Regierungspräsidium Darmstadt

HESSEN

Regierungspräsidium Darmstadt . 64278 Darmstadt

Frau
Kirsten Baum
Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg v. d. Höhe

Unser Zeichen:	**III 33.1 –66.e.03.02-00015#2019-00001**
Ihr Zeichen:	-
Ihre Nachricht vom:	1. Dezember 2025
Ihr Ansprechpartner:	Ulrich Nieratzky
Zimmernummer:	3.060
Telefon/ Fax:	06151 12 5501/ 0611 327642088
E-Mail:	ulrich.nieratzky@rpda.hessen.de
Datum:	3. Dezember 2025

Planfeststellung gemäß §§ 28 ff. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. V. m. §§ 72 ff. Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG);
Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 von der heutigen Endhaltestelle Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe
Anhörung zur Ablehnung Ihres Antrages auf Wiederaufgreifen des Planfeststellungsverfahrens

Sehr geehrte Frau Baum,

ich beabsichtige Ihren Antrag auf Wiederaufgreifen des Planfeststellungsverfahrens abzulehnen.

Gem. § 72 Abs. 1 S. 1, 2. HS HVwVfG ist bei Planfeststellungsverfahren § 51 HVwVfG (Wiederaufgreifen des Verfahrens) nicht anzuwenden. Dies erklärt sich mit § 75 Abs. 2 S. 1 HVwVfG, wonach mit der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses keine öffentlich-rechtlichen oder privatrechtlichen Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlage oder auf Unterlassung ihrer Benutzung mehr geltend gemacht werden können (Ausschlusswirkung der Planfeststellung, vgl. auch BVerwG, Urteil vom 23. Juni 2020 – 9 A 22/19 – juris Rn. 47).

Betroffenen steht in den Fällen des § 75 Abs. 2 S. 2 HVwVfG lediglich ein Anspruch auf nachträgliche Schutzvorkehrungen oder – sollten diese untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein – ein Anspruch auf Entschädigung zu.

Die Anwendbarkeit dieser Vorschrift setzt nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer voraus. Inwieweit Sie durch den Planfeststellungsbeschluss in eigenen Rechten betroffen sind, haben Sie weder dargelegt, noch erschließt es sich aus Ihrem Vorbringen oder der in Ihrem Schreiben hinterlegten Anschrift. Unabhängig davon machen Sie

mit Ihrem Vorbringen keine nicht voraussehbaren Wirkungen im Sinne dieser Vorschrift geltend. Nicht voraussehbar in diesem Sinne sind nachteilige Entwicklungen, die sich erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zeigen und mit denen die Beteiligten bei der Planfeststellung verständigerweise nicht rechnen konnten. Zu beurteilen ist dies nach der Rechtslage, die dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegt. Der planfestgestellte Tunnelquerschnitt sowie die Rettungswegbreite beachten das zum Zeitpunkt der Planfeststellung maßgebliche Regelwerk. Unabhängig davon sind auch im Nachhinein keine Regelungen erlassen worden, die insoweit strengere Anforderungen stellen. Insoweit bleibt unklar, worin die nicht voraussehbaren Wirkungen zu sehen sein sollten. In Bezug auf die vermeintlich neue Tatsachenlage der NKU scheidet ein auf § 75 Abs. 2 S. 2 HVwVfG gestützter Anspruch schon deshalb aus, weil die NKU für die Planfeststellung irrelevant ist (zur Begründung s. unten) und daher auch nicht herangezogen werden kann, um zusätzliche Schutzvorkehrungen oder Entschädigungsleistungen zu erwirken.

Ein Rückgriff auf die §§ 48, 49 HVwVfG, die auf Planfeststellungsverfahren grundsätzlich anwendbar bleiben (s. § 72 Abs. 1 HVwVfG), scheidet in vorliegendem Fall ebenfalls aus. Insoweit ist zunächst festzuhalten, dass die Regelung des § 75 Abs. 2 S. 2 HVwVfG die speziellere Norm ist und daher aus Verhältnismäßigkeitsgründen die allgemeinen Befugnisse aus §§ 48, 49 HVwVfG verdrängen, soweit nachträglichen Entwicklungen durch weitreichendere Schutzvorkehrungen Rechnung getragen werden kann. Dementsprechend bleibt ein eigenständiger Anwendungsbereich für die §§ 48, 49 HVwVfG dem Grunde nach dann eröffnet, wenn

1. nachträgliche Anordnungen nicht ausreichen, um den gebotenen Schutz zu gewährleisten oder
2. Maßnahmen in Rede stehen, die der Vorhabenträgerin nicht auferlegt werden können (Wysk in: Kopp/Ramsauer, Kommentar zum VwVfG, 23. Auflage 2022, Rn. 42 zu § 75).

Da für den hier zu prüfenden Sachverhalt ein Anspruch nach der spezielleren Norm des § 75 Abs. 2 S. 2 HVwVfG verneint wurde, scheidet ein Rückgriff auf die nachrangigen Normen der §§ 48, 49 HVwVfG aus.

Aber auch dann, wenn dies anders zu beurteilen gewesen wäre, käme die Anwendung des § 48 HVwVfG von vornherein nicht in Betracht, da die von Ihnen vorgetragenen Argumente nicht geeignet sind, die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses zur Verlängerung der U2 bis zum Bf Bad Homburg v. d. Höhe zu belegen.

Die in diesem Zusammenhang von Ihnen vertretene Rechtsauffassung, die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) spiele eine zentrale Rolle für die Planungsentscheidung ist unzutreffend. Richtig ist vielmehr, dass die NKU für die Frage der Eignung des Vorhabens zur Erreichung des Planungszieles, also für die Frage der Planrechtfertigung, aber auch für die Variantenentscheidung unerheblich ist. Darauf wurde bereits im Planfeststellungsbeschluss hingewiesen (s. Kapitel C. I. 6.4; S. 51). Die NKU nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung dient dem Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit und ist haushaltsrechtlich geboten. Der

mit der NKU zu erbringende Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wird allein im Verfahren zur Bewilligung der beantragten Fördermittel geprüft. Dies erfolgt durch die dazu berufenen Behörden.

Soweit im Beschluss auf Erkenntnisse aus der NKU, die in die Planunterlagen eingearbeitet wurden, Bezug genommen wird, dient dies nur der Verdeutlichung der Erkenntnis, dass das Vorhaben geeignet ist, die fachplanungsrechtlichen Zielsetzungen zu verwirklichen. Die Zielsetzungen, an denen die vorliegende Planung zu messen ist, sind für Straßenbahnen in § 8 PBefG und im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG), welches die im PBefG enthaltene allgemeine Zielbestimmung des ÖPNV (ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV) weiter konkretisiert, festgelegt. Es steht außer Frage, dass das Vorhaben geeignet ist, die mit ihm verfolgten planungsrechtlichen Zielsetzungen dieser beiden maßgeblichen Gesetze zu verwirklichen und die angestrebte Verbesserung der Verkehrsverbindung zu erreichen. Zur Begründung wird auf die ausführlichen Darlegungen im Planfeststellungsbeschluss (Kapitel C. III. 1., ab S. 56) verwiesen. Ob bei Verwirklichung des Vorhabens nun ca. 3.000 oder nur 2.000 neue Fahrgäste gewonnen werden, mag für die Frage der Förderfähigkeit des Vorhabens bedeutsam sein, für die Planfeststellung ist sie es nicht, da in beiden Fällen die fachplanungsrechtliche Zielsetzung einer Verbesserung der Verkehrsbedienung erfüllt ist.

Soweit Sie zur Bekräftigung Ihres Vorbringens auf eine Stellungnahme des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum verweisen, ist klarzustellen, dass die darin enthaltene Aussage, wonach eine NKU nach dem Standardisierten Verfahren 2016+ zwingend erforderlich sei, sich ausschließlich auf das Fördermittelverfahren bezieht.

Auch Ihr Vorbringen, die Planung genüge nicht den maßgeblichen sicherheitsrelevanten Anforderungen, vermag die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht zu begründen. Insoweit verweise ich zunächst auf meine Darlegungen in der Mail vom 27. November 2025, die weiterhin uneingeschränkt gelten. Anders als von Ihnen dargelegt, wurde die Forderung der TAB sehr wohl in der Planung berücksichtigt, so dass ein Rettungsweg in den von Ihnen für notwendig befundenen Abmessungen von 0,8 m x 2,25 m vorgesehen ist. Ihnen wurde auch der Querschnitt für Bau-km 0+535 übersandt, welcher die Situation im Gleisbogen und nicht – wie von Ihnen behauptet - auf geradem Streckenabschnitt darstellt (deshalb eine geneigte Stadtbahn) und belegt, dass Ihrer Forderung Rechnung getragen wird. Dabei spielt es keine Rolle, dass in dem Querschnitt ein U4-Wagentyp abgebildet ist. Maßgeblich ist das ebenfalls eingeblendete Lichtraumprofil, das für alle Stadtbahnwagen gleichermaßen gilt und den Rettungsweg nicht überlagert. Nur der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle erwähnt, dass der Wagentyp U4 im Vergleich zum Typ U2 das deutlich modernere Fahrzeug darstellt, der ältere Wagentyp U2 bei der VGF schon seit dem Jahr 2015 nicht mehr zum Einsatz kommt und auch nie Gegenstand des U2-Verfahrens war. In der Planung berücksichtigt wurden vielmehr Fahrzeuge vom Typ U4 und U5 als Nachfolgemodell und aktuell modernstes Fahrzeug.

Ein von Ihnen gefordertes „kinematisches Bewegungsprofil“ ist schon deshalb nicht erforderlich, weil für den von Ihnen angenommenen Sachverhalt eines Evakuierungsereignisses im eingleisigen Tunnel keine Bahn mehr verkehren und die von ihnen unterstellte, auf Fahrbewegungen zurückzuführende Einengung des Rettungsweg-Querschnitts somit nicht zum Tragen kommen kann.

Aus den vorstehenden Darlegungen ergibt sich zugleich, dass von Ihnen keine nachträglich eingetretenen Tatsachen, geänderten Rechtsvorschriften oder schweren Nachteile für das Gemeinwohl vorgetragen wurden, welche es rechtfertigen könnten, den rechtmäßigen Planfeststellungsbeschluss gem. § 49 Abs. 2 HVwVfG zu widerrufen.

Letztlich scheidet auch die Einleitung eines Planänderungsverfahrens gem. § 76 HVwVfG von Amts wegen oder auf Antrag Dritter – dafür steht das Verfahren nach § 75 Abs. 2 S. 2 HVwVfG zur Verfügung – bei rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlüssen mit Blick auf die Ausschlusswirkung der Planfeststellung aus. Vielmehr bedürfte es hierfür eines Antrages der Vorhabenträgerin.

Ihnen wird hiermit gem. § 28 Abs. 1 HVwVfG Gelegenheit gegeben, sich zur beabsichtigten Ablehnung Ihres Antrages bis zum **17. Dezember 2025** zu äußern.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Ulrich Nieratzky

Dieses Dokument habe ich in DMS 4.0, dem Dokumentenmanagementsystem der Hessischen Landesverwaltung, elektronisch schlussgezeichnet. Es ist deshalb auch ohne meine handschriftliche Unterschrift gültig.