

## Erneute Beteiligung zum Regionalplan Mittelhessen - Stellungnahme

Im Jahr 2022 wurde eine Beteiligung zum ersten Entwurf des Regionalplanes Mittelhessen durchgeführt.

Die aus dem Beteiligungsverfahren resultierenden Änderungen im Plan- und Textteil des Regionalplanes machen eine erneute Beteiligung notwendig.

Das bedeutet, dass lediglich Änderungen nach der ersten Beteiligung, die zu einer erstmaligen oder stärkeren Berührung von Belangen führen, Gegenstand dieser erneuten Beteiligung sein können.

Es ist beabsichtigt, die wichtigsten Punkte für die Stadt Linden unter Mitwirkung der Gremien zu erarbeiten und von diesen Grundlagen ausgehend, eine abschließende Stellungnahme zu erarbeiten. Diese Vorgehensweise ist aufgrund der Terminierung der Sitzungen und der Abgabefrist der Stellungnahmen (26. Mai – 6. Juli 2025 bzw. 21. Juli) notwendig.

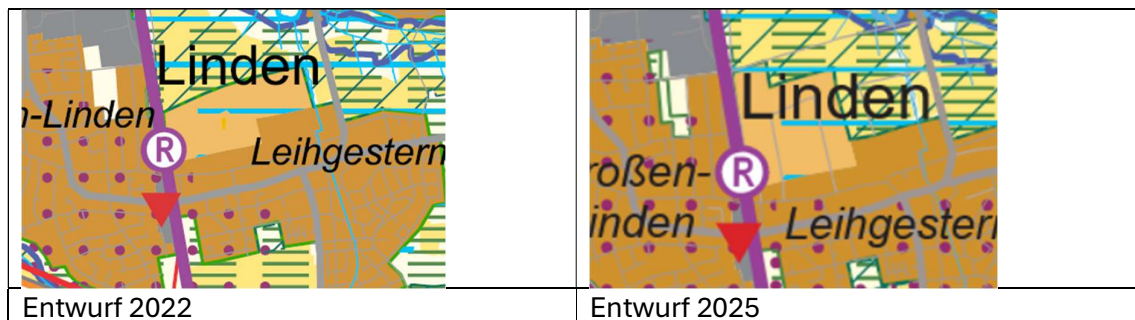
Nachstehend der Link zum Entwurf 2025:

<https://beteiligungsportal.hessen.de/portal/rpgi/beteiligung/themen/1005141>

Ein Ausschnitt aus dem Entwurf von 2022 sowie aus dem Entwurf 2025 ist als Dokument beigefügt.

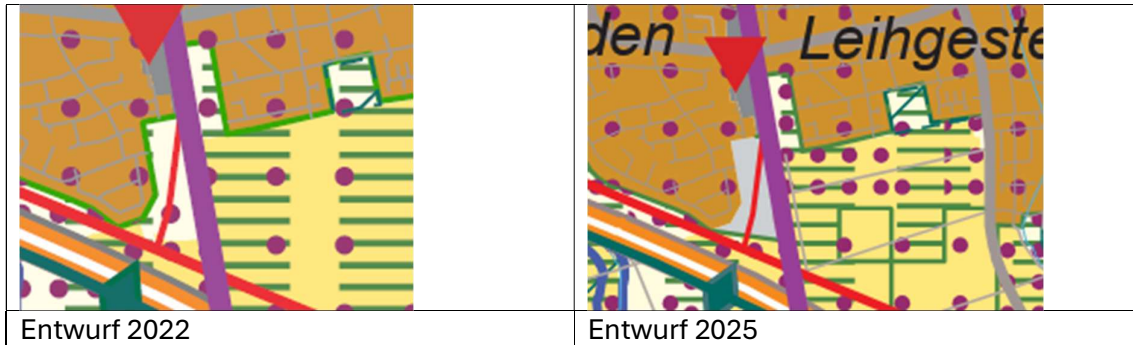
Für Linden haben sich folgende Änderungen auf der Plankarte ergeben:

1. Änderung des Zuschnittes des **VRG Siedlung Planung Nördlich Breiter Weg**  
Die Änderung des Zuschnittes wurde notwendig, da der 1. Entwurf des Regionalplanes die Flächen zu nah am Schafbach ausgewiesen hatte. Nunmehr orientiert sich die Fläche nach Westen zur Bahn hin. Das RP hat hier eine Reduzierung des VRG auf 28, 8 ha gefordert. Diese Vorgabe wurde erfüllt.



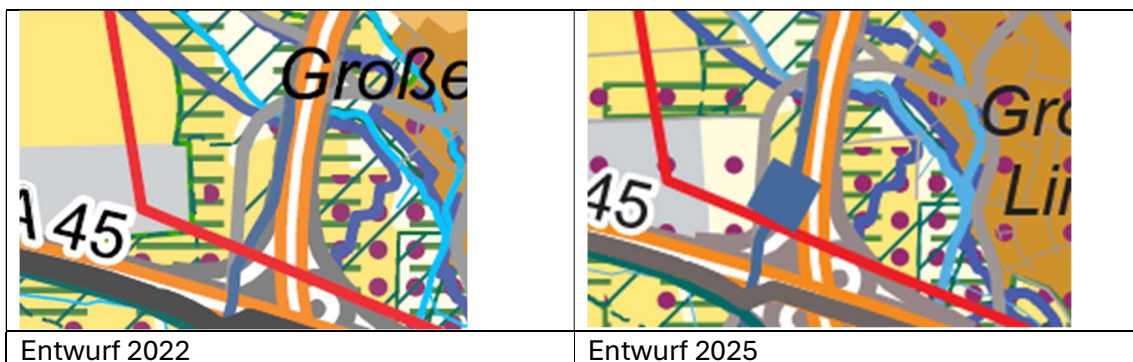
2. Aufnahme der **Flächen südlich des Arnsburger Weges als VRG Industrie- und Gewerbe Planung**

Der Anregung der Stadt Linden wurde entsprochen. Eine Wohnbebauung ist aufgrund der vorhandenen Starkstromtrasse nicht möglich (Abstand von 400 m notwendig), daher VRG Industrie und Gewerbe Planung.



3. Änderung der **Fläche für Erdaufbereitung Wagner** an der Straße nach Hüttenberg aus VRG Landwirtschaft zu VBG Landwirtschaft und Herausnahme VBG Regionaler Grünzug

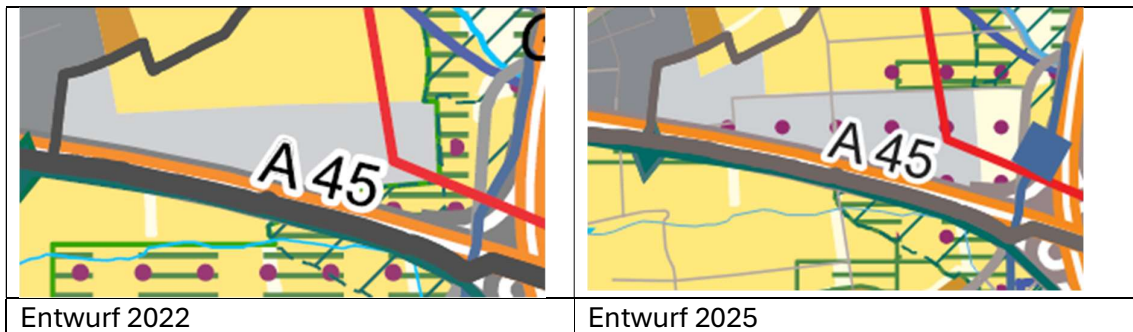
Für den kompletten Bereich gibt es jetzt einen Bebauungsplan. Angeregt worden war die Festsetzung der Flächen als VRG Industrie und Gewerbe Planung, dieser Anregung wurde nicht entsprochen, da es nach Auffassung des RP eine gewerbliche Folgenutzung nicht geben soll und die derzeitige Nutzung zeitlich befristet ist. Eventuell sollte die ursprüngliche Anregung aufgrund der oben angeführten Änderung noch einmal vorgebracht werden.



4. Orientierung der südöstlichen Fläche für das **Gewerbegebiet VRG Industrie und Gewerbe „Pfaffenpfad“** an der Autobahn bzw. Landstraße (abhängig von zukünftigem Ausbau A 45 auf 6 Fahrstreifen)

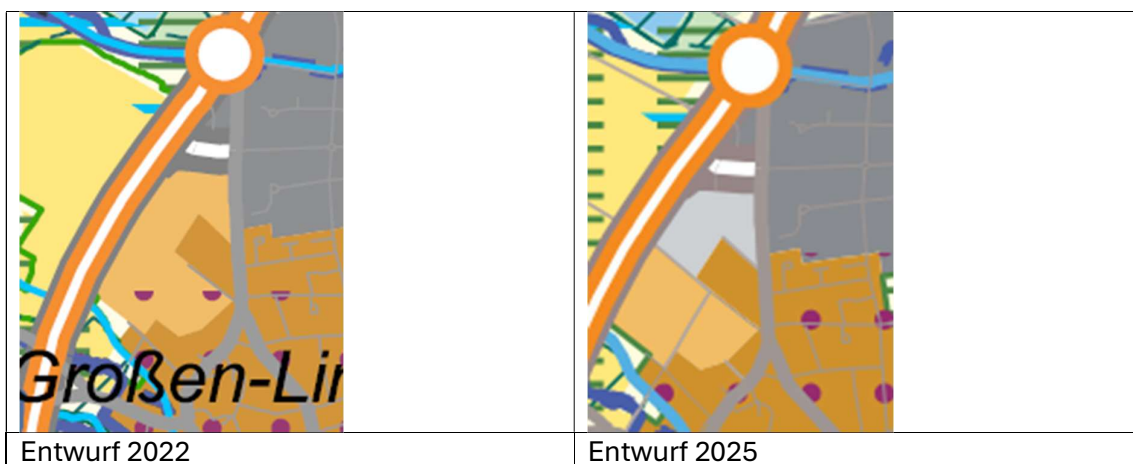
Hier wurde der Anregung der Stadt Linden gefolgt und das VRG in seiner ganzen Länge an der Lage der Verkehrswege orientiert.

Die unmittelbare Lage an der Autobahn beinhaltet jedoch Abstandsflächen von 40 m, auf denen keine Hochbauten errichtet werden dürfen. Nach Auffassung des RP ist dieses nicht maßgeblich, da hier auch andere Nutzungen möglich sind, wie z. B. Parkflächen.



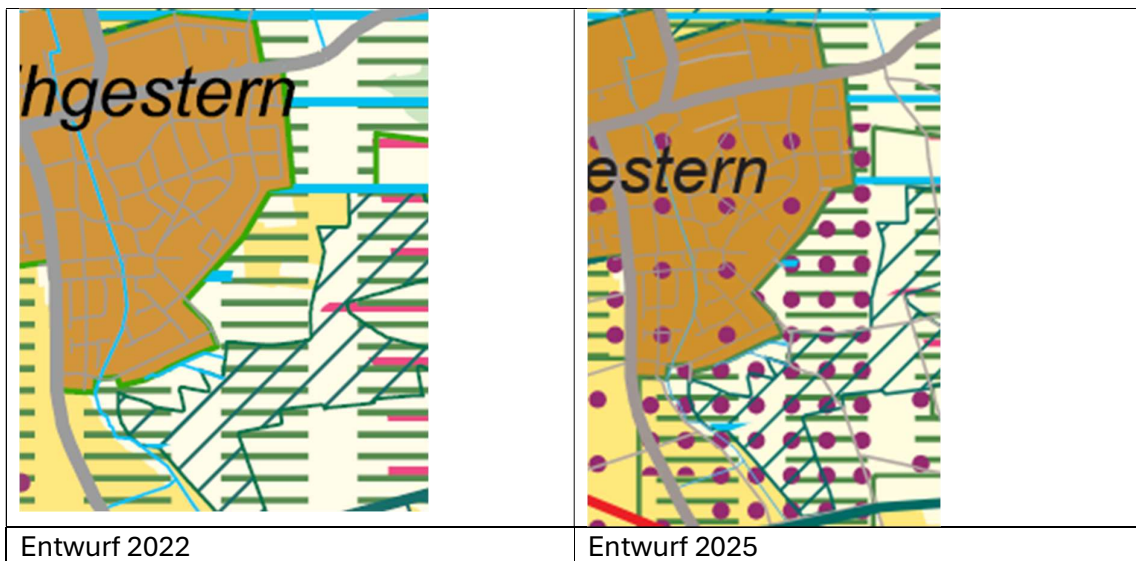
5. Änderung der Flächen **nördlich des Friedhofsweges in Großen-Linden von VRG Siedlung Planung zu VRG Industrie und Gewerbe Planung**

In diesem Bereich wäre zukünftig die Ansiedlung von Gewerbe möglich. Die Realisation des Gewerbegebietes „Pfaffenpfad“ ist nur unter Beteiligung von drei Kommunen (interkommunale Entwicklungserfordernis Definition s. Regionalplan Text S. 56) möglich, eine Realisation zumindest schwierig. Da ansonsten keine anderen Flächen für die Ansiedlung von Gewerbe in Linden vorhanden sind, ist die Änderung, die auf Anregung der Stadt Linden erfolgte, positiv zu bewerten.



6. Der Bereich **östlich des südöstlichen Ortsrandes von Leihgestern** wurde als VRG Besondere Klimafunktionen ausgewiesen. Da hierdurch potentielle und zukünftige von der Stadt Linden nicht gewollte Siedlungserweiterungen in die ökologisch wertvollen Streuobstbestände erschwert werden, ist diese Änderung positiv zu bewerten.

Ein Teil des Bereiches wurde von VRG Landwirtschaft zu VBG Landwirtschaft geändert.



Im Regionalplandtext betreffen die folgenden Änderungen Linden:

## 7. Maximaler Wohnsiedlungsflächenbedarf bis 31.12.2035

(S. 40, Tabelle 6)

Die Tabelle 6 zeigt den maximalen Wohnsiedlungsflächenbedarf der Kommunen auf, der für den Entwurf 2025 angepasst wurde.

Für Linden ergibt sich hinsichtlich des Bedarfes von 29 ha keine Änderung. Der flächenwirksame Wohnungsbedarf wurde jedoch von 734 WE auf 712 WE abgesenkt.

Gemeinde/Stadt Landkreis Region	Bevölkerung am 31.12.2017 31.12.2020	Gewichtungs- faktor	Flächenwirk- samer Wohnungs- bedarf (in WE) 01.01.2018 01.01.2021 bis 31.12.2035	Dich- tewert LEP 2020	maximaler Wohnsied- lungsflä- chenbedarf (in ha) 01.01.2018 01.01.2021 bis 31.12.2035
Lich, St. -.MZ in Koop.	13.880 13.508	135%	814 828	20	41 41
Linden, St.	13.111 12.925	125%	712 734	25	29 29
Lollar, St.	10.399 10.304	135%	610 632	23	27 28
Pohlheim, St.	18.049 18.184	120%	941 994	23	41 43
Rabenau	5.060 5.057	100%	220 230	20	11 12
Reiskirchen	10.329 10.229	115%	516 534	20	26 27
Staufenberg, St.	8.448 8.334	115%	422 435	23	18 19
Wettenberg	12.619 12.411	115%	631 648	23	27 28

## 8. Schienennetz

(S. 134, 7.7.1-1; S. 135, 7.1.1-3; S. 137 Main-Weser-Bahn)

Hier sind Änderungen bezüglich von Kapazitätssteigerungen in Form von Blockleisen und Überholspuren aufgeführt sowie eine Verbindung der Dillstrecke mit der Main-Weser-Bahn), die auch Linden betreffen.

## 7.1.1 Schienennetz

### 7.1.1-1 (Z) (K):

Das bestehende Schienennetz für den Fern- sowie den Regional- und Nahverkehr in der Region ist zu sichern und angebotsorientiert zu modernisieren und auszubauen. Dies gilt für folgende Strecken einschl. der **Haltepunkte Bestand**.

#### **Fernverkehrsstrecken Bestand:**

- Gießen – (Siegen – Hagen) (Dillstrecke, 2800/440, 2651/445\*)
- Bergwaldkurve (Dutenhofen – Gießen-Bergwald) (Verbindung der Dillstrecke mit der Main-Weser-Bahn, 3703).
- (Kassel) – Marburg – Gießen – (Frankfurt am Main) (Main-Weser-Bahn, 3900/620,630)
- (Köln) – Limburg a. d. Lahn – (Wiesbaden/Frankfurt am Main) (Schnellfahrstrecke, 472)
- (Frankfurt am Main – Fulda) – (Kassel-Wilhelmshöhe) (Schnellfahrstrecke, 615.1)
- (Koblenz) – Limburg a. d. Lahn – Wetzlar-(Lahntalbahn, 3710/625)

Die Zuordnung der Lahntalbahn zu den Fernverkehrsstrecken Bestand erfolgt aufgrund regionalpolitischer Zielsetzung.

#### **Regional- bzw. Nahverkehrsstrecken Bestand:**

- (Korbach – Frankenberg/Eder) – Marburg (Burgwaldbahn, 2972/622)
- (Erndtebrück) – Wallau – Marburg (Obere Lahntalbahn, 2870/623)
- (Betzdorf – Burbach) – Haiger – Dillenburg (Hellertalbahn, 2651/462)
- Gießen – Alsfeld – (Fulda) (Vogelsbergbahn, 3700/635)
- Gießen – Hungen – (Nidda – Gelnhausen) (Lahn-Kinzig-Bahn, 3701/631)
- Limburg a. d. Lahn – (Westerburg - Au) (Oberwesterwaldbahn, 3730/461)
- Limburg a. d. Lahn – (Frankfurt am Main bzw. Wiesbaden) (Main-Lahn-Bahn, 3610/627)
- Limburg a. d. Lahn – (Siershahn) (Untewesterwaldbahn, 3731/629)
- Brandoberndorf – (Grävenwiesbach – Frankfurt am Main) (Taunusbahn, 3746/637)

\*Streckennummer Deutsche Bahn/Kursbuchstrecke 1xxx/1xx

### **Main-Weser-Bahn (3900/620, 630; Frankfurt a. M. – Gießen – Marburg – Kassel)**

Die für Mittelhessen wichtigste Verbindung Kassel – Marburg – Gießen – Friedberg – Frankfurt a. M. ist ab Marburg, insbesondere aber ab Gießen, in Richtung Süden überlastet und ausbaubedürftig. Die Kapazitäten sind dringend zu erweitern, die Strecke ist für höhere Geschwindigkeiten auszubauen, der langsame und schnelle Verkehr sind voneinander zu trennen. Daher ist der Bau eines 3. und 4. Gleises von Frankfurt a. M./Bad Vilbel bzw. Friedberg zumindest bis Gießen notwendig. Im Zuge des Ausbaus der S 6 wird der Abschnitt von Frankfurt bis Friedberg von zwei auf vier Gleise erweitert. Zwischen Friedberg und Gießen-Bergwald erfolgen ein Ausbau und eine Stärkung der Infrastruktur im Rahmen der Ausbaustrecke Hagen – Siegen – Hanau (vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030: Zielnetz I, Korridor Mittelrhein, Projektnummer 2-004-v03). Vorgesehen sind neben Überholgleisen auch eine Anpassung und Erneuerung der Signal- und Stellwerkstechnik sowie eine Blockverdichtung. Somit besteht insbesondere für die Infrastruktur auf dem Abschnitt nördlich von Gießen bis Stadtallendorf weiterhin ein dringender Ausbau- und Modernisierungsbedarf.

Zudem ist Anfang der 2030er-Jahre die Korridorsanierung der Main-Weser-Bahn zwischen Friedberg und Kassel im Rahmen des Hochleistungsnetzes 2030 vorgesehen, was aus regionalplanerischer Sicht sehr begrüßt wird.

### 7.1.1-3 (Z):

Bei den *Fernverkehrsstrecken Bestand* sind im Hinblick auf den Ausbau folgende regionalplanerische Vorgaben zu beachten:

Gießen – Siegen – Hagen – (Dillstrecke, 2800/440, 2651/445)

- Geschwindigkeitserhöhung
- Linienverbesserung in engen Bögen
- Vergrößerung der Tunnelprofile für den kombinierten Verkehr und ggf. Doppelstockwagen
- Kapazitätssteigerung (Blockverdichtung und 740 m-Überholgleise auf der Strecke Siegen-Wetzlar-Gießen-Friedberg)

(Frankfurt a. M.) – Gießen – Marburg – (Kassel) (Main-Weser-Bahn, 3900/620, 630)

- Viergleisiger Ausbau
- Geschwindigkeitserhöhung mit besserer Anbindung der Oberzentren Gießen, Marburg, Wetzlar an den Schienenpersonenfernverkehr
- Ausbau einer leistungsfähigen Infrastruktur für den zuverlässigen Betrieb von Regional- und Nah-, Fern- und Güterverkehrszügen ~~ICE-Verbindungen~~ einschließlich 740 m-Überholgleise

(Koblenz) – Limburg a. d. Lahn – Wetzlar (Lahntalbahn 3710/625)

- Geschwindigkeitserhöhung
- Elektrifizierung der Bahnstrecke
- Vergrößerung der Tunnelprofile

### 7.1.1-4 (G):

Auf allen bestehenden Strecken des Regional- bzw. Nahverkehrsschienennetzes in der Re-