



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

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 Fluchtwegbreite 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 Fluchtwegbreite – 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 Störfungsfall.

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

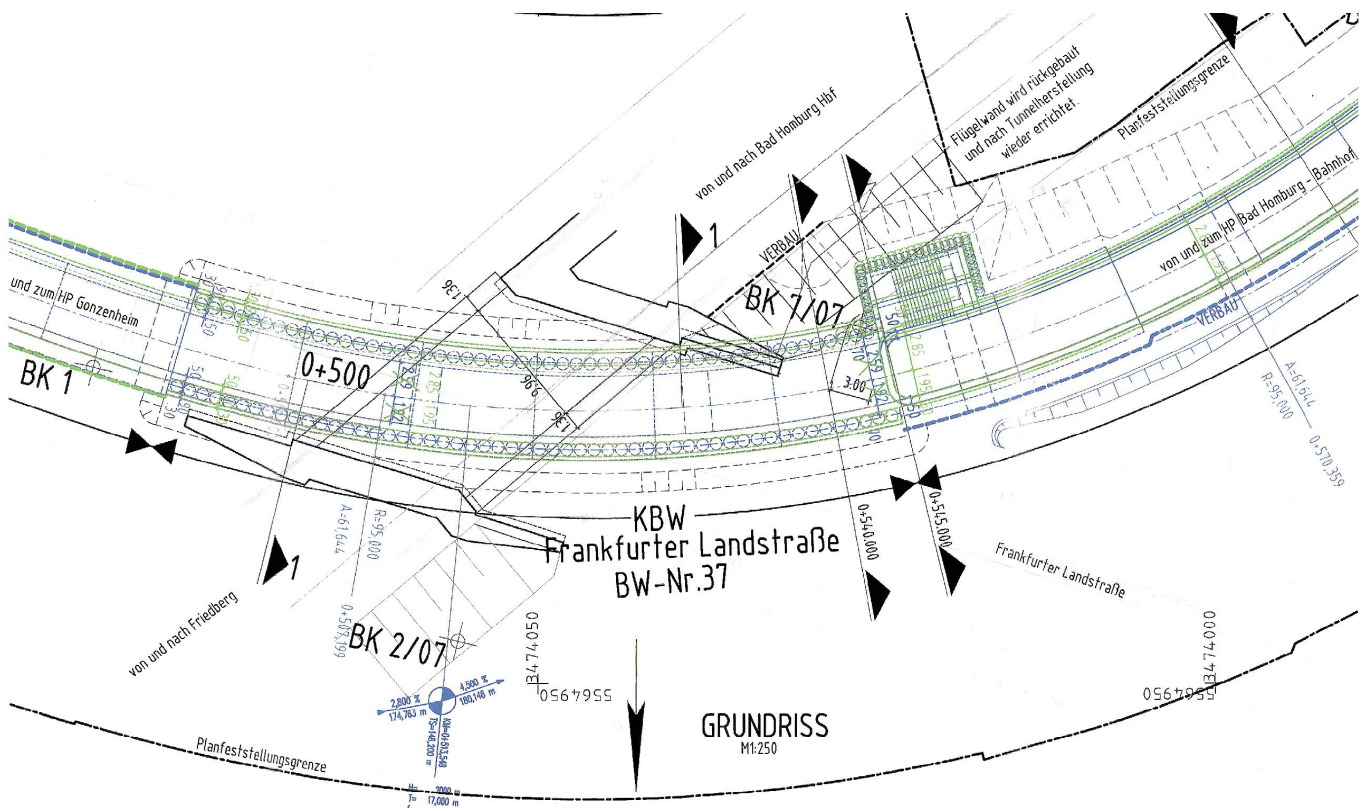
5. Antrag auf sicherheitstechnische Nachprüfung

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