

Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft hessischer Industrie- und Handelskammern zum Entwurf des des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030)

A. Allgemeiner Teil

1. Grundsätzliche Anmerkungen

Hessens verkehrsgünstige Lage im Herzen Europas hat die wirtschaftliche Entwicklung der Region erheblich gefördert. Das Bundesland bildet ein starkes Rückgrat der deutschen Wirtschaft. West- wie auch osteuropäische Märkte sind von hier aus gleichermaßen gut zu erreichen. Ein nachhaltiges Wachstum wird durch die funktionierenden Verkehrswege sowie deren Schnittstellen unterstützt und gesichert.

Die schnelle, flexible und kostengünstige Mobilität von Gütern und Personen ist Grundlage für die weltweiten Austauschbeziehungen, und somit ein entscheidender Faktor für wirtschaftlichen Erfolg. Mehr noch, Verkehr garantiert Freiheit und Lebensqualität, verbindet Lebensräume und ist Eckpfeiler der europäischen Integration.

Die Arbeitsgemeinschaft hessischer Industrie- und Handelskammern hat in einer gemeinsamen Verkehrsumfrage mit dem Hessischen Verkehrsministerium 2014 nachgewiesen, dass die Verkehrsinfrastruktur für die Unternehmen einer der entscheidenden Standortfaktoren ist. 80 Prozent der befragten Unternehmen messen einer leistungsfähigen Infrastruktur eine große bis sehr große Bedeutung bei.

Eine zuverlässige Anbindung, insbesondere an das Fernverkehrsnetz, aber auch an den ÖPNV, ist schließlich für Bewohner und Wirtschaft gleichermaßen unerlässlich. Für Privatpersonen ist Erreichbarkeit ein Grundbedürfnis, für Unternehmen existenziell. Güterverkehr, Lieferanten, Kunden und Mitarbeiter müssen ein Unternehmen problemlos erreichen können. Eine Region ohne eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur droht im nationalen und internationalen Standortwettbewerb abgehängt zu werden.

Die Arbeitsgemeinschaft hessischer Industrie- und Handelskammern (ARGE) begrüßt den vorgelegten Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) in weiten Teilen. Die Mittelaufteilung priorisiert den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur (69 Prozent) vor dem Neubau (31 Prozent) und lässt gleichzeitig auch regionale Projekte (25 Prozent der Mittel) gegenüber den überregional bedeutsamen Hauptachsen (75 Prozent) nicht zu kurz kommen. Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist ein Schritt in die richtige Richtung, da er statt eines gleichmäßigen Verteilens der Mittel auf die Bundesländer nun nach Dringlichkeit und Engpassbeseitigung priorisiert. Dies unterstützen die hessischen IHKs ausdrücklich, da die festen Länderquoten den Realitäten der Infrastrukturabnutzung und verkehrlichen Erfordernissen nicht gerecht wurden.

Es fließt viel Geld nach Hessen. Dies zeigt, dass die Bedeutung von Hessen als zentralem Verkehrsknoten für Straße und Schiene als Priorität gewertet wird, und viele Projekte so eine realistische Chance auf Umsetzung erhalten. Allein der Großknoten FrankfurtRheinMain und die von Frankfurt wegführenden Strecken Richtung Mannheim, Fulda und Würzburg (PB K-001-V01, VB

2-004-V03, 2-002-V02 / 2-007-V01) haben bundesweit höchste Bedeutung und benötigen immense Summen an Investitionen – alleine ein Drittel aller Verspätungen im deutschen Bahnverkehr haben ihre Ursache dort.

Die hessischen IHKs begrüßen unter Einschränkungen, insbesondere der Finanzierung, die Zielvorgaben des neuen BVWP (ausführliche Ausführungen s. unten). Der Planentwurf zeigt eine Perspektive zur Weiterentwicklung und Vervollständigung des Straßen- und Schienennetzes in Hessen auf, auch wenn die Annahmen an einzelnen Stellen nicht nachvollziehbar sind.

Ein großes fachliches Manko des vorliegenden Entwurfs des BVWPs besteht darin, dass es fast unmöglich ist, fundiert zu den Schienenprojekten Stellung zu nehmen, da mehrheitlich noch keine Projektsteckbriefe dazu vorliegen. Was sich hinter den Projektbündeln verbirgt, ist oftmals weder beurteil- noch durchschaubar. Viele Projekte sind grundsätzlich zu begrüßen, aber ob alle Teilprojekte und gewünschten Trassierungen mit aufgenommen wurden, ist schlicht nicht zu sagen. In einigen Fällen sind die PRINS auch sachlich falsch (z.B. ABS/NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar (VB 2-004-V03), Kap. 1.9 „Raumordnerische Planungen). Hier wünschen wir uns eine bessere Vorbereitung, auch durch die Zulieferungen der Deutschen Bahn. Weiteres findet sich detailliert bei den jeweiligen Schienenprojekten, zu denen wir Stellung nehmen.

2. Erhalt und Ausbau vor Neubau

Um das steigende Verkehrsaufkommen bewältigen zu können, muss die Infrastruktur bedarfsgerecht erhalten und dort ausgebaut werden, wo Engpässe entstanden sind. Dies gilt für alle Verkehrsträger gleichermaßen: Schiene, Straße sowie die Wasserwege.

Das wachsende Verkehrsaufkommen führt nicht nur zu höherer Kapazitätsauslastung der bestehenden Infrastruktur, die Folge ist auch ein beschleunigter Verschleiß vieler Straßen, Bahnstrecken, Schleusen und Wasserwege. In Hessen sind aktuell über 600 Straßenbrücken sanierungsbedürftig – das sind zehn Prozent aller Brückenbauwerke. In der oben bereits erwähnten Verkehrsumfrage standen Brücken- und Straßensperrungen folgerichtig auch als größtes Sorgenkind auf der Liste der Unternehmen: 73 Prozent fühlten sich stark bis sehr stark beeinträchtigt.

Die hessischen Industrie- und Handelskammern setzen sich für eine zukunftsfähige Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur in Hessen ein. Der Erhalt und Ausbau sowie die optimale Nutzung des bestehenden Netzes genießen dabei angesichts der geringen Mittel zweifellos Priorität. Vor dem Hintergrund zunehmender Beanspruchung muss darüber hinaus die Infrastruktur mit Neu- baumaßnahmen, insbesondere im Bereich der Schieneninfrastruktur, weiterentwickelt werden. Wenn es gelingt, mit einem effizienten Verkehrsnetz auch in Zukunft Mobilität und Logistik sicherzustellen und die damit verbundenen Belastungen gering zu halten, profitieren Bevölkerung wie Wirtschaft.

Der Entwurf des neuen BVWP 2030 verfolgt mit seiner Schwerpunktsetzung auf Erhalt und Ausbau der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen und mit der Beseitigung von Engpässen grundsätzlich die richtige Zielsetzung. Allerdings nicht immer konsequent: der Ausbau großer Verkehrsadern wie der A 3 und der A 5 wird nicht durchgängig priorisiert, auch sind Projekte mit

vergleichsweise niedrigem NKV (1,1 oder 1,2) ebenfalls im Vordringlichen Bedarf enthalten, teilweise sogar im Bereich Engpassbeseitigung. Dies ist uns nicht verständlich.

Dazu kommt, dass der BVWP oft vage bleibt – wenn weitere Aspekte in die Berechnung mit eingebracht wurden, ist dies schwer nachvollziehbar. Ergänzend dazu sind wichtige Neubaumaßnahmen, die das Infrastrukturnetz insgesamt stabilisieren, ebenso zügig umzusetzen.

Die Ergänzung des Vordringlichen Bedarfs mit einer gesonderten Kategorie VB-E für Engpassbeseitigung begrüßen wir ausdrücklich. Diese Projekte sollen durch Einsatz von 75 Prozent der Investitionsmittel für großräumig bedeutsame Projekte vorrangig umgesetzt werden. Allerdings werden in der Reihenfolge der Umsetzung die VB-E Projekte nicht unbedingt vorrangig behandelt – dies bitten wir nochmals zu überdenken, da die VB-E Projekte nachweislich die Projekte mit dem größten Entlastungseffekt auf das Gesamtnetz haben (sowohl aus verkehrlicher Sicht als auch aus Umweltaspekten betrachtet). Projekte mit NKV über 10 sollten bundesweit Vorrang erhalten.

Sicherlich besteht vielerorts ein großes Interesse daran, möglichst viele Projekte in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen und sicherlich ist das ein oder andere Projekt nicht in die richtige Kategorie eingeordnet worden. Es sollte dabei aber nicht zu einer deutlichen Ausweitung der VB-E-Projekte kommen, da dies am Ende vermutlich keine schnellere Umsetzung für alle Projekte zur Folge haben würde. Dies gilt umso mehr, als planungsrechtlich aufwändige Projekte ohnehin einen mehrjährigen zeitlichen Vorlauf benötigen.

Beim Ausbau von Autobahnen ist bei den Planungen immer mitzudenken, dass neben der eigentlichen Straße auch eine auskömmliche Infrastruktur an den Rastplätzen vorhanden ist. In Hessen fehlen knapp 2.000 Lkw-Stellplätze. Bei den Planungen aller Projekte sollte daher stets geprüft werden, ob ausreichend Stellplätze für Lkws vorhanden sind oder ob diese im Rahmen der Baumaßnahmen ebenfalls weiter ausgebaut werden sollten.

3. Finanzierungshorizont

Der Entwurf des neuen BVWP 2030 beinhaltet Verkehrsprojekte in einem Gesamtvolumen in Höhe von rund 265 Milliarden Euro zu heutigen Preisen. Rund 227 Milliarden Euro sind für Verkehrsprojekte im Vordringlichen Bedarf vorgesehen. Die kompletten Projekte im Vordringlichen Bedarf (VB, VB-E) bis 2030 zu realisieren, beziehungsweise zu beginnen, halten wir für sehr ambitioniert. Zeigt doch die Erfahrung aus den letzten Bundesverkehrswegeplänen, dass ein beachtlicher Überhang an noch nicht realisierten Projekten existiert.

In Hessen gibt es aufgrund von bisher unterlassenen Sanierungsmaßnahmen einen erheblichen Investitionsstau, der behoben werden muss. Allein bei Straßenbrücken wurde ein Bedarf von ca. 1 Milliarde Euro ermittelt. Insgesamt beträgt der Sanierungsstau bei der Straßeninfrastruktur in Hessen mindestens 4 Milliarden Euro. Für überregionale Schienenausbauprojekte fehlen allein mehr als 6 Milliarden Euro. Weitere Milliarden Euro fehlen, um allein das Qualitätsniveau der Bundesfernstraßen zu erhalten; von einem Netzausbau ganz abgesehen. Es fließen allein für neue Investitionen in Bundesfernstraßen insgesamt fast 8 Milliarden Euro nach Hessen. Diese Summe begrüßen wir als Schritt in die richtige Richtung, weil es zeigt, dass die Bedeutung von

Hessen als zentralem Verkehrsknoten für Straße und Schiene als Priorität gewertet wird, und viele Projekte so eine realistische Chance auf Umsetzung bekommen. Unverständlich ist dennoch, dass beispielsweise Länder wie Bayern oder Baden-Württemberg mehr Geld als Hessen erhalten, da allein schon der Schienenknoten FrankfurtRheinMain bundesweit von höchster Bedeutung ist – alleine ein Drittel aller Verspätungen im Bahnverkehr haben ihre Ursache dort.

Angesichts dieser Entwicklungen und der bisherigen Ausgabenpolitik des Bundes im Bereich seiner Verkehrswege ist die Umsetzung bzw. der Baubeginn der im BVWP als Vordringlicher Bedarf klassifizierten Projekte nach Bewertung der hessischen IHKs nur dann realisierbar, wenn in Zukunft ein erheblich höherer Anteil der Steuereinnahmen aus dem Verkehr in die Infrastrukturfinanzierung fließt. Auch besteht nach wie vor die Abhängigkeit von jährlichen Haushaltsbeschlüssen. Ob also, wie im BVWP besprochen, tatsächlich jährlich 15 Milliarden in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden können, ist nicht absehbar. Entscheidend dürfte sein, dass es gelingt, die Investitionsmittel dauerhaft auf dem angestrebten Volumen von jährlich 15 Milliarden Euro zu halten, so dass alle VB-E- und VB-Projekte bis 2030 umgesetzt oder zumindest begonnen werden können. Gegenüber dem BVWP 2003 wäre dies ein großer Fortschritt.

Die hessischen IHKs fordern daher, dass aus den verschiedenen Steuereinnahmen des Verkehrsbereichs (u.a. Kfz-Steuer, Energiesteuer) entsprechend des festgestellten Erhaltungs-, Aus-, und Neubaubedarfs ab sofort deutlich mehr Mittel für die Infrastrukturfinanzierung zur Verfügung gestellt werden müssen. Die Aufstockung des Investitionsetats des BMVI in der laufenden Legislaturperiode um 5 Milliarden Euro ist ein erster wichtiger Schritt. Auch über 2017 hinaus muss dieser auf höherem Niveau fortgeführt werden.

Darüber hinaus muss die Finanzierung von Verkehrswegen von den jährlichen Haushaltszuweisungen abgekoppelt und Überträge ermöglicht werden. Finanzierungskreisläufe müssen für alle Verkehrsträger (weiter)entwickelt werden. Kernpunkte sind dabei die überjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit, die Zweckbindung der Einnahmen aus dem Verkehrsbereich sowie die Transparenz über deren Verwendung. Hierbei sollten Fondslösungen und vergleichbare Strukturen, wie Sondervermögen und Infrastrukturkonten oder Finanzierungsvereinbarungen in Verbindung mit Verpflichtungsermächtigungen, in Erwägung gezogen werden.

Entscheidend wird bei allem aber sein, insbesondere die Projekte des Vordringlichen Bedarfs innerhalb der nächsten 15 Jahre auch tatsächlich umzusetzen. Beim Bundesverkehrswegeplan 2003 ist dies nicht gelungen. Das darf sich nicht wiederholen.

4. Planungsbeschleunigung und Planungskapazitäten

Die Anhebung der Investitionen in die seit Jahren unterfinanzierte Verkehrsinfrastruktur ist ausdrücklich zu begrüßen. Nichtsdestotrotz stellt sich die Frage, wie in vielen Bundesländern die Planung und der Bau der Projekte in den nächsten Jahren geleistet werden kann. Die Schaffung der Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ erfolgt laut dem vorgelegten Entwurf, damit unmittelbar mit den Planungen begonnen werden kann (S. 37). Dies wird auch in den Projektbewertungen als Begründung der Dringlichkeitseinstufung angegeben.

Zur zügigen Umsetzung der Projekte im BVWP 2030 bedarf es bei den ausübenden Stellen ausreichend Personal und Fachleute, um die Planungen voranzubringen. Eine sorgfältige Vorbereitung und Umsetzung von Projekten darf nicht an einer mangelnden finanziellen und personellen Ausstattung in den Auftragsverkehrsverwaltungen der Länder oder der DB Netz AG scheitern. Die Ausstattung der planenden Behörden mit genügend gut qualifiziertem Fachpersonal, insbesondere Ingenieuren, ist Grundvoraussetzung für eine handwerklich gute Planung. Nur so können die Planungsprozesse in für die Volkswirtschaft akzeptablen Zeiträumen durchgeführt werden.

Problematisch ist jedoch, dass Hessen Mobil unserer Einschätzung nach an seine Kapazitätsgrenze kommen dürfte, wenn zu viele Projekte auf einmal geplant werden sollen – dieses Problem dürften viele Auftragsverkehrsverwaltungen in den Ländern haben, es ist also kein spezifisch hessisches Problem. Damit aber unmittelbar mit den Planungen begonnen werden kann, um sicherzustellen, dass die Projekte auch zeitnah begonnen werden können, wenn Gelder bereitstehen, fordern wir das Land auf, die Planungskapazität bei Hessen Mobil zu erhöhen, um die Projekte zügig zu realisieren.

Die hessischen IHKs fordern auch die Bundespolitik auf, die Länderauftragsverwaltungen effizienter zu gestalten und entsprechend finanziell und personell auszustatten. Darüber hinaus sollte die DEGES mit ausreichenden Mitteln ausgestattet werden, um Verkehrsinfrastrukturplanungen schnell und effektiv auf den Weg zu bringen. So könnten Planungsengpässe in den Bundesländern mit den Planungskapazitäten der DEGES ausgeglichen werden. Eventuell könnte auch über eine Kooperation zwischen einzelnen Bundesländern in der Form nachgedacht werden, dass Landesauftragsverwaltungen, die Planungskapazitäten frei haben, für solche planen, die aufgrund des Arbeitsvolumens Engpässe vermelden. Hier ist der Aufbau eines Pools von Planungskapazitäten denkbar, der sich aus neu angeworbenen Fachkräften, aber auch aus Überkapazitäten der Auftragsverwaltungen in den neuen Ländern, speist. Diese könnten zentral in Berlin oder von ihrem jeweiligen Arbeitsplatz aus, auftragsgebunden und in enger Abstimmung mit den jeweiligen Ländern arbeiten.

In gleicher Weise ist mit den Planungskapazitäten bei der DB Netz AG zu verfahren, wobei das bundeseigene Unternehmen zunächst selbst in der Pflicht ist, die Strukturen zu schaffen.

Mittelfristig sprechen sich die hessischen IHKs für eine Straffung der Planungsabläufe und der Kommunikation zwischen dem Bundesverkehrsministerium und den Landesauftragsverwaltungen bzw. der Deutschen Bahn AG aus. Vor allem in einer klaren Aufgabenaufteilung und in eindeutigen Kompetenzfestschreibungen zwischen den verantwortlichen Stellen lassen sich Effizienzsteigerungen realisieren. Wichtig dabei ist die Weisungskompetenz des Bundes, damit die im BVWP 2030 aufgelisteten Projekte in einheitlicher Form und Qualität sowie zeitlich gleichlaufend bundesländerübergreifend umgesetzt werden können. Ob dazu eine Bundesfernstraßengesellschaft oder eine Reform der Landesstraßenbauverwaltungen erforderlich sind, sei an dieser Stelle offengelassen.

Weitere Hindernisse für eine rasche Realisierung der geplanten Verkehrsprojekte sind lange Planungs- und Genehmigungsverfahren. Ursachen sind neben dem komplexen Umwelt- und Naturschutzrecht häufig Akzeptanzprobleme in der Bevölkerung. Ohne zuvor zahlreiche kosten-

und zeitintensive Gutachten erstellen zu lassen, ist so eine Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten kaum noch möglich. Deshalb sind, um eine frühere Baureife zu erreichen, die bereits eingeleiteten Reformen fortzuführen, die Gesetze zu vereinfachen und eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zu ermöglichen. Es geht nicht darum, den Schutz von Menschen, Pflanzen und Tieren aufzuweichen. Die rechtlichen Grundlagen sollten jedoch praktikabel und flexibel ausgestaltet sowie mit wirtschaftlichen Erfordernissen wie der Mobilitätssicherung kompatibel sein.

Darüber hinaus müssen die im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommenen Projekte zeitlich und räumlich aufeinander abgestimmt werden. Da in den vergangenen Jahren wenige Investitionen in die Infrastruktur geflossen sind, ist der Nachholbedarf, insbesondere beim Erhalt der vorhandenen Infrastruktur, enorm. Die Auflösung dieses Investitionsstaus darf nicht dazu führen, dass Verkehrsströme über einen längerfristigen Zeitraum behindert werden. Es darf auf keinen Fall passieren, dass Gelder nicht abgerufen werden können, weil die Planungskapazitäten nicht ausreichen. Hier muss entweder sichergestellt werden, dass die Gelder im jeweiligen Haushaltsjahr abgerufen werden können oder die Mittel müssen solange zu Verfügung stehen, bis sie abgerufen werden können – unabhängig vom jeweiligen Haushaltsjahr.

5. Strategische Umweltprüfung

Kritik äußern wir zum Vorgehen des standardisierten Bewertungsverfahrens, welches es nicht geschafft hat, die eigentlich unterstützenswerte Vorgehensweise, Umweltaspekte gleichberechtigt in die Bewertung einzubinden, sicherzustellen. So sind beispielsweise die Werte für den CO₂-Ausstoß und die Lärmexposition im Vergleich zu den Baukosten oder zum verkehrlichen Nutzen so niedrig, dass sie die abschließende Bewertung faktisch nur marginal beeinflussen.

Lärm

Eine große Diskrepanz ergibt sich bei den Berechnungen zur Lärmexposition.

Tabelle 35 des Methodenhandbuches liefert Wertansätze je exponierter Person in Abhängigkeit von der Lärmexposition. Der höchste angenommene Wert von 80 db(A) wird mit einem Wert von 442 Euro pro Person und Jahr angesetzt. Im Bereich der distanzabhängigen Geschäftsreisen werden Werte pro Personenstunde zwischen 24,21 Euro (50 km Fahrtstrecke) und 75 Euro (500 km Fahrtstrecke) angenommen. Setzt man diese Werte ins Verhältnis, ergibt sich für eine Stunde Fahrtzeitverkürzung ein Mindestwert von 24,21 Euro gegenüber einer Stunde weniger Lärm bei 80 db(A) und einem Wert von 0,05 Euro. Warum wird die Fahrtzeitverkürzung so exorbitant besser bewertet als eine verringerte Lärmeinwirkung? Auch hier muss ein verbesserter Berechnungsansatz erfolgen, um die verminderte Lärmexposition, die eine zentrale Forderung aller Anwohner an den Bestandsstrecken ist, besser zu berücksichtigen. Auch bleibt fraglich, warum die Lärmwirkungsstudie NORAH nicht einbezogen wurde.

Dies ist insofern zentral, als die Umsetzung von Schienen- und Straßenprojekten oftmals durch Klagen jahrelang verzögert werden. Wenn schon bei den Planungen Lärmemissionen mit

bedacht werden, verringert sich die Gefahr von Klagen und die Projekte können insgesamt schneller umgesetzt werden.

Luftschadstoffe

Laut Tabelle 37 im Methodenhandbuch wird der CO₂-Ausstoß mit 145 Euro pro Tonne beziffert, eine Begründung für diesen Wert fehlt. Rechnet man diesen Wert auf eine einstündige Pkw-Fahrt um, ergibt sich ein Preis von 0,52 Euro. Setzt man dazu die Bepreisung der Reisezeitveränderungen von höchstens 75 Euro pro Stunde ins Verhältnis, ergibt sich eine massive negative Verschiebung des Einflusses der Umweltaspekte auf die Bewertung bzw. auf die Nutzen-Kosten-Untersuchungen.

Ein Beschluss des BVWP in der aktuellen Fassung und mit den festgeschriebenen Fehlallokationen würde dazu führen, dass die negativen Auswirkungen des Verkehrs über Jahrzehnte weiter verstärkt werden. Da Darmstadt und Wiesbaden bereits heute mit stark restriktiven Maßnahmen vergeblich versuchen, für eine bessere Luftreinhaltung zu sorgen und so die gesamte regionale Wirtschaft massiv belasten, fordern wir die korrekte Bewertung der Umweltaspekte.

6. Acht- oder zehnstreifiger Ausbau ebenso dringlich wie sechsstreifiger Ausbau

Grundausrichtung und Anhebung der Investitionen im BVWP sind generell positiv. Diese Prinzipien werden allerdings nicht konsequent angewendet: Die Engpassbeseitigung in hochbelasteten Korridoren steht klar der grundsätzlichen Haltung entgegen, den sechsstreifigen Ausbau des Bundesautobahnnetzes dem acht- bzw. zehnstreifigen Ausbau voranzustellen. Dies stellt eine grundsätzliche Benachteiligung von dichtbesiedelten Gebieten und Logistikstandorten dar.

Außerdem ist unklar, inwieweit sich die temporäre Standstreifenfreigabe in der Kosten-Nutzen-Analyse auswirkt. Bei einem achtspurigen Ausbau in hochbelasteten Korridoren muss die Möglichkeit einer Standstreifenfreigabe mitbedacht werden. Eine grundsätzliche Ablehnung einer „acht + zwei-Lösung“ durch den Bund ist nicht akzeptabel. In Zeiten von knappen Kassen müssen die Ressourcen zukunftsorientiert eingesetzt werden. Das Potenzial einer Standstreifenfreigabe bei achtspurigem Ausbau ist in der Nutzen-Kosten-Analyse nicht einkalkuliert worden. Wurde als Basis der Analyse der jetzige „sechs + zwei-Zuschnitt“ zugrunde gelegt, fällt der Nutzenzuwachs auf einen achtstreifigen Ausbau ohne Standstreifenfreigabe zu gering aus. Das Land Hessen zeigte mit der Standstreifenfreigabe eine hohe Innovationsbereitschaft. Das darf bei der Bewertung des Ausbauprojekts nicht durch einen verminderten Nutzenzuwachs „bestraft“ werden. Weite Teile der Hauptverkehrsachsen A 3 und A 5 sind klar als Engpass einzustufen, haben es aber lediglich in den Weiteren Bedarf bzw. Weiteren Bedarf mit Planungsrecht geschafft.

Die Begründung, dass ein sechsstreifiger Ausbau des Bundesautobahnnetzes generell als effizienter und damit dringlicher eingestuft wird als ein acht- bzw. zehnstreifiger Ausbau, ist für uns generell nicht nachvollziehbar, da sich diese Begründung weder aus verkehrlicher,

raumordnerischer oder Umweltsicht begründen lässt. Auch wenn Effizienzgewinne zurückgehen, können doch vor den verkehrlichen Realitäten auf der A 3 und der A 5 nicht die Augen verschlossen werden. Ziel einer effizienten Verkehrspolitik muss sein, dort zu investieren, wo Engpässe bestehen. Entsprechend wurde der BVWP auch gesamthaft ausgerichtet. Die ARGE fordert daher eine angemessene Berücksichtigung der Magistralen A 3 und A 5 auch in den Abschnitten, die acht- oder zehnstreifig ausgebaut werden sollen (s. auch Anmerkungen zu A 3 und A 5 im Einzelnen).

7. Ortsumgehungen

Viele regionale Projekte befinden sich nur im sogenannten Weiteren Bedarf. Für diese Projekte hat sich die Realisierungschance stark reduziert. Es ist unklar, warum zahlreiche Ortsumgehungen nur im Weiteren Bedarf eingeordnet werden, sind sie doch essenziell, um eine Trennung von Verkehrsströmen und Wohn- und Lebensräumen in den Orten herbeizuführen. Bei Betrachtung der Nutzen-Kosten-Verhältnisse vieler Projekte im Weiteren Bedarf ist festzustellen, dass dies offenbar nicht das entscheidende Kriterium zur Einstufung der Projekte gewesen sein kann. Bei den sich immer mehr verschärfenden Luftreinhalteplänen vieler Städte werden geplante Ortsumgehungen zu den wirksamsten Maßnahmen gerechnet, innerorts die Schadstoffbelastung zu senken. Dies scheint in den Bewertungen des BVWP noch keinen entsprechenden Niederschlag gefunden zu haben, wie dies auch bereits oben im Kapitel zur strategischen Umweltprüfung vermerkt wurde.

Insbesondere Wirtschaftsverkehre profitieren von leistungsfähigen Ortsumgehungen. Gewerbe- und Industriegebiete können auf verträgliche Weise an überregionale Verkehrswege angeschlossen werden. Schwerverkehre können aus den Ortschaften herausgehalten werden, Staus werden vermieden. Jeder vermiedene Stau verringert den Fahrtzeitverlust bei Wirtschaftsverkehren und die damit verbundenen finanziellen Verluste. Es ist aus diesen Gründen entscheidend, dass die benötigten Investitionsmittel zeitnah verfügbar gemacht werden und Projekte schnell umgesetzt werden können.

B. Überregionale Projekte in Hessen

1) Straße

A 3

AS Limburg-Süd – AD Mönchhof – AS Flughafen Stadt Frankfurt / Main AK – Offenbach – AS Hanau (A3-G30-HE-T04-HE / A3-G30-HE-T08-HE / A003-G20-HE sowie A3-G30-HE-T07-HE)

Wir begrüßen die Einstufung der Teilprojekte A3 Knoten Offenbacher Kreuz und Abschnitt AS Flughafen Frankfurt – AD Mönchhof in die Kategorie VB-E. Insbesondere die IHK Offenbach am Main begrüßt ausdrücklich, dass das Projekt „A 3 AK Offenbach“ (A3-G30-HE-T07-HE) in Vordringlichen Bedarf-Engpass eingestuft wurde. Damit ist ein Ausbau in einem mittleren Zeithorizont realistisch. Die beiden Projekte sind wichtig, da sie einen Beitrag zur Reduzierung der täglichen Staus auf diesen Streckabschnitten leisten.

Die Einstufung der weiteren Teilprojekte der A 3 in die Kategorie WB bzw. WB* (A003-G20-HE und A3-G30-HE-T08-HE) trotz positivem NKV bewerten wir als kritisch, da neben den bereits erwähnten beiden Teilprojekten die ganze Strecke unter einer sehr hohen Verkehrsbelastung leidet. Mögliche großräumige Ausweichrouten existieren hier keine, sodass bei zunehmendem Verkehrsaufkommen die Verkehrsstörungen weiter zunehmen werden. Daher muss auch für diese Teilprojekte eine zeitlich und finanziell realistische Umsetzungsperspektive geschaffen werden. Wir plädieren für eine Aufnahme in die Kategorie VB.

Teilabschnitt A3 AK Offenbach – AS Hanau (A3-G30-HE-T08-HE)

Die A 3 ist eine der Hauptverkehrsachsen im deutschen Autobahnnetz. Die Einstufung des Projekts „AK Offenbach und der AS Hanau“ in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht im Entwurf des BVWP 2030 ist in keiner Weise nachvollziehbar. Dieser Abschnitt ist eine der meist befahrenen Strecken Deutschlands. Die momentane und prognostizierte Verkehrsmenge ist mit dem jetzigen Zuschnitt nicht mehr zu bewältigen. An diesem Engpass kommt es täglich zu langen Staus und Verkehrsbehinderungen. Das Projekt erfüllt alle Kriterien für eine hohe Dringlichkeitskategorie: Es ist großräumig wirksam, hat eine hohe verkehrliche Bedeutung und keine hohe Umweltbetroffenheit. Ein Engpass kann durch den Ausbau vollständig beseitigt werden und die Anbindung an einen Flughafen (den größten Flughafen in Deutschland!) wird signifikant verbessert. Wir fordern daher die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf-Engpass und legen dem im Folgenden einige Argumente zu Grunde:

Projektzuschnitt

Gemäß Projektbewertung kann das Teilprojekt „AK Offenbach bis AS Hanau“ nur zusammen mit dem Knotenpunkt „AK Offenbach“ und dem Abschnitt „AK Frankfurter Kreuz bis AK Offenbach“

bewertet werden. Dies spiegelt sich allerdings nicht in der Nutzen-Kosten-Analyse wider. Während der Nutzen-Kosten-Wert für das Offenbacher Kreuz >10 ist, werden die davor und danach liegenden Abschnitte mit 2,3 bewertet. Es ist offensichtlich, dass das Ergebnis, insbesondere durch den gewählten Zuschnitt, bestimmt wird. Die Projekte unterliegen starker gegenseitiger Beeinflussung. Das muss auch in der Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt werden.

Temporäre Standstreifenfreigabe

Auf dem sechsspurigen Abschnitt wird temporär der Standstreifen freigegeben. Trotzdem führt das hohe Verkehrsaufkommen täglich zu kilometerlangen Staus, insbesondere in den Morgen- und Abendstunden. Die Verkehrsmenge von rund 120.000 Kfz/Werktag ist mit dem jetzigen „sechs + zwei-Zuschnitt“ nicht mehr zu bewältigen. Hinzu kommen eine hohe Störanfälligkeit und Mängel in der Verkehrssicherheit, sodass ein reibungsloser und sicherer Ablauf des Verkehrsgeschehens nicht mehr gewährleistet ist.

Bei einem achtspurigen Ausbau in derart hoch belasteten Korridoren muss die Möglichkeit einer Standstreifenfreigabe mitbedacht werden. Eine grundsätzliche Ablehnung einer „acht + zwei-Lösung“ durch den Bund ist nicht akzeptabel. In Zeiten von knappen Kassen müssen die Ressourcen zukunftsorientiert eingesetzt werden.

Das Potenzial einer Standstreifenfreigabe bei achtspurigem Ausbau ist in der Nutzen-Kosten-Analyse nicht einkalkuliert worden. Wurde als Basis der Analyse der jetzige „sechs + zwei-Zuschnitt“ zugrunde gelegt, fällt der Nutzenzuwachs auf einen achtstreifigen Ausbau ohne Standstreifenfreigabe zu gering aus. Das Land Hessen zeigte mit der Standstreifenfreigabe eine hohe Innovationsbereitschaft. Das darf bei der Bewertung des Ausbauprojekts nicht durch einen verminderten Nutzenzuwachs bestraft werden.

Lärmbelastung

Der ermittelte Nutzen-Wert von 0,448 Millionen Euro für die Veränderung der Geräuschbelastung ist aus unserer Sicht viel zu gering angesetzt. Denn zurzeit fließt ein Großteil der Ausweichverkehre durch die anliegenden Kommunen. Auch hier entstehen durch die hohe Verkehrsbelastung Staus zur Stoßzeit. Dies führt zu einer hohen Lärm- und Abgasbelastung sowie zu städtebaulicher Trennwirkung, vor allem in Neu-Isenburg, Heusenstamm und Obertshausen. Durch die Engpassbeseitigung auf der A 3 können diese Ströme wieder auf der Hauptverkehrsachse gebündelt und die Städte stark entlastet werden. Zudem kann bei Ausbau ein höherer Lärmschutz direkt an der Strecke realisiert werden, der der heutigen und zukünftigen Belastung angemessen ist.

Erreichbarkeit und großräumige Wirkung

Der Verkehrsfluss auf der A 3 in der Region Offenbach hat Einfluss auf die europa- und deutschlandweite Mobilität. Die A 3 ist Teil mehrerer europäischer Verkehrskorridore, wie der E 35 von Amsterdam bis Rom. Innerhalb Deutschlands verbindet sie fünf Bundesländer, mehrere

Ballungsräume und zahlreiche große Städte miteinander. Die Funktionalität des Verkehrssystems in der Region FrankfurtRheinMain ist zu einem großen Teil vom Verkehrsfluss auf der A 3 abhängig. Die großräumige Erreichbarkeit der Ballungsräume Offenbach und Frankfurt, des Frankfurter Flughafens und zahlreicher weiterer wirtschaftlich bedeutender Standorte ist durch die jetzige Situation eingeschränkt. Als regionale und internationale Drehscheibe für den Güter- und Personenverkehr ist das eine nicht tragfähige Situation. Es ist unverständlich, dass das Grundprinzip „Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren“ im Fokus der Investitionen für Aus- und Neubauprojekte steht, ein sechsstreifiger Ausbau aber grundsätzlich einem acht- bzw. zehnstreifigen Ausbau vorangestellt wird. Dies stellt eine prinzipielle Benachteiligung von dichtbesiedelten Regionen und Logistikstandorten wie FrankfurtRheinMain dar.

Engpassverlagerung

Den Knotenpunkten auf den Autobahnen in Hessen wurde im Entwurf des BVWP 2030 eine hohe Priorität eingeräumt. Das AK Offenbach wurde richtigerweise, auch wegen einem hohen Anteil an Ersatzinvestitionen, in den Vordringlichen Bedarf-Engpass eingestuft. Die stark befahrenen vor- und nachgelagerten Strecken auf der A 3 und A 661 wurden jedoch nur in den Weiteren Bedarf bzw. in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingeteilt. Hierbei ist zu erwarten, dass die Verkehrssituation durch den Umbau des AK Offenbach zwar entlastet wird, jedoch in keinem Fall von einer Engpassbeseitigung gesprochen werden kann. Vielmehr wird der Engpass nur verlagert und die Störanfälligkeit der nachfolgenden Strecke erhöht. Dieser Effekt wird sich bis 2030 durch das prognostizierte Wachstum von Güter- und Personenverkehr auf der Straße maßgeblich verschärfen.

Arbeitsplatzverlagerung

Die Wirtschaftsstruktur in der Region FrankfurtRheinMain ist mit den vielen Spediteuren, Verkehrsbetrieben und auf den Flughafen ausgerichteten Dienstleistern in besonderem Maße auf eine funktionierende Straßeninfrastruktur angewiesen. Rund 250.000 Menschen sind in rund 12.200 Logistikbetrieben beschäftigt. Vor allem in der Region Offenbach hat sich in der Branche in den vergangenen Jahren eine dynamische Entwicklung vollzogen, z. B. in Neu-Isenburg auf dem Gehspitzgelände oder in Obertshausen durch die Ansiedlung des deutschlandgrößten DHL-Paketzentrums. Von hier aus wird eine Vielzahl von Gütern nach ganz Deutschland und Europa geliefert.

Daneben ist FrankfurtRheinMain in hohem Maße durch Pendlerströme gekennzeichnet. Viele Arbeitnehmer sind auf die Nutzung der Autobahn angewiesen und können nicht auf den ÖPNV ausweichen. Über die A 3 wird ein großer Teil des Berufsverkehrs abgewickelt. Den Prognosen zufolge werden Verkehr und Bevölkerung in der Region weiterhin zunehmen. Arbeitnehmer und Lkws, die täglich im Stau stehen, sind für viele Unternehmen ein Grund ihren Standort zu verlagern.

Teilabschnitt A3 AS Limburg-Süd – AD Mönchhof (A003-G20-HE)

Die ARGE und insbesondere die Industrie- und Handelskammern Frankfurt, Limburg und Wiesbaden machen sich weiterhin für den Ausbau der A3 AS Limburg-Süd - AD Mönchhof stark. Mit einem Wert von 3,5 ist das NKV vergleichsweise hoch und sollte daher in den Vordringlichen Bedarf eingestuft werden. Angesichts der tagtäglich zu erlebenden Überlastung des Autobahnabschnittes, der bereits jetzt von 100.000 Fahrzeugen täglich genutzt wird, und dem auch in der Anmeldebegründung festgestellten Notwendigkeit „unzureichender Querschnitt für die erwarteten hohen Verkehrsstärken“, sollte das überregionale Projekt in den Vordringlichen Bedarf eingestuft werden. Insbesondere aufgrund zu erwartender weiter steigender Pendlerzahlen ist die Einstufung in den Weiteren Bedarf wenig zukunftsorientiert. Die Industrie- und Handelskammern fordern daher die Heraufstufung dieses überregionalen Projektes in den Vordringlichen Bedarf.

Erweiterung auf acht Fahrstreifen

Angesichts der tagtäglich zu erlebenden Überlastung des Autobahnabschnittes und der, auch in der Anmeldebegründung, festgestellten Notwendigkeit „unzureichender Querschnitt für die erwarteten hohen Verkehrsstärken“ sollte das Projekt mit dem NKV von 3,5 in den Vordringlichen Bedarf eingestuft werden. Die Begründung, dass ein sechsstreifiger Ausbau des Bundesautobahnnetzes generell als dringlicher eingestuft wird als ein acht- bzw. zehnstreifiger Ausbau, ist für uns nicht nachvollziehbar. Dies gilt auch für den Abschnitt AK Offenbach – AS Hanau.

A 5

Teilprojekt A5 AK Bad Homburg und AK Nordwestkreuz (A5-G20-HE-T6-HE und A5-G20-HE-T8-HE)

Wir begrüßen die Einstufung der Teilprojekte Knoten AK Bad Homburg (A5-G20-HE-T6-HE) und AK Nordwestkreuz Frankfurt (A5-G20-HE-T8-HE) in die Kategorie VB-E. Damit ist ein Ausbau in einem mittleren Zeithorizont realistisch. Die beiden Projekte sind wichtig, da sie einen Beitrag zur Reduzierung der täglichen Staus auf diesen Streckabschnitten leisten. Auch die Einstufung der Teilprojekte ab dem AK Darmstadt bis zur Landesgrenze Hessen/Baden-Württemberg in die Kategorie VB-E sehen wir positiv.

Teilabschnitt A 5 NWK Stadt Frankfurt / Main AK Bad Homburg (A5-G20-HE-T7-HE)

Die Einstufung der weiteren Teilprojekte des Streckenabschnitts der A 5 in die Kategorie WB bzw. WB*, trotz NKV >10, bewerten wir als kritisch und nicht nachvollziehbar. Da neben den bereits erwähnten beiden Teilprojekten die ganze Strecke unter einer ganztagig sehr hohen Verkehrsbelastung leidet, ist hier eine Kapazitätserweiterung von der AS Friedberg bis zum

Frankfurter Kreuz angezeigt. Alternative Routen bestehen entweder keine oder sind ebenso überlastet. Dies führt zu mehrmals täglichen Verkehrsstörungen. Daher muss auch für diese Teilprojekte eine zeitlich und finanziell realistische Umsetzungsperspektive geschaffen werden. Wir plädieren für beide Teilabschnitte eine Aufnahme in die Kategorie VB-E.

Teilabschnitt A 5 AK Bad Homburg – AS Friedberg (A5-G20-HE-T5-HE)

Die ARGE regt an, das Projekt ebenso wie den vorgenannten Abschnitt in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist >10 , weswegen es unverständlich erscheint, warum die Erweiterung der A 5 zwischen Bad Homburger Kreuz und Friedberg nur in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) eingestuft wurde. Diese Einstufung ermöglicht zwar, dass die Planung des Projektes fortgesetzt werden kann, gibt aber keine Sicherheit darüber, ob Investitionsgelder zur Umsetzung verfügbar gemacht werden. Da der sehr hohe Bedarf dieses Projektes außer Frage steht, muss das Projekt in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden.

Das Projektdatenblatt besagt, dass der momentan vorhandene sechsstreifige Straßenquerschnitt nicht ausreicht, um die prognostizierten Verkehrsstärken zu bewältigen. Schon jetzt entstehen auf dem Streckenabschnitt während der Stoßzeiten am Morgen und am Abend Verkehrsstaus. Wirtschaftsverkehre sind von diesem Engpass besonders betroffen, da es in der näheren Umgebung der A5 kaum leistungsstarke Alternativrouten in Richtung Frankfurt gibt und nur ein Ausweichen auf die ebenfalls stark belasteten Bundesstraßen bleibt.

Im Projektdatenblatt wird darüber hinaus die Aussage getroffen, dass eine Erweiterung von sechs auf acht Fahrstreifen zwischen dem Bad Homburger Kreuz und der AS Friedberg zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit führen wird. Modellrechnungen von „Hessen Mobil“ haben aber bereits ermittelt, dass nur ein zehnstreifiger Ausbau dieses Teilstücks langfristig zu einem verbesserten Verkehrsfluss führen wird. Es ist aus Sicht der ARGE daher notwendig, dass die Planung den langfristigen verkehrlichen Anforderungen gerecht wird. Sollte ein zehnstreifiger Ausbau dieses Teilstücks eine langfristig verträgliche Lösung darstellen, darf eine derartige Planung nicht von vornherein ausgeschlossen werden.

Teilabschnitt A 5 AS Heppenheim-Süd (A5-G10-BW und A5-G20-BW)

Eine Autobahn-Anschlussstelle Heppenheim-Süd war bisher an den Ausbau der A 5 gekoppelt, da die Befürchtung im Raum stand, die zusätzlichen Verkehre könnten von der A 5 nicht aufgenommen werden. Da der Ausbau der A 5 zwischen AS Hemsbach und AK Weinheim sowie zwischen AK Weinheim und AK Heidelberg im Vordringlichen Bedarf des BVWP festgeschrieben wurde, stellt sich die Frage, warum die Ortsumgehung Heppenheim inkl. der AS Heppenheim-Süd trotz positiver NKU nicht im Vordringlichen Bedarf stehen. Die der Anmeldung zugrunde liegende Notwendigkeit zeigt den enormen Bedarf der Maßnahme. Wir fordern, dass die AS Heppenheim-Süd in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen wird.

A 66**A 66 AS Frankfurt Bergen-Enkheim – AD Frankfurt Erlenbruch (Riederwaldtunnel)
(in Bau, S. 105)**

Wir begrüßen die Einstufung des im Bau befindlichen Projektes als „fest disponiert“. Damit sind der Weiterbau und die Realisierung des kompletten Vorhabens in den kommenden Jahren sichergestellt. Dieses Projekt ist unseres Erachtens verkehrlich besonders von Bedeutung, da es den Anschluss der bisher im Stadtgebiet Frankfurt endenden A 66 an die A 661 sicherstellt und somit die Erreichbarkeit der Metropolregion aus Hessens Osten verbessert wird. Zudem kann die Anbindung eine Entlastungsfunktion der Relation A 3 – A 5 übernehmen.

A66 zwischen Schiersteiner und Wiesbadener Kreuz (A66-G10-HE-T1-HE)

Die ARGE begrüßt die Einstufung des Ausbaus der A 66 zwischen Schiersteiner und Wiesbadener Kreuz in den Vordringlichen Bedarf-Engpassbeseitigung. Erwartungsgemäß werden sich die Staus reduzieren, die Straßenverkehrssicherheit erhöhen und sich in der Folge Fahrzeiten verkürzen. In den besonders ausgelasteten Zeiten profitieren vor allem Geschäftsreisende, der Straßengüterverkehr und Pendler, die auf das Auto angewiesen sind.

**A 66 AS Frankfurt Miquellallee / Nordwestkreuz Frankfurt –Wiesbadener Kreuz
(A66-G10-HE-T2-HE)**

Der westliche Streckenabschnitt der A 66 ist die wichtigste Verbindungsader der Städte des Main-Taunus-Kreises mit den Oberzentren Frankfurt und Wiesbaden. Sie übernimmt zudem noch die Funktion der Alternativroute nördlich des Mains zur hochbelasteten A 3. Aufgrund der bereits erwähnten Pendlerverflechtungen zwischen den Städten der Metropolregion FrankfurtRheinMain wird der Verkehr auf dieser Strecke weiter zunehmen. Bereits heute ist sie zu vielen Tageszeiten überlastet, sodass ein geplanter achtstreifiger Ausbau langfristig angezeigt ist. Die Einordnung dieses Projekts in den Weiteren Bedarf (WB*), trotz eines NKV von 10 und einer positiven Beurteilung zur Engpassbeseitigung, verwundert stark. Auch verwundert, warum der Abschnitt zwischen Nordwestkreuz und AS Miquellallee nur einen NKV von 1 erhält und keine positive Beurteilung zur Engpassbeseitigung (Einordnung WB). Dies erscheint uns zweifelhaft. Wir bitten daher, die Einordnung dieses Projekts noch einmal zu überdenken, insbesondere auch, weil die umliegenden Autobahnkreuze zur A3 und A5 (Nordwestkreuz, A5-G20-HE-T8-HE, VB, NKV 6,6) im Vordringlichen Bedarf stehen und ausgebaut werden sollen und uns hier eine Gesamtschau des Verkehrsflusses fehlt, die die Engpassbeseitigung und Knotenwirkung berücksichtigt.

A 661**AK Bad Homburger Kreuz – AS Offenbach-Kaiserlei (A661-G30-HE-T2-HE)**

Insbesondere die IHKs Offenbach am Main und Frankfurt am Main begrüßen die Einstufung des kompletten Streckenabschnitts in die Kategorie VB-E ausdrücklich. Damit ist ein Ausbau in einem mittleren Zeithorizont realistisch. Dieses Projekt ist unseres Erachtens deswegen so wichtig, da es neben der nordöstlichen Erschließung der Stadt Frankfurt vom Taunus her eine Alternativroute zur A 5 und zur A 3 darstellt. Zudem wird die bisher nur teilausgebaute Autobahn mit dem Anschluss an die A 66 zusätzliche Verkehre aufnehmen müssen. Auch die täglichen Staus in der Metropolregion FrankfurtRheinMain, und damit Fahrtzeitverlängerungen, können dadurch reduziert werden.

2) Schiene

Der BVWP ist insgesamt für den Schienenknoten Frankfurt leider nicht sehr aussagekräftig, er wurde aber immerhin in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Hier hoffen wir, dass viele Projekte zügig umgesetzt werden können, um das Nadelöhr FrankfurtRheinMain aufzulösen. Auch die Neubaustrecken von Frankfurt nach Fulda und Würzburg beziehungsweise nach Mannheim sind im Vordringlichen Bedarf aufgenommen worden. Ausdrücklich aufgeführt ist auch die Wallauer Spange, über die Züge von Wiesbaden zum Frankfurter Flughafen gelangen könnten.

Großknoten Frankfurt (K-001-V99) / Nordmainische S-Bahn (PB K-001-V01) / S-Bahn Rhein-Main: Frankfurt West - Bad Vilbel - Friedberg (Hess)

Laut BVWP ist der Großknoten Frankfurt zentral für die Sicherstellung funktionierender verkehrlicher Abläufe im Schienennetz (S. 39). Im Großknoten Frankfurt werden täglich 500 Verspätungsminuten generiert – dies hat Auswirkungen auf das komplette Schienennetz und die Qualität des Schienenpersonen- und -güterverkehrs in ganz Deutschland. Auf Basis bereits in der Vergangenheit durchgeführter Knotenstudien und gutachterlicher Abschätzungen werden die im BVWP genannten Großknoten ein Volumen von ca. 2,5 Milliarden Euro aufweisen. In dieser Höhe ist deshalb im Vordringlichen Bedarf ein Finanzvolumen eingestellt. Leider erfolgt die Detailplanung hierfür erst im Nachgang, so dass es unmöglich ist, zu Details Stellung zu nehmen.

Hier bleibt nur die dringende Bitte, die Bewertung des Großknotens zu priorisieren, so dass die Planungen weiterlaufen können und das Projekt – sobald die Bewertung vorgenommen und die Finanzierung geklärt ist – zügig umgesetzt werden kann. Dies schließt die Bewertung der

„Nordmainischen S-Bahn“ als Teil des Großknotens Frankfurt mit ein. Wir plädieren dafür, dieses Projekt als Teil des Großknotens zu bewerten, da es zur Entzerrung des Knotens, zur Netzstabilität insgesamt und zur Erhöhung der Qualität und Pünktlichkeit des Fernverkehrs wesentlich beitragen kann. Die Schienenkapazität ist auch im Nahverkehrsbereich bereits an ihre Grenzen gestoßen. Die Region FrankfurtRheinMain hat eine riesige Anzahl an Ein- und Auspendlern – nur etwa ein Drittel aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wohnen auch dort, wo sie arbeiten. Damit noch mehr Pendler auf die Bahn umsteigen können, muss das Schienennetz massiv ausgebaut werden. Der Ausbau des Großknotens Frankfurt hat neben der Knotenentstörung auch einen großen Umweltaspekt, was CO₂-Ausstoß und Luftreinhaltung insgesamt angeht.

Am Großknoten Frankfurt wird insgesamt bereits gebaut – das Projekt als solches ist insofern also als „laufend“ bzw. „Bezugsfall“ zu kennzeichnen (und nicht nur Sportfeld 1. Baustufe u. 2-gleisiger Abzweig Galluswarte als Teilprojekt) und auch deshalb prioritär zu behandeln. Die Weiterführung ist sogar im BVWP vermerkt (S. 163 und 171: „Bis zu einer Bewertungsaktualisierung der Knoten Frankfurt, Hamburg u. Mannheim gilt die letzte Bewertung, nach der diese drei Projekte fortgeführt werden dürfen.“).

Die Nordmainische S-Bahn ist der letzte noch unvollendete Teil des ursprünglich geplanten S-Bahnnetzes um Frankfurt. Pläne für eine Nordmainische S-Bahn-Linie existieren bereits seit 1985. Um Doppellinvestitionen zu vermeiden, ist die streckennahe Infrastruktur in den letzten Jahren lediglich in Stand gehalten worden und verwaht zusehends. Der Neubau der Nordmainischen S-Bahn schließt entsprechend auch die dringend benötigte Erneuerung wichtiger Infrastrukturelemente und Verkehrsstationen ein. Einerseits werden auf diese Weise die östlichen Ortsteile Frankfurts, Maintal und die westlichen Ortsteile Hanau besser an den Personennahverkehr angebunden. Aus diesen Bereichen können dann mehr Pendler als bisher vom Auto auf die Schiene umsteigen. Andererseits wird auch der Fernverkehr, da er die Gleise nicht mehr mit dem Nahverkehr teilen muss, auf dem stark frequentierten Abschnitt Frankfurt-Hanau profitieren und dient, wie bereits geschildert, der Entflechtung von Nah- und Fernverkehr.

Neben dem Projekt Nordmainische S-Bahn ist in den Großknoten Frankfurt auch das Projekt S-Bahn Rhein-Main: Frankfurt West - Bad Vilbel - Friedberg (Hess) vorzusehen, da dieses Projekt ebenso wie die Nordmainische S-Bahn starke überregionale Netzwirkung erzeugt und sowohl Fern- als auch Güterverkehr erheblich effizienter und pünktlicher gestalten kann und somit – wie auch die Nordmainische S-Bahn – erheblich zur Kapazitätssteigerung des Gesamtnetzes beitragen wird.

Für das Projekt Großknoten Frankfurt sollten aber ebenso die tangierenden und mindestens ebenso wichtigen Streckenmaßnahmen Rhein/Main - Rhein/Neckar (VB 2-004-V03, s.u.) sowie Hanau – Würzburg/Fulda (2-002-V02, s.u.) mit betrachtet und ebenso hoch priorisiert werden. Diese Maßnahmen haben großen Einfluß auf den Großknoten Frankfurt. Die Wirkung dieser Maßnahmen sollte daher bei der Bewertung des Großknotens Frankfurt berücksichtigt werden, da sie wesentlich zur Entlastung bzw. Entzerrung des Großknotens Frankfurt beitragen.

ABS/NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar (VB 2-004-V03)

Insgesamt ist die Aufnahme des Projekts in den Vordringlichen Bedarf ausdrücklich zu begrüßen. Der Aus- und Neubau dieser Strecke ist nicht zuletzt für den Großknoten Frankfurt, aber auch für die Netzkapazität insgesamt, dringend notwendig. Die baldige Umsetzung ist zentral für die Region FrankfurtRheinMain, nicht zuletzt, weil davon auch die Schienenanbindung für das derzeit entstehende Terminal 3 am Frankfurter Flughafen abhängt. Wie die zusätzlichen Passagiere – vermutlich mehrere Millionen – nur über die Straße zum Terminal kommen sollen, ist völlig unklar.

Allerdings sind bei dem bundesweit relevanten Projekt NBS Frankfurt – Mannheim – Karlsruhe zahlreiche Fragen offen und Projektbeschreibungen teilweise zu ungenau, so dass zu einigen konkreten Aspekten nur schwerlich eine exakte Stellungnahme formuliert werden kann.

Auch die Darstellung und Beschreibung im Projektsteckbrief ist teilweise sehr dünn (Informationen fehlen teilweise ganz), teilweise widersprüchlich (Anzahl Güterzüge) und teilweise sogar falsch (z.B. Kapitel 1.9. Raumordnerische Beurteilung). Das Kapitel 1.9. „Raumordnerische Beurteilung“ ist komplett falsch, da dort ausnahmslos Orte genannt werden, die gar nicht auf der Strecke Frankfurt – Mannheim, sondern (wie Pirmasens oder Zweibrücken) noch nicht einmal im richtigen Bundesland liegen. Zudem wurde im PRINS auf veraltete Daten zur Trasse zurückgegriffen.

Dazu kommt die Schwierigkeit, dass der Projektsteckbrief online nicht direkt abgerufen werden kann, da nur das Projekt VB 2-004-V04 in der Karte hinterlegt ist und nur durch manuelle Eingabe der richtigen URL der Steckbrief aufgerufen werden kann.

Im März 2015 hat ein Gutachterkonsortium eine im Auftrag des BMVI entwickelte „Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe“ vorgestellt. Dort wird für den Abschnitt Frankfurt am Main – Mannheim eine neue Bahnstrecke entlang der A 67 vorgeschlagen, die im Mischverkehr tagsüber vom Personenverkehr und nachts vom Güterverkehr genutzt wird. Eine Nordanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs ist vorgesehen. In Verbindung mit der Nordanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs würde auch die „Wallauer Spange“, eine Verbindungsspanne zwischen dem Wiesbadener und dem Frankfurter Ast der NBS Köln – Frankfurt am Main, zu einer verbesserten Anbindung von Darmstadt und Wiesbaden an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und den Flughafen Frankfurt Main beitragen – diese ist nun auch in den BVWP mit aufgenommen worden.

Auf welcher Grundlage basiert nun aber das im BVWP dargestellte Trassenkonzept? Es gibt bereits eine abgestimmte regionale Position, in welcher sich auch auf einen Trassenverlauf geeinigt wurde. Beispielsweise zerschneidet dieser das Waldgebiet bei Lampertheim nur minimal.

Für eine vollständige Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs an die Neubaustrecke ist eine Südausschleifung aus der Main-Neckar-Bahn zwingend erforderlich. Durch eine Vollanbindung Darmstadts kann auch der Güterverkehr aus Richtung Aschaffenburg auf die Neubaustrecke geleitet werden. Zur Lage und zum Verlauf einer Südanbindung besteht jedoch auch innerhalb der Region Rhein-Main-Neckar noch Abstimmungsbedarf. Die Konzeption des Gutachterkonsortiums sieht zudem zwei Varianten für einen Abzweig von der Bahnstrecke

Mainz – Darmstadt auf die Neubaustrecke vor (Spange Weiterstadt; Spange Klein-Gerau). Dieser Abzweig soll die aus dem Mittelrheintal kommenden Güterströme auf die Neubaustrecke führen und könnte so Darmstadt und den Korridor entlang der Bergstraße vom Güterverkehrslärm entlasten. Eine dritte Alternative wäre eine nördliche Schleife an Weiterstadt vorbei. Auch hier besteht zur Variantenauswahl noch Diskussionsbedarf.

Wir fordern, die aktuellste Trassierungsplanung in den BVWP aufzunehmen und die Anbindung Darmstadts entweder vollständig zu klären oder das weitere Vorgehen auch argumentativ lückenlos darzulegen.

Der Projektsteckbrief der Neubaustrecke (PRINS Projekt 2-004-V03) weist in der gesamten raumordnerischen Beurteilung (Modul C) die Anbindung von Städten, Gemeinden und Regionen aus, die nichts mit der Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim zu tun haben. Daher ist es nicht möglich, dazu Stellung zu beziehen. Die gesamte raumordnerische Beurteilung muss daher komplett überarbeitet und eigentlich auch zur erneuten Stellungnahme ausgelegt werden.

Güterzüge

Auch gibt es Widersprüche zwischen der Korridorstudie aus dem Jahr 2015 und dem BVWP 2030 in Bezug auf die geplante Anzahl der Güterzüge auf der Strecke. Laut Korridorstudie nimmt die Neubaustrecke nachts 160 Güterzüge auf, während der BVWP für die NBS nur noch 31 Güterzüge vorsieht. Dies ist insofern problematisch, da sich die gesamte Region Südhessen im Juni 2015 auf eine abgestimmte Position auf Grundlage der Korridorstudie geeinigt hat. Diese Einigung wird durch den BVWP obsolet und verlängert den regionalen Abstimmungsprozess unverhältnismäßig zu Ungunsten des Gesamtprojektfortschritts. Es ist für die Region nicht tragbar, dass die ohnehin überlasteten Bestandsstrecken nicht ausreichend vom Güterverkehr entlastet werden. Der ARGE ist bewusst, dass die Bestandsstrecken eine höhere Kapazität durch die Entmischung von langsamen und schnellen Verkehren erhalten, die auf die NBS verlagert werden sollen. Eine Erhöhung des Güterverkehrs ist dahingehend abzulehnen, dass die Bestandsstrecken keinen ausreichenden Lärmschutz vorweisen. Widersprüchlich ist daher auch die Darstellung im Projektsteckbrief und der textlichen Erläuterung. 31 Güterzüge auf der NBS sorgen – wie eben dargestellt – zwar theoretisch für eine "Bereitstellung ausreichender Trassenkapazitäten für den Schienengüterverkehr zur Abwicklung der prognostizierten Transportmengen", allerdings nicht für eine "Entlastung der Bestandsstrecken vom nächtlichen Güterverkehr." Den hessischen IHKs ist ebenso bewusst, dass die Darstellung offenbar Grundlage für eine positive UVP und folglich für eine hohe NKU-Bewertung ist, aus der eine positive Abstimmung im Bundesrat und Bundestag erfolgen soll. Daher bestehen wir mit Nachdruck auf die textliche Festsetzung und einer somit möglichen Abweichung von der grafischen Darstellung von 31 Güterzügen auf der NBS, hin zu der von allen Beteiligten in der Region abgestimmten Variante auf Grundlage der Korridorstudie und den dort dargestellten 160 Güterzügen.

Auch ist nicht klar, wie die Zuwächse im Bereich Güterverkehr zustande kommen. Der Korridorstudie liegt die Verflechtungsprognose 2025 zugrunde und geht von einer Steigerung von 65 Prozent im Güterverkehr aus. Dem BVWP liegt die Verflechtungsprognose 2030

zugrunde und diese geht von einer Steigerung von nur noch 43 Prozent im Güterverkehr aus. Es bleibt unklar, wieso sich die Werte so stark unterscheiden und welche Basisdaten bei der Berechnung angenommen werden. Die Basisdaten des Jahres 2010 gehen von einer Verkehrsleistung aus, die bereits zum Erhebungszeitraum rund 30 Prozent unterhalb der tatsächlichen Verkehrsleistung lag. Die Auslastungsberechnungen der Bestandsstrecken im Rhein-Main-Gebiet sollten daher auf Grundlage der aktuellsten Basisdaten neu berechnet werden.

Die Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim ist die Entwicklungsstufe 1 auf dem TEN-T Korridor 1: Rhein – Alpen. Die zweite Entwicklungsstufe sieht eine Neubaustrecke für Güterzüge zwischen Troisdorf und Bischofsheim vor. Wir fordern die Betrachtung der Tatsache, dass die Schnellfahrstrecke zwischen Frankfurt und Mannheim ebenfalls in einer Region liegt, deren Bestandsstrecken besonders vom Güterverkehr belastet werden und teilweise schon überlastet sind - Tendenz steigend. Bevor wenige Jahre nach Fertigstellung der Strecke die Überlegung für eine neue Güterverkehrsstrecke angestellt werden, kann dieser Fall in der aktuellen Diskussion berücksichtigt werden und die Neubaustrecke einen Großteil des Güterverkehrs aufnehmen. Somit besteht weiterhin die Möglichkeit, Schnellverkehre über die NBS zu leiten, aber auch einen Großteil des Güterverkehrs von den Bestandsstrecken zu nehmen, die so in der Lage wären, mehr und zuverlässigeren Personennahverkehr aufzunehmen. Wir fordern die Untersuchung, ob die NBS zwischen Frankfurt und Mannheim primär vom Güterverkehr nutzbar wäre und ob der Verzicht auf acht Minuten Reisezeitverkürzung der gesamten Region einen deutlich optimierten Personen- und Güterverkehr ermöglicht.

Wir fordern zusätzlich die Untersuchung der zweiten Entwicklungsstufe des TEN-T Korridors 1 und dabei insbesondere von Bischofsheim als potenziellem Knoten, welcher alle Verkehre aus dem Mittelrheintal bzw. aus Richtung Mannheim aufnimmt. Somit würde Bischofsheim einen Trichter bilden und die gesamte potenzielle Beschleunigung der Güterverkehre zwischen Rotterdam und Genua verlangsamen.

Teilabschnitt Wallauer Spange (VB 2-004-V03)

Die Einstufung des Korridors Mittelrhein (Zielnetz I) in den Vordringlichen Bedarf ist insbesondere für die Wirtschaft der Region Wiesbaden eine gute Nachricht. Mit der Wallauer Spange rückt die Landeshauptstadt näher an den Frankfurter Flughafen – die Fahrtzeit vom Wiesbadener Hauptbahnhof reduziert sich von 34 auf 13 Minuten. Das ist sowohl für Geschäftsreisende als auch zur Bewältigung der steigenden Pendlerströme wichtig. Die internationale und nationale Anbindung Wiesbadens wird attraktiver, was nicht zuletzt dem Kongress- und Messestandort zugute kommt. Schließlich wird die Schienenverbindung auch die Lücke zwischen der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein-Main und ihrem Abzweig Wiesbaden schließen – und damit den Hauptbahnhof als Knotenpunkt im Fernverkehrsnetz stärken.

Teilabschnitt ABS Köln-Hagen-Siegen-Hanau (sog. Ruhr-Sieg-Strecke, VB 2-004-V03)

Wir begrüßen ebenfalls die Einordnung des Ausbaus der Schienenstrecke ABS Köln-Hagen-Siegen-Hanau (sog. Ruhr-Sieg-Strecke) mit der Herstellung des KV-Profil P/C 400 und der Blockverdichtung in den Vordringlichen Bedarf. Diese Maßnahmen verbessern die Durchführung von Transporten im kombinierten Verkehr zu den ARA-Häfen an der Nordsee.

ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt (2-002-V02 sowie 2-007-V01)

Auch dieses Projekt ist für den Großknoten Frankfurt von immenser Bedeutung. Die Umsetzung ist für die Entlastung des Netzes in Frankfurt/Rhein/Main wesentlich, da der gesamte Fernverkehr zwischen Frankfurt und Hamburg, Berlin oder Leipzig über die Strecke Frankfurt – Hanau – Fulda verläuft. Die sogenannte Kinzigtalbahn stellt damit einen wichtigen Teil der Magistrale in Richtung Norden und Osten dar. Das entsprechend hohe Verkehrsaufkommen überlastet die größtenteils nur zweigleisige Trasse. Die Konsequenz sind häufige Verspätungen für den Personenverkehr und zu geringe Kapazitäten für den Güterverkehr, die ihn zum Ausweichen auf die Straße zwingen. Der Trassen-Engpass soll durch eine durchgehend viergleisige Streckenführung aufgelöst werden. Personen- und Güterverkehr würden dadurch entmischt.

Das Gesamtausbauprojekt ist in zwei Abschnitte unterteilt. Der erste Abschnitt, die etwa 22 km lange Trasse zwischen Hanau und Gelnhausen, ist schon jetzt teilweise dreigleisig. Die Erweiterung um ein viertes Gleis stellt raumplanerisch kein Problem dar. Schwieriger gestaltet sich dagegen der Bau des zweiten Abschnitts von Gelnhausen nach Fulda. Die bestehende zweigleisige Trasse durch das schmale Kinzigtal ist jedoch sehr kurvenreich, der Bau zweier zusätzlicher Gleise eine planerische Herausforderung. Unter anderem deshalb wurde im Spessart ein Suchraum für eine Neubaustrecke abgesteckt. Diese Lösung, die Mottgers-Spange, soll nordöstlich von Gelnhausen aus der Kinzigtalbahn ausfädeln und den Anschluss an die Schnellfahrtstrecke Würzburg - Hannover herstellen. Vorteil der Variante wäre, dass dadurch nicht nur die Verbindung von Frankfurt nach Norden und Osten, sondern auch gen Süden über Würzburg gestärkt würde.

Für den ersten Abschnitt Hanau - Gelnhausen ist kein Raumordnungsverfahren vorgesehen, so dass das Genehmigungsverfahren direkt mit dem Planfeststellungsverfahren beginnen kann. Dieser Teilabschnitt sollte nun, da das Projekt im Vordringlichen Bedarf des BVWP aufgenommen wurde, zügig fertig geplant und begonnen werden.

Für den zweiten Abschnitt Gelnhausen – Würzburg/Fulda soll die genaue Trasse (Alternativenentscheid NBS Gelnhausen – Mottgers oder ABS/NBS Gelnhausen – Fulda/Aschaffenburg – Nantenbach) bis 2017 im Raumordnungsverfahren ermittelt werden. Hier läuft derzeit das Beteiligungsverfahren mit intensivem Einbezug der Öffentlichkeit. Die Planung des zweiten Streckenabschnitts wird aufgrund der geografischen Herausforderungen und der vielen verschiedenen zu berücksichtigenden Interessen nicht einfach. Allerdings ist es höchste Zeit, dass ein Streckenengpass, der schon vor 30 Jahren festgestellt wurde, endlich beseitigt wird. Die Aufnahme in den VB-E des BVWP ist hierfür ein Schritt in die richtige Richtung.

Teilmaßnahme Aus-/Neubau Hanau – Mottgers / Fulda – Eisenach – Erfurt (2-002-V02)

Die auf der Strecke Hanau – Fulda angestrebte Engpassbeseitigung in Verbindung mit einer Verkürzung der Reisezeiten wird von der regionalen Wirtschaft ausdrücklich begrüßt. Immer mehr auf den Schienen abgewickelten Verkehren müssen entsprechend leistungsfähige Infrastrukturen gegenüberstehen. Allerdings ist es nicht nachvollziehbar, dass über die ergänzende neue Anbindung von Erfurt der Logistik-, Tagungs-, Kur- und Kulturstandort Bad Hersfeld vom ICE-Netz der Bahn abgekoppelt werden soll. Die große Bedeutung, die der ICE-Halt für ein Einzugsgebiet mit 200 000 Menschen und ca. 10 000 Unternehmen mit 70 000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat, ist durch die reisezeitverkürzende Verbesserung der bestehenden Strecke sowie gleichzeitig Halts weiterer ICEs Rechnung zu tragen.

Die Anbindung von Erfurt über eine Neubaustrecke Kirchheim – Blankenheim (Bebra) wird daher abgelehnt, da im Hinblick auf die Personenverkehre der Reisezeitersparnis eine Abkoppelung des wichtigen Logistik-, Kur- und Kulturstandortes Bad Hersfeld als ICE-Halt mit massiven negativen Folgen gegenüberstünde.

3) Wasserwege

Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg (W 30)

Wir begrüßen ausdrücklich, dass das Projekt „Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg“ in den Vordringlichen Bedarf-Engpass eingestuft wurde und fordern eine zügige Umsetzung. Dieses Projekt ist sehr wichtig für diejenigen unserer Unternehmen, die ihre Güter auf dem Wasser transportieren oder dies vorhaben. Die Binnenschifffahrt kann einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs leisten, wenn die infrastrukturellen Voraussetzungen hierfür geschaffen werden. Das Projekt hat daher auch eine klare Umweltkomponente. Durch die Vertiefung der Fahrrinne des Untermains von 2,90 auf 3,30 Meter kann eine Effizienzsteigerung erzielt werden. Die verbesserte Abladetiefe in diesem Abschnitt erlaubt (abhängig von Schiffstyp und Wasserstand) eine meist deutlich bessere Auslastung der Schiffe, höhere Transportvolumina und damit geringere Transportkosten. Um die genannten Effekte bewirken zu können, wäre auch die Vertiefung von Hafenbecken nötig.

Die Wirtschaftlichkeit und verkehrliche Bedeutung wird in einem sehr hohen Kosten-Nutzen-Verhältnis von 27,6 ersichtlich. Das Projekt muss nun zügig realisiert werden, nachdem versäumt wurde, das Projekt umzusetzen, obwohl es bereits im BVWP 2003 im Vordringlichen Bedarf stand.

Aus der Projektbewertung geht leider nicht eindeutig hervor, ob eine Erweiterung der Schleusenkapazität der Schleuse Mühlheim zwischen Hanau und Offenbach auch Teil des Projekts ist. Wir halten dies jedoch für dringend geboten: Besonders Fahrgastschiffe auf dem Main erleben durch Wartezeiten und Staubildung massive Verzögerungen, die zu einer fahrgastunfreundlichen Fahrplangestaltung und zu unrentablen Umläufen führen. Aber auch

Frachtschiffe sind von den Staus in diesem Abschnitt betroffen. Deshalb ist die Schleuse Mühlheim zwischen Hanau und Offenbach um eine Schleusenkammer zu erweitern. Wir halten dies für einen notwendigen Bestandteil für einen flüssigen Verkehr auf der Wasserstraße Main.

C. Bewertung örtlicher Einzelprojekte in Hessen durch die jeweilige IHK

1. Projekte im IHK-Bezirk Darmstadt

a) Straße

OU Ober-Ramstadt, Ortsteil Hahn (B 426)

Für den IHK-Bezirk Darmstadt Rhein Main Neckar fordern wir mit Nachdruck die nachträgliche Aufnahme der OU Ober-Ramstadt, Ortsteil Hahn (B 426). Diese ist deshalb erforderlich, weil die Stadt Darmstadt das Lkw-Durchfahrtsverbot auf den Odenwaldkreis und den LK Darmstadt-Dieburg ausgeweitet hat. Ein erheblicher Mehrverkehr fließt deshalb durch Ober-Ramstadt Hahn als letzter Ortsteil vor der Autobahnauffahrt zur A 5. Aufgrund der späten Verschärfung des genannten Lkw-Durchfahrtsverbotes zum 1. November 2015 war es nicht mehr möglich, diese Maßnahme für den BVWP vorzuschlagen, weshalb wir an dieser Stelle eine nachträgliche Aufnahme fordern.

OU Groß-Gerau / Dornheim (B44-G30-HE) und OU Groß-Bieberau (B38-G20-HE)

Ebenso fordern wir die Aufnahme der OU Groß-Gerau / Dornheim (B44-G30-HE), der OU Babenhausen (B26-G10-HE) sowie der OU Groß-Bieberau (B38-G20-HE) in den Vordringlichen Bedarf (bisher nur Weiterer Bedarf). Diese Forderung basiert auf dem Verkehrsleitbild der IHK Darmstadt, in welchem zahlreiche Projekte bewertet und priorisiert wurden. Wir fordern hier nicht jede Ortsumgehung ein, sondern nur die positiv bewerteten, hoch priorisierten und durch das Verkehrsleitbild für die Aufnahme in den BVWP vorgeschlagenen Projekte.

OU Mörfelden (B486-G20-HE-T2-HE)

Zu klären ist zudem der Status der OU Mörfelden (B486-G20-HE-T2-HE), welche weder Länge, noch Kosten, und damit auch kein NKV ausgewiesen hat und trotzdem im VB steht (was wir durchaus begrüßen).

2. Projekte im IHK-Bezirk Frankfurt am Main

Allgemeine Anmerkungen

Der Bezirk der IHK Frankfurt am Main erstreckt sich über die Stadt Frankfurt und die beiden Landkreise Main-Taunus und Hochtaunus. Damit liegt er im Herzen der Region FrankfurtRheinMain und wird von allen wichtigen Verkehrsadern durchquert. Aufgrund seiner zentralen Lage sind hier die Verkehrsprobleme mit am größten ausgeprägt. Darüber hinaus ist Frankfurt die Pendlerhochburg in Deutschland. In der Summe pendeln über 400.000 Arbeitnehmer täglich nach Frankfurt ein bzw. aus Frankfurt heraus. Auf den Autobahnen kommt es daher in den Spitzenzeiten regelmäßig bis täglich zu Verkehrsstörungen und Staus.

Im ÖPNV bildet die S-Bahn-Rhein-Main das Rückgrat, ergänzt durch viele Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien. Durch den hohen Fernverkehrsanteil auf den bestehenden Schienenstrecken und der häufigen Mischnutzung, kommt es hier täglich zu Verspätungen und Zugausfällen. Damit ist das System an seiner Leistungsgrenze angelangt. Seine Zuverlässigkeit und Bedienungsqualität haben bereits merklich nachgelassen.

Aus diesen Gründen setzt sich die IHK Frankfurt am Main für einen bedarfsorientierten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in ihrem IHK-Bezirk und darüber hinaus in der gesamten Metropolregion FrankfurtRheinMain ein. Durch die hohe Massenleistungsfähigkeit der Schiene sind mit diesem Verkehrsträger die größten Effekte in der Bewältigung des Personenverkehrsaufkommens zu erwarten. Daher fordert die IHK Frankfurt am Main, dass die Schienenverkehrsprojekte zügig realisiert werden. Wichtig ist die Entmischung der Verkehre, insbesondere der des Nah- und Fernverkehrs.

a) Straße

B 456 OU Wehrheim – Oberursel/Bad Homburg (B456-G20-HE)

Die Aufnahme des Ausbaus der Bundesstraße 456 aus dem Hochtaunus kommend und durch Bad Homburg führend ist überfällig. Die B 456 ist die Einfallstraße der Städte und Gemeinden aus dem Hinter- und Hochtaunus nach Frankfurt. Sehr viele Berufspendler nutzen diese Strecke. Daher kommt es zu Spitzenzeiten immer wieder zu sehr langen Staus und großen Fahrzeitverlusten. Darüber hinaus werden die Anrainer der Straße auf Bad Homburger Stadtgebiet über Gebühr belastet. Wir begrüßen daher die Aufnahme des Ausbauprojektes in die Kategorie Vordringlicher Bedarf sehr.

Besonders die Peters-Pneu-Renova (PPR)-Kreuzung in Bad Homburg ist ein Nadelöhr auf der die Bundesstraße B 456 die ebenfalls stark frequentierte Saalburgstraße kreuzt. Ein Ausbau der Bad Homburger PPR-Kreuzung zur besseren Verkehrsanbindung des nördlichen Hochtaunuskreises ist dringend erforderlich.

Ortsumgehung Usingen (nicht im BVWP)

Hier ist es leider zu einem Übertragungsfehler bei den Projektanmeldungen der Hessischen Landesregierung an das BMVI gekommen. Wie auch das Land Hessen setzt sich auch die hessische Wirtschaft für die nachträgliche Aufnahme in den BVWP und dort in den Vordringlichen Bedarf ein, zumal das Projekt sich bereits im Planfeststellungsverfahren befindet.

Zu dem Projekt im Detail: In Usingen kreuzen sich die überregionalen und regionalen Straßenverbindungen B456 und B275, führen strahlenförmig auf das Stadtgebiet zu und sorgen für ein hohes Verkehrsaufkommen im Stadtzentrum. Da der Durchgangsverkehr mit 60 Prozent hier einen Großteil der Fahrzeuge ausmacht und von 6 Prozent Schwerverkehrsanteil gekennzeichnet ist, verspricht die Ortsumgehung eine deutliche Steigerung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit im Stadtgebiet.

Die insgesamt 5,8 Kilometer lange Umgehungsstraße wird Usingen in einem 3/4-Kreis von Westen kommend bis in den Süden umschließen. An den als Kreisverkehrsplätzen geplanten Knotenpunkten Nord-West, Nord und Ost werden die auf Usingen zuführenden Straßen angebunden und der Durchgangsverkehr um das Stadtzentrum geleitet. Im Zuge dieser Nord-Ost-Umgehung sind neun Brückenbauwerke, davon zwei Talbrücken geplant. Der ursprünglich vorgesehene Rückbau der heutigen B 456 zwischen dem Bauende der Ortsumgehung und dem Beginn der Frankfurter Straße entfällt, da diese Straße an die Ortsumgehung künftig angeschlossen wird. Die so eintretenden Verkehrsverlagerungen ermöglichen eine Reduzierung des Querschnittes vom bisherigen 3-streifigen zum 2-streifigen Querschnitt. Die Knotenpunkte Nord-West, Nord und Ost werden als Kreisverkehrsplätze geplant. Durch Gradientenänderungen kann in Teilabschnitten die Straße im Einschnitt geführt werden, was zu einer Reduzierung auch der Lärmemissionen führt.

Mit der Umgehungsstraße wird die Verkehrssituation in Usingen deutlich entlastet und führt durch eine erhöhte Verkehrssicherheit, abnehmende Lärm- und Abgasbelastung sowie eine dann mögliche umweltfreundliche städtische Gestaltung zu einer erhöhten Lebensqualität im Stadtbereich und damit einer erhöhten Attraktivität der Innenstadt und des dort ansässigen Einzelhandels. Eine Ortsumgehung bietet zudem aus Sicht der Unternehmen den großen Vorteil, dass sie die Verkehrsanbindung der Gewerbegebiete deutlich verbessert.

3. Projekte im IHK-Bezirk Fulda

Keine Anmerkungen über die im allgemeinen und überregionalen Teil hinaus.

4. Projekte im IHK-Bezirk Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern

Keine Anmerkungen über die im allgemeinen und überregionalen Teil hinaus.

5. Projekte im IHK-Bezirk Gießen-Friedberg

Allgemeiner Teil

Die IHK Gießen-Friedberg begrüßt den Ansatz des Bundesverkehrsplanes 2030, den Erhalt vor Neubau und die Engpassbeseitigung hoch belasteter Korridore in den Fokus zu rücken. Der mittelhessische Verkehrsraum profitiert davon, dass Investitionsmittel nach Dringlichkeit und Engpassbeseitigung verteilt werden und nicht mehr gleichmäßig nach Länderquoten.

a) Straße

OU Büdingen Büches / Unterrepräsentierung der B457 (fest disponiert, S. 105)

Die IHK Gießen-Friedberg hat eine Aufnahme der Ortsumgehungen auf der B457 in den Bereichen Ortenberg/Bleichenbach, Büdingen sowie Nidda und Ranstadt gefordert. Es stellt sich heraus, dass außer der OU Büdingen/Büches kein weiteres Projekt auf den mittelhessischen Abschnitten der B457 in den BVWP 2030 aufgenommen worden ist.

Auf diesen Abschnitten sind leistungsfähige Wirtschaftsverkehre enorm erschwert. Um die B457 in Zukunft als leistungsfähigen Bestandteil der mittelhessischen Verkehrsinfrastruktur zu erhalten und zur Entlastung der Alternativrouten ist es notwendig, Investitionsmittel für Ortsumgehungen auf der B457 verfügbar zu machen. Jeder vermiedene Fahrtzeitverlust bei Wirtschaftsverkehren verringert die damit verbundenen finanziellen Verluste für die regionalen und überregionalen Unternehmen.

6. Projekte im IHK-Bezirk Lahn-Dill

Allgemeine Anmerkungen

25 Prozent des hessischen Gesamtbudgets des Vordringlichen Bedarfs fließen alleine im Straßenbau in den IHK-Bezirk Lahn-Dill. Das sind 25 Prozent des Geldes in 7 Prozent der hessischen Fläche. Damit sind wir insgesamt hochzufrieden. Der neue Bundesverkehrswegeplan beinhaltet eine klare Finanzierungsperspektive, damit alle Projekte des Vordringlichen Bedarfs im Zeitrahmen des BVWP 2030 umgesetzt werden können. Dazu müssen die Planunterlagen für die Bauverfahren mit Hochdruck erstellt werden.

a) Straße

A45 (A0045-G10-NW-HE)

Wir bewerten die Aufnahme des sechsspurigen Ausbaus der A 45 als wichtige transeuropäische Nord-Süd-Achse in den Vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung sehr positiv. Im Abschnitt AS Haiger / Burbach AK Gambach wurde sogar besonders hervorgehoben, dass der dringend anstehende Erhaltungsbedarf sehr hoch ist wegen notwendiger Brückenerneuerungen. Wir freuen uns, dass die A 45 endlich die notwendige Priorität auch auf Bundesebene genießt.

B49 AS Löhnberg – Kloster Altenberg (S. 105; laufend – Fertigstellung des Gesamtprojekts)

Der vierspurige Ausbau der B 49 zwischen Limburg und Wetzlar ist fest disponiert und als laufendes Vorhaben aufgenommen. Jedoch ist der Lückenschluss der A 480 zwischen AK Wetzlar über Biebertal nach Wettenberg entfallen. Dadurch entsteht ein Engpass zwischen dem AK Wetzlar und dem Gießener Raum. Dieser Engpass muss durch den vierspurigen Ausbau der B 49 zwischen Wetzlar und Gießen aufgefangen werden. Zudem dient der Lückenschluss der A 480 als Entlastungsstrecke der Verkehrsströme aus dem Norden und Osten zur A 45. Daher muss der vierspurige Ausbau der B 49 bis Gießen erweitert und bei den fest disponierten Vorhaben gelistet werden. Als Entlastungsstrecke sollte der Lückenschluss der A 480 zwischen dem AK Wetzlar und Wettenberg, zumindest im Weiteren Bedarf, aufgelistet werden.

Ausbau B253 und B62 mit Ortsumgehungen (B253-G10-HE-T02-HE und B253-G10-HE-T01-HE sowie B062-G10-HE-T01-HE und B062-G10-HE-T02-HE)

Dies gilt ebenso ausdrücklich für die Aufnahme der Ortsumgehungen Frohnhausen/Wissenbach und Breidenbach im Zuge der B 253 und der Ortsumgehungen Eckelshausen und Buchenau im Zuge der B 62 in den Vordringlichen Bedarf. Beide Bundesstraßen sind wichtige Autobahnzubringer zur A 45 und zur A 49. Als Ersatz für den entfallenen Lückenschluss der A 4 zwischen der Landesgrenze NW/HE und Hattenbach sind die beiden Bundesstraßen eine notwendige Gesamtmaßnahme für die Ost-West-Erschließung dieses industriestarken Wirtschaftsraumes.

7. Projekte im IHK-Bezirk Limburg

OU Limburg (B54/417-G30-HE-RP)

Die für den Verkehrsknoten Limburg dringend benötigte Südumgehung wurde nicht, wie vom Land Hessen, der Stadt Limburg und der IHK erhofft, in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Der Südumgehung wird im vorliegenden Entwurf des BVWP ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,8 bescheinigt. Dieser Faktor liegt höher als bei vielen anderen Verkehrsmaßnahmen in Deutschland, die aktuell in den Vordringlichen Bedarf eingestuft wurden. Nach den zur Verfügung stehenden Unterlagen wurden bei der Einstufung der Südumgehung wichtige Argumente für eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf übersehen bzw. nicht berücksichtigt.

Limburg ist angesichts der bekanntermaßen erhöhten Luftschadstoffwerte in der Innenstadt mehr denn je auf eine Entlastung der Innenstadt durch eine Umgehungsmöglichkeit aus Richtung Süden im Zuge der B 414 / B 54 angewiesen. Der fortzuschreibende Luftreinhalteplan macht dies zwingend notwendig. Es ist aus dem vom Bundesministerium zur Verfügung gestellten Projektinformationssystem (PRINS) nicht zu erkennen, inwieweit diese Situation berücksichtigt und bewertet wurde. Bei Berücksichtigung in der „Nutzen-Kosten-Analyse“ würde sich vermutlich ein noch höheres Nutzen-Kosten-Verhältnis ergeben. Wenn in der Begründung der Dringlichkeitseinstufung aufgeführt wird, dass „aufgrund des noch frühen Planungsstandes ... eine Einstufung in den Weiteren Bedarf“ erfolgt, ist dies ebenfalls angesichts der von der Stadt Limburg vorangetriebenen Planungsleistungen und Variantenuntersuchungen unverständlich (das Projekt war bisher im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht, jetzt ohne).

Dass in der „Städtebaulichen Beurteilung“ (Modul D) bezüglich der Südumgehung der Ortsteil Limburg-Lindenholzhausen genannt wird, ist sachlich falsch. Hauptsächlich ist aber zu bemängeln, dass sich bei der „Raumordnerischen Beurteilung“ (Modul C) nur der Vermerk findet „nicht bewertungsrelevant“. Damit bleibt völlig außen vor, dass die Südumgehung für eine geordnete weitere Entwicklung des länderübergreifenden Doppelzentrums der Städte Limburg und Diez von größter Bedeutung ist. Die aktuelle Diskussion zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Limburg (mit erwogenem Lkw-Durchfahrtsverbot, bei allerdings fehlenden Umgehungsmöglichkeiten aus Richtung Diez) macht die Bedeutung einer Südumgehung Limburg für die benachbarten Städte sehr deutlich.

Die Südumgehung hat bei raumordnerischer Beurteilung eine hohe Bedeutung, zum einen für eine Entlastung der vorhandenen Straßenverbindung zwischen Limburg und Diez und damit der Entwicklung der sich ergänzenden Zentren. Zum anderen hat die Südumgehung für die räumliche Erreichbarkeit der Stadt Diez und der Region südlich von Limburg hinsichtlich Anbindung an Autobahn und ICE-Bahnhof eine hohe Relevanz, um Erreichbarkeitsdefizite abzubauen. Eine raumordnerische Beurteilung ist deshalb noch vorzunehmen und sollte auch für eine Neubewertung und Höherstufung der Südumgehung von Limburg sprechen.

8. Projekte im IHK-Bezirk Kassel-Marburg

a) Straße

A 44 AD Kassel-O – AD Wommen (S. 105, fest disponiert)

Die Aufnahme des Projekts als fest disponiertes Projekt wird begrüßt. Bis auf die VKE 11 Autobahndreieck Kassel-Ost bis Ausfahrt Helsa sind alle Abschnitte in Bauvorbereitung, Bau oder für den Verkehr frei gegeben. Das Planfeststellungsverfahren zur VKE 11 muss zeitnah unter Abwägung aller auch für andere Projekte geltenden Kriterien zum Abschluss geführt und zusammen mit den anderen VKEs realisiert werden.

A 49 AS Neuental – Homerg/Ohm (AD A 5/A 49) (S. 105, fest disponiert)

Die Aufnahme des Projekts als fest disponiertes Projekt wird begrüßt. Der Bau der VKE 20 Neuental - Schwalmstadt muss zeitnah abgeschlossen werden. Die VKEs 30 und 40 Schwalmstadt – Homberg/Ohm (Autobahndreieck A 5 – A 49) sind zeitnah in das ÖPP-Vergabeverfahren zu bringen und zu realisieren.

B 7: OU Calden – der Bau von OUs im Verlauf der B 252 (soweit im VB) bzw. der B 7 bei Calden (S. 105, fest disponiert)

Die Aufnahme des Projekts als fest disponiertes Projekt wird begrüßt. Nach unverständlich langer Verzögerung des Baubeginns fordern wir eine zeitnahe Realisierung der Baumaßnahme.

B 508n Frankenberg-Schameder, Weiterführung Kreuztal – Hattenbacher Dreieck (B508-G20-HE)

Auf hessischer Seite ist der Abschnitt Frankenberg – Schameder (NRW) in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) aufgenommen, in NRW in den Weiteren Bedarf (WB). So richtig die Darstellung der B 508n Schameder-Frankenberg in den WB* ist, so unverständlich ist die nicht durchgängige Berücksichtigung weiterer OUs im Rahmen eines geforderten durchgehenden Verlaufs der B 508n mit OUs entlang der Strecke Kreuztal – Erndtebrück – Frankenberg im Land Nordrhein-Westfalen in den VB. Langfristig ist die B 508n über Frankenberg hinaus bis zum Hattenbacher Dreieck zur Anbindung der Region an das Autobahnnetz zu führen.

Es ist uns nicht verständlich, dass die von Kreuztal bis Erndtebrück vorgesehenen verbundenen Ortsumgehungen (OU) im Verlauf der B 62 bzw. B 508 nicht als ein Verkehrszug betrachtet werden und so höchst unterschiedlich von Vordringlicher Bedarf bis Weiterer Bedarf eingestuft werden oder sogar gar keine Berücksichtigung finden. Wir fordern bei Betrachtung der B 508 als durchgehender Verkehrsachse von Kreuztal bis Frankenberg/Eder mit weiterem Anschluss an die A 49 und das Hattenbacher Dreieck zur Anbindung einer starken Industrieregion mit bedeutenden Unternehmen die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf.

B 251 OU Willingen (B251-G10-HE)

In Bezug auf die B 251 wird zur OU Willingen die Erweiterung um die OU Usseln und die Einstufung in den VB gefordert. Der niedrige NKV ist aufgrund der großen städtebaulichen Wirkung durch die Herausnahme des Verkehrs aus dem ganzjährlich bedeutenden Ferienort in einer engen Tallage nicht nachvollziehbar. Neben der Einstufung in den VB fordern wir die Ergänzung um die OU Usseln.

B252 OU Ernsthausen und Bottendorf (B252-G20-HE-T01-HE und B252-G20-HE-T02-HE)

In Bezug auf die Ortsumgehungen Ernsthausen und Bottendorf wird ein fachlicher Fehler dahingehend gesehen, als die aktuelle Planung von Hessen Mobil eine durchgehende Ortsumgehung um beide Orte mit Anbindung über die K 117 auf die Ortsumgehung südlich Frankenberg/Eder (B 253) vorsieht. Durch die Zusammenlegung dürfte auch ein deutlich besserer NKV für die OU Ernsthausen entstehen und somit die Einstufung in den VB. Hier sollte dringend die zugrundegelegte Planung überprüft und an die von Hessen Mobil angepasst werden, um die Maßnahme richtig einstufen zu können.

Ortsumgehungen B 252 von Cölbe bis A 44 (B252-G20-HE-T01-HE, B252-G10-HE-T02-HE und B252-G20-HE-T02-HE sowie fest disponierte Projekte auf S. 105)

Wir begrüßen die Aufnahme einzelner OUs zwischen der A 44 und Cölbe in die laufenden und fest disponierten Projekte (Münchhausen/Simtshausen – Todenhausen/Wetter - Lahntal und Vöhl/Dorfitter) bzw. in den Vordringlichen Bedarf (Bottendorf und Twiste). Ein fachlicher Fehler liegt bei der Einstufung der OU Ernsthausen in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht vor, da diese OU nach der aktuellen Planung von Hessen Mobil in eine durchgehende OU der Orte Ernsthausen und Bottendorf mit Anbindung über die K 117 auf die OU südlich Frankenberg/Eder (B 253) vorsieht und daher über einen deutlich verbesserten NKV in den Vordringlichen Bedarf gelangen dürfte.

b) Wasserstraße

Oberweser (Ergänzung W49 Mittelweser)

In Bezug auf die Wasserstraße Weser möchten wir ergänzend zu den im BVWP 2030 vorgesehenen Baumaßnahmen im Bereich der Mittelweser (W49) darauf hinweisen, dass zur Steigerung des NKVs dieser Projekte auch die Oberweser zwischen Kassel und Minden und insbesondere ab Hannoversch Münden als Wasserstraße schiffbar erhalten werden muss. Wir sehen in Bezug auf Spezialtransporte sowie Schüttgut zum Teil aktuell, aber gerade auch perspektivisch den nachgewiesenen Bedarf an einer solchen Wasserstraße.

9. Projekte im IHK-Bezirk Offenbach

a) Straße

B 486 Mörfelden bis OU Langen und OU B 486 Rödermark-Urberach (B486-G10-HE B 486 und B486-G20-HE)

Ebenso ist es positiv zu beurteilen, dass die Projekte „B 486 Mörfelden bis OU Langen“ und „OU B 486 Rödermark-Urberach“ in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen worden sind. Insbesondere auf dem Teilstück zwischen Mörfelden und Langen besteht verkehrlich und sicherheitsbedingt dringender Handlungsbedarf.

10. Projekte im IHK-Bezirk Wiesbaden

a) Straße

B 260 Eltville/Martinsthal – Schlangenbad/Wambach (B260-G10-HE) / Ortsumgehung (OU) Schlangenbad-Wambach (B260-G10-HE-T2-HE)

Die Ortsumgehung (OU) Schlangenbad-Wambach (Teilprojekt B260-G10-HE-T2-HE) wurde im vorliegenden Entwurf des Bundesverkehrswegeplans als weiterer Bedarf eingestuft und hat damit kaum Realisierungschancen bis 2030. Mit weiteren Verkehrsbelastungen für Pendler, Wirtschaftsverkehren und Privaten ist damit auf absehbare Zeit zu rechnen.

Die Einstufung des Projektes in den Vordringlichen Bedarf erfolgt (im Rahmen der Bewertung des Gesamtprojektes B 260 Eltville/Martinsthal – Schlangenbad/Wambach; B260-G10-HE) trotz eines hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) von 2,1 und einer hohen städtebaulichen Bedeutung. Der NKV liegt dabei höher als bei vielen anderen Verkehrsmaßnahmen in Deutschland, die aktuell in den Vordringlichen Bedarf eingestuft wurden.

Die gemeinsame Bewertung der Ortsumgehung Schlangenbad-Wambach und der Ortsumgehung Eltville-Martinsthal macht zwar auf den ersten Blick Sinn. Da die OU Schlangenbad-Wambach stärker vom (Lkw-)Durchgangsverkehr betroffen ist als die OU Eltville-Martinsthal, sollte eine getrennte Bewertung beider Teilprojekte durchgeführt werden.

Die enge OU Schlangenbad-Wambach ist ein Nadelöhr, das täglich von etwa 17.000 Fahrzeugen passiert wird. Mit dieser Zahl wurde bereits in den 1990er Jahren gerechnet; im Jahr 2030 dürften es mehr sein. Warum in der Projektbewertung dagegen nur von einer

mittleren Verkehrsbelastung von 13.000 Fahrzeugen ausgegangen wurde, ist nicht ersichtlich. Liegt hier gegebenenfalls eine Unterschätzung vor, ergäbe sich ein höheres NKV.

Bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde die OU Schlangenbad-Wambach in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Seit den 1980er Jahren befürwortet die Industrie- und Handelskammer Wiesbaden das Projekt als verkehrliche Notwendigkeit. Die ARGE bewertete die OU Schlangenbad-Wambach 2004 als ein unverzichtbares Verkehrsinfrastrukturprojekt für Hessen.

Zunächst profitieren Wirtschaftsverkehre, auf das Auto angewiesene Pendler sowie private Verkehre von einer OU. Aber auch der ländliche Raum mit seinen Bewohnern und dem Gewerbe profitieren. Der Ortsteil Wambach ist im Dorfentwicklungsprogramm. Dorfentwicklung wird zweifelsohne erfolgreicher sein, wenn es keine massive verkehrliche Belastung der Durchgangsstraße gibt. Die OU Schlangenbad-Wambach ist auch im Kontext der Entwicklung des ländlichen Raums zu sehen. Ländliche Entwicklung geschieht zunächst über die infrastrukturelle Anbindung. Dazu gehört eine vernünftige verkehrliche Anbindung an das Oberzentrum Wiesbaden und die Autobahn. Dies umso mehr, als Schlangenbad und die umliegenden Gemeinden des Untertaunus keine Zusanbindung haben. Sicherheitsaspekte sprechen ebenfalls für eine Ortsumgehung. Insbesondere zu den üblichen Schulwegzeiten herrscht starker Passantenverkehr. Die Gehsteige an der Ortsdurchfahrt sind stellenweise jedoch nur 70 Zentimeter breit.

Die IHK Wiesbaden plädiert für die getrennte Betrachtung der OU Eltville-Martinsthal und der OU Schlangenbad-Wambach und für die Einstufung der OU Schlangenbad-Wambach in den Vordringlichen Bedarf. Die Aspekte einer hohen städtebaulichen Bedeutung, die Zugrundelegung realistischer Verkehrsbelastungen im Planfall sowie das mit einer OU zu erwartende Entwicklungspotenzial für den ländlichen Raum und die Dorfentwicklung sollten in einer Neubewertung der OU Schlangenbad-Wambach Berücksichtigung finden. Vermutlich würde sich ein noch höheres Nutzen-Kosten-Verhältnis ergeben.

OU WI-Fichten, TOU Rüdesheim, OU Idstein/Eschenhahn und OU Waldems-Esch (B455-G10-HE, B42-G10-HE, B275-G40-HE, B8-G50-HE)

Zu einer zusätzlichen Fahrzeitverkürzung für den Durchgangsverkehr führt die Einstufung der OU WI-Fichten, TOU Rüdesheim, OU Idstein/Eschenhahn und OU Waldems-Esch in den Vordringlichen Bedarf. Das BMVI hat hier die Bedeutung für die zukünftige Verkehrssituation erkannt und richtig eingeschätzt.