



## **Stellungnahme zum Entwurf des Regionalplans Südhessen**

**Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Hessen e. V.**

Der VCD erachtet es als Aufgabe der Regionalplanung, die Voraussetzungen zu schaffen, um

1. Verkehr zu vermeiden,
2. Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu verlagern und
3. den verbleibenden motorisierten Verkehr möglichst umweltverträglich zu gestalten.

Der vorliegende Entwurf des Regionalplans Südhessen wird diesen Zielen nur zum Teil gerecht. Zwar ist es aus Sicht des VCD begrüßenswert, dass wichtige Projekte zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs enthalten sind. Diese werden aber von der Zahl der vorgeschlagenen Straßenbauprojekte deutlich übertroffen. In noch stärkerem Maß steht der Ausbau des Frankfurter Flughafens einer nachhaltigen und umweltverträglichen Regionalentwicklung entgegen. Dem Radverkehr wird ein viel zu geringer Stellenwert eingeräumt, da im Gegensatz zu den anderen Verkehrsarten auf konkrete Maßnahmen verzichtet wird. Der VCD hält es deshalb für nötig, die Schwerpunkte im Regionalplan zu Gunsten umweltverträglicher Verkehrsträger zu verschieben.

## **5 Verkehr**

**Zu G5-1** Das Prinzip der kurzen Wege ist Grundvoraussetzung für ein effizientes, sozialverträgliches und umweltschonendes Verkehrssystem. Es reicht jedoch nicht, allein auf die polyzentrische Struktur der Rhein-Main-Region Bezug zu nehmen. Der VCD Hessen verweist hierbei auf die starke wechselseitige Abhängigkeit mit der Entwicklung der Raum- und Siedlungsstruktur. Ziel der Regionalplanung sollte es sein, bei der Ausweisung von Siedlungs- und Gewerbeflächen auf eine Minimierung des Verkehrsaufwandes zu achten. Eine verträgliche Nachverdichtung, vor allem in den Kernstädten, sollte deshalb unbedingte Priorität vor der Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebiete haben. Insbesondere großflächiger Einzelhandel außerhalb integrierter Lagen darf nicht weiter zugelassen werden. Dies hat gleichzeitig den positiven Nebeneffekt, dass einer weiteren Zersiedlung der Landschaft entgegen gewirkt wird.

Ferner wird angeregt, in die Begründung einen Verweis auf das Klimaschutzziel der Bundesregierung aufzunehmen (Senkung der Treibhausgas-Emissionen um 40% bis 2020). Eine Verminderung des gesamten Verkehrsvolumens und die Verlagerung von Flug- und Straßenverkehr auf den Schienenweg kann einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung dieses Zieles erbringen.

**Zu G5-5** Der VCD begrüßt das Ziel, Investitionen in den Erhalt und den Ausbau des Schienenverkehrs Vorrang vor anderen Verkehrsträgern einzuräumen. Investitionen in den Ausbau des regionalen Radverkehrs sollten allerdings ebenfalls einen hohen Stellenwert haben. Dies hat insbesondere Bedeutung für die Förderung des umweltverträglichen Tourismus. Außerdem sollte explizit das Ziel aufgenommen werden, den Neubau von Straßen nur noch in wenigen Ausnahmefällen zuzulassen. Dies gilt insbesondere in Hinblick auf die unter 5.2 dargestellten umfangreichen Straßenbaumaßnahmen.

Neben dem Flughafenbahnhof sollten vor allem der Frankfurter Hauptbahnhof sowie Frankfurt-Süd und Wiesbaden in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden werden, um den Quell- und Zielverkehr des Ballungsraumes mit möglichst kurzen Zugangswegen bedienen zu können. Ziel sollte sein, Kurzstreckenflüge bis mindestens 600 Kilometern – also alle innerdeutschen Ziele und die Metropolen der angrenzenden Nachbarstaaten – auf das Schienennetz zu verlagern.

**Zu G5-7** Lärmschutzmaßnahmen sind nicht nur bei neuen oder wesentlich baulich veränderten Verkehrswegen sondern auch im bestehenden Verkehrsnetz notwendig. Dies ist neu in den Grundsatz aufzunehmen. Eine Minderung der Lärmbelastung kann auch durch Geschwindigkeitsbeschränkungen erreicht werden.

### **5.1 Schienenverkehr**

**Zu G5.1-1** Das Schienengrundnetz ist nicht nur zu sichern, sondern weiter auszubauen. Hierbei kommt die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken ebenso in Betracht wie der bedarfsgerechte Neubau. Die entsprechenden Trassen sind regionalplanerisch zu sichern.

Beim Ausbau des Schienenverkehrsknotens Frankfurt muss der Hauptbahnhof seine zentrale Bedeutung behalten. Dies ist wichtig vor dem Hintergrund von Bestrebungen, Fernverkehr verstärkt über den Flughafenbahnhof abzuwickeln. Der Flughafen-Bahnhof ist aufgrund seiner Lage nicht geeignet, als zentraler Umsteigeknoten für die Metropolregion Rhein-Main zu dienen.

**Zu Z5.1-5** Der VCD begrüßt die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Ausbau des Frankfurter Schienennetzknosens im Grundsatz.

Der Homburger Damm wird derzeit von den Regionalbahnlinien 10, 12, 15 und 20 befahren. Ob ein zweigleisiger Ausbau nötig ist, hängt in starkem Maß vom künftigen Betriebskonzept dieser Linien ab. Bei der Stadt Frankfurt gibt es Überlegungen, die geplante Stadtbahn ins Europaviertel durch eine Verknüpfung mit den vorhandenen Regionalbahngleisen als Zwei-System-Bahn nach Westen fortzuführen. Diese Alternative, die den zweigleisigen Ausbau des Homburger Damms überflüssig machen würde, ist als Option in den Regionalplan aufzunehmen.

**Zu Z5.1-7** Der VCD Hessen begrüßt die Bemühungen um eine Minderung der Lärmbelastung und eine Verbesserung der Zugänglichkeit des Rheinufer in Rüdenheim. Allerdings erscheint es höchst fraglich, einerseits die Bahnstrecke in einen Tunnel zu verlegen, im Gegenzug aber die frei werdende Trasse für die Bundesstraße 42 zu nutzen. Auf diese Weise werden die Nachteile der bestehenden Situation in nur leicht abgemilderter Form fortbestehen. Da die vorgesehene Eisenbahntrasse zudem naturschutzfachlich wertvolle Flächen beeinträchtigt, ist die Planung in der gegenwärtigen Form abzulehnen. Weil bei Schienenfahrzeugen der größte Teil der Lärmemissionen durch Roll- und Bremsgeräusche am Rad hervorgerufen wird, reichen bereits niedrige Schallschutzwände, um eine ausreichende Lärminderung zu erreichen. Auf diese Weise wird auch die befürchtete Barrierewirkung der Lärmschutzwände vermieden. Im Übrigen könnte allein durch den Einsatz moderner Fahrzeuge ohne veraltete Graugussbremsen ein Großteil der erhofften Lärminderung erreicht werden. Aus den vorgenannten Gründen wird eine Streichung empfohlen.

**Zu Z5.1-9** Die vorgeschlagene Anbindung des Flughafen-Terminals 3 an das S- und Regionalbahnnetz entspricht nicht dem Ziel des Regionalen Nahverkehrsplans, der eine Anbindung mit einem automatischen Personentransport-System vorsieht.

Die Regionaltangente West ist über das Zentrum von Isenburg hinaus bis zum Gewerbegebiet Ost / Wohngebiet Birkengewann zu verlängern. Das Gewerbegebiet Ost hat bisher keinen Anschluss an den ÖPNV. Zudem plant die Stadt Neu-Isenburg angrenzend ein neues Baugebiet „Birkengewann“, das noch nicht in den Regionalplan aufgenommen ist und für das bisher kein ÖPNV-Anschluss geplant ist. Auf diese Weise könnte zudem der erste Schritt zur Realisierung der langfristig angestrebten Regionaltangente Ost gemacht werden.

**Zu Z5.1-11** Der Einrichtung der S-Bahn-Station Frankfurt-Ginnheim sollte Priorität eingeräumt werden, da dadurch wichtige Umsteigebeziehungen zur Stadtbahn hergestellt werden. Dies ist insbesondere wegen der geplanten Erschließung des Neubaugebiets Riedberg durch die Stadtbahn wichtig.

Die S-Bahn-Station Frankfurt-Zeilsheim ist bereits fertig gestellt.

Ob die Haltestellen Frankfurt Nied-Ost und Mainzer Landstraße nötig sind, hängt vom künftigen Betriebskonzept der Regionalbahnlinie 12 ab (siehe auch Anmerkung zu Z5.1-5). Im Gesamtverkehrsplan der Stadt Frankfurt wird derzeit kein ausreichendes Fahrgastpotenzial gesehen. Auch die Verlegung der Station Frankfurt-Nied wird darin nicht befürwortet. Derartige Maßnahmen sind insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt der Effizienz der eingesetzten Mittel zu betrachten.

**Zu Z5.1-12** Der VCD begrüßt die vorgeschlagene Sicherung stillgelegter Schienenstrecken. Eine Wiedereröffnung kann ein wichtiger Baustein eines künftigen Verkehrskonzeptes sein. Der VCD hat in der Studie „Bahn 21“ ([www.vcd.org/bahn21.html](http://www.vcd.org/bahn21.html)) Potenziale zur Reaktivierung von Bahnstrecken aufgezeigt.

**Zu G5.1-13** Der VCD hält es nicht für sinnvoll, die Option auf den Bau eines Fernbahntunnels zwischen Frankfurt Hauptbahnhof und Südbahnhof aufrecht zu erhalten. Die Verwirklichung dieses Projekts ist nicht nur verkehrspolitisch nicht sinnvoll (Vgl. Konzept „Kopfbahnhof mit Köpfchen“, [www.probahnbus.org/kopf/daten/kopf.pdf](http://www.probahnbus.org/kopf/daten/kopf.pdf)), sondern auch angesichts der hohen Kosten unrealistisch. Dem Konzept stehen die Investitionen in die Verbesserung des Schienenknotens Frankfurt entgegen (Siehe Anmerkung zu . Z5.1-5).

**Zu G5.1-17** Der VCD begrüßt es ausdrücklich, oberirdischen Stadtbahn- und Straßenbahnstrecken dem Bau unterirdischer ÖPNV-Linien vorzuziehen.

## **5.2 Straßenverkehr**

**Zu G5.2-1** Im Hinblick auf die Klimaschutzziele der Bundesregierung ist eine deutliche Reduzierung des südhessischen Straßenverkehrs unvermeidlich. Die unter G5.1 aufgeführten Ausbauprojekte für den Schienenverkehr bieten eine ausreichende Transportkapazität, um wesentliche Teile des Straßenverkehrs zu übernehmen. Daher ist der weitgehende Verzicht auf den Aus- und Neubau von Schnellstraßen als Grundsatz in den Regionalplan aufzunehmen.

**Zu Z5.2-7** Von den vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen auf Bundesautobahnen lehnt der VCD insbesondere den Riederwaldtunnel ab, da dieser zu einer erheblichen Lärmbelastung Frankfurter Stadtteile und insgesamt zu einer Zunahme des Verkehrs führen wird. Grundvoraussetzung für den Weiterbau der A 66 und sowie den Vollausbau der Ostumgehung Frankfurt (A 661 zwischen dem Autobahndreieck Erlenbruch und dem Bad Homburger Autobahnkreuz) wäre die von örtlichen Bürgerinitiativen geforderte Einhausung samt Abgasreinigung innerhalb des Stadtgebiets (analog zur A3 bei Goldbach). Weiterhin ist der Ausbau der 60 / A 67 aus Sicht des VCD Hessen überflüssig, da parallel eine leistungsfähige Schienenverbindung existiert. Die Ausbaumaßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens stehen, werden abgelehnt, da der VCD eine Kapazitätserweiterung des Flughafens für nicht sinnvoll erachtet. Hierzu zählt insbesondere die Verlängerung der Südumgehung Dreieich-Buchsschlag bis zur A 661 (L 3262), die mit einem

erheblichen Waldeinschlag verbunden wäre.

Bei den vorgeschlagenen Ortsumgehungen ist in jedem Einzelfall zu prüfen, ob eine Entlastung der Ortskerne nicht auf andere Weise erreicht werden kann. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch eine Verbesserung des Straßenangebots der Verkehr insgesamt zunimmt und dadurch Verschlechterungen an anderen Stellen hervorgerufen werden. Der Ausbau der L3004 / L3019 zwischen Frankfurt-Niederursel und Oberursel ist nicht erforderlich und widerspricht dem Ziel der Stadt Frankfurt, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Der VCD Hessen empfiehlt, die Verlegung der B 42 im Bereich Rüdesheim zu streichen. (Vgl. Anmerkungen zu Z5.1-7.)

**Zu G5.2-10** Der Lückenschluss der A66 zwischen der Anschlussstelle Miquelallee und Frankfurt-Seckbach (Alleentunnel) ist abzulehnen, da er verkehrspolitisch nicht sinnvoll ist und der aktuellen Beschlusslage der Stadt Frankfurt widerspricht.

Den Bau einer Rheinbrücke „Bingen – Unterer Rheingau“ ist kritisch zu sehen. Das Mittelrheintal ist bereits heute in überdurchschnittlicher Weise von Verkehrslärm betroffen. Eine solche Straßenverbindung hätte jedoch eine weitere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zur Folge. Zudem erscheint die Errichtung einer Straßenbrücke in dem als UNESCO-Weltkulturerbe geschütztem Tal als problematisch. An dieser Stelle sei auf die gegenwärtige Diskussion um die Dresdener Waldschlößchenbrücke verwiesen.

**Zu G5.2-11** Park-and-Ride-Plätze sind bevorzugt an Bahnhöfen des regionalen Schienenverkehrs vorzusehen, um die mit dem Pkw zurückgelegten Strecken zu minimieren.

### **5.3 Güterverkehr**

**Zu Abschnitt 5.3** Aus umweltpolitischen Erwägungen sollte die Hauptlast des Güterverkehrs auf der Schiene abgewickelt werden. Um die Klimaschutzziele der Bundesregierung einzuhalten, sollten mindestens 50% des südhessischen Warentransportvolumens auf dem Schienenweg abgewickelt werden. Dies ist als Grundsatz neu in den Regionalplan aufzunehmen. Um dies zu erreichen, müssen die vorhandenen Schienenanschlüsse intensiver genutzt werden, wofür ein Konzept des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung und des Planungsverbandes Ballungsraum Frankfurt Rhein-Main vorliegt. Darüber hinaus ist mittelfristig die Reaktivierung beziehungsweise der Neubau von Gleisanschlüssen zu allen Gewerbegebieten / Gewerbebetrieben mit mindestens 100 Tonnen Warenumsatz pro Tag vorzusehen. Die entsprechenden Trassen sind regionalplanerisch zu sichern. Neue Gewerbe- und Industriegebiete sollten zudem nur noch ausgewiesen werden, sofern ein Anschluss an das Schienennetz gewährleistet ist.

**Zu G5.3-2** Der geschilderte Sachverhalt (Bau weiterer Autohöfe entlang von Autobahnen) ist nicht Gegenstand der Regionalplanung. Eine Streichung wird empfohlen.

## **5.4 Fahrrad- und Fußgängerverkehr**

**Zu G5.4-1** In die Planung der Radrouten sind insbesondere große Arbeits- und Ausbildungsstätten sowie Einzelhandelsbetriebe einzubeziehen, um zusätzliche Anreize für den Alltagsverkehr zu schaffen. An allen Stationen des öffentlichen Nahverkehrs sind nutzerfreundliche und diebstahlsichere Abstellanlagen für Fahrräder vorzusehen.

**Zu G5.4-3** Das volkswirtschaftliche Potential des Wandertourismus sollte nicht unterschätzt werden. Die Anlage eines attraktiven Netzes von Wanderrouten, die sowohl regional verflochten als auch in das System der bundes- und europaweiten Fernwanderwege integriert sind, sollte deshalb auch Ziel der Regionalplanung in Südhessen sein.

## **5.5 Luftverkehr**

**Zu G5.5-1** Die Klimaschutzziele der Bundesregierung sowie die einschneidenden Innovationen der Luftfahrttechnologie erübrigen aus Sicht des VCD Hessen den Ausbau des Frankfurter Flughafens.

Schon heute entfallen rund 25% der in Südhessen generierten Treibhausgase auf den vom Frankfurter Flughafen ausgehenden Flugverkehr. Um die Klimaschutzziele der Bundesregierung einzuhalten, müssten elementare Leistungen (Energieversorgung, Industrieproduktion, Autoverkehr...) eingestellt werden, wenn der Flughafen nach den vorliegenden Bedarfsprognosen ausgebaut wird.

Im Rahmen des Pariser Aerosalons haben Luftfahrtindustrie und Fluggesellschaften ihre künftigen Geschäftsstrategien vorgestellt. In den westlichen Industrieländern mit polyzentrischer Wirtschafts- und Siedlungsstruktur konzentriert sich der Langstreckenverkehr künftig auf umsteigefreie Direktverbindungen mit kleineren innovativen Flugzeugen aus Verbundwerkstoff mit geringerem spezifischem Treibstoffverbrauch (B787, A350). Konventionelle, für den Hub-Betrieb ausgelegte Großflugzeuge (A380) werden fast nur noch in Regionen mit großen Ölreserven und zentrischer Struktur nachgefragt (Golf-Region, Fernost). Im Kurz- und Mittelstreckenverkehr lassen sich die geforderten Energieeinsparungen nur mit neuen Antrieben (Propfan, unducted Fan) realisieren, die aufgrund ihrer Lautstärke aber nur abseits dichter Wohnbebauung eingesetzt werden können und damit für das Rhein-Main-Gebiet untauglich sind.

Da diese veränderten Rahmenbedingungen bei der Aufstellung des Landesentwicklungsplans (LEP) noch nicht in vollem Umfang berücksichtigt werden konnten, empfiehlt der VCD Hessen, dass der Regionalplan einen Vorschlag zur Fortschreibung des LEP formuliert, wonach auf einen Ausbau des Frankfurter Flughafens zu verzichten ist.

**Zu G 5.5-6** Ein Ausbau des Verkehrslandeplatz Reichelsheim erübrigt sich, da bei einer Verlagerung von Flügen bis zu einer Länge von 600 Kilometern auf die Schiene ausreichend freie Kapazitäten am Flughafen Frankfurt zur Verfügung stehen werden.

**Zu Z5.5-7** Aus dem vorgenannten Grund ist auch der Ausbau des Verkehrslandeplatzes Egelsbach unnötig. Zusätzlich fraglich erscheint der Ausbau vor dem Hintergrund, dass der Verkehrslandeplatz trotz bereits durchgeführter Ausbau-Maßnahmen bis heute unterausgelastet ist.

## **5.6 Binnenschifffahrt**

**Zu G5.6-5** Den Ausbau der Flüsse Rhein, Main und Neckar für eine Erleichterung Binnenschifffahrt lehnt der VCD Hessen entschieden ab. Auf nahezu allen Bundeswasserstraßen sind die bestehenden Kapazitäten unterausgelastet. In der Abwägung müssen daher die ökologischen Belange eindeutig überwiegen.