

Absender  
Kirsten Baum  
Ferdinandstr. 3A  
61348 Bad Homburg

Abs: Kirsten Baum, Ferdinandstr. 3A, 61348 Bad Homburg  
An das  
Regierungspräsidium Darmstadt  
Herr Prof. Dr. Hilligardt, Herr Nieratzky Leiter Abt. III  
Dezernat Verkehr / Technische Aufsichtsbehörde (TAB)  
Wilhelminenstr. 1-3  
64283 Darmstadt

Bad Homburg, 28.11 2025

## Wiederaufgreifensantrag gem. § 51 HVwVfG

### Antragstellerin:

Kirsten Baum  
Ferdinandstraße 3A  
61348 Bad Homburg v. d. H.  
Tel.: 06172-8573255

**Betreff:** Antrag auf Wiederaufgreifen des Verfahrens/Neuprüfung des  
Planfeststellungsbeschlusses Nr. 77 vom 25. Januar 2016 (III 33.1 – 66 e 02/01 – St – (245))  
gem. § 51 HVwVfG i. V. m. §§ 48 ff. HVwVfG

**wegen erheblicher neuer Tatsachen und Beweismittel - Fehlerhafte Nutzen-Kosten-  
Untersuchung 2009 – Grundlage für PFB Nr. 77 und Bürgerentscheid 2018**

---

**Kirsten Baum**  
Architektin  
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A  
61348 Bad Homburg

**Tel** 06172 – 85 73 255  
0179 – 635 20 15

**Mail** [kiba-ffm@gmx.de](mailto:kiba-ffm@gmx.de)  
**Web** [www.b-o-ing.de](http://www.b-o-ing.de)  
[www.alt-gonzenheim.de](http://www.alt-gonzenheim.de)

## 1. Antrag

Ich beantrage hiermit, das Verfahren zum **Planfeststellungsbeschluss Nr. 77 vom 25.01.2016** (Verlängerung der U-Bahnlinie U2 bis Bahnhof Bad Homburg) nach Maßgabe des **§ 51 HVwVfG wiederaufzunehmen** und den Beschluss nach erneuter Aufarbeitung der Abwägung neu zu beraten sowie gegebenenfalls zu ändern oder rückgängig zu machen.

Hilfsweise beantrage ich die Einleitung eines **Planänderungsverfahrens (§ 76 HVwVfG)** bzw. die förmliche materiellrechtliche **Neubewertung** der planungsrelevanten Grundlagen

### mit folgenden Folgeanordnungen:

a) Unmittelbare Prüfung und Offenlegung der in diesem Antrag benannten neuen Tatsachen/Beweismittel;

b) Vorläufige Aussetzung der bau- und vorbereitenden Maßnahmen für die in Rede stehenden Abschnitte, soweit erforderlich zum Schutz Dritter, bis die Prüfung abgeschlossen ist;

c) Vorlage und Veröffentlichung sämtlicher maßgeblichen Planunterlagen, Gutachten und Stellungnahmen (siehe 6. Anlagen), insbesondere:

- A4\_Querschnitt\_Tunnelbogen,
- A5\_Sicherheitsraum\_Querschnitt,
- Brandschutzkonzept,
- NKU 2009 (vollständiges Dokument),
- NKU 2025 (vollständiges Dokument),
- Planfeststellungsunterlagen Blatt 16B u. a.;

d) Durchführung einer öffentlichen, nachvollziehbaren Neubewertung der Nutzen-Kosten-Berechnung unter Anwendung des Standardisierten Verfahrens 2016+;

e) Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, der Technischen Aufsichtsbehörde und der Öffentlichkeit im Rahmen eines ergänzenden Verfahrens.

## 2. Sachverhalt (kurze Darstellung der neuen Tatsachen / Beweismittel)

- **(2.1) -** Im Rahmen der vorliegenden Förder- und Planungsunterlagen spielt die **Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) Sachstand Dezember 2009 (Gutachter VKT)** eine **zentrale Rolle**. In der NKU wird eine Zahl von **ca. 3.090 (teilw. 3.100) „neuen Fahrgästen pro Werktag“** ausgewiesen (vgl. NKU 2009, S. 10). Diese Zahl taucht explizit in der **Begründung** des Planfeststellungsbeschlusses (Seiten 58–60) sowie in offiziellen Informationsunterlagen im Vorfeld des Bürgerentscheids 2018 auf. (Beleg: Planfeststellungsdurchschrift, Infobroschüre, Präsentationen; vgl. Anlagen).
- **(2.2) - Konkrete neue Tatsachen / Beweismittel:**  
Eine detaillierte inhaltliche Prüfung der NKU 2009 zeigt, dass von den dort als „neu“ ausgewiesenen

---

Kirsten Baum  
Architektin  
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A  
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255  
0179 – 635 20 15

Mail [kiba-ffm@gmx.de](mailto:kiba-ffm@gmx.de)  
Web [www.b-o-ing.de](http://www.b-o-ing.de)  
[www.alt-gonzenheim.de](http://www.alt-gonzenheim.de)

Fahrgästen **rund 900 Personen dem Frankfurter Binnenverkehr zuzuordnen** sind (siehe NKU, Bild 6 / Tabelle in S. 10). Diese Personen haben **keinen** ursächlichen Bezug zur Verlängerung der U2 in Bad Homburg und dürfen nach den anerkannten Bewertungsgrundsätzen (StBew / Standardisierte Bewertung) **nicht** den „neuen“ durch die Maßnahme induzierten Fahrgästen zugerechnet werden.

- **(2.3) - Auswirkung:**  
Bei sachgerechter Abgrenzung reduziert sich die Zahl der tatsächlich der Maßnahme zurechenbaren neuen Fahrgäste um **ca. 38,75 %** (2.710 → 1.660 für BH-relevante Verkehre), was nachweislich die Nutzen-Kosten-Kennzahl (NKI) **massiv** mindert (verschlechtert) und die ursprüngliche Abwägung der öffentlichen Belange erheblich beeinflusst hätte (Belegrechnungen in Anlage).
- **(2.4) -** Diese Abweichung stellt eine **wesentliche neue Tatsache** i. S. v. § 51 HVwVfG dar, weil sie – hätte sie dem ursprünglichen Verfahren vorgelegen – die Abwägung im Planfeststellungsverfahren maßgeblich beeinflusst hätte.
- **(2.5) -** Weiterhin ist zwischenzeitlich die administrative Aussage des Hessischen Wirtschaftsministeriums (22.08.2025) bekannt geworden, dass für Förderentscheidungen eine NKU nach dem **Standardisierten Verfahren 2016+** vorzulegen ist; die NKU 2009 sei lediglich eine Ersteinschätzung gewesen, die allerdings wesentliche Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses Nr. 77 vom 25.01.2016 und des Bürgerentscheids vom 28.10. 2018 war. Dies macht die Relevanz der Bewertungsmethodik zusätzlich deutlich (Anlage: Ministerialschreiben).
- **(2.6) -** Es bestehen zudem verfahrensrechtliche Bedenken hinsichtlich mangelnder Transparenz: Die aktuell vorliegende NKU 2025 wurde der Öffentlichkeit bislang nicht vollständig zugänglich gemacht; Anfragen auf Akteneinsicht (u. a. zu Querschnitten und Sicherheitsraum) wurden von der zuständigen Stelle bislang pauschal abgelehnt oder nicht hinreichend begründet (vgl. Schriftwechsel RP, Anlagen).

### **3. Rechtsgrundlagen**

- § 51 HVwVfG (Wiederaufgreifen eines rechtskräftigen Verwaltungsakts aufgrund neuer Tatsachen oder Beweismittel);
- §§ 48 ff. HVwVfG (Rücknahme, Aufhebung, Widerruf rechtswidriger Verwaltungsakte);
- § 76 HVwVfG (Planänderungsverfahren);
- § 29 HVwVfG (Akteneinsicht) i. V. m. HDSIG §§ 80 ff. (Informationszugang);
- BOStrab § 62 i. V. m. einschlägigen Brandschutz- und Sicherheitsrichtlinien (RABT/TRStrab) – als Maßstäbe für die planungs- und sicherheitsrelevanten Anforderungen;
- Verfahrensgrundsätze: Amtsermittlungspflicht, öffentliches Informationsgebot, Verhältnismäßigkeit.

### **4. Begründung (rechtliche Würdigung)**

- **(4.1) - Vorliegen „neuer Tatsachen“ i. S. d. § 51 HVwVfG**  
Die fehlerhafte Einbeziehung des Frankfurter Binnenverkehrs in die NKU 2009 ist eine neue, nachträglich dokumentierte Tatsachenlage, die im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren nicht – jedenfalls nicht in der notwendigen Form – transparent dargestellt oder als maßgeblicher

---

**Kirsten Baum**  
Architektin  
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A  
61348 Bad Homburg

**Tel** 06172 – 85 73 255  
0179 – 635 20 15

**Mail** [kiba-ffm@gmx.de](mailto:kiba-ffm@gmx.de)  
**Web** [www.b-o-ing.de](http://www.b-o-ing.de)  
[www.alt-gonzenheim.de](http://www.alt-gonzenheim.de)

Unsicherheitsfaktor gewürdigt wurde. Da diese Tatsache geeignet ist, das Ergebnis der Abwägung gravierend zu beeinflussen (maßgebliche Änderung der prognostizierten Verkehrsleistung und des Nutzenkennziffern), ist ein Wiederaufgreifen geboten.

- **(4.2) - Erheblichkeit**

Die Korrektur der prognostizierten Fahrgastzahlen um knapp 39 % ist nicht lediglich ein „kosmetischer“ Fehler, sondern eine in die Substanz eingreifende Sachverhaltsänderung mit direktem Einfluss auf die Frage der Wirtschaftlichkeit, der Förderfähigkeit und der grundsätzlichen Planrechtfertigung.

- **(4.3) - Keine Heilung durch spätere Gutachten**

Nach ständiger Rechtsprechung kann ein späteres Gutachten (NKU 2025) nicht die Rechtmäßigkeit eines früher erlassenen Verwaltungsakts heilen, wenn der Verwaltungsakt bei Erlass auf unzutreffenden oder irreführenden Tatsachen beruhte. Die neue NKU 2025 kann allenfalls Grundlage künftiger Entscheidungen werden; sie vermag die Unrichtigkeit der ursprünglichen Abwägung nicht rückwirkend zu legitimieren.

- **(4.4) - Schutz öffentlicher Belange / Gefährdungsinteresse**

Die behauptete Einhaltung sicherheitsrelevanter Maße (z. B. Sicherheitsraum 0,80 m × 2,25 m) ist in der konkreten Tunnelgeometrie (Bogen, Sohlenausbildung) prüfungsbedürftig. Sollte sich herausstellen, dass der lichte nutzbare Fluchtweg infolge Kinematik des Fahrzeuges bzw. geplanter Sohlenform unterschritten wird, handelt es sich um einen sicherheitsrelevanten Planmangel, der die Unversehrtheit von Fahrgästen und Dritten berührt und damit eine unverzügliche Prüfung erfordert.

## **5. Dringlichkeitsantrag / Sicherungsantrag (vorläufige Maßnahmen)**

Aufgrund der erheblichen Auswirkungen sowie der bereits in Aussicht gestellten Bautätigkeit ab **09.12.2025** beantrage ich ergänzend, bis zur abschließenden Prüfung und Entscheidung über das Wiederaufgreifen folgende **vorläufige Maßnahmen** anzuordnen:

- **a)** vorläufige Aussetzung der vorbereitenden und bauvorbereitenden Maßnahmen in den unmittelbar betroffenen Abschnitten (insbesondere im Bereich Bad Homburg Ober-Eschbach, Frankfurter Landstraße / Gonzenheim) sowie Beschränkung weiterer Baumaßnahmen, die die spätere Wiederherstellung von Eigentumsverhältnissen oder die Prüfung unmöglich machen könnten;
- **b)** Sicherstellung der unveränderten Aufbewahrung aller relevanten Pläne, Messdaten und Bauprotokolle;
- **c)** Sperrung von Geldern / Verwendungsnachweisen im Rahmen der kommunalen Mittelbindung, soweit rechtlich möglich und verhältnismäßig.
- **d)** Anordnung zur **Offenlegung der NKU 2025**, der zugehörigen Bewertungsannahmen, und aller sicherheitsrelevanten Querschnittszeichnungen im 1-gleisigen Tunnelbogen (digital).

### **Begründung:**

Es besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an der rechtsstaatlichen und sicherheitstechnischen Prüfung eines auf offenbar fehlerhaften Grundlagen beruhenden Vorhabens; die Sicherungsmaßnahmen dienen dem Zweck, irreversible Fakten zu vermeiden.

---

**Kirsten Baum**  
Architektin  
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A  
61348 Bad Homburg

**Tel** 06172 – 85 73 255  
0179 – 635 20 15

**Mail** [kiba-ffm@gmx.de](mailto:kiba-ffm@gmx.de)  
**Web** [www.b-o-ing.de](http://www.b-o-ing.de)  
[www.alt-gonzenheim.de](http://www.alt-gonzenheim.de)

## 6. Beweismittel / Anlagen

1. NKU (VKT) – Sachstand Dezember 2009 – Auszug Seite 10 (Tabelle und Bild 6)  
– **Beleg: fehlerhafte Zuordnung 900 Personen Binnenverkehr FFM.**
2. Vergleichsberechnung / Korrekturrechnung der prognostizierten neuen Fahrgäste (Eigenberechnung)  
– Darstellung der –38,75 % Wirkung auf NKI.
3. Planfeststellungsbeschluss Nr. 77 (Durchschrift)  
– Auszug Seiten 58–60 (Begründung und Bezug NKU).
4. Infobroschüre / Präsentation (Infomarkt 18.10.2018)  
– Verbreitung der 3.100-Zahl in der Öffentlichkeitsarbeit.
5. Schriftwechsel mit RP Darmstadt (E-Mails / Schreiben vom 27.11.2025)  
– Ablehnung Akteneinsicht / pauschale Aussagen.
6. Schreiben des Hessischen Wirtschaftsministeriums (22.08.2025)  
– zur Relevanz der NKU und Anforderung Standardisierte Bewertung 2016+.
7. Antrag / Ergänzungsantrag Akteneinsicht vom 08.11.2025 (Sicherheitsraum) und Antwort des RP

## 7. Rechtsfolgen / beantragte Entscheidung

Ich beantrage, das **Verfahren wiederaufzunehmen** und die Planfeststellungsentscheidung unter Berücksichtigung der vorgelegten neuen Tatsachen und Beweismittel neu zu prüfen.

Sollte die erneute Abwägung ergeben, dass die ursprüngliche Entscheidung auf unzutreffenden Grundlagen beruhte, beantrage ich, den Planfeststellungsbeschluss ganz oder teilweise aufzuheben oder ein ergänzendes Planänderungsverfahren einzuleiten, sowie die im Abschnitt 5 genannten Sicherungsmaßnahmen anzuordnen.

## 8. Fristsetzung / Verfahrensantrag

Ich bitte um schriftliche Bestätigung des Eingangs dieses Antrags unverzüglich, spätestens binnen **14 Tagen** ab Zustellung dieses Schreibens, sowie um Mitteilung über das weitere Verfahren und eine verbindliche Angabe, bis wann mit einer Zwischenentscheidung zum Wiederaufgreifen (§ 51 HVwVfG) zu rechnen ist.

## 9. Hinweis über Rüge- und Rechtsbehelfswege

Für den Fall, dass das RegierungsPräsidium Darmstadt meinem Antrag nicht abhilft, behalte ich mir vor, die Entscheidung im Wege des verwaltungsgerichtlichen Rechtsschutzes (Antrag auf Wiederherstellung oder einstweiligen Rechtsschutz, §§ 80 ff. VwGO) prüfen zu lassen. Zudem behalte ich mir vor, die Angelegenheit der Kommunalaufsicht sowie gegebenenfalls dem Hessischen Beauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit vorzulegen (wegen Verweigerung von Akteneinsicht / Informationszugang).

Mit freundlichen Grüßen

**Kirsten Baum**

Architektin / Sprecherin der Bürgerinitiative „S-Bahn-Station – Bad Homburg Gonzenheim-Haberweg“

---

**Kirsten Baum**  
Architektin  
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A  
61348 Bad Homburg

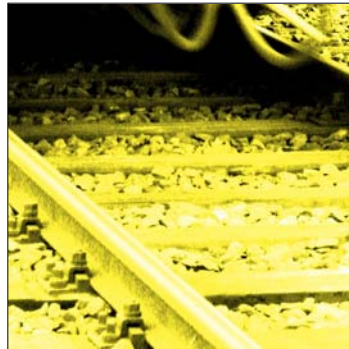
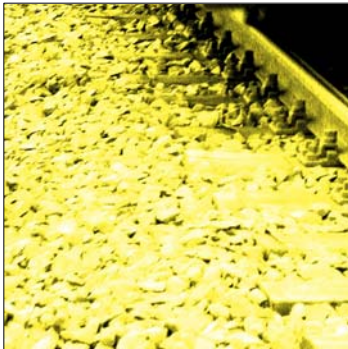
**Tel** 06172 – 85 73 255  
0179 – 635 20 15

**Mail** [kiba-ffm@gmx.de](mailto:kiba-ffm@gmx.de)  
**Web** [www.b-o-ing.de](http://www.b-o-ing.de)  
[www.alt-gonzenheim.de](http://www.alt-gonzenheim.de)

## Zu 6. Beweismittel / Anlagen

1. NKU (VKT) – Sachstand Dezember 2009 – Auszug Seite 10 (Tabelle und Bild 6)  
– **Beleg: fehlerhafte Zuordnung 900 Personen Binnenverkehr FFM.**
2. Vergleichsberechnung / Korrekturrechnung der prognostizierten neuen Fahrgäste (Eigenberechnung)  
– Darstellung der –38,75 % Wirkung auf NKI.
3. Planfeststellungsbeschluss Nr. 77 (Durchschrift)  
– Auszug Seiten 58–60 (Begründung und Bezug NKU).
4. Infobroschüre / Präsentation (Infomarkt 18.10.2018)  
– Verbreitung der 3.100-Zahl in der Öffentlichkeitsarbeit.
5. Schriftwechsel mit RP Darmstadt (E-Mails / Schreiben vom 27.11.2025)  
– Ablehnung Akteneinsicht / pauschale Aussagen.
6. Schreiben des Hessischen Wirtschaftsministeriums (22.08.2025)  
– zur Relevanz der NKU und Anforderung Standardisierte Bewertung 2016+.
7. Antrag / Ergänzungsantrag Akteneinsicht vom 08.11.2025 (Sicherheitsraum) und Antwort des RP

# Anlage 1



CHAMPAGNERLUFT UND TRADITION  
**Bad Homburg**

**Stadt Bad Homburg**  
Der Magistrat  
Fachbereich Stadtplanung  
-Stadtentwicklung-

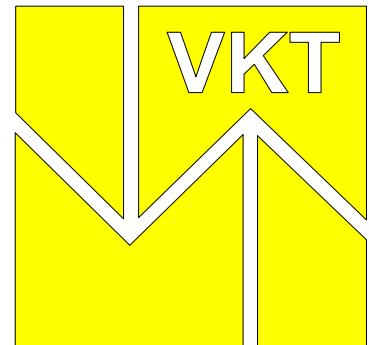
**VERKEHRSPLANUNG**  
Köhler und Taubmann GmbH

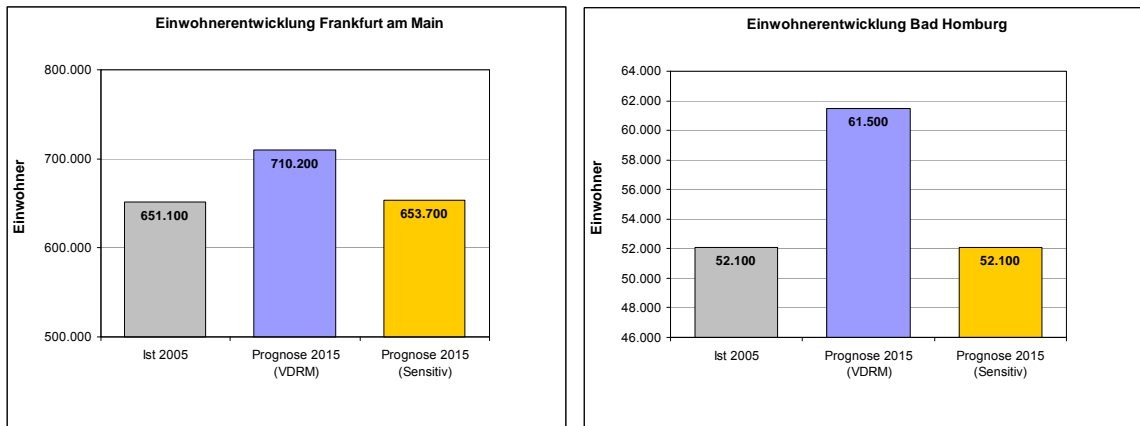
Hanauer Landstraße 145  
60314 Frankfurt am Main  
Telefon: +49 69 4058698-0  
Telefax: +49 69 4058698-66

Frankfurt/Main, 20.12.2009

Verlängerung der Stadtbahnlinie U2  
nach Bad Homburg - Bahnhof

**Nutzen-Kosten-Untersuchung**  
**[Sachstand Dezember 2009]**



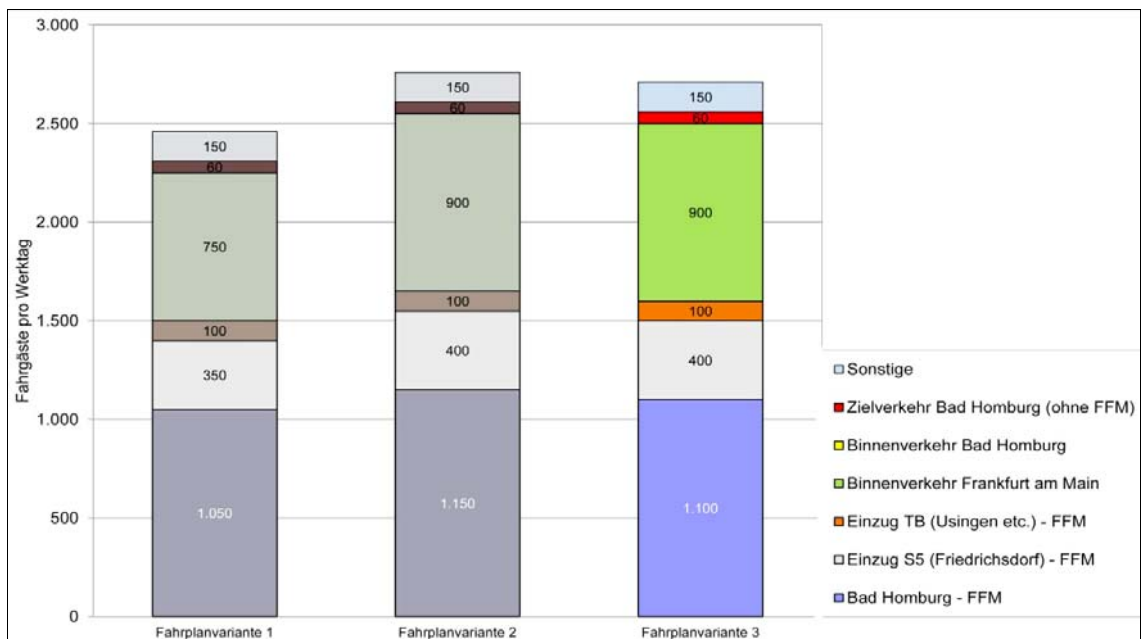


**Bild 5: Einwohnerentwicklung Frankfurt am Main und Bad Homburg, Sensitivitätsbetrachtung der NKU**

	Variante 1 [Fahrgäste/Werktag]	Variante 2 [Fahrgäste/Werktag]	Variante 3 [Fahrgäste/Werktag]
<b>Summe Neufahrgäste</b>	<b>2.820</b>	<b>3.140</b>	<b>3.090</b>
aus Verlagerungswirkung zwischen IV und ÖV	2.460	2.760	2.710
induzierte Verkehre (Neuverkehre)	350	380	380

**Tab. 2: Nachfragewirkung bei Umsetzung der U2-Fahrplanvarianten 1,2 und 3**

In nachfolgender Grafik (vgl. Bild 6) ist der Saldo der Verlagerungswirkung zwischen mIV und ÖPNV bei Umsetzung der Fahrplanvarianten 1 bis 3 (Mitfall) auf den wesentlichen Relationen dargestellt.



**Bild 6: Saldo der Verlagerungswirkung auf den wesentlichen Relationen**

# Anlage 2

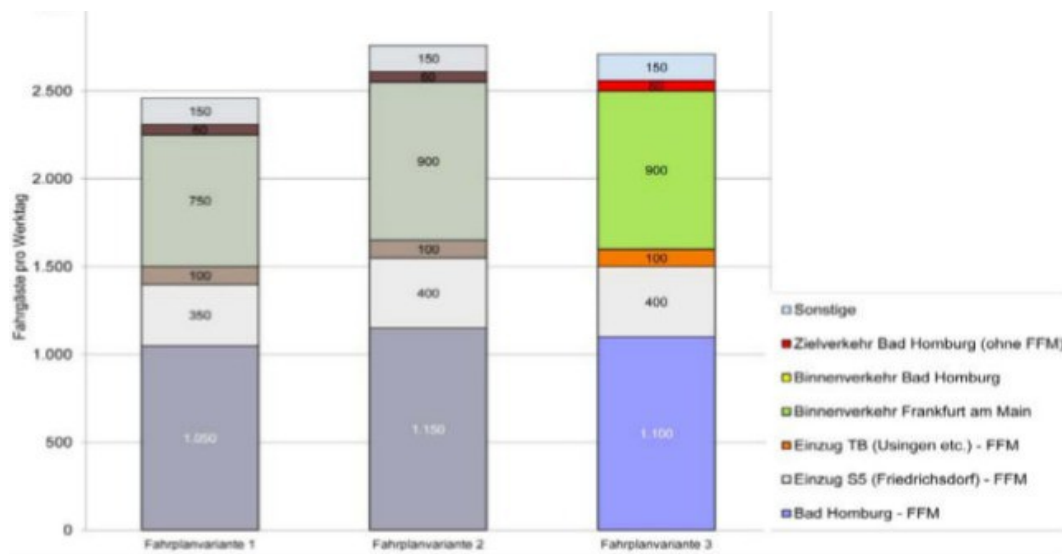
Absender  
Kirsten Baum  
Ferdinandstr. 3A  
61348 Bad Homburg

Abs: Kirsten Baum, Ferdinandstr. 3A, 61348 Bad Homburg

An das Regierungspräsidium Darmstadt  
Herr Prof. Dr. Hilligardt, Herr Martin Leiter Abt. III  
Wilhelminenstr. 1-3  
64283 Darmstadt

Bad Homburg, 10.11.2025

## Zur Anlage 1: Analyse zur Fahrgastzahlverzerrung, siehe Seite 10 der NKU 2009



**Bild 6: Saldo der Verlagerungswirkung auf den wesentlichen Relationen**

## Rechenweg zur Korrektur des Nutzen-Kosten-Indikators (NKI)

### Originalangabe aus der NKU (Seite 10):

Neue Fahrgäste pro Werktag: 3.090

- 2.710 durch Verlagerung vom MIV/ÖPNV

- 380 durch induzierten Neuverkehr

Diese Zahl bildet die Grundlage für den berechneten NKI von **2,15**

---

### Falsche Zurechnung: 900 Fahrgäste Binnenverkehr Frankfurt

Aus den 2.710 verlagerten Fahrgästen entfallen:

Herkunft	Fahrgäste
Bad Homburg – Frankfurt	1.100
Friedrichsdorf – Frankfurt	400
Usingen etc. – Frankfurt	100
<b>Binnenverkehr Frankfurt</b>	<b>900 ← kritisch</b>
Binnenverkehr Bad Homburg	0
Zielverkehr Bad Homburg (ohne FFM)	60
Sonstige (unklar)	150
<b>Summe</b>	<b>2.710</b>

Diese 900 Fahrgäste im Binnenverkehr Frankfurt haben keinen Bezug zur Maßnahme und dürfen laut den Vorgaben der **Standardisierten Bewertung nicht angerechnet** werden.

---

### Korrektur der neuen Fahrgastzahl:

#### Original:

- 2.710 (Verlagerung) + 380 (Neu) = 3.090 neue Fahrgäste

#### Abzüglich:

- 900 Fahrgäste Binnenverkehr Frankfurt

#### Korrigierte neue Fahrgäste:

- $(2.710 - 900) + 380 = 2.190$  neue Fahrgäste
- 

Kirsten Baum  
Architektin  
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A  
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255  
0179 – 635 20 15

Mail [kiba-ffm@gmx.de](mailto:kiba-ffm@gmx.de)  
Web [www.b-o-ing.de](http://www.b-o-ing.de)  
[www.alt-gonzenheim.de](http://www.alt-gonzenheim.de)

## Berechnung des korrigierten Nutzen-Kosten-Indikators (NKI)

Die **Nutzen-Komponente** der Standardisierten Bewertung ist **annähernd proportional zur Anzahl der neuen Fahrgäste**, da sich:

- Fahrzeitgewinne,
- Verkehrsverlagerungseffekte (z. B. CO<sub>2</sub>, Unfallkosten),
- Betriebskostenvermeidung usw.  
alle **am Fahrgastaufkommen orientieren**.

### > Verhältnis der neuen Fahrgäste:

$$2.190 / 3.090 = 0,7084$$

### > Korrigierter NKI:

$$2,15 \times 0,7084 = 1,52$$

Wenn man zusätzlich **die fraglichen 150 „Sonstigen“ Fahrgäste** abzieht, wäre man bei:

$$2.190 - 150 = 2.040 \text{ Fahrgäste}$$

$$2,15 \times 2.040 / 3.090 = 2,15 \times 0,660 = 1,42$$

## Weitere negative Effekte auf den NKI

### Buskürzungen:

Wird zusätzlich berücksichtigt, dass die **Buskürzungen in Bad Homburg (Linie 1, 4, 5, 11) nicht adäquat durch die U2 ersetzt werden**, könnten **weiter negative Effekte** auf den NKI wirken – etwa **Reduktion des ÖPNV-Angebots** für Bestandsfahrgäste = negativer Nutzenfaktor.

### Fahrten in Hauptverkehrszeiten:

Nach Fertigstellung der eingleisigen Verlängerung der U-Bahnlinie U2 bis zum Bahnhof Bad Homburg, **entfällt in den Hauptverkehrszeiten der heutige kurze U-Bahn-Zeittakt von 7,5 Minuten**.

Danach fahren – bedingt durch die eingleisige Streckenführung - U-Bahnen der Linie U2 **nur noch im 15 Minuten-Takt** in Richtung Frankfurt. Das gleiche gilt ebenso für die Rückfahrten nach Bad Homburg.

Rechnerisch bedeutet das nicht nur längere Wartezeiten für Pendler pro Werktag von mindestens  $2 * 7,5 \text{ Minuten} = 15 \text{ Minuten/Werktag}$ . Im Jahr entspricht das bei

$$220 \text{ Arbeitstage} * 15 \text{ Minuten} = 55 \text{ Stunden oder } 1 \text{ Arbeitswoche u. } 2 \text{ Arbeitstage warten auf die U-Bahn.}$$

Mit dieser **Spar-Maßnahme** in Hauptverkehrszeiten vergrößert sich zwar die Wirtschaftlichkeit des Projektes, indem bei gleicher Anzahl der Fahrgäste der Erlös unverändert bleibt, jedoch die Kosten durch Wegfall von 42 Fahrten pro Werktag (-21,9%) sich stark reduzieren. (**Minimal-Prinzip.**)

**Eine Reduktion des ÖPNV-Angebots für Bestandsfahrgäste = negativer Nutzenfaktor.**

---

Kirsten Baum  
Architektin  
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A  
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255  
0179 – 635 20 15

Mail [kiba-ffm@gmx.de](mailto:kiba-ffm@gmx.de)  
Web [www.b-o-ing.de](http://www.b-o-ing.de)  
[www.alt-gonzenheim.de](http://www.alt-gonzenheim.de)

## Fazit:

- Die Einbeziehung von **900 Binnenverkehr-Fahrgästen Frankfurt** ist regelwidrig (Verstoß gegen StBew).
- Eine Korrektur reduziert den **NKI rechnerisch auf ca. 1,42 bis 1,52**.
- Berücksichtigt man weitere Mängel (Busnetz, reduzierte Fahrten in Hauptverkehrszeiten, Kostensteigerung), kann der **NKI auf unter 1,0** fallen, womit die **Förderfähigkeit nach GVFG entfiel**.

Bad Homburg, 10.11.2025



Kirsten Baum

---

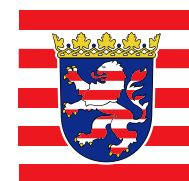
**Kirsten Baum**  
Architektin  
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A  
61348 Bad Homburg

**Tel** 06172 – 85 73 255  
0179 – 635 20 15

**Mail** [kiba-ffm@gmx.de](mailto:kiba-ffm@gmx.de)  
**Web** [www.b-o-ing.de](http://www.b-o-ing.de)  
[www.alt-gonzenheim.de](http://www.alt-gonzenheim.de)

# Anlage 3



Durchschrift

# HESSSEN

## Planfeststellungsbeschluss

### Nr. 77

für die

Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 von der heutigen Endhaltestelle Bad Homburg v. d. Höhe-Gonzenheim bis Bad Homburg v. d. Höhe-Bahnhof



vom

25. Januar 2016

III 33.1 - 66 e 02/01 - St - (245)

Darüber hinaus verfolgt die Planung die Zielsetzung, eine weitgehend barrierefreie Nutzung der Verkehrsmittel des ÖPNV zu ermöglichen und durch eine Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV die verkehrsbedingte Emissionsbelastung zu reduzieren und das regionale Straßennetz zu entlasten.

Nach alledem stehen die Zielsetzungen des Vorhabens mit den oben näher beschriebenen Zielen und Anforderungen des PBefG und des ÖPNVG in Einklang, so dass die fachplanerische Zielkonformität gegeben ist.

## 1.2 Erforderlichkeit

Das Vorhaben ist darüber hinaus auch erforderlich. Es ist geeignet, die mit ihm verfolgten planungsrechtlichen Ziele tatsächlich zu verwirklichen, insbesondere weil ein konkreter Bedarf für die damit angebotenen Verkehrsleistungen besteht (vgl. Jarass, Die Planrechtfertigung bei Planfeststellungen, NuR 2004, 69 [72]).

Dieser konkrete Bedarf manifestiert sich in der mit der planfestgestellten Stadtbahnstrecke erreichbaren Verbesserung der Verkehrsverbindung. Zu den maßgeblichen Kriterien gehören insoweit die **Verkürzung der Transportzeiten** und die Anhebung des Beförderungskomforts, die einen wichtigen Grund für die Rechtfertigung einer neuen Bahntrasse darstellen (BVerwG, Urteil vom 27. Juli 1990 - 4 C 26.87 -, NVwZ 1991, 781).

Die mit der Verlängerung der U 2 beabsichtigte Schaffung einer umsteigefreien Stadtbahnverbindung zwischen dem in Innenstadtnähe gelegenen Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe und den im Einzugsbereich der Stadtbahnlinie gelegenen Frankfurter Stadtgebieten ist ebenso ein die Verbesserung der Verkehrsverbindung durch die Stadtbahn betreffender Gesichtspunkt wie die dadurch erreichbare **Verkürzung der Reisezeiten** (vgl. VGH Kassel, Urteil vom 18. März 2008, 2 C 1092/06.T - juris, RdNr. 98).

Nach den auf das Jahr 2015 bezogenen Untersuchungen der Vorhabenträgerin führt die **Realisierung des Vorhabens zu ca. 3.100 zusätzlichen Fahrgästen/Werktag**. Diese zusätzlichen Fahrgäste setzen sich aus dem Saldo der maßnahmenbedingten Verlagerungswirkung zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (**ca. 2.700 Fahrgäste/Werktag**) und induzierten Verkehren (**Neuverkehre, ca. 400 Fahrgäste/Werktag**) zusammen. Die wesentlichen Relationen für diese prognostizierten Verlagerungswirkungen sind dabei die Verbindungen zwischen Bad Homburg und den Frankfurter Stadtgebieten (**ca. 1.100 Fahrgäste/Werktag**) sowie zwischen dem Einzugsbereich der S 5 (Raum Friedrichsdorf) und Frankfurt am Main (**ca. 400 Fahrgäste/Werktag**).

Wie die Untersuchungen der Vorhabenträgerin desweiteren zeigen, ergibt sich aus den zusätzlichen Fahrgästen und den prognostizierten Verlagerungswirkungen zwischen den einzelnen ÖPNV-Angeboten für das Jahr der Inbetriebnahme der verlängerten U 2 eine Fahrgastnachfrage, die sich für den Verlängerungsabschnitt zwischen Bad Homburg-Gonzenheim und Bad Homburg-Bahnhof auf **ca. 11.000 Fahrgäste pro Werktag** und zwi-

schen Gonzenheim und Ober-Eschbach auf ca. 12.000 Fahrgäste pro Werktag (jeweils Summe aus Hin- und Rückrichtung) beläuft. Auf dem Abschnitt zwischen Gonzenheim und Ober-Eschbach entspricht dies etwa einer Verdreifachung der werktäglichen Fahrgastnachfrage im Vergleich zum Ist-Zustand.

Die Geeignetheit der Planung zur Realisierung des Planungsziels einer attraktiven Verknüpfung der Verkehrsmittel des ÖPNV am Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe wird durch die Untersuchungen der Vorhabenträgerin ebenfalls belegt. So weist die Nachfrageprognose die folgenden Umsteigebeziehungen am Bahnhof aus:

- Umsteiger zwischen U2 und Stadtbus Bad Homburg: ca. 6.000 Fahrgäste/Werktag,
- Umsteiger zwischen U2 und RTW: ca. 780 Fahrgäste/Werktag,
- Umsteiger zwischen U2 und S5: ca. 1.200 Fahrgäste/Werktag,
- Umsteiger zwischen U2 und Taunusbahn: ca. 2.700 Fahrgäste/Werktag.

Aufgrund der Verlagerungseffekte vom MIV zum ÖPNV nimmt die tägliche Verkehrsleistung im MIV ab, was zu einer positiven CO<sub>2</sub>-Emissions-Bilanz mit einem Reduzierungspotenzial in Höhe von ca. 640 t/Jahr führt.

Der Bau der auf einem unabhängigen Bahnkörper geführten Stadtbahnlinie gewährleistet desweiteren eine durch das MIV-Aufkommen ungestörte Verkehrsabwicklung, so dass das Vorhaben geeignet ist, zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit der Nahverkehrsfahrzeuge sowie einer Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV insgesamt beizutragen.

Zu den maßgeblichen Kriterien der Planrechtfertigung gehört desweiteren die mit Straßenbahnprojekten erzielbare Anhebung des Beförderungskomforts. Die Seitenstabilität der Straßenbahn während der Fahrt, die insgesamt größere Laufruhe, durch die Vibrationen erheblich kleiner als bei einem Bus ausfallen, und die deutlich geringere Belästigung der Fahrgäste durch Lärm bewirken einen höheren Fahrkomfort. Straßenbahnen werden daher von den Nutzern besser angenommen als Busse.

Darüber hinaus beachtet die Planung die berechtigten Belange von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen sowohl im Hinblick auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums im Allgemeinen als auch bezüglich der Nutzung des ÖPNV im Besonderen und gewährleistet damit die Umsetzung des bedeutsamen Ziels der Barrierefreiheit. Zugleich wird mit dem Einsatz moderner Straßenbahnfahrzeuge ein im Vergleich zum Bus noch stadtverträglicheres Verkehrsmittel eingesetzt, das keine lokalen Schadstoffemissionen verursacht und auch im Hinblick auf die Lärmentwicklung günstiger zu beurteilen ist.

Aus alledem ergibt sich, dass ein Bedarf für das Verlängerungsvorhaben besteht und die Planung geeignet ist, die Planungsziele zu verwirklichen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Veranlassung, die Richtigkeit der Darstellungen der Vorhabenträgerin zur prognostizierten Fahrgastentwicklung und den Maßnahme bedingten Verlagerungswirkungen in Zweifel zu ziehen, zumal diese Ansätze im Zuge der für den Fördermittelgeber durchgeführten Prüfung der Nutzen-Kosten-Untersuchung durch das damalige Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (heute: Landesbetrieb Hessen Mobil) unbeanstandet blieben.

Da der den Untersuchungen zugrundeliegende Prognosehorizont 2015 bereits erreicht ist, hat die Vorhabenträgerin die zu erwartende Fahrgastnachfrage anhand der VDRM 2020 als aktuell gültiger Datengrundlage für Infrastrukturplanungen, in welcher die aktuellen Daten zur Verkehrs-, Raum- und Strukturentwicklung berücksichtigt sind, in Gestalt einer Trendabschätzung auf den Prognosehorizont 2020 fortgeschrieben. Dabei zeigt sich, dass die Fahrgastprognose mit ca. 15.200 Fahrgästen/Werhtag auf dem Abschnitt Bad Homburg v. d. Höhe-Bahnhof – Bad Homburg-Gonzenheim und 16.000 Fahrgästen auf dem Abschnitt Bad Homburg v. d. Höhe-Gonzenheim – Ober-Eschbach deutlich über der ursprünglich erstellten Prognose liegt.

Eine grundsätzlich wünschenswerte über den Prognosehorizont 2020 hinausgehende Betrachtung scheidet daran, dass die Ergebnisse der VDRM-Fortschreibung für den Prognosehorizont 2030 noch nicht als im Planungsprozess verwendbare Datenbasis vorliegen. Aber auch ohne diese Fortschreibung ist absehbar, dass angesichts der im Rhein-Main-Gebiet prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und der Tatsache, dass die Ansätze der VDRM 2020 bereits heute überholt sind, mit einer weiteren Fahrgastzunahme zu rechnen ist und der Bedarf für die Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 nicht ernstlich in Zweifel gezogen werden kann.

Angesichts der prognostizierten Fahrgastentwicklung strebt die Vorhabenträgerin für den Prognosezeitpunkt die Verdichtung auf einen 7,5-Minuten-Takt in der HVZ an. Die technische Planung ist darauf ausgelegt und auch die der Öffentlichkeitsbeteiligung zugrundeliegenden immissionstechnischen Untersuchungen berücksichtigen ein solches Betriebsprogramm bereits.

Mit dieser Anpassung des Betriebsprogramms könnte neben den bereits beschriebenen Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes im Raum Bad Homburg v. d. Höhe auch das heute bereits bestehende Fahrplanangebot der Stadtbahnlinie aufrechterhalten werden.

Mit Blick auf die Planrechtfertigung kann jedoch offen bleiben, ob diese Änderung des Fahrplanangebotes umgesetzt wird. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie bewirkt auch bei Beibehaltung des im Erläuterungsbericht beschriebenen Betriebsprogramms, welches im Vergleich zur heutigen Situation eine Ausdünnung des Fahrplanangebotes vorsieht, eine erhebliche Verbesserung der Verkehrsverbindung. Dies belegen die Ermittlungen der Vorhabenträgerin. Auf die diesbezüglichen Darstellungen wird verwiesen.

## Anmerkungen zu den Seiten 58-60 des Planfeststellungsbeschlusses Nr. 77

### Verkürzung der Transportzeiten

Die Taktung ist (Stand 2019) in Spitzenzeiten alle **7,5 Minuten** morgens und abends. Insgesamt verkehren von und nach Frankfurt werktäglich 192 U-Bahnzüge. (Stand 2019)

Die Taktung wird nach Fertigstellung des Projektes nur noch alle **15 Minuten** möglich sein.

Technisch ist eine höhere Taktung wegen der **1,6 km** langen **1-gleisigen Streckenführung zum Bahnhof NICHT möglich**, da am Bahnhof ankommende U-Bahnzüge auf dem speziellen "**Aussteigegleis**" halten und warten müssen, bis der abfahrende U-Bahnzug den Bahnhof verlassen hat. Erst dann ist es möglich, dass der ankommende U-Bahnzug in den Bahnhof einfahren und neue Fahrgäste aufnehmen und der Fahrzeugführer den Fahrzeugstand wechseln kann.

**Die Feststellung des PlanFB vom 25.01.2016 ist nicht zutreffend und technisch nicht zu realisieren.**

### Verkürzung der Reisezeiten

Siehe vor.

**Für Fahrgäste gilt nach Fertigstellung der 15 Minutentakt.**

Vormals in Spitzenzeiten der 7,5 Minuten-Takt.

In Zweifel wartet der Fahrgast werktäglich morgens und abends 7,5 Minuten länger auf seine U-Bahn, was bei jährlich 180 Arbeitstagen =  $2 * 7,5 * 180 = 45$  Stunden oder 6 Arbeitstage bedeutet.

Das widerspricht den **Zielen des PlanFB** von 2016.

### (Neuverkehre, ca. 400 Fahrgäste/Werktag)

Die NKU 2009 beschreibt auf Seite 10, dass von den +3,100 neuen Fahrgästen - davon **900 Fahrgäste im Binnenverkehr Frankfurt** unterwegs sind.

Dadurch reduziert sich die Prognostizierte Fahrgastzahl erheblich um 38,5%, was entscheidend den NK-Index von 2,15 auf **bis zu 1,3** reduziert.

### Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

Die Taktung in Spitzenzeiten - alle 7,5 Minuten - entfällt nach Fertigstellung.

Statt einer "**Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV**" findet ein **reduziertes Angebot** von U-Bahnfahrten von werktäglich **192** U-Bahnfahrten, dann nur noch **150** U-Bahnfahrten.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Veranlassung, die Richtigkeit der Darstellungen der Vorhabenträgerin zur prognostizierten Fahrgastentwicklung und den Maßnahme bedingten Verlagerungswirkungen in Zweifel zu ziehen, zumal diese Ansätze im Zuge der für den Fördermittelgeber durchgeführten Prüfung der Nutzen-Kosten-Untersuchung durch das damalige Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (heute: Landesbetrieb **Hessen Mobil**) unbeanstandet blieben.

900 Fahrgäste im Binnenverkehr Frankfurt sind bei der Prüfung durch "Hessen-mobil" unbeachtet geblieben - oder als korrekt angesehen worden.

Der Planfeststellungsbeschlusses ist aufzuheben.

### Verdichtung auf einen 7,5-Minuten-Takt

Technisch nicht möglich.

Siehe vor.

# Anlage 4

# Fragen und Antworten zur Verlängerung der U2





# Fragen und Antworten

**Wie vielen Bürgern nutzt die attraktive Verbindung? Gibt es hierzu belastbare Zählungen?**

**Wie hoch ist die Entlastung der Straßen durch die U2-Verlängerung ganz konkret? Bzw. wie viele Autos werden durch die U2-Verlängerung voraussichtlich von den Straßen geholt?**

**Wieviel Fahrgäste erwartet man zusätzlich?**

Da die Verlängerung noch nicht realisiert ist, können keine Zählungen durchgeführt werden. Verkehrsprognosen aus dem Jahr 2009 kommen zu dem Ergebnis, dass aufgrund der U2-Verlängerung etwa 810.000 Fahrgäste pro Jahr vom Auto auf die Bahn umsteigen. Auf die Verbindung Bad Homburg – Frankfurt am Main entfallen dabei etwa 35%. Die Anzahl der in Bad Homburg gemeldeten Bürger ist aus der Prognose nicht direkt ableitbar.

**Mit wie vielen zusätzlichen U-Bahnbenutzern pro Tag rechnet die Stadt?**

Gemäß Verkehrsprognose aus dem Jahr 2009 sind etwa 3.100 zusätzliche Fahrgäste pro Tag zu erwarten.



# Fragen und Antworten

***Welche belastbaren Zahlen gibt es zur Entlastung der A661 und wie hoch ist das momentane Verkehrsaufkommen dort, damit wir mit Zahlen arbeiten können.***

Laut einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2015 passieren etwa 82.000 PKWs täglich die A661 zwischen dem Bad Homburger Kreuz und der Anschlussstelle Bad Homburg. In diesem Bereich wird von einer Entlastungswirkung von durchschnittlich 1.500 Pkw/Tag ausgegangen.

Verkehrsprognosen kommen zu dem Ergebnis, dass insgesamt etwa 810.000 Menschen jährlich durch die U2-Verlängerung vom Auto auf die Bahn umsteigen.

**Bürgerentscheid in der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe am 28.10.2018****Vertreterbegehren über die Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 von der derzeitigen Endhaltestelle Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe  
Bekanntmachung über den Tag und den Gegenstand des Bürgerentscheids**

1. Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe hat in ihrer Sitzung am 24. Mai 2018 mit Antrag der CDU- und SPD- Fraktionen (DS-SV 16/611-1) im Wege des Vertreterbegehrens gem. § 8 b Abs. 1 Satz 2 HGO die Durchführung eines Bürgerentscheids am 28. Oktober 2018 über die Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 von der derzeitigen Endhaltestelle Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe beschlossen.

**2. Die im Bürgerentscheid zu entscheidende Frage lautet:  
(§ 55 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 KWG)**

„Soll die Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 von der derzeitigen Endhaltestelle Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg realisiert werden?“

**3 Erläuterungen der Gemeindeorgane**

(§ 55 Abs. 2 KWG, § 77 Abs. 1 Satz 1 KWO in Verbindung mit § 8 b Abs. 5 HGO)

Die Gemeindeorgane (Stadtverordnetenversammlung und Magistrat) vertreten gem. § 8 b Abs. 5 Hessische Gemeindeordnung (HGO) zum Bürgerentscheid über die Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 folgende Auffassung:

Die Gemeindeorgane sprechen sich für die Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 von der derzeitigen Endhaltestelle Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg aus.

Die Projektrealisierung führt nach unserer Auffassung insbesondere zu

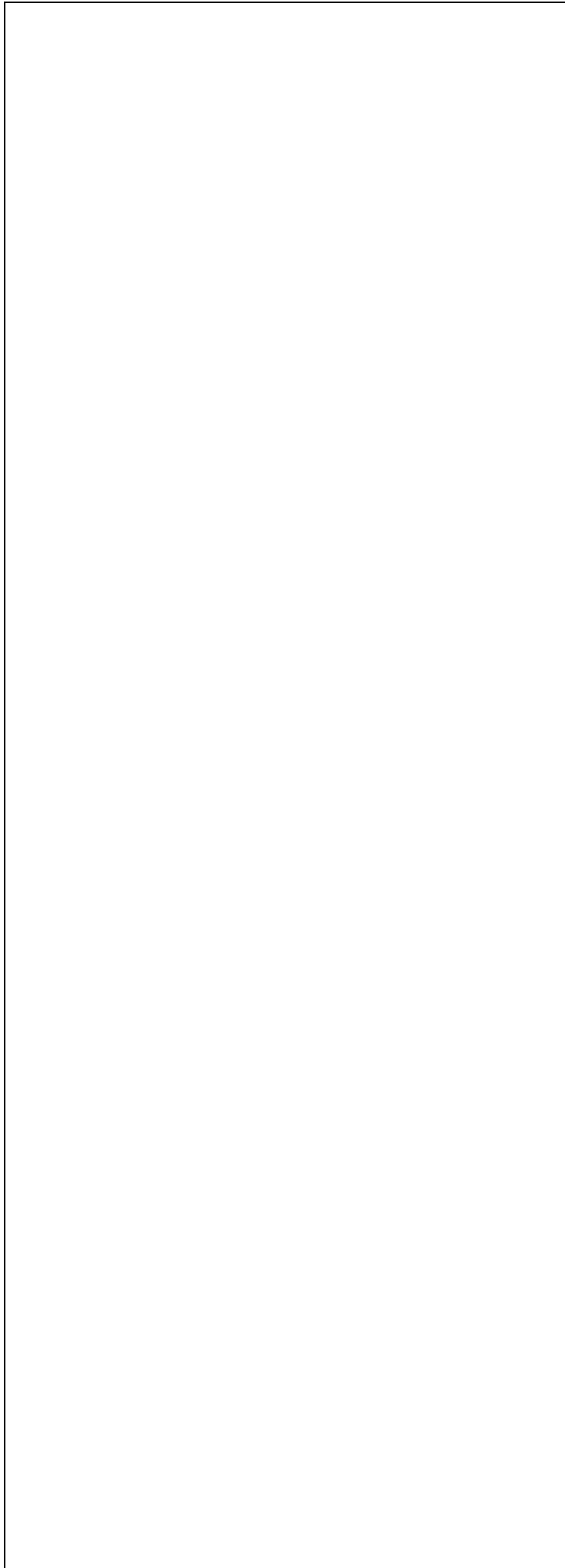
- einer deutlichen Aufwertung und Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), da eine Verknüpfung der gesamten Nahverkehrsangebote (Taunusbahn, S-Bahn, U-Bahn, Stadtbahn und künftig Regionaltangente West) am Bahnhof Bad Homburg erfolgt,
- der Erfüllung einer wichtigen Voraussetzung für die Umsetzung weiterer für Bad Homburg bedeutender Schieneninfrastrukturprojekte sowie für die weitere Vernetzung wichtige Projekte (bspw. Verlängerung der S-Bahnlinie S5 bis Usingen im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Taunusbahn sowie Regionaltangente West),
- einer Verbesserung der Erreichbarkeit innerhalb der Region Frankfurt Rhein-Main und damit zur Stärkung der Stadt Bad Homburg als Wirtschafts-, Wohn-, Handels-, Kur- und Kongressstandort,
- einer Reduzierung der lokalen Lärm- und Schadstoffemissionen durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV und leistet damit einen erheblichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele und zum Erhalt des Kurbad-Status.

Die Finanzierung der für die Stadtbahnverlängerung erforderlichen Investitionen ist gesichert, weil das Land die Maßnahme mit bis zu 80 % der förderfähigen Kosten unterstützt und der städtische Anteil von rd. 20,9 Mio. Euro bereits im Haushaltsplan veranschlagt ist. Darüber hinaus fallen für die Stadt Bad Homburg gegenüber der derzeitigen Situation keine zusätzlichen Betriebskosten an.

Dem Thema Schallschutz wird hohe Priorität eingeräumt. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird das Thema Schallschutz noch einmal separat bewertet, mit dem Ziel, eine Optimierung gegenüber dem derzeitigen Planungsstand zu erreichen. Ziel ist es, einen Schallschutz nach heutigem Stand der Technik zu erreichen, soweit dies mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss vereinbar ist. Die Kosten für die hier beschriebenen Schallschutzmaßnahmen werden von der Stadt Bad Homburg übernommen. Die Stadt Bad Homburg wird mit der VGF Gespräche über eine Kostenbeteiligung führen.

**Bad Homburg v. d. Höhe, den 23.06.2018  
Der Magistrat der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe**

**Hetjes  
Oberbürgermeister**



# Anlage 5

**GMX** FreeMail

---

**AW: Bauvorhaben U2-Verlängerung Bad Homburg \_ Antrag auf Akteneinsicht und Übermittlung der aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)**

**Von:** Ulrich.Nieratzky@rpda.hessen.de  
**An:** kiba-ffm@gmx.de  
**Datum:** 27.11.2025 08:03:41

---

Sehr geehrte Frau Baum,

ich habe Ihnen bereits mit Schreiben vom 4. August 2025 erläutert, dass die Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Beurteilung der Zulassungsfähigkeit des Vorhabens irrelevant ist. Dies gilt in gleicher Weise für die aktualisierte NKU. Ich bitte dies zur Kenntnis zu nehmen. Künftige Anfragen zu dieser Thematik werde ich nicht mehr beantworten.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Ulrich Nieratzky

Dezernat III 33.1 – Verkehrsinfrastruktur Straße und Schiene -



Regierungspräsidium Darmstadt

Wilhelminenstraße 1 – 3, Wilhelminenhaus

64283 Darmstadt

Telefon: +49 (6151) 12 5501

Fax: +49 (611) 327642088

E-Mail: [ulrich.nieratzky@rpda.hessen.de](mailto:ulrich.nieratzky@rpda.hessen.de)

Internet: <https://rp-darmstadt.hessen.de>

-

Hinweise über die Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten finden Sie [hier](#).



Diese E-Mail sowie alle mit ihr übertragenen Dateien sind vertraulichen Inhalts und ausschließlich für den Gebrauch durch die Person oder die Organisation bestimmt, an welche sie adressiert wurden. Sofern Sie nicht die benannte Empfängerin beziehungsweise der benannte Empfänger sind, sollten Sie diese E-Mail weder verteilen noch weiterleiten oder kopieren.

---

**Von:** Kirsten Baum <kiba-ffm@gmx.de>

**Gesendet:** Samstag, 8. November 2025 19:52

**An:** Alexander.hetjes@bad-homburg.de; Eckhardt, Daniel (Hessen Mobil) <Daniel.Eckhardt@mobil.hessen.de>; Arnold, Jens (Hessen Mobil) <Jens.Arnold@mobil.hessen.de>; fabian.baus@wirtschaft.hessen.de; Nieratzky, Uli (RPDA) <Ulrich.Nieratzky@rpda.hessen.de>

**Betreff:** Bauvorhaben U2-Verlängerung Bad Homburg \_ Antrag auf Akteneinsicht und Übermittlung der aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)

Bad Homburg, 05.11 2025

An:

- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW)  
Referat Nahverkehr / GVFG-Förderung
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)  
Abteilung SPNV/ÖPNV – Projektförderung nach GVFG
- Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement
- Magistrat der Stadt Bad Homburg v.d.H.
- Regierungspräsidium Darmstadt – Planfeststellungsbehörde

Betreff: Antrag auf Akteneinsicht und Übermittlung der aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) gemäß § 29 VwVfG / § 80 HDSIG

## Bauvorhaben U2-Verlängerung Bad Homburg – Planfeststellungsbeschluss 2016, laufendes Änderungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Zuge der öffentlichen Berichterstattung wurde bekanntgegeben, dass die **aktuelle** Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für die U2-Verlängerung Bad Homburg abgeschlossen sei und der Nutzen-Kosten-Index 1,5 betrage.

Da das Regierungspräsidium Darmstadt als Planfeststellungs- und Fachaufsichtsbehörde für die Verfahren nach §§ 73 ff. VwVfG zuständig ist, beantrage ich hiermit gemäß § 29 VwVfG sowie § 80 HDSIG:

### 1. Einsicht und Übersendung folgender Unterlagen

- Die vollständige aktuelle **NKU / Standardisierte Bewertung 2016+**, die dem Förderantrag zugrunde liegt, inklusive aller Formblätter A–E.
- Alle mit der NKU zusammenhängenden **Schriftwechsel, Gutachten, Stellungnahmen oder Prüfvermerke** zwischen Stadt Bad Homburg, Stadtbahngesellschaft Bad Homburg, dem Hessischen Wirtschaftsministerium und dem RP Darmstadt.
- Etwaige **Anlagen oder Begleitberichte** zur Planänderung 2025, sofern dort Bezug auf die NKU genommen wird.

## **2. Begründung des Informationsinteresses**

Die **NKU** ist entscheidend für die **Wirtschaftlichkeits- und Förderbewertung** nach § 3 Nr. 1 c GVFG. Da das Projekt mit erheblichen öffentlichen Mitteln realisiert werden soll und in seiner derzeitigen Ausführung gravierende Auswirkungen auf die örtliche Infrastruktur, die Eigentumsverhältnisse und die Umwelt hat, besteht ein legitimes öffentliches Interesse an Transparenz.

### 3. Bitte um Übermittlung

Ich bitte, mir die Unterlagen **digital (per E-Mail oder Downloadlink)** zur Verfügung zu stellen.

Sollte dies aufgrund der Dateigröße nicht möglich sein, bitte ich um postalische Übersendung auf Datenträger oder Ausdruck.

Für den Fall, dass bestimmte Unterlagen nicht vorliegen oder als vertraulich eingestuft werden, bitte ich um eine **Einzelfallbegründung** für jede verweigerte Herausgabe (§ 80 Abs. 3 HDSIG).

Ich bitte um Rückmeldung binnen **vier Wochen** über den Bearbeitungsstand und den voraussichtlichen Termin der Akteneinsicht.

[www.b-o-ing.de](http://www.b-o-ing.de)

<http://alt-gonzenheim.de/>

Mit freundlichen Grüßen

Kirsten Baum  
Ferdinandstr. 3A  
61348 Bad Homburg  
Festnetz 06172-8573255  
Mobil 0179-6352015

---

### **Dateianhänge**

- image001.gif
- image002.gif
- image004.png

# Anlage 6



Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen  
und ländlichen Raum · Postfach 31 29 · 65021 Wiesbaden

GZ 66c\_10\_09\_03

Kirsten Baum  
Ferdinandstr. 3A  
61348 Bad Homburg

Dst.-Nr. 0458  
Bearbeiter/in Herr Baus  
Telefon 0611 815-2974  
Telefax 0611 32 717 2974  
E-Mail fabian.baus@wirtschaft.hessen.de  
Ihr Zeichen  
Ihre Nachricht vom 21. Juli 2025

Datum 22. August 2025

## Antrag auf Überprüfung der Nutzen-Kosten-Untersuchung und sofortigen Baustopp

Sehr geehrte Frau Baum,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 21. Juli 2025, in dem Sie auf aus Ihrer Sicht vorhandene Mängel in der **Nutzen-Kosten-Untersuchung von 2009** zur Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 zum Bahnhof Bad Homburg hinweisen und eine sofortige Neubewertung fordern. Sie fordern zudem die Prüfung eines alternativen Konzeptes zur U 2 Verlängerung in Form einer **S-Bahn-Haltestelle Gonzenheim-Haberweg** in Bad Homburg. Herr **Minister Mansoori** hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Hinsichtlich Ihres Hinweises auf eine Alternativkonzept ist darauf hinzuweisen, dass das **Planfeststellungsverfahren** für das Vorhaben U 2 Verlängerung am 25. Januar 2016 mit dem Ergebnis **abgeschlossen** wurde, dass die Verlängerung der U 2 zu genehmigen sei und sich keine andere Variante als vorzugswürdig aufdrängt. Gegen den Planfeststellungsbeschluss, der Bestandskraft hat, stand allen von dem Vorhaben Betroffenen der Rechtsweg offen, um die Entscheidung gerichtlich überprüfen zu lassen.

Für die Baufinanzierung des kommunalen Vorhabens ist seitens des Vorhabenträgers, der Stadt Bad Homburg, vorgesehen, **Fördermittel** des Bundes und des Landes auf der Grundlage der Regularien des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in Anspruch zu nehmen. Zur Gewährung dieser Förderung muss die Vorhabenträgerin für das Projekt, d. h. die Stadt Bad Homburg bzw. die zu diesem Zweck von ihr gegründete Stadtbahngesellschaft, einen entsprechenden Förderantrag stellen und das Vorliegen der Fördervoraussetzungen nachweisen. Hierzu gehört auch der **Nachweis, dass das Vorhaben wirtschaftlich ist** (§ 3 Nr.1 c GVFG). Dieser Nachweis ist nach Vorgabe des Bundes auf der Grundlage eines formalisierten Verfahrens der Standardisierten Bewertung 2016+ zu erbringen. Dieser Nachweis auf der Grundlage



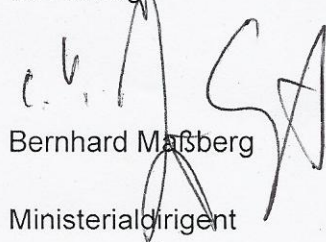
des **Standardisierten Verfahrens 2016+** wird seitens der Vorhabenträgerin derzeit erstellt. Die von Ihnen benannte Nutzen-Kosten Untersuchung aus dem Jahre 2009 diene nicht dem Nachweis des Vorliegens der Fördervoraussetzungen zum Zeitpunkt der Antragstellung auf Gewährung von Fördermitteln, sondern einer seinerzeitigen Prüfung des Vorhabenträgers, ob das Vorhaben förderwürdig ist und der Planungsprozess fortgesetzt werden kann. Sie diene schlicht der Ersteinschätzung, ob die Verlängerung der U2 verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Sie wurde im Übrigen auch nicht nach dem Standardisierten Verfahren 2016+ erstellt, zumal dieses Verfahren 2009 auch noch nicht zur Verfügung stand.

Zum **Zeitpunkt der konkreten Antragstellung** ist der Nachweis der Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens auf der Grundlage des zu diesem Zeitpunkt seitens des Bundes vorgegeben Verfahrens und auf der Grundlage des **aktuellen Kostenstandes** des Vorhabens zu erstellen. Dies entspricht auch der Interessenlage des Vorhabenträgers, da nur die Kosten gefördert werden, für die der entsprechende Nachweis der Wirtschaftlichkeit erbracht wurde.

Ich hoffe, dass ich Ihnen mit den vorstehenden Ausführungen zur Sach- und Rechtslage und Einordnung der Nutzen-Kosten Untersuchung der Vorhabenträgerin aus dem Jahre 2009 behilflich sein konnte.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Bernhard Maßberg

Ministerialdirigent

# Anlage 7



---

## **AW: Bauvorhaben U2-Verlängerung Bad Homburg \_ Ergänzender Antrag \_ sicherheitstechnische Nachprüfung**

**Von:** Ulrich.Nieratzky@rpda.hessen.de  
**An:** kiba-ffm@gmx.de  
**Datum:** 27.11.2025 08:08:04

---

Sehr geehrte Frau Baum,

für die von Ihnen geforderte sicherheitstechnische Nachprüfung des Tunnelquerschnitts und der Fluchtwegbreite bezüglich des Bogens im Bereich der Querung der DB-Strecke 3611 besteht keine Veranlassung.

Der Planfeststellungsbeschluss für die Verlängerung der U2 bis zum Bahnhof Bad Homburg ist am 26. Januar 2016 ergangen. Dagegen erhobene Klagen hat der Verwaltungsgerichtshof Kassel rechtskräftig abgewiesen. Mit der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses sind Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung ihrer Benutzung ausgeschlossen (§ 75 Abs. 1 HVwVfG).

Unbeschadet dessen ist für die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses der Zeitpunkt der Planfeststellung maßgeblich. Später ergangene Regelwerke sind schon aus diesem Grund für die Planfeststellung irrelevant. Abgesehen davon handelt es sich bei der von Ihnen genannten Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) um ein allein für den Straßenbau maßgebliches Regelwerk.

Der Sache nach ist jedoch ein Rettungsweg in den von Ihnen für notwendig befundenen Abmessungen von 0,8 m x 2,25 m bei der Planfeststellung berücksichtigt worden, auch wenn die für Straßenbahnen einschlägigen Regelwerke keine solche Festlegung vorsehen. Die im Planfeststellungsverfahren beteiligte Technische Aufsichtsbehörde hat im Vorgriff auf ein später nicht eingeführtes Regelwerk einen Rettungsweg mit diesen Abmessungen gefordert. Die Vorhabenträgerin ist dieser Forderung im Zuge der 2. Planänderung 2015 nachgekommen und hat ihre Beachtung hinsichtlich des Gleisbogens im Bereich der Querung der DB-Strecke 3611 im Querschnitt für Bau-km 0+535 (Anlage 6, Blatt 16B der festgestellten Unterlagen) nachgewiesen.

Nur der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass das Brandschutzkonzept eine Selbstrettung von Fahrgästen bei einem brennend im Streckentunnel zum Stehen kommenden Fahrzeug nicht untersucht hat und auch nicht untersuchen musste. Gem. Kapitel 5.2.2. der Technischen Regeln für Straßenbahnen - Brandschutz in unterirdischen Betriebsanlagen (TRStrab Brandschutz) ist dieses Szenario so unwahrscheinlich, dass sich – abgesehen von hier nicht gegebenen Sonderfällen – eine Beurteilung, ob das Schutzziel der Selbstrettung erreicht wird, erübrigt. Ausgangspunkt für ein Brandszenario und die darauf basierenden brandschutztechnischen Untersuchungen ist vielmehr die Annahme, dass ein brennendes Fahrzeug die nächste Haltestelle (im Tunnel) erreicht. Diese Untersuchungen wurden im Brandschutzkonzept, Teil 1 in Bezug auf die unterirdische Stadtbahnstation Gonzenheim durchgeführt.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Ulrich Nieratzky

Dezernat III 33.1 – Verkehrsinfrastruktur Straße und Schiene -



Regierungspräsidium Darmstadt

Wilhelminenstraße 1 – 3, Wilhelminenhaus

64283 Darmstadt

Telefon: +49 (6151) 12 5501

Fax: +49 (611) 327642088

E-Mail: [ulrich.nieratzky@rpda.hessen.de](mailto:ulrich.nieratzky@rpda.hessen.de)

Internet: <https://rp-darmstadt.hessen.de>

-

Hinweise über die Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten finden Sie [hier](#).

.



-

Diese E-Mail sowie alle mit ihr übertragenen Dateien sind vertraulichen Inhalts und ausschließlich für den Gebrauch durch die Person oder die Organisation bestimmt, an welche sie adressiert wurden. Sofern Sie nicht die benannte Empfängerin beziehungsweise der benannte Empfänger sind, sollten Sie diese E-Mail weder verteilen noch weiterleiten oder kopieren.

---

**Von:** kiba-ffm@gmx.de <kiba-ffm@gmx.de>

**Gesendet:** Samstag, 8. November 2025 20:17

**An:** Baus, Fabian (HMWVW) <Fabian.Baus@wirtschaft.hessen.de>; Alexander.hetjes@bad-homburg.de; Eckhardt, Daniel (Hessen Mobil) <Daniel.Eckhardt@mobil.hessen.de>; Arnold, Jens (Hessen Mobil) <Jens.Arnold@mobil.hessen.de>; Nieratzky, Uli (RPDA) <Ulrich.Nieratzky@rpda.hessen.de>

**Betreff:** Bauvorhaben U2-Verlängerung Bad Homburg \_ Ergänzender Antrag \_ sicherheitstechnische Nachprüfung

Bad Homburg, 08.11 2025

An:

• Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW)

**Referat Nahverkehr / GVFG-Förderung**

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
- Abteilung SPNV/ÖPNV – Projektförderung nach GVFG
- Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement
- Magistrat der Stadt Bad Homburg v.d.H.
- Regierungspräsidium Darmstadt – Planfeststellungsbehörde

Betreff:

## Ergänzender Antrag auf detaillierte Auskunft und sicherheitstechnische Nachprüfung

Tunnelquerschnitt und Fluchtbreite im Kurvenabschnitt unterhalb der S-Bahn-Brücke Gonzenheim

- Verlängerung U-Bahnlinie U2 nach Bad Homburg Bahnhof (Planfeststellung 2015 / Planänderung 2025)

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Zusammenhang mit meinen bisherigen Anträgen auf Akteneinsicht und sicherheitstechnische Überprüfung der Tunnelplanung zur Verlängerung der U-Bahnlinie U2 nach Bad Homburg Bahnhof beantrage ich ergänzend eine **detaillierte Auskunft** und **sicherheitstechnische Nachprüfung** für den Tunnelabschnitt unterhalb der bestehenden S-Bahn-Brücke im Bereich Frankfurter Landstraße / Gonzenheim.

### 1. Ausgangslage

Nach den mir vorliegenden Unterlagen (Email VKT vom 20.07.2012, Brandschutzkonzept vom 12.07.2013, Verlängerung der Stadtbahnlinie U2, Teil 1, Seite 24 von 76) beträgt der lichte Abstand zwischen Fahrzeug und Tunnelwand auf Höhe der Gehfläche **85 cm**, wovon **75 cm als Sicherheitsraum** gelten und eine lichte Höhe von **2,25 m** vorgesehen ist.

Der betreffende Tunnelabschnitt beschreibt jedoch im Bereich der S-Bahn-Brücke einen **deutlich gekrümmten Verlauf**.

Aufgrund der **kinematischen Fahrzeughülle** (Überhangbewegung in Kurven) verringert sich der reale Abstand zwischen Zugaußenkante und Tunnelwand in solchen Bereichen regelmäßig um mehrere Zentimeter.

Dadurch kann die nutzbare Fluchtbreite – insbesondere im unteren Bereich mit geneigter Tunnelsohle – **unter das nach BOStrab § 62 i. V. m. RABT 2021 vorgeschriebene Mindestmaß von 0,80 m** fallen.

Mir ist bislang kein Nachweis bekannt, dass dieser Effekt planerisch und sicherheitstechnisch bewertet wurde.

### 2. Rechtliche Grundlage

Nach

- § 62 Abs. 1 BOStrab (Bau und Betrieb von Straßenbahnen),
- Kap. 3.3.2 RABT 2021 (Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln)  
muss die **lichte Breite des Sicherheitsraumes mindestens 0,80 m** und die **lichte Höhe mindestens 2,25 m** betragen.  
Neigungen oder geometrische Einengungen dürfen die nutzbare Breite nicht beeinträchtigen.  
Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn sie durch die Technische Aufsichtsbehörde ausdrücklich nach § 3 Abs. 4 BOStrab genehmigt und als **gleichwertig sicher** nachgewiesen wurden.

### 3. Antrag auf detaillierte Auskunft (Frist: 10 Werktage)

Ich ersuche hiermit um kurzfristige Übersendung folgender digitaler Unterlagen:

1. **Kinematisches Bewegungsprofil** / Fahrzeughülle (statisch + dynamisch) der eingesetzten U-Bahn-Fahrzeugtypen im Kurvenabschnitt unter der S-Bahn-Brücke; Angabe des minimalen lichten Abstandes zur Tunnelwand auf Höhe der Fluchtfläche.
2. **Maßstäbliche Querschnittszeichnung** des Kurvenabschnitts mit Darstellung des tatsächlichen lichten Fluchtweges (A4\_Querschnitt\_Tunnel, A5\_Sicherheitsraum\_Querschnitt o. ä.) – einschließlich Bodenform, Kabelkanäle, Stufen, geneigter Flächen.
3. **Sicherheitstechnische Stellungnahme / Brandschutzgutachten**, das die Einhaltung der RABT-Mindestmaße bestätigt oder eine genehmigte Abweichung nach § 3 Abs. 4 BOStrab belegt.
4. **Evakuierungssimulation oder Personenstromanalyse**, aus der hervorgeht, dass die Selbstrettung im Kurvenabschnitt gewährleistet ist.

Sollten diese Unterlagen vorliegen, bitte ich um deren Übermittlung innerhalb von **10 Werktagen** (bis spätestens 21.11.2025) – da es sich um bereits geprüfte und sicherheitsrelevante Planbestandteile handelt, deren Bereitstellung keine zusätzliche Aufbereitung erfordert.

Sollten einzelne Dokumente als nicht vollständig öffentlich einsehbar eingestuft werden, bitte ich gemäß § 82 Abs. 2 HDSIG um eine schriftliche Begründung unter Angabe der Rechtsgrundlage für die Verweigerung.

#### 4. Begründung

Die in den Unterlagen genannte Breite des Sicherheitsraumes (75 cm) liegt bereits **unterhalb** des in der RABT 2021 geforderten Mindestmaßes von 0,80 m. Wird diese Breite zusätzlich durch die Tunnelkrümmung oder durch geneigte / scharfkantige Bodenformen verringert, besteht die Gefahr, dass **Rettungswege faktisch nicht den gesetzlichen Sicherheitsanforderungen genügen**.

Dies betrifft die **Selbstrettung von Fahrgästen** ebenso wie den **Zugang von Einsatzkräften** im Brand- oder Störfall.

Eine solche Konstellation wäre als **sicherheitsrelevanter Planmangel** zu bewerten und müsste durch die Technische Aufsichtsbehörde überprüft werden.

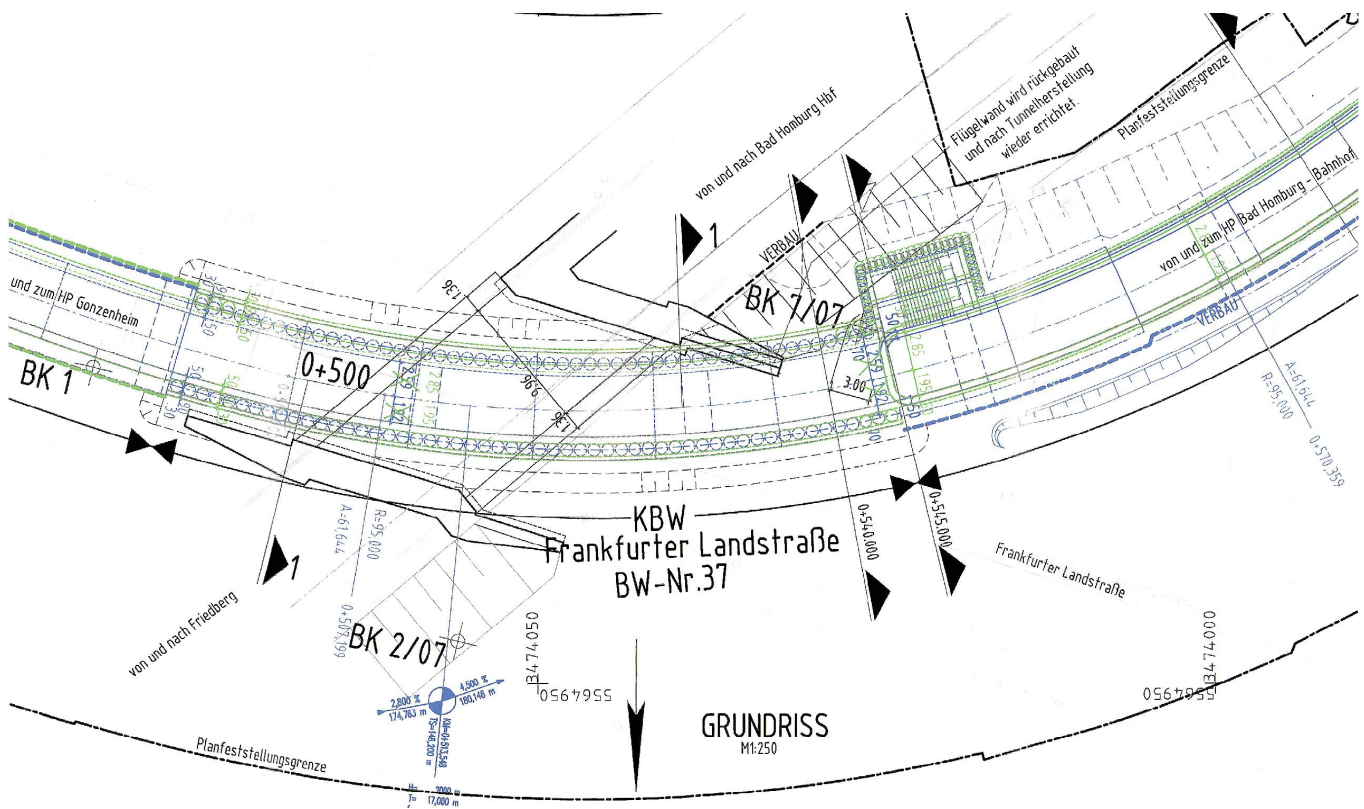
#### 5. Antrag auf sicherheitstechnische Nachprüfung

Für den Fall, dass der Nachweis der geforderten Fluchtbreite und der kinematischen Hülle nicht eindeutig erbracht ist, beantrage ich die **Einleitung einer sicherheitstechnischen Nachprüfung** nach § 62 BOSTrab i. V. m. RABT 2021.

Sollte sich daraus ein Planmangel ergeben, ist ein **Planänderungsverfahren nach § 76 VwVfG** erforderlich.

Ich bitte um schriftliche Eingangsbestätigung und Mitteilung, wann mit einer Antwort bzw. Einsicht gerechnet werden kann.

Eine Kopie dieses Schreibens geht zugleich an das **Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum**, Abt. SPNV/ÖPNV – GVFG-Förderung, zur Kenntnis.



**Kirsten Baum**

Architektin, Sprecherin der Bürgerinitiative „S-Bahnstation – Bad Homburg Gonzenheim - Haberweg“

#### Dateianhänge

- image001.jpg
- image002.gif
- image003.gif
- image006.png
- A4.0\_Blatt1B\_Lageplan.pdf
- A6.0\_Blatt16B\_Querschnitt\_0\_535.pdf