der Vorbeifahrt Darmstadts in Bündelung mit den Bundesautobahnen BAB 5 / BAB 67 verschiedene Kategorien von Vorranggebieten wie VRG für Forstwirtschaft, VRG für Natur und Landschaft VRG Regionaler Grünzug und VRG Bund sowie Natura 2000-Gebiete betroffen. Die Vorranggebiete überlagern sich teilweise. In den Planfeststellungsverfahren bedarf es der Prüfung zum Tatbestand einer Zielabweichung.

Weiterhin bestimmt das Ziel Z5.1-3 des RPS/RegFNP 2010, dass zwischen dem Hauptbahnhof Darmstadt und dem Viernheimer Dreieck an den Bundesautobahnen BAB A6/A67 eine der beiden in der Karte dargestellten Trassenvarianten realisiert werden kann. Im PFA 5/6 zur Diagonalen im Raum Lorsch – Landesgrenze Hessen/Baden-Württemberg ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen, ob es einer Zielabweichung vom Plansatz Z5.1-3 bedarf.

Dieses bestimmt sich im Wesentlichen aus den in Anspruch genommenen Vorranggebieten bzw. der ober- oder unterirdischen Führung des Abschnittes.

In jedem Planfeststellungsabschnitt hat eine Auseinandersetzung mit dem Plansatz Ziel Z.5.1-3 des RPS/RegFNP 2010, analog der Unterlage 029 des PFA 1, zu erfolgen. Die obere Landesplanungsbehörde wird entsprechend prüfen, ob in den jeweiligen PFA eine Zielabweichung vom Plansatz Z5.1-3 unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar ist und die Grundzüge der Planung nicht berührt sind. Die RVS wird entsprechend eingebunden.

Unter raumordnerischen Gesichtspunkten ist dann eine Zielabweichung vom Plansatz Z5.1-3 vertretbar, wenn die Teilmaßnahmen Nord- und Südanbindung realisiert werden und das Oberzentrum Darmstadt an das Schienenfernverkehrsnetz angebunden ist und die Flächeninanspruchnahmen des VRG Regionaler Grünzug, VRG für Forstwirtschaft, VRG für die Landwirtschaft sowie des VRG für Natur und Landschaft die Grundzüge der Planung nicht berühren. In der Bewertung des Gesamtstreckenverlaufs sind die oberirdischen Neuinanspruchnahmen von Vorranggebieten auch mit den wegfallenden Abschnitten des im RPS/RegFNP 2010 festgelegten Korridors zu vergleichen.

II. RPS/RegFNP 2010 – Abweichung des Trassenverlaufs von der zeichnerischen Festlegung in folgenden PFA

Inwieweit Tatbestände einer Zielabweichung für die Inanspruchnahme des VRG Regionaler Grünzug (Z4.3-2 und Z4.3-3 RPS/RegFNP 2010), des VRG für Forstwirtschaft und des VRG für die Landwirtschaft sowie des VRG für Natur und Landschaft in den weiteren

Planfeststellungsabschnitten vorliegen, ist in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren zu ermitteln. Aus heutiger Sicht ist unter Berücksichtigung der Abbildungen 6 – 8 der Unterlage 029 des PFA 1 nicht zu besorgen, dass die ggf. erforderlich werdenden Zielabweichungen vom VRG Regionaler Grünzug, VRG für Forstwirtschaft und VRG für die Landwirtschaft unter raumordnerischen Gesichtspunkten nicht vertretbar wären und die Grundzüge der Planung berührt werden könnten. Für die Inanspruchnahme entsprechender Flächen wird eine Abstimmung mit der oberen Forstbehörde und der oberen Landwirtschaftsbehörde empfohlen.

Festzustellen ist anhand der Ausführungen und der Abbildung 6 in der Unterlage 029 (Kap. 2.2) im PFA 1 bereits heute, dass der gesamthafte Trassenverlauf der NBS sich auch bei einer Inanspruchnahme des VRG Regionaler Grünzug und der nach dem Ziel Z 4.3-3 erforderlichen Bereitstellung von Kompensationsflächen gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion im selben Naturraum, voraussichtlich durchsetzen können wird. Eine Besorgnis, dass die Realisierung der NBS an einer im Ried bzw. an der Bergstraße nicht möglichen Bereitstellung von Kompensationsflächen des VRG Regionaler Grünzug gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion im selben Naturraum scheitern könnte, liegt nicht vor. Es kommt zwar zur Inanspruchnahme des VRG Regionaler Grünzug, da die nunmehr verfolgte Trassenführung von der im RPS/RegFNP 2010 festgelegten Trasse entlang den Bundesautobahnen BAB 5/ BAB 67 abweicht. Gleichwohl gleichen sich neu in Anspruch genommene und nicht mehr in Anspruch genommene Bereiche des VRG Regionaler Grünzug im Wesentlichen aus. Es ist der gleiche Naturraum betroffen und die Trasse verläuft nunmehr in Teilen im Tunnel. In den weiteren Planfeststellungsabschnitten bedarf es unter diesen Gegebenheiten voraussichtlich keiner Zulassung der Abweichung gemäß § 6 Abs. 2 ROG i.V. mit § 75 Abs. 1 VwVfG vom Ziel des RPS/RegFNP 2010 VRG Regionaler Grünzug (Z4.3-2).

Sollte dennoch eine Zielabweichung erforderlich werden, wird die obere Landesplanungsbehörde die RVS bitten, zu prüfen, ob vor dem Hintergrund der Bedeutung dieses Vorhabens im überragenden öffentlichen Interesse, eine Abweichung vom Ziel Z4.3-3 zur Kompensation des VRG Regionaler Grünzug erfolgen kann. Bei den VRG Regionaler Grünzug, die von einem VRG Natur und Landschaft überlagert werden, gilt diese Einschätzung einer Nichterforderlichkeit einer Zielabweichung nicht.

III. Planungswille der RVS zur NBS Frankfurt – Mannheim in der Neuaufstellung des Regionalplans

Die Plangeberin, die RVS hat ihren Planungswillen zum Gesamtvorhaben NBS Frankfurt – Mannheim im Rahmen der Neuaufstellung des RPS/RegFNP im Eckpunktepapier 2022 (Drs Nr. X – 28) sowie im Entwurf/Vorentwurf 2024 zum Ausdruck gebracht. Sie möchte das Vorhaben entsprechend dem aktuellen Trassenverlauf im neu aufzustellenden Regionalplan als Ziel festlegen. Die 1. Offenlage des Plans wird vorbehaltlich der Billigung der RVS für die 2. Jahreshälfte 2025 vorbereitet. Ein in Aufstellung befindliches Ziel zur NBS Frankfurt- Mannheim liegt aufgrund des Sachstandes der Regionalplan-Neuaufstellung noch nicht vor. Bis zur abschließenden Beschlussfassung über den Regionalplan werden die Sachstände der Planfeststellungsverfahren zum Gesamtvorhaben NBS Frankfurt – Mannheim in die Abwägung eingestellt.

III.31.1
Sander

Darmstadt, im April 2025
Tel.: 12-6117