

Beachtung der der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen keine Bedenken gegen die Verwirklichung des Vorhabens bestehen (vgl. dazu A. V. 7.2, C. III. 4.3.3 und C. III. 11). Erforderliche Maßnahmen des passiven Schallschutzes müssen den Anforderungen des Denkmalschutzes genügen (A. V. 2.1.2), so dass nicht ersichtlich ist, inwiefern diese Maßnahmen das Ortsbild nachhaltig beeinträchtigen sollten.

Hinsichtlich der geltend gemachten Verletzung des Eigentums der Stadt Dreieich wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Darlegungen unter C. III. 17.1 verwiesen.

2. Sü1_T 36

Die Beteiligte wendet sich gegen die Trassierung der RTW im Bereich des Abzweigs in Richtung Neu-Isenburg und fordert eine Umplanung, die eine höhenfreie Querung des geplanten Radschnellwegs Darmstadt – Frankfurt sicherstellt. Dieser Forderung kann im Zuge der Planfeststellung nicht entsprochen werden. Auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 3.3.2.1 wird verwiesen.

3. Sü1_V 01

Die Beteiligte weist auf Verbesserungspotentiale der Planung hin und unterbreitet konkrete Vorschläge zur weiteren Optimierung des dem Grunde nach unterstützten Vorhabens.

Insoweit ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zunächst darauf hinzuweisen, dass die DB Netz AG mit der Erstellung einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung beauftragt und darin nachgewiesen wurde, dass auf der Grundlage der Planung ein stabiler Betrieb möglich ist, um die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele zu erreichen. Der Gegenstand der Planfeststellung ist auf die Zulassung des Vorhabens und die notwendigen Folgemaßnahmen begrenzt. Darüber hinaus gehende Maßnahmen mögen wünschenswert sein, sie sind aber nicht notwendig im Sinne des Gesetzes und können daher nicht zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden.

Dies gilt auch für Maßnahmen, die nicht den Regelbetrieb betreffen, sondern vorgehalten werden, um bei Betriebsstörungen den schienengebundenen Betrieb der RTW aufrechterhalten zu können. Soweit damit zugleich angestrebt wird, den Eisenbahnverkehr insgesamt sowohl im Regelbetrieb als auch bei Betriebsstörungen verbessern bzw. fortführen zu können, wird noch deutlicher, dass diese Maßnahmen von dem Planungsziel der RTW nicht gedeckt sind, es sich vielmehr um unzulässige Vorratsplanungen handeln würde, für die die Planungskompetenz überdies bei Dritten liegt. Sofern solche Maßnahmen für geboten erachtet werden, ist es an der RMV



GmbH als der für die Organisation des schienengebundenen ÖPNV zuständigen Aufgabenträgerorganisation, die Planung dieser Infrastrukturmaßnahmen zu beauftragen.

Die Beschränkung der Planfeststellung auf das Notwendige im vorgenannten Sinn trägt dem Umstand Rechnung, dass Maßnahmen, die nachteilige Auswirkungen auf Rechte Dritter oder öffentliche Belange haben, immer auch gerechtfertigt sein müssen.

Zudem sind die Erwägungen der Beteiligten ausschließlich durch eisenbahnbetriebliche Erwägungen getragen, andere ebenfalls in die Entscheidungsfindung einzubeziehende Belange bleiben dagegen unberücksichtigt. In besonderem Maße gilt das für das angesprochene zweigleisige Überwerfungsbauwerk im Bahnhof Frankfurt-Stadion sowie die geforderte zweigleisige eigenständige Streckenführung im Abschnitt Frankfurt Forsthaus – Neu-Isenburg Bf. – Neu-Isenburg Isenburg-Zentrum, bei denen insbesondere wasserrechtliche Fragestellungen und die Eingriffe in den Wald, der zumindest teilweise als Bannwald ausgewiesen ist, von Bedeutung sind.

Auch wenn die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens als solche nicht Gegenstand der Planfeststellung ist (s. C. III. 1.3), so bleiben die diesbezüglichen Ausführungen der Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung dennoch richtig. Das Vorhaben muss den Grundsätzen der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit genügen, weil die Förderfähigkeit des Vorhabens nach den Bestimmungen des GVFG unter diesem Gesichtspunkt geprüft wird. Maßnahmenbestandteile, die für das Erreichen der Planungsziele der RTW nicht erforderlich sind, erhalten daher keine Förderung und können daher auch vor diesem – nicht planfeststellungsrelevanten – Hintergrund nicht zum Gegenstand der Planung gemacht werden.

Im Übrigen verkennt die Beteiligte bei ihren Überlegungen das Planungsziel der RTW. Zwar verkehrt die RTW teilweise über bestehende Eisenbahnbetriebsanlagen und ergänzt diese dort, wo es für einen stabilen Betriebsablauf notwendig ist. Im Kern bleibt die RTW aber eine Stadtbahn, die als eigenständige Linie geplant und nicht dafür vorgesehen ist, möglichst viele Verknüpfungen mit dem Bestandseisenbahnnetz zu generieren. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die RTW auf die Bedienung von Stadionverkehren nicht ausgelegt ist und diesem Verkehrsbedarf weder gerecht werden kann noch muss. Zur Begründung der alternierenden Halte an der Station Bf. Frankfurt – Stadion und Mörfelder Landstraße wird auf Kapitel C. III. 4.2.2 verwiesen. Sicherheitsbedenken, wie sie von der Beteiligten vorgetragen wurden, hat im Zuge des Anhörungsverfahrens weder die RMV GmbH noch die DB AG vorgebracht. Im Übrigen wäre solchen Sicherheitsbedenken, sollten sie im laufenden Betrieb tatsächlich auftreten, durch geeignete betriebliche Maßnahmen, bspw. mittels Durchsagen, zu begegnen.

Soweit die Beteiligte einen Widerspruch der vorliegenden Planung zu den Regelungen des Bundesverkehrswegeplans in Bezug auf das darin zum Knoten Frankfurt benannte zweigleisige Überwerfungsbauwerk im Bereich des Bf. Frankfurt –Stadion zu erkennen glaubt, aber auch in Bezug auf die Forderung, die Bahnsteiglängen nicht an dem RTW-Betriebskonzept, sondern auf andere Zuglängen auszurichten, nimmt die Planfeststellungsbehörde Bezug auf die Darlegungen unter C. III. 3.3.1.

Die konzeptionellen Überlegungen zur Veränderung der Trassenführung dergestalt, dass der Endhalt in Dreieich-Buchschlag aufgegeben und stattdessen eine zweigleisige Trassierung nach Neu-Isenburg vorgenommen werden soll, ist einer Überprüfung im Zuge der Variantenentscheidung nicht zugänglich. Die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 3.2 gelten insoweit entsprechend.

Bezüglich der aus Sicht der Planfeststellungsbehörde tragfähigen Variantenentscheidung zugunsten des Außenbahnsteigs in Dreieich-Buchschlag wird auf die Darlegungen in den Planunterlagen [vgl. Anlage 1.1b (Erläuterungsbericht), Kap. II. 4.4, Anlage 3.3 (Variantenuntersuchung 20 und 22)] und in Kapitel C. III. 3.3.2 – insbesondere C. III. 3.3.5 – dieser Entscheidung verwiesen.

Entgegen der Auffassung der Beteiligten sind die Planunterlagen auch vollständig. Das grundsätzliche Betriebskonzept liegt den Unterlagen bei. Darüber hinaus gehender Angaben, bspw. im Hinblick auf Fahrplankonzept u. ä., bedarf es im Rahmen der Planfeststellung nicht. Auch die Bauphasen sind in Kapitel 9 des Erläuterungsberichts verbal und skizzenhaft umschrieben, die Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen in Anlage 14 dargestellt.

Soweit die Gewährleistung der Barrierefreiheit von der Beteiligten angezweifelt wird, verweist die Planfeststellungsbehörde auf die der Vorhabenträgerin auferlegte Nebenbestimmung A. V. 8.18 und die Darlegungen unter C. III. 13. Im Hinblick auf die Fahrzeuge sind in der (Bau-)Planfeststellung keine weitreichenderen Darlegungen geboten. Im Übrigen ist die Tragfähigkeit des Konzeptes mit 100 Meter langen Fahrzeugen auch unter Berücksichtigung der Anforderungen im hier nicht gegenständlichen PFA Süd 2 zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht fraglich, denn zumindest bis zum ursprünglich vorgesehenen Endhaltepunkt Neu-Isenburg Zentrum ist die Führung der RTW auf einem unabhängigen Bahnkörper gesichert.

Auf der Grundlage der vorstehenden Erwägungen sieht die Planfeststellungsbehörde keine Möglichkeit, den Vorschlägen der Beteiligten zu folgen und die Vorhabenträgerin zur Ergänzung ihrer Planung anzuhalten.

4. Sü1_V 02

Die Stellungnahme bezieht sich zum Teil augenscheinlich auf den PFA Süd 2, insoweit ist die Stellungnahme verfrüht erhoben und daher unzulässig. Soweit die Stellungnahme auf den PFA Süd 1 abzielt, ist Folgendes festzuhalten:

Die Eingriffe in den Wald werden auf das unabdingbar notwendige Maß begrenzt, die zuständigen Natur- und Forstbehörden haben dem Eingriff in der festgestellten Ausprägung unter Auflagen zugestimmt. Auf die diesbezüglichen Darstellungen im Beschluss (C. III. 8 und C. III. 9) wird verwiesen. Unter anderem wurde eine umweltfachliche Baubegleitung beauftragt. Die Ausführung der Kompensationsmaßnahmen wird mit den insoweit zuständigen Fachbehörden, der Oberen Naturschutzbehörde und der Oberen Forstbehörde, abgestimmt.

Die vorgesehenen Wiederherstellungs-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen im Umfeld der Kleingartenanlage Fischer-Lucius stellen sicher, dass der bestehende Charakter mit Wald- und Strauch-Vegetation weitgehend erhalten bleibt.

Den Amphibien- und Reptilien-Vorkommen und –Wanderwegen wird durch die Planung und die der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen (A. V. 5) im gebotenen Umfang Rechnung getragen. Auf die Darlegungen unter C. III. 8 wird Bezug genommen.

Zur unberücksichtigten Forderung einer höhenfreien Querung des Radschnellweges Darmstadt – Frankfurt am Main wird auf die diesbezüglichen Darlegungen unter C. III. 3.3.2.1 verwiesen.

Die Errichtung der Eisenbahnbetriebsanlagen ohne Oberleitung und die Ausführung als Rasengleis lassen die einschlägigen technischen Regelwerke nicht zu.

Bezüglich der angesprochenen Mobilitätsstation am Bf. Neu-Isenburg wird auf die Darlegungen unter C. III. 4.3.3 verwiesen.

Den Belangen des Schallschutzes wurde seitens der Vorhabenträgerin Genüge getan. Über die rechtlichen Verpflichtungen hinaus sieht sie auch für die betroffene Bebauung in Neu-Isenburg überobligatorischen Schallschutz vor, indem sie bei den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen nicht auf den aus Sicht der Betroffenen nachteiligen Prognosehorizont 2030, sondern auf das Prognosejahr 2025 abstellt.

5. Sü1_E 001

Soweit mit der Einwendung geltend gemacht wird, als Bürger Neu-Isenburgs und Radfahrer von den geplanten Baumaßnahmen am Bahnhof Neu-Isenburg direkt betroffen zu sein, ist schon fraglich, ob überhaupt eine Einwendungsbefugnis besteht.