



Durchschrift

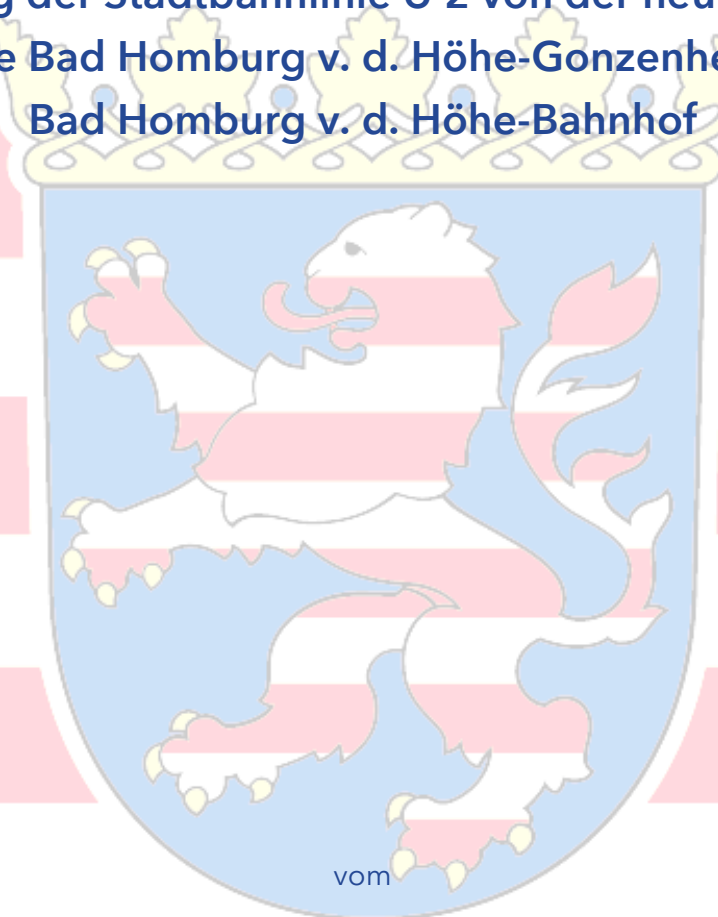
HESSSEN

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 CO₂-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/Werktag 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.