

Dokumentation

Verkehrsleitbild
der Industrie- und Handelskammer
Darmstadt Rhein Main Neckar

STAND: 19.06.2015

IMPRESSUM

Auftraggeber IHK Darmstadt Rhein Main Neckar
Rheinstraße 89
64295 Darmstadt

Auftragnehmer



ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH
Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt

Dr.-Ing. Peter Sturm
Dipl.-Ing. Christine Breser
Tobias Bornhofen, M. Eng.



VERKEHRSLÖSUNGEN - Blees Eberhardt Saary
Partnerschaft - Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner
Untere Mühlstraße 31
64291 Darmstadt

Prof. Dr.-Ing. Volker Blees
Dipl.-Ing. Katalin Saary

INHALT

EINLEITUNG	1
LEITZIELE	8
HANDLUNGSSTRATEGIEN UND MASSNAHMEN	11
ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	26
ANHANG	29
ANHANG 1: MASSNAHMENBEWERTUNG – BAULICHE MASSNAHMEN	31
ANHANG 2: ERGEBNISSE DES IHK-WORKSHOPS: LEITBILDPROZESS	97
QUELLEN	103

BILDER

Bild 1	Karte der Region der IHK Darmstadt	1
Bild 2	Wirtschaftliche Leistungskraft Stadt Darmstadt/LK DA-DI im Vergleich	3
Bild 3	Bevölkerungsentwicklung 2008-2050, Region Darmstadt Rhein Main Neckar	4
Bild 4	Erwerbstätige in der Region Darmstadt Rhein Main Neckar 2008-2050	5
Bild 5	Bodenpreis pro Quadratmeter im Untersuchungsraum (Gemeindeebene)	7
Bild 6	Handlungsstrategien für eine mobile Region	11
Bild 7	Wallauer Spange und Nordanbindung von Darmstadt Hbf	40
Bild 8	Mögliche Verknüpfungen der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar mit der Strecke Mainz – Darmstadt und dem Darmstädter Hauptbahnhof	40
Bild 9	Regionaltangente West	43
Bild 10	Arbeitsatmosphäre im Workshop	97
Bild 11	Vorstellung der Überlegungen zu aktuellen und zukünftigen Herausforderungen mit Mobilitätsbezug durch die Teilnehmenden	98
Bild 12	Wesentliche Ergebnisse der Diskussion der zweiten Arbeitsphase	101

Einleitung

Die IHK Darmstadt Rhein Main Neckar (IHK Darmstadt) formuliert mit diesem „Verkehrsleitbild“ die zentralen verkehrspolitischen Forderungen der südhessischen Wirtschaft und möchte auf diese Weise Problemlagen verdeutlichen sowie Handlungsmöglichkeiten aufzeigen, damit die Region Darmstadt Rhein Main Neckar ihre vorhandenen Potenziale im Sinne einer erfolgreichen Entwicklung bestmöglich nutzen kann.

Ausgangslage

Das Gebiet der IHK Darmstadt als Bestandteil und Bindeglied zweier bedeutender Metropolregionen zählt zu den leistungsfähigsten Wirtschaftsräumen in Deutschland und Europa.

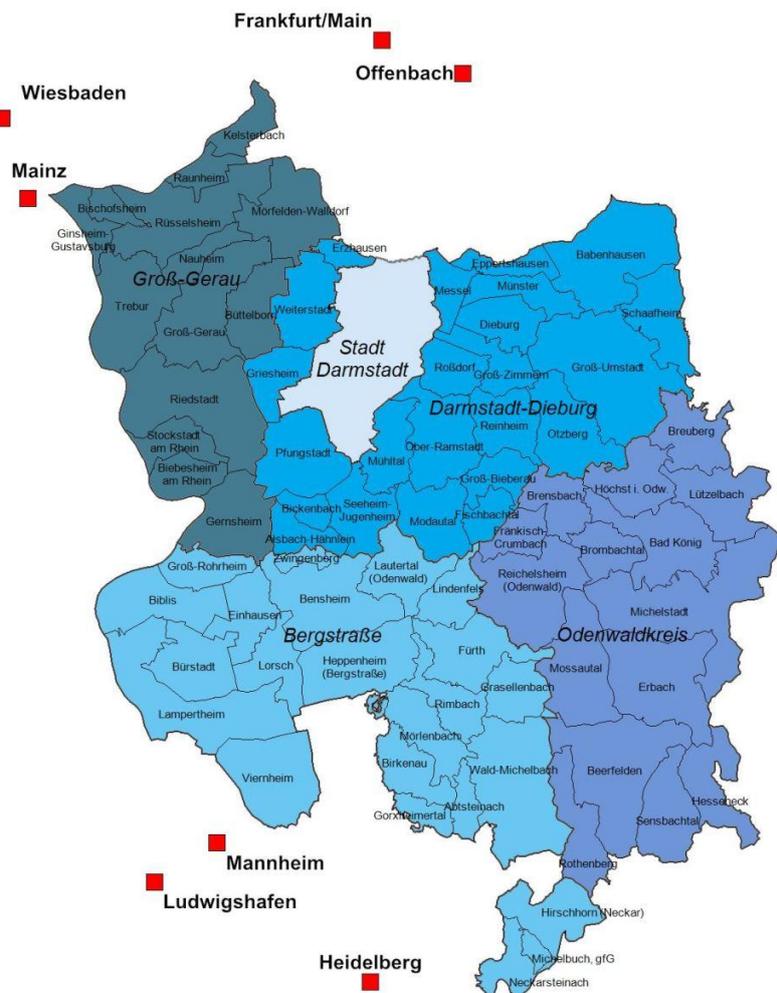


Bild 1 Karte der Region der IHK Darmstadt [IHK DA 2015]

Der Standort ist sowohl für die Bevölkerung als auch für Unternehmen sehr attraktiv und verfügt somit grundsätzlich über gute Zukunftsperspektiven. Um alle Potenziale für eine positive Gesamtentwicklung ausschöpfen zu können, muss sich jedoch auch die Region Rhein Main Neckar den kommenden Herausforderungen aktiv stellen.

Eine besondere Herausforderung besteht in der vielerorts zu beobachtenden Zunahme von räumlichen Disparitäten innerhalb der Region (Wachstum im Zentrum, Bevölkerungsrückgang und Erosion der Versorgungsstrukturen an der Peripherie). So hat die Stadt Darmstadt eine deutliche Steigerung der Einwohnerzahl sowie der Beschäftigten und Erwerbstätigen zu verzeichnen, die wahrscheinlich auch in der Zukunft noch anhalten wird. Diese Wachstumseffekte strahlen auch auf Nachbargemeinden des Kreises Darmstadt-Dieburg aus. In entfernter gelegenen Gebieten ist jedoch bereits Stagnation bzw. Rückgang zu verzeichnen.

Angesichts dieser Entwicklung kommt der Mobilität und dem Verkehrssystem im Hinblick auf eine erfolgreiche Regionalentwicklung eine Schlüsselrolle zu, da die Stadt Darmstadt die Nachfrage nach Wohnraum und Gewerbeflächen auf eigener Gemarkung nicht vollständig decken kann. Zudem bestehen bereits heute enge strukturelle Verflechtungen mit dem Umland. Beides schlägt sich auch in einer hohen Einpendlerquote nieder. Ein bedarfsgerechtes Verkehrsangebot ist daher die Grundvoraussetzung für die Erhaltung der Lebensqualität und die Stärkung der Wirtschaftskraft im Gesamttraum.

Herausforderungen und Chancen

Die Stadt Darmstadt als Zentrum der Region besitzt eine besonders hohe Wirtschaftskraft (Wertschöpfung pro m²) und liegt im Ranking der „Regionalökonomischen Verflechtungsstudie“ [Wendland 2012] auf Platz 1. Sie gilt damit als die Stadt mit dem höchsten Grad an Zentralität und damit an Agglomerationsvorteilen bezüglich der potentiell erreichbaren Anzahl an Arbeitsplätzen, an Arbeitskräften und der wirtschaftlichen Masse innerhalb des Wirtschaftsraums Rhein/Main-Rhein/Neckar.

Die außerordentlich hohe wirtschaftliche Leistungskraft in der Stadt Darmstadt wird auch deutlich anhand des Bruttoinlandsprodukts (BIP) bezogen auf die Anzahl der Einwohner (siehe folgendes Bild). Es liegt in der Stadt Darmstadt um rd. 140 % höher als im Landkreis Darmstadt-Dieburg bzw. um ca. 43 % höher als in Hessen bzw. der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main. Es übersteigt das BIP/Einwohner des gesamten Regierungsbezirks Darmstadt um 27 %.

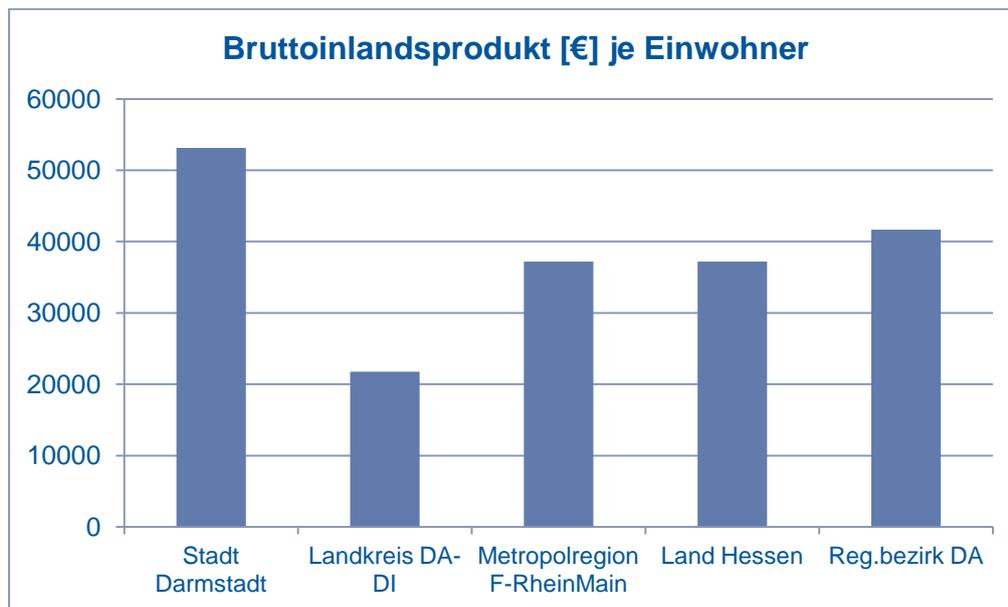


Bild 2 Wirtschaftliche Leistungskraft Stadt Darmstadt/LK DA-DI im Vergleich [Wendland 2012]

Der „Zukunftsatlas 2013“ des Prognos-Instituts¹ zählt die Stadt Darmstadt zu den „TOP-10-Standorten“ in Deutschland. Bei der Bewertung der Zukunftschancen liegt Darmstadt in der Gesamtbetrachtung unter allen deutschen Städten auf Platz 6, in Bezug auf die Indikatoren „Demografie“ bzw. „Arbeitsmarkt“ sogar auf Platz 1 bzw. Platz 2. Der Landkreis Darmstadt-Dieburg mit Platz 167 im „Mittelfeld“ wird in dieser Untersuchung mit „ausgeglichene Chancen-Risiko-Mix“ bewertet.

Die Chance für den gesamten Wirtschaftsraum besteht in einer Verstärkung der heute schon engen strukturellen Verflechtungen zwischen der Stadt Darmstadt und den benachbarten Landkreisen. Dabei ist eine zielgerichtete Kooperation in der Verkehrs- und Siedlungsplanung auch unter regionalökonomischen Aspekten ein wesentlicher Erfolgsfaktor für eine positive Raumentwicklung. So wird eine abgestimmte und gemeinsam zwischen Stadt und Umland entwickelte Planung der Siedlungsflächen für prosperierende Städte zunehmend wichtiger [Rusche 2014].

Darüber hinaus besteht regionalpolitisch ein Interesse daran, dass in den dünner besiedelten Gebieten im südöstlichen Einzugsbereich Darmstadts die Versorgungsstrukturen und damit eine entsprechende Wohnqualität erhalten bleiben. Die Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsplätzen sowie Infrastruktureinrichtungen, die Möglichkeit zur Teilhabe am sozialen und kulturellen Leben sowie finanzielle Erwägungen sind wesentliche Gründe für die Wohnstandortwahl in Agglomerationsrandzonen [Scheiner 2013].

¹ Der „Zukunftsatlas 2013“ bewertet die aktuelle Standortqualität und die Zukunftschancen hinsichtlich Wettbewerbsfähigkeit, Innovationskraft, Konjunktur- und Arbeitsmarktlage sowie zur demografischen Situation und sozialen Lage für alle Landkreise und kreisfreien Städte in Deutschland.

Wie wichtig es aus Sicht der Gesamtregion ist, die Wachstumsimpulse des Oberzentrums Darmstadt zu nutzen, wird anhand der aktuellen Demografiestudie deutlich, die im Auftrag der IHK Darmstadt erarbeitet wurde. Das folgende Bild zeigt, dass die Einwohnerzahl in der Region Darmstadt Rhein Main Neckar ab dem Jahr 2020 insgesamt sinken wird. Zugleich kommt es in den nächsten Jahrzehnten zu einer Alterung der Gesellschaft. Tendenziell ist mit dieser Entwicklung eine Absenkung des Erwerbspotenzials verbunden.

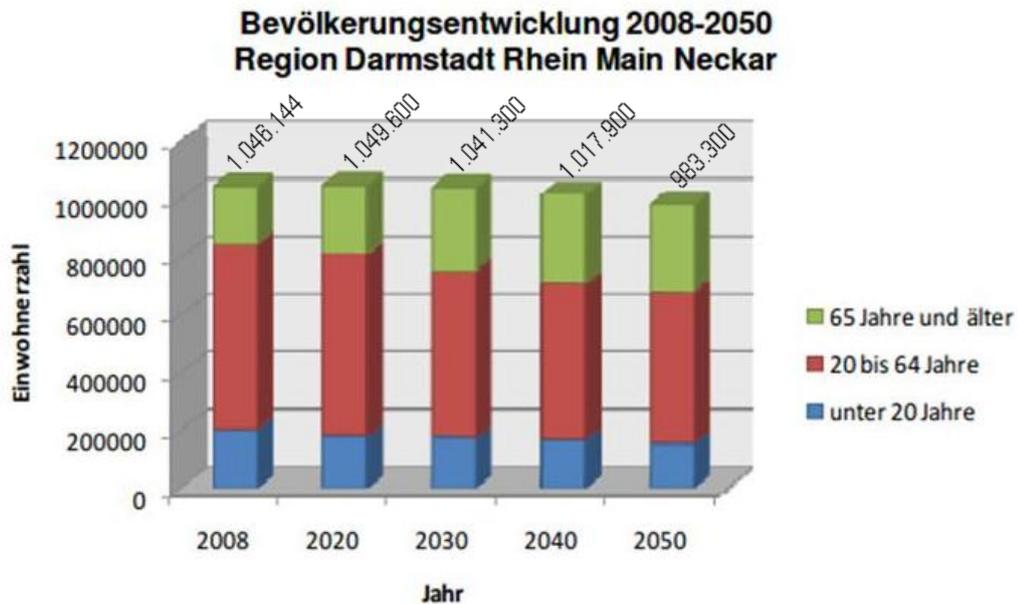


Bild 3 Bevölkerungsentwicklung 2008-2050, Region Darmstadt Rhein Main Neckar [Behrend 2010]

Ein Rückgang des Erwerbspotenzials und der Erwerbstätigen birgt auch das Risiko von Wachstumseinbußen. Für den Wirtschaftsraum Darmstadt Rhein Main Neckar wird in der Studie von Behrendt prognostiziert, dass das jährliche Wachstum des Bruttoinlandsproduktes bis zum Jahr 2050 um bis zu 0,25 % niedriger ausfällt als bei konstanter Erwerbstätigkeit (siehe folgendes Bild).

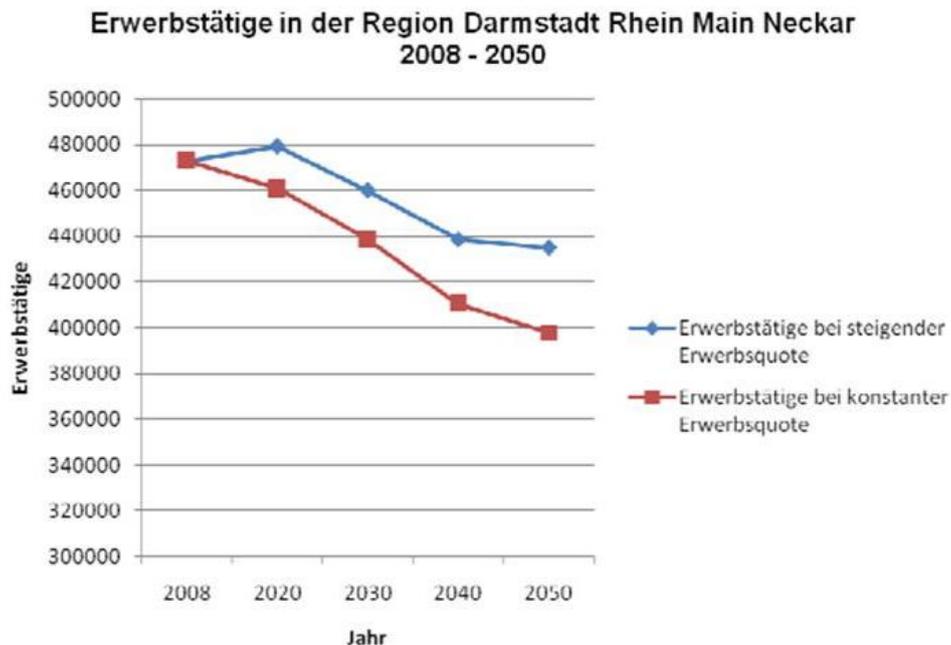


Bild 4 Erwerbstätige in der Region Darmstadt Rhein Main Neckar 2008-2050 [Behrend 2010]

Die Region bietet vor dem Hintergrund des demografischen Wandels von ihrer Struktur her gute Voraussetzungen. Als bedeutendes Zentrum für Bildung und Forschung und als Standort von Zukunftstechnologien ist sie sowohl für junge Menschen als auch für Unternehmen attraktiv. Zugleich weist sie bereits einen hohen Grad an ökonomischer Vernetzung auf. Dass die Teilregionen großer Wirtschaftsräume auch institutionell und ökonomisch zusammenwachsen, wird nirgendwo in Deutschland so deutlich wie im Großraum Rhein-Main-Neckar [Wendland 2012]. Voraussetzung ist ein attraktives und funktionsfähiges Verkehrssystem, das diese zunehmende Vernetzung und Arbeitsteilung in vielerlei Hinsicht nachhaltig unterstützt.

Neben den skizzierten grundlegenden demografischen Veränderungen und ihren Auswirkungen gibt es weitere wichtige Trends, die relevant sind für Mobilität und Verkehrsangebot. Hierzu zählen:

- Zunahme überregionaler und internationaler Verflechtungen
- technologiegetriebene Veränderung von Produktions- und Vertriebsbedingungen („Internet der Dinge“)
- Durchdringung des Alltags mit Informations- und Kommunikationstechnologien („Smart City“)
- Veränderte finanzielle Rahmenbedingungen (knapper werdende Finanzmittel bei öffentlichen und privaten Haushalten)
- Weitergehende Umweltregelungen zur Reduzierung von Schadstoff- und Lärmemissionen
- Fortschreitende Energiewende (zunehmende Nutzung erneuerbarer Energien)
- Veränderungen im Mobilitätsverhalten („Shared Mobility“)

Auch hinsichtlich dieser Herausforderungen ist die Region gut aufgestellt. So ist der Raum Darmstadt Rhein Main Neckar im Hinblick auf die überregionalen Verflechtungen grundsätzlich gut durch die Netze für den Fern- und Regionalverkehr erschlossen. Für die internationalen Verflechtungen stellt die Nähe zum Flughafen Frankfurt Main einen besonderen Wettbewerbsvorteil dar. Defizite gibt es allerdings hinsichtlich der ungeklärten Einbindung der Stadt Darmstadt in das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn und der unzureichenden Erreichbarkeit der Stadt aus dem östlichen Nachbarkreis.

Als exponierter Wissenschaftsstandort mit technischem Schwerpunkt ist die Region in der Lage, sich gut auf die technologischen Veränderungen einzustellen und wird im Verbund mit den leistungsfähigen Unternehmen in Zukunftsbranchen hiervon profitieren können.

Hierfür benötigt die Region aber die entsprechenden Fachkräfte. In einzelnen Wirtschaftsbereichen wird es durch den demografischen Wandel zu einem erheblichen Fachkräftemangel kommen, der zu signifikanten Wachstumseinbußen führen kann. Dies stellt in Verbindung mit den erkennbaren Entwicklungen der finanziellen Rahmenbedingungen eine besondere Herausforderung dar. Hohe Bodenpreise und Mieten und steigende Kosten für die Mobilität belasten die privaten Haushalte, aber auch die Unternehmen gleichermaßen. Bei einer Betrachtung der Bodenpreise pro Quadratmeter fällt auf, dass die Bevölkerungsdichten und damit auch die Preise in besonderem Maße mit den Verläufen der Autobahnen korrelieren. Hohe Preiskategorien werden speziell entlang der Nord-Süd Achse verzeichnet, die durch die A 5 verbunden wird. Die pilzförmige Ausdehnung der höchsten Preiskategorie um den Raum Frankfurt, sowie von dort aus in Ost- und Westrichtung, korreliert stark mit den Verläufen der Autobahnen A 3, A 61 und A 63 [Wendland 2012].

Auch die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur stellt bundesweit ein Problem dar. So haben unterlassene Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur weitreichende, negative Folgen für den Standort Deutschland. Die Investitionsquote sank von 12,5 % im Jahr 1998 auf 9,6 % im Jahr 2012 und die jährliche Instandhaltungslücke (Erhaltung und Ersatzinvestitionen) liegt bei rund 7,2 Mrd. Euro. Gleichzeitig stellt der Bund für den Erhalt, Neu- und Ausbau nur rund 10 Mrd. Euro statt der notwendigen 15 Mrd. Euro zur Verfügung.

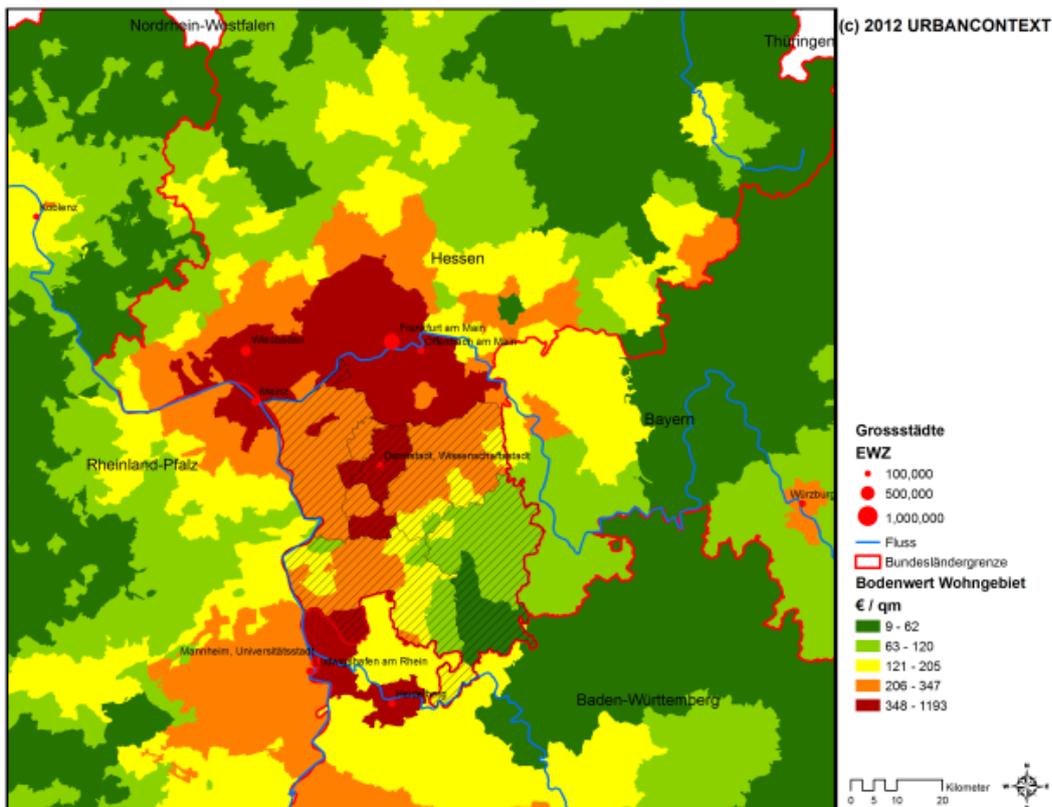


Bild 5 Bodenpreis pro Quadratmeter im Untersuchungsraum (Gemeindeebene)

Im Wettbewerb um qualifiziertes Personal darf aber auch die Bedeutung der Attraktivität des Wohnumfelds und der Lebensqualität nicht unterschätzt werden. Hierbei spielen neben Aspekten wie Versorgung, Bildung, Kultur und Freizeitmöglichkeiten auch die Gesundheit und die Umweltqualität eine wichtige Rolle. Die Region muss daher ein Interesse an der Einhaltung und Verbesserung der Umweltstandards haben.

Hinsichtlich der Energieeffizienz werden dabei kurzfristig zunächst die Veränderungen im Mobilitätsverhalten zum Tragen kommen (zunehmende Bereitschaft zur Multimodalität und Intermodalität; Bereitschaft, Leihangebote in Anspruch zu nehmen; Markterfolge von Pedelecs und Elektrofahrrädern). Eine nennenswerte Marktdurchdringung mit Elektro-Kfz, Bussen sowie Fahrzeugen des Wirtschaftsverkehrs wird dagegen noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Leitziele

Die Region Darmstadt Rhein Main Neckar benötigt für Erhalt und Entwicklung ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und ihrer Attraktivität für Bewohner und Unternehmen ein dauerhaft funktionsfähiges, ökonomisch, gesellschaftlich und ökologisch tragfähiges Mobilitätssystem. Hierfür müssen folgende Oberziele (erste Gliederungsebene) und Teilziele (zweite Gliederungsebene) verfolgt und realisiert werden:

1 SICHERUNG EINER VERLÄSSLICHEN ERREICHBARKEIT

Voraussetzung für ein funktionierendes Wirtschafts- und Gesellschaftsleben ist die verlässliche Erreichbarkeit der gesamten Region – vom Oberzentrum bis hin zu den ländlichen Teilräumen, im internationalen wie im lokalen Verkehr.

- 1.1 Von zentraler Bedeutung ist der dauerhafte Erhalt einer hohen Qualität der Verkehrsinfrastruktur durch kontinuierliche Wartung und Instandhaltung sowie durch die Beseitigung gravierender Engpässe.
- 1.2 Verkehrsnetze und Verkehrssysteme sind so zu gestalten und aufeinander abzustimmen, dass im Fall von Störungen Alternativen intramodal (alternative Routen und Verbindungen) oder intermodal (alternative Verkehrsmittel) zur Verfügung stehen. Flankierend sind den Verkehrsteilnehmern aktuelle und zuverlässige Informationen zum gesamten Verkehrsgeschehen und zu allen Mobilitätsangeboten zur Verfügung zu stellen.
- 1.3 Neue Technologien für Betrieb und Abwicklung des Verkehrs müssen unter dem Gesichtspunkt der Verlässlichkeit des Verkehrssystems beurteilt und realisiert werden.
- 1.4 Der Aspekt der verlässlichen Erreichbarkeit auf verschiedenen Wegen und mit verschiedenen Verkehrsmitteln ist verstärkt in der Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen.

2 NUTZUNG ALLER HANDLUNGSANSÄTZE

Angesichts der Komplexität von Mobilität und Verkehr sind umfassende Lösungsstrategien erforderlich, die in Maßnahmenbündeln alle verfügbaren Instrumente zur Beeinflussung, Lenkung und Abwicklung von Mobilität und Verkehr einbeziehen.

- 2.1 Die Verkehrsinfrastruktur muss bedarfsgerecht ausgebaut werden. Der Fokus ist dabei auf Engpässe und störungsanfällige Elemente des regional und überregional bedeutsamen Verkehrsnetzes, auf Anlagen für den Güterverkehr sowie auf die Verknüpfung der Verkehrsträger zu legen.
- 2.2 Das Verkehrsmanagement als technisches Instrumentarium, um die vorhandene Verkehrsinfrastruktur flexibler und besser zu nutzen, ist auszubauen und weiter zu entwickeln. Dabei sind insbesondere die Möglichkeiten modernster

IuK-Technologien (Informations- und Kommunikationstechnologien) für verkehrsmittelübergreifende und individualisierte Services zu nutzen.

- 2.3 Das Mobilitätsmanagement als gemeinsamer Handlungsansatz von Verkehrserzeugern und Verkehrsanbietern muss deutlich ausgebaut und intensiviert werden. Insbesondere das Betriebliche Mobilitätsmanagement ist als Standortfaktor verstärkt einzusetzen.
- 2.4 Kooperative Strategien und Handlungsansätze im Überschneidungsbereich von öffentlicher und individueller Mobilität wie Carsharing, Fahrradverleihsysteme, städtische Logistikkonzepte, flexible ÖV-Bedienungsformen und weitere Mobilitätsservices müssen gefördert und in das gesamte Mobilitätsangebot integriert werden. Dies gilt in besonderem Maße für die Elektromobilität mit Pkw, Lieferfahrzeugen und Fahrrädern.

3 INTEGRATION DER VERKEHRSTRÄGER UND MOBILITÄTSANGEBOTE

Die flexible Nutzung verschiedener Verkehrsmittel bietet – vor allem im Personenverkehr – große Chancen für eine zuverlässige und effiziente Mobilität. Auch dem Gütertransport, für den auf absehbare Zeit die Straße der wichtigste Verkehrsträger bleiben wird, bringt eine verstärkte Nutzung von Fahrrad, Bus, Bahn und Fahrgemeinschaften im Personenverkehr Vorteile durch freiwerdende Infrastrukturkapazitäten.

- 3.1 Die Verknüpfungspunkte zwischen und innerhalb der Verkehrsträger wie Park+Ride, Bike+Ride oder Fahrgemeinschaften-Parkplätze sind systematisch weiter auszubauen.
- 3.2 Information, Buchung und Abrechnung der verschiedenen Verkehrsträger und Mobilitätsservices müssen so miteinander vernetzt werden, dass für Nutzerinnen und Nutzer stets eine durchgängige Mobilitätskette mit einem einfachen Zugang entsteht.
- 3.3 Vor allem für den ländlichen Raum, aber auch in den Zentren sind Konzepte zu entwickeln und zu etablieren, die mit Unterstützung moderner IuK-Technologien eine höhere Effizienz von privaten Pkw-Fahrten und ggf. auch Fahrten des Wirtschaftsverkehrs durch Mitnahmeangebote ermöglichen und so zugleich die Erreichbarkeit sichern helfen.
- 3.4 Die Integration der Mobilitätsangebote ist auch in ihrer räumlichen Dimension voranzutreiben. In Anlehnung an die regionale Organisation des ÖPNV müssen auch der Straßenverkehr und neue Mobilitätsangebote verstärkt regional einheitlich abgestimmt, koordiniert und umgesetzt werden.

4 BEREITSTELLUNG DER NOTWENDIGEN RESSOURCEN

Ein funktionsfähiges und attraktives Mobilitätsangebot erfordert als Aufgabe der Daseinsvorsorge die Bereitstellung von adäquaten Ressourcen.

- 4.1 Die erforderlichen Mittel für den Erhalt und den notwendigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie für den Betrieb der Verkehrsangebote sind dauerhaft sicherzustellen.
- 4.2 Die personelle Ausstattung der Planungsträger muss so ausgebaut werden, dass das Verkehrssystem proaktiv weiterentwickelt werden kann. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die intensive und frühzeitige Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen bei jeglichen Planungen.
- 4.3 Die umfassenden in der Region vorhandenen Ressourcen des verkehrlichen Fachwissens müssen verstärkt erschlossen und genutzt werden, um stets eine Verkehrsentwicklung entsprechend den aktuellsten Erkenntnissen gewährleisten zu können.

Handlungsstrategien und Maßnahmen

Handlungsstrategien für eine mobile Region

Um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Region Darmstadt Rhein Main Neckar zu erhalten und zu entwickeln und ihre Attraktivität für Bewohner und Unternehmen zu sichern, sind abgestimmte Handlungsstrategien zu verfolgen, die auf ein dauerhaft funktionsfähiges, ökonomisch, gesellschaftlich und ökologisch tragfähiges Mobilitätssystem abzielen. Diese Handlungsstrategien sind:

- Verlässliche Verkehrspolitik und Verkehrsplanung
- Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangeboten
- Ausbau von Mobilitätsmanagement und innovativen Mobilitätsangeboten
- Effiziente Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs

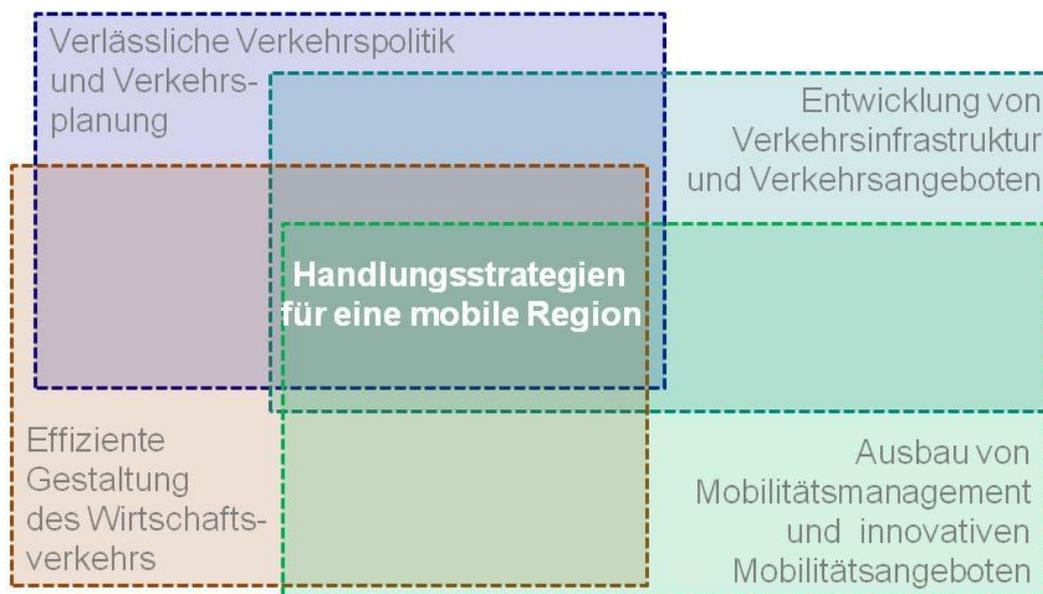


Bild 6 Handlungsstrategien für eine mobile Region

Die Handlungsstrategien umfassen jeweils eine Reihe von Maßnahmen, die nachfolgend mit ihrer Zielsetzung und Hinweisen zur Umsetzung beschrieben sind.

Maßnahmen „Verlässliche Verkehrspolitik und Verkehrsplanung“

Regionaler Masterplan Mobilität	
Beschreibung	<p>Angesichts der engen verkehrlichen Verflechtungen in der Region ist es zwingend erforderlich, auch die strategische Planung von Mobilität und Verkehr auf eine aktuelle Basis mit regionalem Umgriff zu stellen. Insbesondere müssen integrierte Maßnahmenbündel entwickelt und umgesetzt werden, welche zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des östlichen Landkreises Darmstadt-Dieburg sowie des Odenwaldkreises und zugleich zur Entlastung der Stadt Darmstadt vom Verkehr beitragen.</p> <p>In der Nachfolge der bestehenden Verkehrsentwicklungspläne in Stadt und Landkreisen und unter Einbeziehung der Nahverkehrspläne ist daher zeitnah ein Regionaler Masterplan Mobilität zu entwickeln, der ein mittel- und langfristiges Handlungsprogramm beschreibt und welcher der Kommunalgrenzen-überschreitenden Verantwortung von Stadt und Landkreisen für Erreichbarkeit und Attraktivität gerecht wird.</p>
Ziel	Berechenbare, transparente, langfristig ausgerichtete und regional abgestimmte Verkehrspolitik
Akteure	Städte, Gemeinden und Landkreise der Region Darmstadt Rhein Main Neckar, IHK Darmstadt (beratend)

Regionale Organisation von Mobilität und Verkehr	
Beschreibung	<p>Die derzeitigen Organisationsstrukturen im Straßenverkehr sind von traditionellen Zuständigkeiten entlang von Territorial- und Verkehrsmittelgrenzen geprägt. Den künftigen Anforderungen an eine räumlich und verkehrsmittelbezogene integrierte Mobilität und den innovativen Entwicklungen im Mobilitätsangebot sind sie nicht gewachsen.</p> <p>Die Regionalisierung des ÖPNV und die damit einhergegangene Neuordnung der ÖPNV-Organisation ist ein Erfolgsmodell. Zusammenarbeit über Grenzen von Gebietskörperschaften hinweg, wie sie beispielsweise in der DADINA stattfindet, zeigt die Chancen übergreifender Organisationsstrukturen. Die Verknüpfung der Netze RMV und VRN spielt hierbei eine wichtige Rolle.</p> <p>Analoge Strukturen mit regionalen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten müssen daher auch für Planung, Umsetzung und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen und moderne Mobilitätsangebote außerhalb des ÖPNV geschaffen werden. Dabei kann von andernorts vorhandenen Ansätzen (z.B. Region Hannover, Verband Region Stuttgart, Transport for London) gelernt werden. Daneben ist auch die Weiterentwicklung der Strukturen der ÖPNV-Organisation in der Region zu prüfen.</p>
Ziel	Kompetente, effiziente und regional wirksame Organisation von Mobilität und Verkehr
Akteure	Städte, Gemeinden und Landkreise der Region Darmstadt Rhein Main Neckar unter Einbeziehung des Landes

Frühzeitige professionelle Öffentlichkeitsbeteiligung bei Verkehrsprojekten

Beschreibung	Eine frühzeitige und professionelle Öffentlichkeitsbeteiligung muss für Verkehrsprojekte obligatorisch sein. Sie ist daher in allen Planungsprozessen als begleitendes Element vorzusehen. Wesentliche Elemente sind dabei Vermittlung der Planungsziele und konkreten Maßnahmen wie auch die Integration des Know-hows der Öffentlichkeit in die Planung. Neben der allgemeinen lokalen Öffentlichkeit sind insbesondere auch Industrie und Gewerbe einzubinden und es ist auch dafür Sorge zu tragen, dass die Interessen von Besuchern und Einpendlern Berücksichtigung finden.
Ziel	Verbesserung der Planungsqualität und der Akzeptanz von Verkehrsprojekten, Verkürzung der Realisierungszeiträume
Akteure	Alle Träger von Verkehrsprojekten

Sicherung der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangeboten

Beschreibung	<p>In den Haushalten der Aufgabenträger in Mobilität und Verkehr sind ausreichende Mittel für Betrieb und Erhalt sowie für den notwendigen Ausbau von Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangeboten vorzusehen. Grundlage hierfür muss ein transparenter Umgang mit Betriebs- und Reinvestitionskosten sein.</p> <p>Auf eine Neuordnung der Verkehrsfinanzierung, für die bereits etliche fundierte Vorschläge von Regierungskommissionen vorliegen, ist auch von der lokalen und regionalen Ebene aus hinzuwirken.</p>
Ziel	Gewährleistung der verkehrlichen Erreichbarkeit und der Versorgung mit Mobilitätsangeboten
Akteure	Alle Aufgabenträger in Mobilität und Verkehr

Berücksichtigung der Mobilität bei der Siedlungsentwicklung

Beschreibung	Angesichts der Prosperität der Region Darmstadt Rhein Main Neckar ist in den kommenden Jahren eine aktive Siedlungsentwicklung zwingend erforderlich. Dabei muss Fragen der Erreichbarkeit und des Verkehrs eine höhere Bedeutung beigemessen werden als in der Vergangenheit, um sicherzustellen, dass die Nutzenden ein gutes und vielfältiges Verkehrsangebot vorfinden und um hohe Folgekosten bspw. für die ÖPNV-Anbindung zu vermeiden. Der Vorrang von Flächen mit qualitativ hochwertiger Verkehrserschließung durch öffentlichen Verkehr und für den motorisierten und nicht-motorisierten Individualverkehr ist zu beachten, Innenentwicklung ist der Vorzug zu geben, die Mischung verträglicher Nutzung ist anzustreben.
Ziel	Sicherstellung bzw. Verbesserung der Erreichbarkeit und Erhöhung der Effizienz des Verkehrssystems
Akteure	Kommunen als Träger der Bauleitplanung

Maßnahmen „Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangeboten“

Innerörtlicher Verkehr	
Beschreibung	<p>Entwicklungen wie Innenverdichtung und Bevölkerungszunahme in den Zentren werden zu einer weiteren Zunahme des innerörtlichen Verkehrs führen. Da zugleich die innerörtlichen Straßennetze i.d.R. nicht erweiterbar sind, ist die Förderung der effizienten und flächensparenden Verkehrsformen Fuß- und Radverkehr unerlässlich. Die Verlagerung von Fahrten im Nahbereich auf diese Verkehrsmittel kann wesentlich dazu beitragen, innerörtlich die Kapazität für notwendige Fahrten des motorisierten Individualverkehrs beispielsweise im regionalen und überregionalen Pendler- und Wirtschaftsverkehr zu erhalten.</p> <p>Gute, flächendeckende Fuß- und Radverkehrsangebote tragen zu einer Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität bei und helfen so auch, die Attraktivität von Orten außerhalb der Zentren zu steigern.</p>
Ziel	Förderung der effizienten und nachhaltigen Abwicklung innerörtlicher Verkehre und Sicherung der notwendigen Kapazitäten für den motorisierten Verkehr
Akteure	Straßenbaulastträger des innerörtlichen Straßennetzes

Schiene	
Beschreibung	<p>Unter den baulichen Maßnahmen im Bereich Schiene wurde der Neubau von Strecken und Haltepunkten bewertet. Die Auswahl der Maßnahmen erfolgte auf Basis verschiedener aktueller sowie in der Aufstellung befindlicher Planungen. Schwerpunkt der Bewertung bildeten die verkehrlichen Wirkungen sowie die Folgen für die regionale Wirtschaft und Bevölkerung. Es wurden folgende Kriterien bewertet: Mobilität, Sicherheit, Struktureffekte und Umwelt (siehe Anhang 1). Im Ergebnis ist festzuhalten, dass alle bewerteten Maßnahmen im Bereich Schiene weiterverfolgt werden sollten. Es handelt sich um die folgenden Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Neubau ICE-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar ➤ Neubau Regionaltangente West ➤ Neubau S-Bahnhof Mönchhof ➤ Schienenhaltepunkt Groß-Umstadt Nord <p>Weitere Maßnahmen wie z.B. der Schienenhaltepunkt Babenhausen-Sickenhofen wurden nicht bewertet, da eine Realisierung nach aktuellem Kenntnisstand nicht möglich ist.</p>
Ziel	Sicherung einer verlässlichen Erreichbarkeit
Akteure	Deutsche Bahn AG, RMV GmbH

Straßennetz

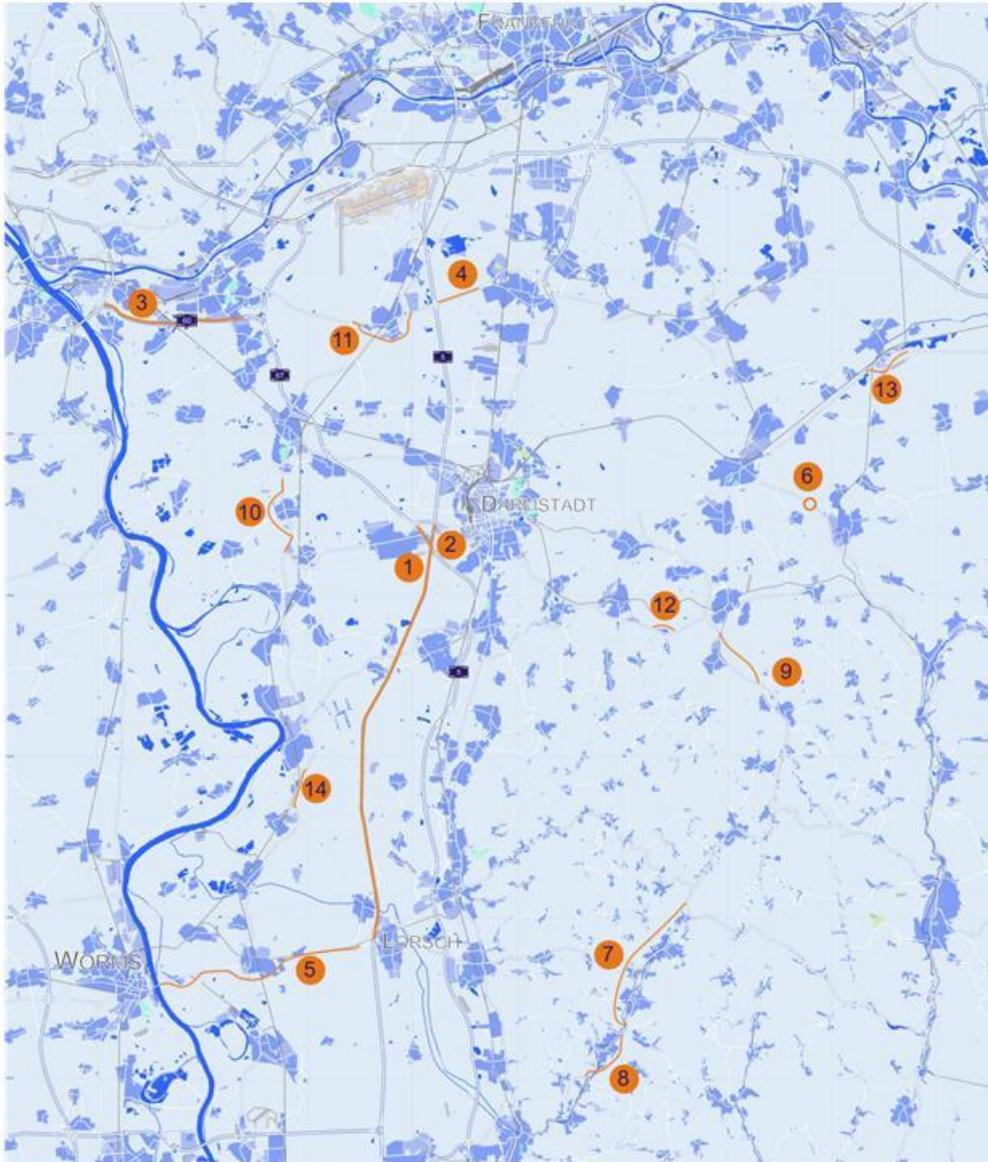
Beschreibung

Vergleichbar mit der Vorgehensweise im Bereich Schiene wurden auch für das Straßennetz Maßnahmen auf Basis verschiedener aktueller sowie in der Aufstellung befindlicher Planungen ausgewählt und angesichts der finanziellen Ressourcen einer Bewertung unterzogen. Den Schwerpunkt der Bewertung bildeten die verkehrlichen Wirkungen sowie die Folgen für die regionale Wirtschaft und Bevölkerung. Es wurden auch hier die Kriterien Mobilität, Sicherheit, Struktureffekte und Umwelt bewertet (siehe Anhang 1).

Die in der folgenden Grafik dargestellten Maßnahmen sollten aus Sicht der IHK Darmstadt weiterverfolgt werden, um die Erreichbarkeit und die Mobilität in der Region zu sichern.

Die Maßnahmen führen zur Ertüchtigung des strategischen Straßennetzes und sollten grundsätzlich der Straßenkategorie absteigend umgesetzt werden, um Verlagerungseffekte in nachgeordnete Netzteile zu vermeiden. Innerhalb der Maßnahmengruppen wird anhand der Bewertung folgende Priorisierung empfohlen:

- Der Ausbau der A 67 in Verbindung mit der Planung der ICE-Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar sollte vorrangig vorangetrieben werden.
- Die Ausbaumaßnahmen im Bundesstraßennetz sollten alle gleichrangig weiterverfolgt werden.
- Aus der Bewertung der Ortsumgehungen lässt sich folgende Empfehlung ableiten. Neben der Ortsumgehung Mörlenbach sollten die Ortsumgehungen Gernsheim/Klein-Rohrheim, Groß-Gerau/Dornheim und die Umfahrung Ober-Ramstadt OT Hahn vorrangig weiterverfolgt werden. Die Ortsumgehungen Fürth-Lörzenbach-Rimbach, Mörfelden und die Südumgehung Babenhausen sowie Groß-Bieberau dienen ebenfalls der Sicherung einer verlässlichen Erreichbarkeit und der Erhöhung der Lebensqualität der Anwohner.

	 <div data-bbox="416 1444 1404 1691"> <table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> 1 Ausbau BAB 67 von AK Darmstadt bis Lorsch 2 Umbau Darmstädter Kreuz 3 Ausbau BAB 60 zwischen AD Rüsselsheim und dem Mainspitz-Dreieck 4 Ausbau B 486 Mörfelden-Walldorf – OU Langen 5 Ausbau B 47 von Worms bis Lorsch 6 Ausbau B 45 und Ausbau Knotenpunkt B45/L3115 7 Neubau Ortsumgehungen B 38a Fürth – Lörzenbach – Rimbach </td> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> 8 Neubau Ortsumgehung B 38a Mörlenbach 9 Neubau Ortsumgehung B 38 Groß-Bieberau 10 Neubau Ortsumgehung B 44 Groß-Gerau/Dornheim 11 Neubau Ortsumgehung B 44/B 486 Mörfelden 12 Neubau B 426-Umfahrung Ober-Ramstadt, OT Hahn 13 Neubau B 26-Südumgehung Babenhausen 14 Neubau B 44 Ortsumgehung Gernsheim/Klein-Rohrheim </td> </tr> </table> </div>	<ul style="list-style-type: none"> 1 Ausbau BAB 67 von AK Darmstadt bis Lorsch 2 Umbau Darmstädter Kreuz 3 Ausbau BAB 60 zwischen AD Rüsselsheim und dem Mainspitz-Dreieck 4 Ausbau B 486 Mörfelden-Walldorf – OU Langen 5 Ausbau B 47 von Worms bis Lorsch 6 Ausbau B 45 und Ausbau Knotenpunkt B45/L3115 7 Neubau Ortsumgehungen B 38a Fürth – Lörzenbach – Rimbach 	<ul style="list-style-type: none"> 8 Neubau Ortsumgehung B 38a Mörlenbach 9 Neubau Ortsumgehung B 38 Groß-Bieberau 10 Neubau Ortsumgehung B 44 Groß-Gerau/Dornheim 11 Neubau Ortsumgehung B 44/B 486 Mörfelden 12 Neubau B 426-Umfahrung Ober-Ramstadt, OT Hahn 13 Neubau B 26-Südumgehung Babenhausen 14 Neubau B 44 Ortsumgehung Gernsheim/Klein-Rohrheim
<ul style="list-style-type: none"> 1 Ausbau BAB 67 von AK Darmstadt bis Lorsch 2 Umbau Darmstädter Kreuz 3 Ausbau BAB 60 zwischen AD Rüsselsheim und dem Mainspitz-Dreieck 4 Ausbau B 486 Mörfelden-Walldorf – OU Langen 5 Ausbau B 47 von Worms bis Lorsch 6 Ausbau B 45 und Ausbau Knotenpunkt B45/L3115 7 Neubau Ortsumgehungen B 38a Fürth – Lörzenbach – Rimbach 	<ul style="list-style-type: none"> 8 Neubau Ortsumgehung B 38a Mörlenbach 9 Neubau Ortsumgehung B 38 Groß-Bieberau 10 Neubau Ortsumgehung B 44 Groß-Gerau/Dornheim 11 Neubau Ortsumgehung B 44/B 486 Mörfelden 12 Neubau B 426-Umfahrung Ober-Ramstadt, OT Hahn 13 Neubau B 26-Südumgehung Babenhausen 14 Neubau B 44 Ortsumgehung Gernsheim/Klein-Rohrheim 		
<p>Ziel</p>	<p>Sicherung einer verlässlichen Erreichbarkeit</p>		
<p>Akteure</p>	<p>Alle Träger von Straßenbauprojekten</p>		

Maßnahmen „Ausbau von Mobilitätsmanagement und innovativen Mobilitätsangeboten“

Unterstützung und Förderung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement	
Beschreibung	<p>Das Beratungsprogramm „südhessen effizient mobil“ unterstützt bereits seit 2012 Unternehmen dabei, ihre eigene Mobilität, also die Arbeitswege der Mitarbeitenden, die dienstlichen Wege und die Wege von Kunden und Besuchenden, effizienter zu gestalten. Über 30 Arbeitgeber haben das Programm bereits erfolgreich durchlaufen und Verbesserungen für die Erreichbarkeit ihres Standorts, eine höhere Attraktivität als Arbeitgeber und Kostenersparnisse erzielt.</p> <p>Das Programm soll fortgesetzt und räumlich ausgeweitet werden. Die erprobten Ansätze des Betrieblichen Mobilitätsmanagements sind insbesondere auch bei der Entwicklung neuer Gewerbeareale und bei Neuansiedlung von Unternehmen einzusetzen.</p>
Ziel	Standortförderung und Unterstützung von Unternehmen bei einer effizienten Gestaltung ihrer Mobilität
Akteure	Kommunen und Kreise, ÖPNV-Aufgabenträger, ivm GmbH, IHK Darmstadt

Etablierung von Neubürgerpaketen	
Beschreibung	<p>Neubürgerpakete informieren Zuzügler in die Region individuell über die Mobilitätsangebote an ihrem neuen Wohnstandort. Sie motivieren Zugezogene in der Umbruchsituation eines Umzugs, die verschiedenen Mobilitätsangebote zu nutzen. Hierzu sollten auch „Schnuppertickets“ für den ÖPNV und Testangebote für andere Mobilitätsservices im Neubürgerpaket enthalten sein. Die Pakete werden durch die Meldebehörden der Kommune übergeben. Erfolgreiche Beispiele bestehen bereits in etlichen deutschen Städten wie Aachen oder München.</p> <p>Arbeitgebern sollen einfache Instrumente an die Hand gegeben werden, mit denen sie neue Mitarbeiter analog zu Neubürgerpaketen über die Mobilitätsoptionen auf ihrem Arbeitsweg informieren können.</p>
Ziel	Information und Motivation zu nachhaltiger Mobilität für Zuzügler und Arbeitsplatzwechsler; Steigerung der Attraktivität der Region durch besondere Services
Akteure	Kommunen, Unternehmen

Förderung innovativer Antriebsformen

Beschreibung	<p>Klimaschutz und Energiewende machen es zwingend erforderlich, fossile Treibstoffe als Hauptenergieträger im Verkehr mittel- bis langfristig zu reduzieren und abzulösen. Neben Forschung und Förderung auf nationaler Ebene kann und muss auch in den Kommunen der Umstieg auf alternative Energieträger gefördert werden. Maßnahmenbeispiele sind Programme für KMU (einschl. Förderung von E-Lastenrädern für innerstädtischen Lieferverkehr) und der Aufbau eines Netzes von Lade-stationen.</p> <p>Ein zielführendes Vorgehen ist in der aktuellen Publikation „Elektro-mobilität in der kommunalen Umsetzung“ [BMVI 2015] beschrieben.</p>
Ziel	Förderung der Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern und Verringerung der Treibhausgasemissionen
Akteure	Kommunen, Unternehmen

Ausbau ergänzender Mobilitätsangebote und deren Verknüpfung

Beschreibung	<p>Neue Sharing-Angebote wie Carsharing und Fahrradverleihsysteme können vor allem in den Städten dazu beitragen, den Verkehr effizienter und flächensparender zu bewältigen. Die bestehenden Angebote sind daher gezielt auszubauen und im Sinne einer integrierten (teil-) öffentlichen Mobilität zu fördern. Insbesondere sind die Stationsnetze zu verdichten und auf diese Weise auch der Nutzwert der Angebote zu erhöhen.</p> <p>Ein weiterer Aspekt sind die Fernbusangebote, die gerade auch für den Teilbereich des Tourismus von besonderer Bedeutung sind. Diese sind in das gesamte Mobilitätsangebot zu integrieren und auch die Haltestellen-bereiche sind attraktiv zu gestalten.</p>
Ziel	Effiziente Abwicklung innerstädtischer Verkehre
Akteure	Kommunen, Mobilitätsanbieter

Aufbau/Ausbau integrierter Mobilitätsdienstleistungen

Beschreibung	<p>Für ÖPNV, Carsharing, Fahrradverleihsysteme, Parken und weitere Mobilitätsangebote ist ein integriertes Marketing aufzubauen, das es den mobilen Menschen einfach und niedrigschwellig erlaubt, die verschiedenen Angebote zu nutzen. Technische Basis können Smartcards oder mobile Apps sein. Im Mittelpunkt müssen ein einheitlicher Zugang zu den Mobilitätsdienstleistungen sowie eine einfache Abrechnung stehen.</p> <p>Positive Ansätze, die es auszubauen gilt, bietet bereits heute die „Mobilitätskarte“ des RMV.</p>
Ziel	Förderung integrierter Mobilitätsangebote
Akteure	Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen unter Förderung durch Kommunen und Land

Aufbau eines intermodalen, aktuellen Verkehrsinformationssystems

Beschreibung	<p>Um die zunehmende Vielfalt der Mobilitätsangebote zu kommunizieren, ihre Nutzung zu erleichtern und zugleich inter- und multimodales Mobilitätsverhalten zu fördern, ist es erforderlich, ein integriertes Verkehrsinformationssystem zu schaffen. Dieses System sollte anbieter- und verkehrsmittelneutral sowie aktuell über die unterschiedlichen Routen- und Verkehrsmittelwahloptionen informieren. Dabei sind auch intermodale Wege mit Park + Ride und Bike + Ride, Fahrgemeinschaften sowie Sharing-Angebote zu berücksichtigen.</p> <p>Gute Grundlagen, die es weiter auszubauen gilt, bietet beispielsweise bereits der Dienst vielmobil.info der ivm GmbH.</p>
Ziel	Verbesserung der Information über Verkehrsangebote
Akteure	Kommunen, ÖPNV-Aufgabenträger und Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen

Maßnahmen „Effiziente Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs“

Unterstützung und Förderung effizienter Fuhrparks	
Beschreibung	Anknüpfend an die Beratungsangebote des Betrieblichen Mobilitätsmanagements sollen Unternehmen systematisch dabei unterstützt und beraten werden, ihre betriebliche Mobilität effizient zu organisieren. Handlungsansätze sind insbesondere eine systematische Fuhrpark- und Dienstwegeanalyse sowie auch der Know-how-Transfer bezüglich der Nutzung innovativer Mobilitätsangebote (z.B. Firmen-Carsharing) und Antriebsformen (z.B. E-Lieferfahrzeuge)
Ziel	Effiziente Gestaltung betrieblicher Mobilität; Förderung der regionalen Wirtschaft
Akteure	Kommunen, Mobilitätsdienstleister, IHK Darmstadt

Citylogistik	
Beschreibung	Um Ver- und Entsorgung in der Region und insbesondere in den Innenstädten effizienter und konfliktärmer zu gestalten, ist zu prüfen, inwieweit moderne Citylogistik-Konzepte hierzu einen Beitrag leisten können. Während dem in der Vergangenheit vor allem hohe Transaktionsaufwände zwischen den Akteuren entgegen standen, ermöglichen moderne Kommunikations- und Sendungsverfolgungssysteme gegebenenfalls eine deutliche Vereinfachung der Organisation.
Ziel	Effizientere und nachhaltigere Abwicklung innerstädtischer Lieferverkehre
Akteure	Kommunen, verladende Wirtschaft und Handel

Ausbau Lkw-Vorrangnetz und Lkw-Lotse	
Beschreibung	Zur Sicherung der Erreichbarkeit der Region ist angesichts einer zunehmenden Anzahl an Verkehrsbeschränkungen eine systematische Planung und Ausweisung eines Lkw-Vorrangnetzes in der Region erforderlich, das die für den Wirtschaftsverkehr wichtigen Routen und Strecken abbildet und Betrieb und Unterhaltung bevorzugt sichert. Korrespondierend dazu ist das bestehende Informationssystem Lkw-Lotse räumlich und inhaltlich weiter auszubauen, um dem Wirtschaftsverkehr laufend spezifische und aktuelle Informationen bspw. zu Lkw-geeigneten Routen und zur Belegung von Lkw-Parkplätzen zur Verfügung zu stellen.
Ziel	Effiziente und störungs- und konfliktarme Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs
Akteure	Straßenbaulastträger, ivm

Erleichterung des städtischen Wirtschaftsverkehrs	
Beschreibung	Bei der städtischen Verkehrsplanung ist auf die Belange des Wirtschaftsverkehrs Rücksicht zu nehmen. Dies betrifft insbesondere die Ausweisung von Ladezonen bzw. die Berücksichtigung eines reibungslosen Ver- und Entsorgungsverkehrs bei Maßnahmen des Parkraummanagements. Ein positives Beispiel ist hier der regionale Handwerker-Parkausweis, der ausgeweitet werden sollte.
Ziel	Sicherung der Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr
Akteure	Kommunen

Hinweise zur Problematik des Verkehrs nach und durch Darmstadt

Eines der in den letzten Jahren am intensivsten diskutierten Verkehrsprobleme der Region ist der aus dem östlichen Einzugsbereich von Darmstadt in die Stadt einströmende bzw. sie passierende Verkehr. Die Lage der Gewerbe- und Arbeitsplatzschwerpunkte sowie der Autobahnanschlüsse im Westen Darmstadts bringt im bestehenden Straßennetz die Notwendigkeit mit sich, dass der Verkehr durch die Innenstadt fließt. Dabei stellt die Stadteinfahrt und -durchfahrt ein Hemmnis für diesen Verkehr und damit für die Erreichbarkeit der Standorte östlich von Darmstadt dar. Umgekehrt belastet aber auch der Verkehr die Stadt und mindert ihre Lebens- und Aufenthaltsattraktivität.

Über Jahrzehnte hinweg hat sich die Lösung dieser Problematik ausschließlich auf den Bau der B 26-Nordostumgehung Darmstadts fokussiert. Aufgrund der politischen Entscheidungen der letzten Jahre ist mit deren Bau oder mit der Planung einer alternativen, akzeptanzfähigen Trasse in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. Die IHK Darmstadt wird sich weiterhin für eine Nord-Ost-Umgehung, respektive für eine Alternative mit vergleichbarer Entlastungswirkung einsetzen.

Bereits das Lokale Dialogforum zur Nordostumgehung hat in seinem Schlussbericht festgestellt, dass eine Nordostumgehung nur einen Teil der mit ihr zu lösenden Verkehrsprobleme tatsächlich zu lösen imstande wäre und dass es zusätzlich eines vielfältigen Bündels weiterer, aufeinander abgestimmter Maßnahmen bedarf, um Erreichbarkeit und Stadtverträglichkeit zu sichern [LDF 2009]. Es gilt nun, dieses Maßnahmenbündel rasch zu entwickeln und umzusetzen. Die dargestellten Handlungsstrategien und Maßnahmen in den vorangegangenen Abschnitten können hierzu einen wichtigen Beitrag liefern.

Kurzfristige Maßnahmen, die eine unverhältnismäßige Einschränkung des Wirtschaftsverkehrs mit sich bringen, sind zu vermeiden bzw. durch Ausnahmeregelungen verträglich mit den Belangen der regionalen Wirtschaft zu gestalten.

Zusammenfassende Bewertung

Mit dem aktuellen Verkehrsleitbild zeigt die IHK Darmstadt, dass Mobilität nicht ausschließlich über bauliche Maßnahmen im Verkehrssektor umgesetzt werden kann. Gerade die knappen finanziellen Ressourcen erfordern eine Schwerpunktsetzung, die über eine rein bauliche Betrachtung hinaus geht.

Den nicht infrastrukturellen Maßnahmen muss dabei ein besonderes Augenmerk zukommen, da hier mit im Vergleich geringen Kosten positive Wirkungen erzielt werden können. Mit diesen Maßnahmen können Engpässe im Bereich der Umsetzung baulicher Maßnahmen zumindest teilweise kompensiert werden.

Folgende Maßnahmenbereiche können zur Sicherung der Mobilität in der Region beitragen:

- Maßnahmen „Verlässliche Verkehrspolitik und Verkehrsplanung“
 - Regionaler Masterplan Mobilität
 - Regionale Organisation von Mobilität und Verkehr
 - Frühzeitige professionelle Öffentlichkeitsbeteiligung bei Verkehrsprojekten
 - Sicherung der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangeboten
 - Berücksichtigung der Mobilität bei der Siedlungsentwicklung
- Maßnahmen „Ausbau von Mobilitätsmanagement und innovativen Mobilitätsangeboten“
 - Unterstützung und Förderung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement
 - Etablierung von Neubürgerpaketen
 - Förderung innovativer Antriebsformen
 - Ausbau des Carsharing- und des Fahrradverleihsystem-Angebots
 - Aufbau/Ausbau integrierter Mobilitätsdienstleistungen
 - Aufbau eines intermodalen, aktuellen Verkehrsinformationssystems
- Maßnahmen „Effiziente Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs“
 - Unterstützung und Förderung effizienter Fuhrparks
 - Citylogistik
 - Ausbau Lkw-Vorrangnetz und Lkw-Lotse
 - Erleichterung des städtischen Wirtschaftsverkehrs

Neben diesen nicht infrastrukturellen Maßnahmen werden auch bauliche Maßnahmen zur Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangeboten erforderlich. Neben den Aspekten des innerörtlichen Verkehrs wurden folgende Maßnahmen identifiziert und innerhalb der Maßnahmentypen basierend auf der durchgeführten Bewertung priorisiert (Gruppe 1 bis Gruppe 3):

- Maßnahmen „Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangeboten“ – Schiene
 - Neubau ICE-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar,
 - Neubau S-Bahnhof Mönchhof
 - Neubau Regionaltangente West
- Maßnahmen „Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangeboten“ – Straße

Aus- und Umbaumaßnahmen von Bundesautobahnen

- Ausbau der A 67 und der A 60,
- Umbau des Autobahnkreuzes Darmstadt,
- Ausbau der A 5, wenn der Ausbau der A 67 nicht umgesetzt wird. Ansonsten Erweiterung der Seitenstreifenfreigabe.

Ausbau von Bundes- und Landesstraßen

- Ausbau B 486 Mörfelden-Walldorf – OU Langen,
- Ausbau B 47 von Worms bis Lorsch,
- Ausbau B 45 und Ausbau Knotenpunkt B 45/L 3115.

Neubau von Ortsumgehungen

Gruppe 1: Neubau Ortsumgehung

- B 44 Groß-Gerau/Dornheim,
- B 38a Mörlenbach,
- B 426-Umfahrung Ober-Ramstadt, OT Hahn,
- B 44 Ortsumgehung Gernsheim/Klein-Rohrheim

Gruppe 2: Neubau Ortsumgehung

- B 44/B 486 Mörfelden,
- B 38a Fürth – Lörzenbach – Rimbach,
- B 26-Südumgehung Babenhausen

Gruppe 3: Neubau Ortsumgehung

- B 38 Groß-Bieberau

Anhang

Anhang 1: Maßnahmenbewertung – bauliche Maßnahmen

Für die Aktualisierung des Verkehrsleitbilds der IHK wurden in einem ersten Schritt die Maßnahmen des IHK-Leitbildes aus dem Jahre 2008 hinsichtlich ihres Umsetzungsstandes überprüft und um, für die Aktualisierung relevante, aktuelle sowie in der Aufstellung befindliche Planungen ergänzt.

Aus dieser umfassenden Zusammenstellung wurden dann die für das Leitbild relevanten Maßnahmen mit Bezug zum Gebiet des Kammerbezirks identifiziert. Diese Maßnahmen wurden ihren unterschiedlichen Merkmalen entsprechend strukturiert und zu Gruppen gleichen Typs zusammengefasst. Sie sind in den folgenden Abschnitten beschrieben und bewertet.

Erläuterung der Bewertungsmethodik

Das Bewertungsverfahren wurde so gewählt, dass auf einfache, aber nachvollziehbare Weise eine Einschätzung der Bedeutung der Maßnahmen ermöglicht wird. Ziel ist es, eine Entscheidungshilfe vor dem Hintergrund einer Maßnahmenauswahl und -priorisierung zu erarbeiten. Dabei wird davon ausgegangen, dass alle erfassten Maßnahmen bereits eine ausreichende Planungsreife besitzen und somit die Notwendigkeit oder die Machbarkeit der Maßnahmen nicht grundsätzlich in Frage gestellt werden. Es werden keine baulichen Maßnahmen entwickelt. Im Fokus der Bewertung stehen daher die verkehrlichen Wirkungen der betrachteten Maßnahmen sowie deren Folgen für die regionale Wirtschaft und Bevölkerung. Die Kosten werden nicht in die Bewertung aufgenommen.

Alle Maßnahmen werden einheitlich bewertet anhand der Kriterien:

- Mobilität,
- Sicherheit,
- Struktureffekte und
- Umwelt.

Der Bewertung werden jeweils eine Beschreibung des Netzzusammenhangs, Hinweise auf vorliegende Probleme sowie Angaben zur konkreten Maßnahme vorangestellt. Soweit verfügbar fließen quantitative Angaben in die Bewertung mit ein, die zunächst verbalargumentativ begründet werden. Die Erläuterungen und Informationen tragen – soweit im Rahmen der Vergleichbarkeit sinnvoll und zulässig – dem besonderen Charakter der jeweiligen Maßnahme und der stark variierenden Datenverfügbarkeit Rechnung. Die Bewertung selbst, mit der die Verbesserung gegenüber dem Status Quo eingeschätzt wird, erfolgt anhand einer Notenskala von 1 (hoher Beitrag/niedriger Einfluss) bis 5 (niedriger Beitrag/hoher Einfluss). Die Einzelnoten werden zu einer durchschnittlichen „Gesamtnote“ zusammengeführt. Es wird keine Gewichtung zwischen den Teilbereichen angelegt. Die Bewertung basiert auf dem Zielbeitrag der Maßnahme zur Problemlösung. Basierend auf der

Gesamtnote werden die für das Verkehrsleitbild der IHK Darmstadt relevanten Maßnahmen ausgewählt.

Diese Form der Bewertung gilt für Infrastrukturmaßnahmen aufgrund der hohen Kosten. Nicht infrastrukturelle Maßnahmen werden nicht in dieser Weise bewertet.

Beschreibung der Bewertungsbereiche

Mobilität

Das Kriterium „Mobilität“ greift Fragen zur Erreichbarkeit und zur Zuverlässigkeit der betrachteten Netzelemente oder betrieblicher Maßnahmen auf. Unter diesem Kriterium werden folgende Aspekte bewertet:

- **Netzfunktion**

Die Bewertung der Maßnahme erfolgt vor dem Hintergrund eines verkehrlichen Zusammenhangs mit anderen Netzelementen. Bewertet wird hier die Ertüchtigung eines Abschnitts bzw. eines Knotens, der im Netzzusammenhang eine wichtige Rolle spielt.

1	5
Ertüchtigung eines Abschnitts/Knotens mit Netzfunktion	Geringe Netzwirkung

- **Verfügbarkeit**

Mit der Verfügbarkeit wird die nachfragegerechte Bereitstellung der Kapazität eines Netzelements bewertet. Die Zuverlässigkeit eines Segments ergibt sich damit über die ggf. auftretende Überlastung wegen zu hoher Nachfrage in Bezug auf das Verkehrsangebot (z.B. Straßenquerschnitt).

1	5
Nachfrageangepasste Kapazität	Dauerhafte Überlastung

Sicherheit

Die Bewertung der Verkehrssicherheit erfolgt über verschiedene Aspekte, da i.d.R. keine Unfallkenngrößen für die detaillierte Bewertung der Verkehrssicherheit vorliegen. Unter dem Kriterium der Verkehrssicherheit werden folgende Aspekte betrachtet:

- **Ausbauzustand**

Über die Betrachtung des Querschnitts und seiner Aufteilung lassen sich sicherheitsrelevante Aspekte ableiten. Positiv bewertet wird beispielsweise die Schaffung eines Rad- und Gehwegs als ergänzende Funktion oder die Anpassung des Querschnitts auf die Verkehrsnachfragesituation.

1	5
Ertüchtigung des Netzelements	Keine sicherheitsrelevanten Wirkungen

- **Ortslage**

Unter dem Aspekt der Ortslage wird der Schwerpunkt der Bewertung auf die Verkehrszusammensetzung gelegt. Beispielsweise werden durch den Bau einer Ortsumgehung die Durchgangsverkehre aus sensiblen Ortsdurchfahrten verlagert und damit die Betroffenheit vor allem von nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern reduziert. Auch ein hoher Schwerverkehrsanteil spielt hierbei eine Rolle.

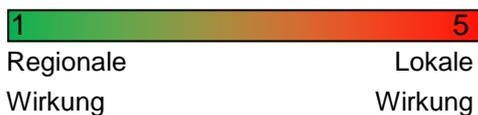
1	5
Entmischung von Ziel-/Quell- und Binnenverkehr	Verkehrsverdrängung in sensible Netzteile

Struktureffekte

Unter diesem Kriterium werden die Struktureffekte einer Maßnahme betrachtet und bewertet, die für die Region oder Teile der Region eine besondere Bedeutung in Bezug auf das strategische Netz haben. Hierunter werden zwei Aspekte betrachtet:

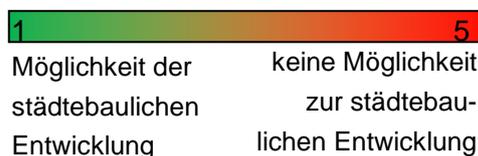
- Lage im Raum

Mit der Lage im Raum werden die Netzelemente in einen regionalen Kontext gestellt, selbst dann, wenn die Maßnahme einen eher kleinräumigen Bezug in den Mittelpunkt stellt. Dieser Aspekt ist vor allem für die Bewertung von Ortsumgehungen relevant. Beispielweise wird hierunter auch die bessere Erschließung und überörtliche Anbindung von Gewerbeflächen bewertet. Die Bewertung zielt auf die Betrachtung eines strategischen Netzes über die lokale Netzwirkung hinaus.



- Städtebauliche Qualität

Gerade in Bezug auf Ortslagen zielen Maßnahmen auf die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Gestaltungsmöglichkeiten vor Ort. Für Maßnahmen, die den Innerortsbereich adressieren, ist dieses Kriterium besonders relevant.

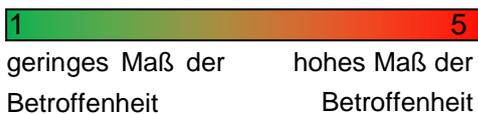


Umwelt

Unter dem Kriterium der Umwelt werden unterschiedliche Teilaspekte zur Bewertung herangezogen. Folgende Aspekte werden hierunter bewertet:

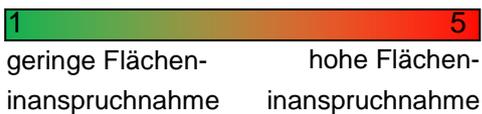
- Immissionen

Unter dem Aspekt der Immissionen werden Lärm- und Schadstoffbelastungen durch die Abschätzung von Betroffenheit bewertet. Eine Maßnahme kann beispielsweise auch nur zu einer Lärmverlagerung führen.



- Flächeninanspruchnahme

Gerade bei Aus- und Neubauten werden Flächen in Verkehrsflächen umgewandelt. Hier können beispielsweise landschaftlich wertvolle Gebiete betroffen sein.



Maßnahmenliste Schiene

Für den Bereich der baulichen Maßnahmen im Bereich Schiene wurden aktuelle und in Aufstellung befindliche Pläne ausgewertet sowie das Verkehrsleitbild aus dem Jahr 2008 überprüft. Für die Maßnahmen im Bereich Schiene wurden Aktualität und Vollständigkeit mit der RMV GmbH abgestimmt. Die Maßnahmen wurden so gewählt, dass sie eine gewisse Planungstiefe besitzen und damit die Notwendigkeit oder die Machbarkeit nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird.

Neben den baulichen Maßnahmen sind in der Region weitere betriebliche Maßnahmen geplant, die der Optimierung des Öffentlichen Verkehrs dienen (z. B. Kapazitätserweiterung S-Bahn-Tunnel).

Die Maßnahmen in Verbindung mit dem Bau des Terminals 3 am Flughafen Frankfurt Main (Anbindung der S 7 an das Terminal 3 und Einführung der S 7 in den Tunnel) werden nicht im Detail bewertet. Mit der Entscheidung für den Bau eines dritten Terminals sollte die Gestaltung der ÖV-Anbindung begleitend geplant werden, um Pendler- und Passagierströme ggf. direkt in den Süden des Flughafengeländes zu führen.

- Verdichtung Regionalexpress auf Stundentakt auf der Main-Neckar-Bahn

Geplant ist die Umsetzung eines Flügelkonzepts Mannheim/Heidelberg ab dem Jahr 2018. Zusätzlich wird der Regionalexpress auch am Wochenende fahren. Eine Verdichtung des Regionalexpress auf einen Stundentakt über die gesamte Strecke Frankfurt – Mannheim kann aufgrund von Trassenkonflikten mit dem Fernverkehr auf der Main-Neckar-Bahn derzeit nicht umgesetzt werden. Mit dem letzten Fahrplanwechsel wird zwischen Darmstadt und Mannheim ein 2h-Takt und zwischen Frankfurt und Darmstadt ein 1h-Takt gefahren. Die Maßnahme wird keiner weiteren Bewertung unterzogen.

- Schienenhaltepunkt Babenhausen-Sickenhofen

Der Schienenhaltepunkt ist betrieblich nicht in den Fahrplan integrierbar. Die Maßnahme wird daher nicht weiter verfolgt.

Neubau von Strecken und Haltepunkten

- Neubau ICE-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar
- Neubau Regionaltangente West
- Neubau S-Bahnhof Mönchhof
- Schienenhaltepunkt Groß-Umstadt Nord

Maßnahmenliste Straße

Die Identifikation der für das Verkehrsleitbild relevanten baulichen Maßnahmen erfolgte über die Auswertung aktueller und in der Aufstellung befindlicher Pläne. Ergänzend wurden die Maßnahmen des IHK-Verkehrsleitbilds aus dem Jahr 2008 überprüft. Die Maßnahmenlisten wurden mit Hessen Mobil auf Aktualität und Vollständigkeit geprüft, da in das Verkehrsleitbild nur bauliche Maßnahmen aufgenommen werden, die eine gewissen Planungstiefe besitzen und damit die Notwendigkeit oder Machbarkeit nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird.

Die Maßnahmen können den Bereichen Aus- und Umbau von Bundesautobahnen, Ausbau von Bundes- und Landesstraßen (inklusive Knotenpunkten) und Neubau von Ortsumgehungen zugeordnet werden.

Aus- und Umbau von Bundesautobahnen

- Ausbau BAB 5 vom Darmstädter Kreuz bis AK Walldorf
- Ausbau BAB 67 zwischen AK Darmstadt und AS Lorsch
- Umbau Darmstädter Kreuz
- Ausbau BAB 60 zwischen Autobahndreieck Rüsselsheim und Mainspitz-Dreieck

Ausbau von Bundes- und Landesstraßen (inklusive Knotenpunkten)

- Ausbau B 486 Mörfelden-Walldorf – OU Langen
- Ausbau B 47 von Worms bis Lorsch
- Ausbau B 45 und Ausbau Knotenpunkt B 45/L 3115

Neubau von Ortsumgehungen

- Neubau Ortsumgehungen B 38a Fürth – Lörzenbach – Rimbach
- Neubau Ortsumgehung B 38a Mörlenbach
- Neubau Ortsumgehung B 38 Groß-Bieberau
- Neubau Ortsumgehung B 44 Groß-Gerau/Dornheim
- Neubau Ortsumgehung B 44/B 486 Mörfelden
- Neubau B 426-Umfahrung Ober-Ramstadt, OT Hahn
- Neubau B 26-Südumgehung Babenhausen
- Neubau L 3303-Westumgehung Pfungstadt
- Neubau L 3065-Ortsumgehung Otzberg-Lengfeld
- Neubau B 44 Ortsumgehung Gernsheim/Klein-Rohrheim
- Neubau Ortsumgehung Trebur
- Neubau Ortsumgehung Ginsheim
- Neubau L 3097 Ortsumgehung Pfungstadt-Eschollbrücken

Einige aus den Plänen abgeleitete Maßnahmen wurden bereits vor einer weiteren Bewertung ausgeschlossen, da diese von den Verantwortlichen vor Ort nicht weiterverfolgt werden (z. B. Neubau L 3112 – Ortsumgehung Alsbach-Hähnlein oder Neubau Westumgehung Baben-

hausen) oder da aktuell die Planung nicht weiterverfolgt wird (z. B. Neubau L 3095 – Netzschluss von Anbindung K 180 von Messel zu AS B 45 Rodgau Ober-Roden). Wegen der knappen Finanzmittel für die Verkehrsinfrastruktur haben diese Maßnahmen, beispielsweise die Ortsumgehungen, ohnehin sehr geringe Realisierungschancen. Außerdem liegen zu diesen Maßnahmen keine aktuellen Informationen vor.

Beschreibung und Bewertung der Maßnahmen – Schiene

Neubau

- **Neubau ICE-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar**

Problemdarstellung:

Der Korridor Mittelrhein – Rhein/Main – Rhein/Neckar zählt zu den Bereichen mit den am stärksten befahrenen Schienenstrecken im Personen- und Güterverkehr in Europa. Im Güterverkehr ist er Bestandteil der Achse Rotterdam – Genua, im Personenverkehr Bestandteil des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Für den Korridor werden in den nächsten Jahren noch erhebliche Verkehrszuwächse erwartet. Die ICE-Strecke Köln – Rhein/Main ist seit einigen Jahren in Betrieb. Eine Fortführung als Neubaustrecke (NBS) nach Süden von Frankfurt am Main nach Mannheim fehlt bislang. Die vorhandenen Strecken werden zunehmend zu einem Kapazitätsengpass. Die Einschränkungen sind nicht nur auf den Fernverkehr beschränkt, es fehlen auch Kapazitäten im Regionalverkehr, um die Metropolregionen Frankfurt Rhein/Main und Rhein/Neckar besser zu vernetzen. Die Zuwächse im Güterverkehr sind nicht nur unter Kapazitätsaspekten, sondern auch unter Lärmgesichtspunkten zu betrachten.

Diskussionen über geeignete Trassen für eine NBS Frankfurt am Main – Mannheim werden seit über 15 Jahren geführt. Dabei hat die Region Darmstadt Rhein Main Neckar wegen der wirtschaftsstrukturellen Bedeutung des Raumes und der erforderlichen hochwertigen Erschließung stets auf eine bessere Erschließung der Wissenschaftsstadt Darmstadt durch ICE-Züge gedrungen. Die Erschließung durch den Personenverkehr stand hierbei zunächst im Vordergrund, erst in der jüngeren Vergangenheit sind auch die Wirkungen des Güterverkehrs verstärkt in den Fokus geraten.

Maßnahmenbeschreibung:

Im März 2015 hat ein Gutachterkonsortium [BVU 2015] eine im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur entwickelte „Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe“ vorgestellt. Hierin 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.

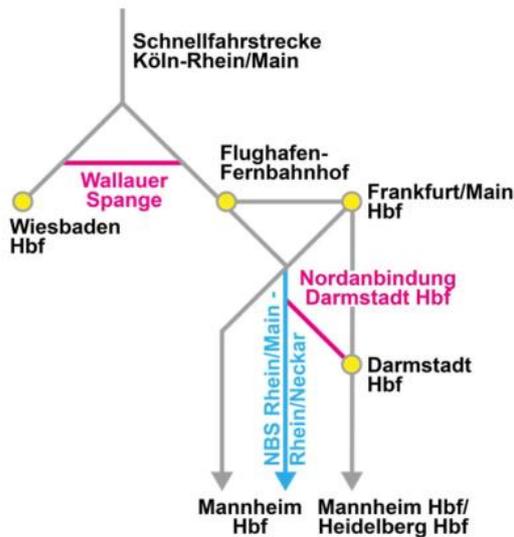


Bild 7 Wallauer Spange und Nordanbindung von Darmstadt Hbf [entnommen: BVU 2015]

Für eine vollständige Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs an die Neubaustrecke ist jedoch zusätzlich eine Südausschleifung aus der Main-Neckar-Bahn erforderlich. Hierfür ist in der Konzeption ein Korridor dargestellt (Südanbindung Darmstadt, Abzweig Pfungstadt). 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. Auch hier besteht zur Variantenauswahl noch Diskussionsbedarf.



Bild 8 Mögliche Verknüpfungen der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar mit der Strecke Mainz – Darmstadt und dem Darmstädter Hauptbahnhof [entnommen: BVU 2015]

Bewertung:

Die Maßnahme hat sowohl aufgrund ihrer Einbindung in das internationale Schienennetz als auch wegen der Verbesserungspotenziale für den Regionalverkehr herausragende Bedeutung für die Mobilität **(Note: 1)**.

Von der Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV durch die angestrebte Attraktivitätssteigerung des Bahnangebots im Regional- und Fernverkehr gehen auch positive Wirkungen auf die Verkehrssicherheit aus **(Note: 2)**.

Die Neubaustrecke unter der Realisierung einer Vollanbindung von Darmstadt für den Personen- und Güterverkehr stellt einen wichtigen Beitrag für die strukturelle Entwicklung der Region dar **(Note: 1)**.

Auch hinsichtlich der Umweltwirkungen ist die Maßnahme aufgrund der Lärminderungspotenziale, insbesondere im Güterverkehr, sehr positiv zu bewerten. Allerdings erfolgt wegen der erforderlichen Flächeninanspruchnahme eine abgestufte Bewertung **(Note: 2)**.

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	1,5
Sicherheit	Ausbauzustand	2	
Struktureffekte	Lage im Raum	1	
Umwelt	Immissionen u. Flächeninanspruchnahme	2	



Die IHK Darmstadt sollte sich weiterhin aktiv für die Realisierung der Neubaustrecke unter Vollanbindung von Darmstadt einsetzen. Die Maßnahme wird in das Verkehrsleitbild aufgenommen.

- **Neubau Regionaltangente West**

Problemdarstellung:

Das Schienennetz im Kern der Region Frankfurt Rhein-Main ist radial auf das Oberzentrum Frankfurt am Main ausgerichtet. Dies wird der Raum- und Siedlungsstruktur der polyzentrischen Region zunehmend weniger gerecht. Der Wandel hin zur Dienstleistungs- und zur IuK-Gesellschaft führt zu einer Veränderung der Nutzungsmischung. Auch an der Peripherie und insbesondere in den der Stadt Frankfurt am Main benachbarten Mittelzentren entstehen attraktive Arbeitsplätze. Dadurch nimmt auch der Bedarf für tangentielle Verbindungen zu. Verkehrsteilnehmer, die heute beispielsweise von Bad Homburg aus mit der S-Bahn zum Flughafen Frankfurt Main reisen möchten, müssen hierfür über den Frankfurter Hauptbahnhof fahren. Die Verbindung ist für die Reisenden selbst – gemessen an der Zielwahl – unnötig zeitaufwändig, umwegig und mit Umsteige-notwendigkeit verbunden. Zugleich werden die in Spitzenzeiten vorhandenen Kapazitätsengpässe auf den radialen S-Bahnlinien unnötig verschärft, in dem Fahrgäste Streckenabschnitte befahren müssen, die sie bei direkterer Führung vermeiden könnten.

Maßnahmenbeschreibung:

Mit der Regionaltangente West (RTW) soll ein neues peripheres Verkehrsangebot im Schienenverkehr geschaffen werden, das den Nordwesten Frankfurts sowie Bad Homburg mit Eschborn, Höchst, dem Flughafen, Neu-Isenburg und Dreieich-Buchschlag verbindet. Die RTW soll auf teilweise vorhandenen Gleistrassen verkehren, die durch Neubauabschnitte miteinander verbunden werden. Aus finanziellen Erwägungen und wegen städtebaulicher Anforderungen werden die Netzergänzungen als Stadtbahnstrecken konzipiert. Für den Betrieb bedeutet dies, dass Zweisystemfahrzeuge (z.B. Regio-Tram) zum Einsatz kommen müssen, die den rechtlichen und technischen Anforderungen von Eisenbahn- und Stadtbahnstrecken gleichermaßen genügen. Die RTW ist mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von 1,34 als förderungswürdig eingestuft und zählt im verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main zu den vorrangig umzusetzenden Maßnahmen mit einem Realisierungsbeginn bis 2019. Auf Basis der positiven Nutzen-Kosten-Betrachtung haben die betroffenen Gebietskörperschaften zur Konkretisierung der Planungen, die sich derzeit im Stadium der Vorplanung befinden, eine gemeinsame Planungsgesellschaft gegründet.



Bild 9 Regionaltangente West (entnommen: Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main [RMV 2014])

Bewertung:

Mit der RTW verkürzen sich die Reisezeiten zwischen den Orten entlang der Strecke zum Teil erheblich. Zudem ergeben sich durch neue Verknüpfungspunkte der RTW mit vorhandenen S-Bahnlinien oder mit Buszubringerlinien auch für Fahrgäste, bei denen Quelle oder Ziel nicht direkt an der Strecke liegen, Möglichkeiten, die Reisezeit gegenüber heute zu reduzieren. Dadurch, dass die RTW durch Vermeidung unnötiger Umwegfahrten die radialen S-Bahnlinien entlastet, verbessern sich auch für deren Fahrgäste die Rahmenbedingungen der Mobilität (**Note: 1**).

Da durch das neue Netzelement eine attraktive Alternative zum Pkw entsteht, gehen von der RTW auch positive Effekte auf die Sicherheit aus, allerdings sind diese eher indirekt. Es erfolgt in diesem Punkt eine leicht abgestufte Bewertung (**Note: 2**).

Die Maßnahme hat besonders positive Struktureffekte. Zum einen erhöht die Netzergänzung die Systemqualität des ÖPNV in besonderem Maße. Zum anderen trägt sie – gemeinsam mit dem geplanten S-Bahnhalt auf Gateway Gardens zur besseren Erreichbarkeit und damit auch zu einer geordneten Entwicklung des Flughafens Frankfurt bei (**Note: 1**).

Allerdings ist mit der Herstellung der neuen Verbindung auch eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme verbunden (**Note: 2**).

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	1,5
Sicherheit	Ausbauzustand	2	
Struktureffekte	Lage im Raum	1	
Umwelt	Immissionen u. Flächeninanspruchnahme	2	



Die RTW wird in das Verkehrsleitbild aufgenommen, obwohl sie nur indirekt etwas mit der Region zu tun hat.

- **Neubau S-Bahnhof Mönchhof**

Problemdarstellung:

Im Bereich der ehemaligen Raffinerie ist auf dem Mönchhofgelände zwischen Kelsterbach und Raunheim ein interkommunales Transport- und Gewerbegebiet entstanden. Auch auf der nahegelegenen ehemaligen Industriefläche der Firma „Ticona“ findet sukzessive eine Umstrukturierung und Neubesiedlung statt. Dadurch nimmt die Anzahl der Beschäftigten im direkten Einzugsbereich des Autobahndreiecks „Mönchhof“ und der stark belasteten Bundesstraße B 43 deutlich zu. Um die weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens im stark vorbelasteten Straßennetz in Grenzen zu halten, ist eine bessere Erschließung durch den ÖPNV anzustreben.

Maßnahmenbeschreibung:

An der wichtigen Bahnverbindung zwischen Frankfurt am Main und Mainz soll ein neuer Haltepunkt für die S-Bahnlinien S8 und S9 entstehen. Durch die beiden Linien, die auch über den Flughafen führen, wären die beiden Gewerbegebiete optimal durch den Schienenverkehr erschlossen. Zusammen mit dem geplanten neuen S-Bahn-Halt auf Gateway-Gardens könnten zudem auch verschiedene Bereiche der so genannten Airport-City direkt miteinander verbunden werden. Aufgrund des dichten Zugverkehrs sind allerdings die Errichtung neuer Bahnsteiggleise sowie Fahrplananpassungen erforderlich.

Bewertung:

Von der Maßnahme, die aufgrund von Nutzen-Kosten-Betrachtungen im verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main als empfehlenswert eingestuft ist, würden hinsichtlich der Mobilität nicht nur die Fahrgäste der S-Bahnlinien durch die direkte ÖV-Erschließung der Gewerbegebiete profitieren – auch die Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr hätten Vorteile durch eine entsprechende Entlastung (**Note: 1**).

Durch die Angebotserweiterung ergeben sich Verlagerungspotenziale und damit indirekt eine positive Wirkung auf die Sicherheit (**Note: 2**).

Hinsichtlich der Struktureffekte ist über die regionale Erschließungswirkung hinaus die Verbesserung der ÖPNV-Angebotsqualität für die Binnenverkehre der wachsenden und strategisch wichtigen Airport City positiv zu berücksichtigen (**Note: 1**).

Durch die Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV kommt es zu einer Reduzierung der Emissionen, dennoch muss für den Haltepunkt weitere Fläche in Anspruch genommen werden, daher erfolgt eine leicht abgestufte Bewertung (**Note: 2**).

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	1,5
Sicherheit	Ausbauzustand	2	
Struktureffekte	Lage im Raum	1	
Umwelt	Immissionen u. Flächeninanspruchnahme	2	



Aufgrund der genannten Vorteile – vor allem hinsichtlich der Mobilität und der Struktureffekte – und angesichts der positiven Einschätzung auf Basis der Nutzen-Kosten-Betrachtung wird die Maßnahme in das Leitbild aufgenommen, auch wenn hierfür nicht unbedeutende Investitionen erforderlich werden.

- Schienenhaltepunkt Groß-Umstadt Nord

Problemdarstellung:

Die Odenwaldbahn ist in den letzten Jahren durch verschiedene Maßnahmen attraktiv erneuert worden und der Schienenhaltepunkt Groß-Umstadt Nord stellt hier eine sinnvolle Ergänzung dar. Dies wurde auch im „Nahverkehrsplan 2011 - 2016 des Landkreises Darmstadt - Dieburg und der Wissenschaftsstadt Darmstadt“ als wichtige Ergänzung gefordert.

Maßnahmenbeschreibung:

Bau des Schienenhaltepunkts Groß-Umstadt Nord.

Bewertung:

Mit dem Bau des Schienenhaltepunkts wird die Netzfunktion der Odenwaldbahn gestärkt und weitere Fahrgastpotenziale werden erschlossen (**Note: 1**).

In Zusammenhang mit dem Haltepunkt müsste ein kapazitiver Ausbau geprüft werden (**Note: 2**).

Durch den Schienenhaltepunkt wird die Erschließungswirkung der Odenwaldbahn erhöht (**Note: 1**).

Für den Haltepunkt werden weitere Fläche in Anspruch genommen, daher erfolgt eine leicht abgestufte Bewertung (**Note: 2**).

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	1,5
Sicherheit	Ausbauzustand	2	
Struktureffekte	Lage im Raum	1	
Umwelt	Immissionen u. Flächeninanspruchnahme	2	



Die Umsetzung des Haltepunktes wird in das Verkehrsleitbild aufgenommen, allerdings ist in diesem Zusammenhang dann auch ein kapazitiver Ausbau zu prüfen.

Zusammenfassung der einzelnen Bewertungen

Bewertung	Mobilität	Sicherheit	Struktur- effekte	Umwelt	Gesamt- note
Maßnahmenliste Schiene Neubau ICE-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar	1	2	1	2	1,5
Neubau Regionaltangente West	1	2	1	2	1,5
Neubau S-Bahnhof Mönchhof	1	2	1	2	1,5
Schienehaltepunkt Groß-Umstadt Nord	1	2	1	2	1,5

Folgende Maßnahmen werden für den Bereich Schiene in das Verkehrsleitbild aufgenommen:

Es werden alle bewerteten Maßnahmen im Bereich Schiene in das Verkehrsleitbild aufgenommen:

- Neubau ICE-Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar
- Neubau Regionaltangente West
- Neubau S-Bahnhof Mönchhof
- Schienehaltepunkt Groß-Umstadt Nord

Beschreibung und Bewertung der Maßnahmen – Straße

Aus- und Umbau von Bundesautobahnen

- Ausbau BAB 5 vom Darmstädter Kreuz bis AK Walldorf

Problemdarstellung:

Die A 5 übernimmt im Raum Südhessen mit ihrer dichten Folge von Anschlussstellen eher eine bedeutende Funktion für den Regionalverkehr. Die A 5 ist auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Darmstädter Kreuz und dem Autobahnkreuz Walldorf häufig überlastet. Das aktuell verfügbare Angebot an zwei Fahrstreifen pro Richtung kann die Nachfrage nicht decken. Auf der A 5 wird zwischen dem Autobahnkreuz Darmstadt und der Landesgrenze ein maximaler DTV (Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) von 100.822 Kfz/24 h angegeben. Der am höchsten belastete Teilabschnitt liegt zwischen der Anschlussstelle Darmstadt-Eberstadt und der Anschlussstelle Seeheim-Jugenheim. Die Verkehrsnachfrage übersteigt auf dem gesamten Streckenabschnitt zwischen dem Darmstädter Kreuz und der Landesgrenze die Kapazität der Autobahn. Die Erreichbarkeit von regionalen und überregionalen Zielen wird durch die daraus resultierende Erhöhung der Reisezeit beeinträchtigt. Grund hierfür ist, dass ein System an der Kapazitätsgrenze grundsätzlich störanfälliger ist, was sich in den häufigen Stauereignissen niederschlägt. Der Schwerverkehrsanteil von bis zu 12 % verschärft die Problemlage zusätzlich. Pendlerströme aus dem Odenwald in Richtung Darmstadt und darüber hinaus werden durch die fehlende Kapazität beeinträchtigt. Die regelmäßige Überlastung muss auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit kritisch bewertet werden. Durch die Stauereignisse ergibt sich einerseits ein volkswirtschaftlicher Schaden und andererseits resultieren daraus zusätzliche Emissionen gegenüber einem frei fließenden Verkehr.

Auf der A 5 ist zwischen dem AK Darmstadt und der AS Darmstadt-Eberstadt bereits eine Seitenstreifenfreigabe in Betrieb, um die hohe Nachfrage zu bedienen.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme sieht einen Lückenschluss durch den sechsstreifigen Ausbau zwischen dem AK Darmstadt und dem AK Walldorf vor. Die Maßnahme beruht jedoch auf der Annahme, dass die Abschnitte AK Darmstadt bis AS Seeheim-Jugenheim und AS Seeheim-Jugenheim bis AK Walldorf in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen werden. Die Maßnahme hat eine Länge von ca. 68 km und es liegt eine Kostenschätzung von ca. 63,5 Mio. Euro vor.

Bewertung:

Mobilität

Durch den Ausbau der Autobahn auf einen sechsstreifigen Querschnitt wird grundsätzlich der Kapazitätsengpass behoben und entspricht dann der Verkehrsnachfrage. Durch die



Erhöhung der Kapazität des Streckenabschnitts wird die Netzfunktion des Elements gestärkt (**Note: 1**).

Der durchgängig sechsstreifige Querschnitt weist Kapazitätsreserven auf und ist somit auch für hohe Schwerverkehrsanteile geeignet. Grundsätzlich besteht in einem Teilbereich der A 5 bereits eine temporäre Seitenstreifenfreigabe (zwischen AS Darmstadt Eberstadt und dem AK Darmstadt), die bis zur Landesgrenze erweitert werden könnte, um im gesamten Streckenabschnitt die Kapazität zu erhöhen (siehe Masterplan temporäre Seitenstreifenfreigabe in Hessen, November 2010). Wegen dieser Alternative zu einem Ausbau wird hier eine leichte Abwertung der Benotung angesetzt (**Note: 2**).

Sicherheit

Mit der Erhöhung der Kapazität kommt es auch zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, da die Unfallanfälligkeit bei frei fließendem Verkehr niedriger ist. Durch die hohe Verkehrsnachfrage wird es jedoch auch nach dem Ausbau zu Verkehrsproblemen kommen, daher erfolgt hier eine leichte Abwertung der Benotung (**Note: 2**).

Eine Überlastungssituation auf der A 5 führt wegen der Nutzung alternativer Routen zu einer Verkehrsverlagerung in sensible Netzteile. Diese Verlagerung wird mit dem Ausbau vermieden (**Note: 1**).

Struktureffekte

Die A 5 nimmt in diesem Bereich eine regionale Erschließungsfunktion wahr, die auch durch die Zahl der Anschlussstellen deutlich wird. (**Note: 3**).

Eine Bewertung der städtebaulichen Qualität wird für diese Maßnahme nicht vorgenommen.

Umwelt

Die Verflüssigung des Verkehrs führt zu einer grundsätzlich positiven Bewertung der Entwicklung der Immissionen, aber die hohe Verkehrsbelastung in Teilbereichen und der Schwerverkehrsanteil lassen durch das sich daraus ergebende Potenzial für Überlastungen höhere Emissionsereignisse erwarten. Daher kommt es zu einer leichten Abwertung der Benotung (**Note: 2**).

Aufgrund der Länge der Maßnahme kommt es zu einer starken Flächeninanspruchnahme durch den Ausbau (**Note: 3**). In Teilbereichen der A 5 ist bereits eine Seitenstreifenfreigabe realisiert, die als alternative Maßnahme zum Ausbau durchgeführt werden könnte. In Zusammenhang mit dem Ausbau der A 67 würde diese Maßnahme gegenüber einem vollständigen Ausbau ausreichen. Daher wird in einer Bewertung unter Berücksichtigung einer Realisierung des Ausbaus der A 67 die zusätzliche Flächeninanspruchnahme für den Ausbau der A 5 deutlich negativ bewertet (**Note: 5**).

Mit der Umsetzung der Maßnahme sind hohe Kosten verbunden. Aktuell ist die Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan in den „Weiteren Bedarf“ eingestuft.

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	2 (2,3)
	Verfügbarkeit	2	
Sicherheit	Ausbauzustand	2	
	Ortslage	1	
Struktureffekte	Lage im Raum	3	
	Städtebauliche Qualität	-	
Umwelt	Immissionen	2	
	Flächeninanspruchnahme	3 (5*)	

* Bei einem Ausbau der A 67 wird durch den zusätzlichen Ausbau der A 5 weitere Fläche in Anspruch genommen, die mit der Ergreifung alternativer Maßnahmen vermieden werden könnte.



Die Maßnahme wird als Option in das Verkehrsleitbild aufgenommen. Eine temporäre Seitenstreifenfreigabe in Verbindung mit dem Ausbau der A 67 schafft ausreichend Kapazität in der Nord-Süd-Verbindung. Sollte der Ausbau der A 67 nicht erfolgen, so ist ein Ausbau der A 5 in diesem Bereich zur Sicherung der Verkehrsabwicklung erforderlich.

- Ausbau BAB 67 zwischen AK Darmstadt und AS Lorsch

Problemdarstellung:

Die A 67 ist eine der wichtigsten deutschen überregionalen Nord-Süd-Verbindungen mit Transitfunktion zwischen Nord- und Südeuropa. Sie gehört zu den Autobahnen mit den höchsten durchschnittlichen Verkehrsstärken. Der DTV liegt zwischen dem AK Darmstadt und der Anschlussstelle Pfungstadt bei rund 110.000 Kfz/24 h. Der auf der Autobahn derzeit abgewickelte DTV liegt damit deutlich über der Kapazität eines 4-streifigen Querschnitts. Damit kann die Nachfrage regelmäßig nicht gedeckt werden und es kommt zu Stauereignissen. Die Autobahn kann ihre wichtige Verbindungsfunktion nicht wahrnehmen.

Maßnahmenbeschreibung:

Mit Umsetzung der Maßnahme erfolgt ein 6-streifiger Ausbau der A 67 zwischen AK Darmstadt und AS Lorsch. Die Maßnahme verläuft über eine Länge von 44,3 km, die Kosten liegen bei ca. 100 Mio. Euro.

Bewertung:

Mobilität

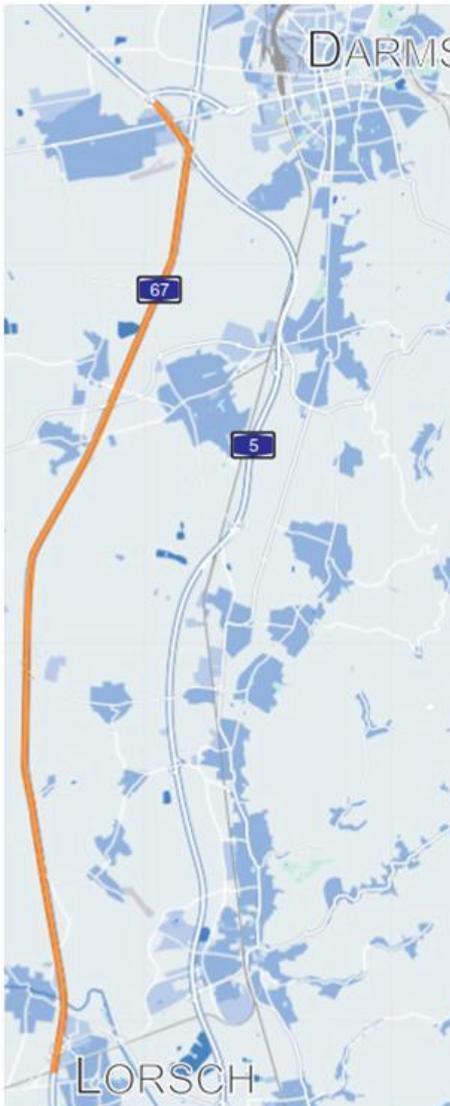
Die Bedeutung des Netzelements wird durch den Ausbau gestärkt und es kann eine wichtige Funktion im Gesamtnetz übernehmen. Die Erreichbarkeit wird mit der wichtigen Verbindung gesichert. Die A 67 stellt überregional und vor allem auch innerhalb der Region eine wichtige Verbindungsachse dar. Mit dem Ausbau wird die Abwicklung der Verkehrsströme gesichert (**Note: 1**).

Durch die Kapazitätserweiterung kann die Nachfrage auf der Autobahn leistungsfähig abgewickelt werden. Dies ist wegen der hohen Verkehrsnachfrage allein durch die Ergreifung ergänzender verkehrstelematischer Maßnahmen nicht möglich (**Note: 1**).

Sicherheit

Durch den angestrebten adäquaten Ausbauzustand wird die Verkehrssicherheit erhöht und damit auch die Anfälligkeit für Störfälle weiter reduziert, allerdings lässt die hohe Verkehrsnachfrage auch weiterhin eine gewisse Störanfälligkeit erwarten, die zu einer leichten Abstufung der Benotung führt (**Note: 2**).

Überlastungssituationen auf übergeordneten Netzelementen führen zur Verdrängung von Verkehr in nachgeordnete Elemente. Bei einer Überlastung auf der A 67 kommt es zur Nutzung alternativer Routen, die in sensiblen Bereichen liegen. Diese sind i.d.R. nicht für diese Verkehrsmengen ausgelegt und damit wird die Verkehrssicherheit deutlich eingeschränkt. Mit einem Ausbau wird die Verkehrsverlagerung vermieden (**Note: 1**).



Struktureffekte

Die A 67 stellt nicht nur für den Pendlerverkehr in der Region eine relevante Achse dar, sie ist zugleich auch eine wichtige Verkehrsachse für eine Reihe von Gewerbegebieten. Von der Maßnahme profitieren insgesamt nicht nur die Anlieger im unmittelbaren Einzugsbereich, sondern auch die wichtigen Wirtschaftsräume Rhein-Neckar (Mannheim, Ludwigshafen) und Rhein-Main wegen der überregionalen Verbindungsfunktion (**Note: 1**).

Eine Bewertung der städtebaulichen Qualität erfolgt für diese Maßnahme nicht.

Umwelt

Durch die Schaffung eines nachfragegerechten Verkehrsangebots werden Emissionen durch die Reduzierung von Staus und Störungen vermindert, dennoch führen die hohe Verkehrsbelastung und der Schwerverkehrsanteil zu einer Störunganfälligkeit. Es wird eine abgestufte Bewertung vorgenommen (**Note: 2**).

Mit dem Ausbau werden weitere Flächen in Verkehrsflächen umgewandelt. Diese Maßnahme ist jedoch gekoppelt mit der Planung der DB-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim. Durch die Kopplung werden Verkehrswege gebündelt, daher erfolgt eine abgestufte Bewertung der Flächeninanspruchnahme (**Note: 2**).

Grundsätzlich sind die Planung und die Umsetzung dieser Maßnahme abhängig von der Planung der DB-Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim. Aufgrund dieser Abhängigkeit ruht die Planung der Straßenbaumaßnahme aktuell.

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	1,4
	Verfügbarkeit	1	
Sicherheit	Ausbauzustand	2	
	Ortslage	1	
Struktureffekte	Lage im Raum	1	
	Städtebauliche Qualität	-	
Umwelt	Immissionen	2	
	Flächeninanspruchnahme	2	



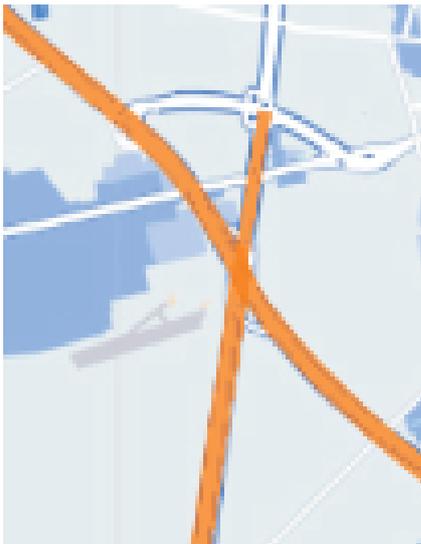
Die Maßnahme wird in das Verkehrsleitbild aufgenommen.

- **Umbau Darmstädter Kreuz**

Problemdarstellung:

Im Darmstädter Kreuz treffen mit den Autobahnen 5 und 67 zwei hoch belastete Autobahnen aufeinander. Der DTV auf der Höhe des AK Darmstadt beträgt auf der A 5 ca. 110.000 Kfz/24 h und auf der A 67 ca. 83.000 Kfz/24 h.

Die Verflechtungen im Darmstädter Kreuz sind als kritisch einzustufen. Zudem fordert die Komplexität des Kreuzes für einige Verkehrsbeziehungen viele Fahrspurwechsel. Die Verflechtungen sind kritisch - einerseits wegen ihrer Zahl und andererseits wegen der ungleichen Verkehrsströme, die sich verflechten müssen (starke Ströme müssen in schwache Ströme einfahren). Zudem müssen Lkw von der A 5 aus Fahrtrichtung Norden kommend auf die A 67 nach Süden fahrend zwei Spuren nach links queren. Wegen des in diesem Bereich zukünftig noch steigenden Verkehrsaufkommens ist hier mit einer weiteren Verschlechterung der Verkehrslage zu rechnen (Machbarkeitsstudie, kleine Anfrage vom Juni 2010).



Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme sieht im Bereich des AK Darmstadt (genauer des Dreiecks der A 67 / A 5 / A 672) eine Verkehrsführung mit deutlich weniger Verflechtungsstrecken vor. Hierzu werden zusätzliche Rampen und Verteilerfahrbahnen angelegt, so dass die Spurwechselvorgänge reduziert werden. Hierdurch wird ein erheblicher Sicherheits- und Leistungsfähigkeitsgewinn erzielt. Im Rahmen der sukzessive erforderlichen Bauwerkserneuerungen soll die zuvor beschriebene Konzeption bereits berücksichtigt werden.

Bewertung:

Mobilität

Das Darmstädter Kreuz besitzt durch die Kreuzung der beiden bedeutenden Autobahnen eine besonders hohe Netzfunktion, die durch den Umbau gestärkt und gesichert wird. Durch die Entflechtung wird die Verknüpfungsqualität erhöht (**Note: 1**).

Zugleich wird mit der Entzerrung von Verkehrsströmen und der Reduzierung erforderlicher Fahrstreifenwechsel die Kapazität erhöht (**Note: 1**).

Sicherheit

Der Umbau des Kreuzes zielt auf eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, die zugleich die Störanfälligkeit des Netzelements reduziert. Das Kreuz als relevantes Netzelement wird ertüchtigt (**Note: 1**).

Gerade Spurwechsel im Schwerverkehr führen zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Mit der Entmischung der Verkehrsströme wird hier ein wesentlicher Beitrag geleistet (**Note: 1**).

Struktureffekte

Das Kreuz hat grundsätzlich eine hohe Verkehrsbedeutung, allerdings lassen sich aus dem Umbau des Kreuzes nur bedingt positive Struktureffekte ableiten. Es ist ein bereits vorhandener Verknüpfungspunkt, der mit dem Umbau keine zusätzliche regionale Wirkung erzielt (**Note: 3**).

Für diese Maßnahme erfolgt keine Bewertung der städtebaulichen Qualität.

Umwelt

Positiv bewertet werden die Schadstoffreduzierung und die Vermeidung von Rückstaus in benachbarte Netzteile, da die Anzahl der Störungen durch die Umsetzung der Maßnahme voraussichtlich reduziert wird (**Note: 1**). Durch die Abhängigkeit von der Leistungsfähigkeit der benachbarten Streckenabschnitte wird die Wirkungsweise eingeschränkt, daher steht diese Maßnahme in direktem Zusammenhang mit dem Ausbau der A 67.

Mit dem Umbau des Kreuzes werden angrenzend an die bestehenden Verkehrsflächen weitere Flächen in Anspruch genommen. Gemessen an den Abmessungen der Gesamtfläche des Knotenpunkts handelt es sich jedoch um geringfügige Ergänzungen. Daher führt dies zu einer abgestuften Bewertung (**Note: 2**).

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	1,4
	Verfügbarkeit	1	
Sicherheit	Ausbauzustand	1	
	Ortslage	1	
Struktureffekte	Lage im Raum	3	
	Städtebauliche Qualität	-	
Umwelt	Immissionen	1	
	Flächeninanspruchnahme	2	



Die Maßnahme wird in das Verkehrsleitbild aufgenommen. Aktuell ruhen die Planungen, da ein Umbau wegen der Abhängigkeit von der ICE-Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim gemeinsam mit der Deutschen Bahn erfolgen soll.

- **Ausbau BAB 60 zwischen Autobahndreieck Rüsselsheim und dem Mainspitz-Dreieck**

Problemdarstellung:

Der A 60 kommt nicht nur im Raum Mainz, sondern auch auf hessischer Seite eine besondere Bedeutung zu; sie stellt eine zentrale Verbindung dar. Sie ist Verteilerschiene für den lokal orientierten Verkehr zur Landeshauptstadt Mainz und in die Region Frankfurt Rhein-Main sowie für den Automobilstandort Rüsselsheim und dessen Umgebung. Darüber hinaus stellt sie eine überregionale Erschließungsachse für die Region Frankfurt Rhein-Main und die Anbindung zum Flughafen Frankfurt Main dar.

Die Autobahn ist aktuell zweistreifig in beide Fahrrichtungen ausgebaut und mit bis zu 80.000 Fahrzeugen pro Tag belastet. Durch die Entwicklung der Region wird eine Zunahme des Verkehrs z. B. durch den Wirtschaftsverkehr oder die Pendlerverkehre prognostiziert. Damit kann die Nachfrage nicht störungsfrei abgewickelt werden und mit der weiteren Verkehrsentwicklung wird sich die Verkehrsqualität tendenziell weiter verschlechtern. Damit kommt es zu einer Erhöhung der Reisezeit sowie zu einer Beeinträchtigung der Erreichbarkeit innerhalb der Region und darüber hinaus, so u.a. für die Pendlerströme der Region. Gerade auf Streckenabschnitten mit regelmäßig hoher Auslastung und Überlastung ist die Verkehrslage labil und störungsanfällig. Mit dieser Störungsanfälligkeit geht dann auch eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit einher. Die Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs führt zu höheren Emissionen. Direkt an der Autobahn liegen vorrangig Gewerbegebiete. Im Bereich Rüsselsheim reicht die Wohnbebauung teilweise bis an die Autobahn.

Der Abschnitt zwischen der Weisenauer Brücke und dem Mainspitz-Dreieck wurde bereits ausgebaut.

Maßnahmenbeschreibung:

Mit der Maßnahme wird die A 60 zwischen Autobahndreieck Rüsselsheim und dem Mainspitz-Dreieck sechsspurig ausgebaut. Der Abschnitt zwischen der Weisenauer Brücke und dem Mainspitz-Dreieck wurde bereits ausgebaut. Sie ist als „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft.

Bewertung:*Mobilität*

Mit dem Ausbau der Autobahn wird die Erreichbarkeit der Region für die zukünftige Verkehrsentwicklung gesichert und damit die Zuverlässigkeit insgesamt erhöht. Es wird die Ertüchtigung eines weiteren Netzteils erreicht, da weitere Netzteile bereits ausgebaut wurden (**Note: 1**).

Der Kapazitätsengpass wird behoben, die Verkehrsnachfrage kann bedient werden (**Note: 1**).



Sicherheit

Aus einer Verbesserung der Verkehrssituation insgesamt kann auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit abgeleitet werden (**Note: 1**).

Mit dem Ausbau werden Überlastungssituationen vermieden und damit auch die Verlagerung von Verkehr in sensible Netzteile (**Note: 1**).

Struktureffekte

Die A 60 stellt eine wichtige Verbindung innerhalb der Region und mit Rheinland-Pfalz dar, somit lassen sich mit der Maßnahme wichtige, regionale Struktureffekte erzielen. Es kann auch angenommen werden, dass auch das entlang der Autobahn angesiedelte Gewerbe von dieser Maßnahme profitiert (**Note: 1**).

Für diese Maßnahme erfolgt keine Bewertung der städtebaulichen Qualität.

Umwelt

Eine unmittelbare Umweltwirkung lässt sich nicht ableiten, allerdings führt die Verbesserung der Verkehrssituation zu einer Verringerung von Emissionen. Der Verkehrsfluss wird verbessert und die Verdrängung in nachgeordnete Netzteile vermieden. Hiervon profitieren indirekt die Mitarbeiter in den Gewerbegebieten und auch die Anwohner (**Note: 2**).

Durch den Ausbau werden weitere Flächen in Verkehrsflächen umgewandelt, daher erfolgt hier eine leicht abgestufte Bewertung (**Note: 2**).

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	1,3
	Verfügbarkeit	1	
Sicherheit	Ausbauzustand	1	
	Ortslage	1	
Struktureffekte	Lage im Raum	1	
	Städtebauliche Qualität	-	
Umwelt	Immissionen	2	
	Flächeninanspruchnahme	2	

Die Maßnahme ist u.a. für die Pendlerverbindung zwischen Rheinland-Pfalz und Hessen von besonderer Bedeutung.



Die Maßnahme wird in das Verkehrsleitbild aufgenommen.

Ausbau von Bundes- und Landesstraßen (inkl. Knotenpunkten)

- Ausbau B 486 Mörfelden-Walldorf – OU Langen

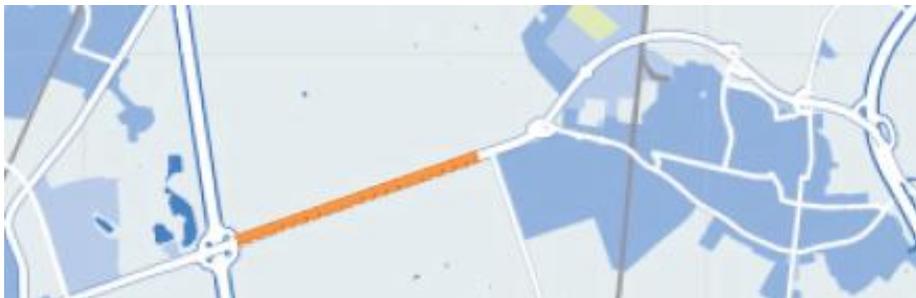
Problemdarstellung:

Die B 486 hat eine wichtige regionale als auch überregionale Verbindungsfunktion. Neben der Anbindung an die A 5 verbindet sie zugleich die beiden Mittelzentren Mörfelden und Langen.

Der DTV liegt aktuell bei ca. 9.300 Kfz/24h. Dies verweist nicht unmittelbar auf eine dauerhafte Überlastungssituation. Doch besonders in den Spitzenstunden wird die Überlastung der Bundesstraße deutlich, denn es kommt regelmäßig zu Rückstaus, die sich an der Anschlussstelle Langen/Mörfelden bis auf die A 5 ausdehnen. Damit werden nicht nur die Wohn- und Gewerbegebiete nicht ausreichend erschlossen, sondern auch die Verkehrssicherheit ist im Streckenabschnitt äußerst problematisch. Zusätzlich kommt es häufig zu Wildunfällen (Unfallschwerpunkt). Zudem wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Wegen der Unfallzahlen wurde Ende des Jahres 2014 die zulässige Geschwindigkeit in diesem Bereich von 100 km/h auf 70 km/h begrenzt.

Maßnahmenbeschreibung:

Der geplante vierstreifige Ausbau beginnt an der Anschlussstelle der A 5 und verläuft in östliche Richtung bis zur K 168 (Abzweig Egelsbach, kurz vor dem Stadtgebiet Langen). Die Verbreiterung der vorhandenen zweistreifigen Straße erfolgt nach Süden. Die wasserrechtliche Genehmigung dieser Maßnahme mit Eingriff in das angrenzende Trinkwasserschutzgebiet III B liegt bereits vor. Mit dem Ausbau der Bundesstraße wird auch ein Rad- und Gehweg realisiert. Dieser wird durch einen Rad- und Gehweg von der Straße „Am Zeltplatz“ (Gemarkung Mörfelden) bis zur Anschlussstelle der A 5 ergänzt. Die Maßnahme hat eine Länge von 2,3 km und wird mit rund 11,6 Mio. Euro Kosten angesetzt.



Bewertung:

Mobilität

Die B 486 hat eine wichtige Netzfunktion. Neben der Sicherung der Erreichbarkeit von Langen und allen östlich gelegenen Orten im Einzugsbereich zur A 5 (Nord-Süd-Achse)

ist sie zugleich eine parallele Achse zur weiter nördlich verlaufenden A 3. Neben dem Individualverkehr wird die Verbindung durch den Schwerverkehr genutzt, der auf der Strecke bei ca. 10 % liegt. Zugleich dient die B 486 als Ausweichroute im Falle einer Überlastung auf der A 3 (**Note: 1**).

Damit führt der Ausbau zu einer wichtigen Erhöhung der Kapazität, die zum einen zur leistungsfähigen Abwicklung des motorisierten Personen- und Güterverkehrs erforderlich ist und mit dem zum anderen auch der Radverkehr einen neuen wichtigen Netzabschnitt erhält. Mit dem Ausbau wird ein Rückstau auf die A 5 in den Spitzenstunden vermieden (**Note: 1**).

Sicherheit

Mit dem nachfragegerechten Ausbau wird die Verkehrssicherheit erhöht, da der Verkehrsfluss verbessert wird (**Note: 1**).

Der Radverkehr wird durch den Bau eines Rad- und Gehwegs gesichert geführt (**Note: 1**).

Struktureffekte

Die B 486 nimmt für die Verbindung der beiden Mittelzentren Mörfelden und Langen und auch für die Erschließung der Gewerbegebiete östlich der A 5 eine wichtige Rolle ein. Außerdem führen die Rückstaus heute bis auf die A5 zu einer weitergehenden Beeinträchtigung der Verkehrsströme z. B. auch in Richtung Mörfelden-Walldorf. Diese Beeinträchtigung wird mit dem Ausbau behoben. Zudem wird die Erschließung des nahe gelegenen Flugplatzes Egelsbach verbessert (**Note: 1**).

Die städtebauliche Qualität wird bei dieser Maßnahme nicht bewertet.

Umwelt

Durch die Verflüssigung des Verkehrs kommt es zu einer Reduzierung der Emissionen. Die Trasse liegt an einem Trinkwasserschutzgebiet, damit führt die Vermeidung von Unfällen zu einem weiteren positiven Aspekt (z.B. Unfälle mit Auslaufen von wassergefährdenden Flüssigkeiten): Allerdings muss damit gerechnet werden, dass der Ausbau zu einer Verkehrsverlagerung führt, da die B 486 eine Alternativroute zur A 3 darstellt (**Note: 2**).

Die Inanspruchnahme weiterer Flächen für den Verkehr führt zu einer leicht abgestuften Bewertung (**Note: 2**).

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	1,3
	Verfügbarkeit	1	
Sicherheit	Ausbauzustand	1	
	Ortslage	1	
Struktureffekte	Lage im Raum	1	
	Städtebauliche Qualität	-	
Umwelt	Immissionen	2	
	Flächeninanspruchnahme	2	



Die Maßnahme wird in das Verkehrsleitbild aufgenommen.

- Ausbau B 47 von Worms bis Lorsch

Problemdarstellung:

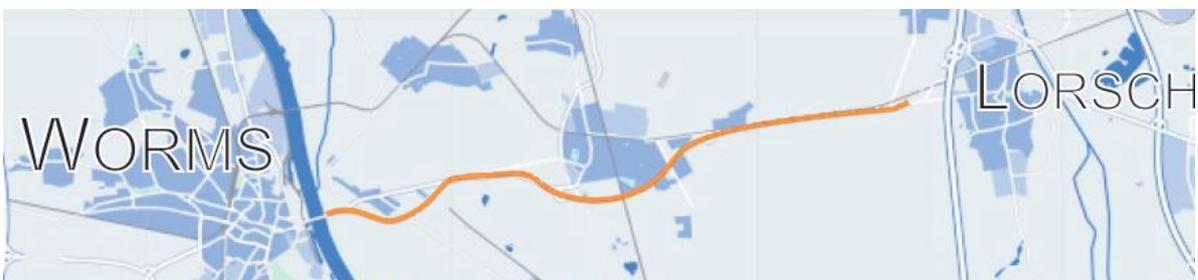
Die B 47 hat aufgrund der Brückenverbindung (Nibelungenbrücke in Worms) über den Rhein eine zentrale Bedeutung für die Verbindung des Einzugsgebiets Worms mit der Bergstraße. Auf der B 47 betrug der DTV im Jahr 2010 noch rund 22.000 Kfz/24h; die Prognose für 2020 sieht eine erhebliche weitere Steigerung auf ca. 36.500 Kfz/24 h vor. Zugleich liegt der Schwerverkehrsanteil um die 10 % (Jahr 2010 und Prognose 2020). Mit dem aktuellen Querschnitt kann diese Nachfrage nicht leistungsfähig abgewickelt werden. Durch die Überlastung kommt es zu Staus und Behinderungen und damit zu höheren Emissionen. Die Trasse führt durch Lampertheim-Rosengarten und ein Trinkwasserschutzgebiet.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Ortsumgehung Rosengarten verläuft südlich des Ortsteiles von Lampertheim. Die Ortsumgehung kreuzt die L 3110 mit einem Brückenbauwerk und schwenkt im Bereich der alten Ortsstraße nach Bürstadt in die B 47 ein. Die Einmündung der L 3261 wird planfrei und die Kreuzung mit der L 3110 teilplanfrei ausgebildet. Die Länge der Ortsumgehung beträgt 3,6 km.

Im Zuge der Maßnahme wird die zweistreifige OU Bürstadt auf einer Länge von 5,2 km vierstreifig ausgebaut.

Der 4-streifige Ausbau der B 47 zwischen Bürstadt-Riedrode und Lorsch erfolgt nach Süden in die angrenzende Waldfläche. Da die B 47 im Trinkwasserschutzgebiet liegt, werden beim Ausbau entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Trinkwassergewinnung eingeplant. Der Ausbau erfolgt auf einer Strecke von etwa drei Kilometern. Im Bereich der derzeitigen Einmündung der K 62 (Einmündung Riedrode) ist die Herstellung einer Ausfahrt sowie einer Fuß- und Radwegüberführung vorgesehen. Der Ausbau des ca. 3 km lange Streckenabschnitts kostet ca. 14,5 Mio. Euro.



Bewertung:

Mobilität

Die B 47 inklusive der OU Rosengarten stellt in Zusammenhang mit dem Autobahnnetz ein wichtiges Netzelement dar. Großräumig bildet sie eine Ost-West-Verbindung zwischen den Autobahnen 5, 61 und 67 (**Note: 1**).

Mit der Erhöhung der Kapazität durch den Ausbau wird die Erreichbarkeit durch eine Verbesserung der Zuverlässigkeit gesichert, indem Überlastungsereignisse vermieden werden (**Note: 1**).

Sicherheit

Mit dem Ausbau des Streckenabschnitts wird der Ausbauzustand der Verkehrsnachfrage angepasst und der Verkehrsablauf stabilisiert. Dadurch wird die Verkehrsqualität deutlich gesteigert. Die Beseitigung der Kapazitätsengpässe wirkt sich auch positiv auf die Verkehrssicherheit aus (**Note: 1**),

Mit der Ortsumgehung Rosengarten wird zugleich der Durchgangsverkehr von der Ortsdurchfahrt verlagert (Entlastung von ca. 80 %) und damit die Verkehrsströme entmischt. Dies ist vor allem für den nicht-motorisierten Verkehr von Bedeutung. Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der B 47 steht zugleich in Zusammenhang mit der Führung durch ein Trinkwasserschutzgebiet (**Note: 1**).

Struktureffekte

Mit dem Ausbau wird die wichtige regionale Verbindung zwischen den Mittelzentren wie Worms, Lorsch und Bensheim ertüchtigt, damit hat die Ausbaumaßnahme eine regionale Wirkung (**Note: 1**).

Eine Bewertung der städtebaulichen Qualität erfolgt nicht.

Umwelt

Mit dem Ausbau und dem damit verbundenen Bau der Ortsumgehung kann die Lärmbelastung im Stadtteil Rosengarten reduziert werden. Eine Verflüssigung des Verkehrsablaufs führt ebenfalls zu einer Reduzierung der Emissionen im gesamten Bereich (**Note: 1**).

Durch die für den Ausbau und den Bau der Ortsumgehung erforderliche Flächeninanspruchnahme wird dieser Aspekt in der Bewertung abgewertet (**Note: 3**).

Das Planfeststellungsverfahren wurde für die zwei Teilmaßnahmen eingeleitet. Für den Ausbau der OU Bürstadt liegt der Planfeststellungsbeschluss vor. Zur schnellen Entlastung des Bereichs könnte als Zwischenlösung zwischen Bürstadt-Riedrode und dem Kreuz B 47/B 44 ein dreistreifiger Ausbau erfolgen, der jedoch in einen vierstreifigen Ausbau münden soll.

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	1,3
	Verfügbarkeit	1	
Sicherheit	Ausbauzustand	1	
	Ortslage	1	
Struktureffekte	Lage im Raum	1	
	Städtebauliche Qualität	-	
Umwelt	Immissionen	1	
	Flächeninanspruchnahme	3	



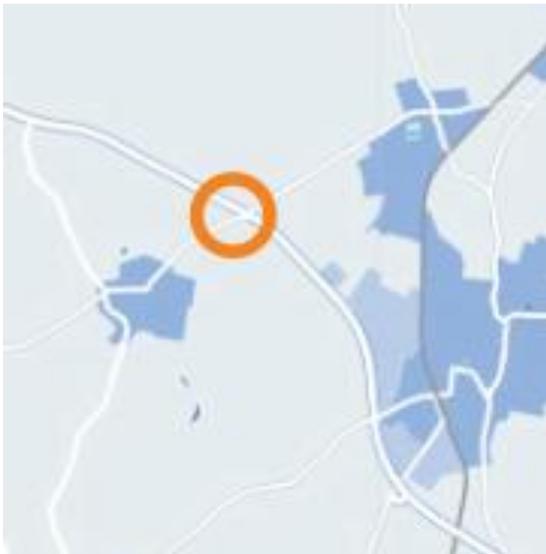
Die Maßnahme wird in das Verkehrsleitbild aufgenommen.

- Ausbau der B 45 und des KP B 45/L 3115

Problemdarstellung:

Die B 45 stellt eine großräumige Verbindungsachse dar. Sie verläuft von Dieburg über Bad König und Michelstadt bis Neckargemünd und darüber hinaus durch den Odenwald. Die Bundesstraße kreuzt bei Semd die L 3115 im Semder Kreuz. Durch die Überlastung im Bereich der B 45 wird der Odenwald verkehrlich abgeschnitten. Es tritt ein Engpass auf.

Der Knotenpunkt (Semder Kreuz) wurde als Unfallschwerpunkt eingestuft. Auf der B 45 liegt der DTV bei 28.000 Kfz/24h, auf der L 3115 bei 9.900 Kfz/24h. Am Knotenpunkt ist vor allem die Führung der Linksabbieger kritisch, die wegen der aktuellen Knotenpunktgestaltung bisher nicht in die Signalprogramme integriert werden konnten. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts ist nicht gegeben.

**Maßnahmenbeschreibung:**

Die Bundesstraße 45 soll langfristig zwischen Dieburg und Groß-Umstadt 4-streifig ausgebaut werden. Der Knotenpunkt soll vorab zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit aufgeweitet werden, so dass zusätzliche Fahrstreifen angeboten werden können. Dadurch können die Linksabbieger in der Lichtsignalsteuerung eigene Signale erhalten und gesichert geführt werden. Es liegt eine Entwurfsplanung vor. Die Kosten für den Knotenpunktausbau werden mit ca. 1,5 Mio. Euro angegeben.

Bewertung:*Mobilität*

Der Ausbau der B 45 führt zur Ertüchtigung eines relevanten Netzelements einer großräumigen Verbindungsachse. Neben der Ausbaumaßnahme auf der Strecke gilt dies auch für das Semder Kreuz (**Note: 1**).

Mit den beiden Maßnahmen wird die Kapazität in diesem Bereich der Nachfragesituation angepasst (**Note: 1**).

Sicherheit

Durch den 4-streifigen Ausbau zwischen Dieburg und Groß-Umstadt wird der Querschnitt an die Nachfragesituation angepasst und damit wird auch die Verkehrssicherheit in diesem Bereich erhöht (**Note: 1**).

Wesentlicher Aspekt zur Beurteilung der Verkehrssicherheit ist auch der Ausbau des Semder Kreuzes, da hier sicherheitskritische Linksabbieger mit der Baumaßnahme zukünftig gesichert geführt werden (**Note: 1**).

Struktureffekte

Der Ausbau der B 45 sollte weiterverfolgt werden, da hiermit die Leistungsfähigkeit einer wichtigen Verkehrsachse und mit dem Knotenpunktausbau die Verbindung zweier wichtiger Verkehrsachsen hergestellt wird (**Note: 1**).

Die städtebauliche Qualität wird für diese Maßnahme nicht bewertet.

Umwelt

Mit der Verflüssigung des Verkehrs sind positive Wirkungen bezüglich der Emissionen zu erwarten. Außerdem wird durch die Maßnahme ein Unfallschwerpunkt entschärft und damit Behinderungen vermieden. Mit der Erweiterung der Lichtsignalsteuerung ist nicht mit höheren Emissionen durch eine deutliche Erhöhung der Haltevorgänge zu rechnen (**Note: 1**).

Wegen der Flächeninanspruchnahme durch den Ausbau erfolgt hier eine leicht abgestufte Benotung (**Note: 2**).

Es sind noch Fragen zum Ausbau der B 45 offen, daher ruhen auch die Planungen zum Knotenpunktausbau. Der Knoten muss dann an die Gesamtmaßnahme angepasst und grundlegend überplant werden.

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	1,1
	Verfügbarkeit	1	
Sicherheit	Ausbauzustand	1	
	Ortslage	1	
Struktureffekte	Lage im Raum	1	
	Städtebauliche Qualität	-	
Umwelt	Immissionen	1	
	Flächeninanspruchnahme	2	



Die Maßnahme wird in das Verkehrsleitbild aufgenommen. Wichtig ist hierbei auch die Kopplung des Knotenpunktausbaus mit dem Ausbau der B 45.

Neubau von Ortsumgehungen

- **Neubau Ortsumgehungen B 38a Fürth – Lörzenbach – Rimbach**

Problemdarstellung:

Auf dem Abschnitt der B 38 bei Fürth im Odenwald liegt der DTV bei ca. 15.200 Kfz/24h und bei Lörzenbach und Rimbach bei ca. 14.400 Kfz/24h. Diese Verkehrsmengen schränken die Lebens- und Aufenthaltsqualität innerorts erheblich ein. Für die Gemeinden Fürth im Odenwald, Lörzenbach und Rimbach besteht daher der Bedarf einer Umgehungsstraße. Die Achse verbindet zentral die regionalen Ortslagen und schließt den Bereich an die Region Rhein-Neckar an. Die Bundesstraße stellt eine zentrale Verbindungsachse durch den Odenwald dar; sie besitzt damit eine über die lokale Entlastung der Ortsdurchfahrten hinausgehende Relevanz.



Maßnahmenbeschreibung:

Die Ortsumgehung liegt nördlich der Gemeinden. Die Maßnahme hat eine Länge von ca. 7 km.

Bewertung:

Mobilität

Die Achse stellt eine wichtige Verbindung zur Region Rhein-Neckar dar. Mit der Ertüchtigung dieses Netzelements wird eine wichtige Netzfunktion gestärkt (**Note: 1**).

Die Verkehrsbelastungen auf den Teilabschnitten können von den zur Verfügung stehenden Querschnitten nicht aufgenommen werden. Mit dem Ausbau steht auf dem Netzabschnitt eine nachfrageangepasste Kapazität zur Verfügung (**Note: 1**).

Sicherheit

Mit der Kapazitätserweiterung wird der Verkehrsfluss verbessert und damit die Verkehrssicherheit erhöht (**Note: 1**).

Durch den Neubau der Ortsumgehungen werden vor allem die Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr entlastet. Durch diese Entlastung werden vor allem nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer weniger gefährdet (**Note: 1**).

Struktureffekte

Die Ortsumgehung B 38a Fürth-Lörzenbach-Rimbach stellt eine wichtige Verbindung an die Region Rhein-Neckar dar und wirkt damit über die Entlastung der Ortsdurchfahrten

hinaus. Die Sicherung der Mobilität geht über den lokalen Aspekt der Entlastung der Ortsdurchfahrt hinaus (**Note: 1**).

Mit der Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr kann die Ortsdurchfahrt zurückgebaut werden und damit städtebauliche Entwicklungen umgesetzt werden, allerdings schränkt die Ortsumgehung die weitere Siedlungsentwicklung ein, daher erfolgt eine abgestufte Benotung dieses Aspekts. Die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten sollten nicht eingeschränkt werden (**Note: 2**).

Umwelt

Mit dem Bau der Ortsumgehung werden die Anwohner der Ortsdurchfahrt und angrenzender Wohnbebauung von Lärm- und Schadstoffbelastungen entlastet. Die Belastungssituation wird jedoch an eine andere Stelle in Bezug auf die Gemeinden verlagert (**Note: 2**).

Mit dem Bau der Ortsumgehung werden weitere Flächen als Verkehrsflächen versiegelt. Aufgrund der Länge der Ortsumgehung ist die Flächeninanspruchnahme hoch (**Note: 4**).

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	1,6
	Verfügbarkeit	1	
Sicherheit	Ausbauzustand	1	
	Ortslage	1	
Struktureffekte	Lage im Raum	1	
	Städtebauliche Qualität	2	
Umwelt	Immissionen	2	
	Flächeninanspruchnahme	4	

Die Maßnahme hat bereits einen gewissen Grad der Umsetzung erreicht, denn es wurden vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt. Es gibt zahlreiche bauvorbereitende Maßnahmen. Die Planfeststellung ist unterschriftsreif.



Die Maßnahme wird in das Verkehrsleitbild aufgenommen.

- **Neubau Ortsumgehung B 38a Mörlenbach**

Problemdarstellung:

Für die Ortsdurchfahrt von Mörlenbach beträgt die DTV Prognose für das Jahr 2025 26.600 Kfz/24h. Diese Verkehrsmengen führen zu einer dauerhaften Überlastungssituation, die neben der Verkehrssicherheit auch die Aufenthaltsqualität für die Anwohner beeinträchtigt.

**Maßnahmenbeschreibung:**

Die geplante Umgehungsstraße beginnt im Südwesten an der Einmündung der L 3408 Richtung Reisen. Sie verläuft in nordöstlicher Richtung, östlich der Gemeinde Mörlenbach, bis kurz vor den heutigen Anschluss der Gemeindestraße Richtung Groß-Breitenbach. Die Strecke ist geprägt durch zwei Talbrücken, die mit einer Länge von 400 Meter das Weschnitztal und mit einer Länge von 300 Meter das Weiherer Tal überspannen. Mit den beiden Tunnelbauwerken im Bereich Berkersklamm (380 Meter lang) und im Bereich Kisselhöhe (500 Meter lang) verläuft rund 40 % der Gesamtstrecke auf Bauwerken oder Kunstbauwerken. Dies minimiert wesentlich die Zerschneidungswirkung der neuen Trasse. Der ca. 3,8 km lange Streckenabschnitt kostet ca. 72 Mio. Euro.

Bewertung:*Mobilität*

Die Verbindungsfunktion der B 38a in Richtung Bergstraße wird für die Menschen im Weschnitztal und der Überwaldregion gestärkt. Mit der Maßnahme wird eine wichtige Netzfunktion ertüchtigt (**Note: 1**).

Der innerörtliche Querschnitt kann die Verkehrsnachfrage nicht ohne Überlastungssituationen aufnehmen. Mit der Ortsumgehung wird hier ein für den Durchgangsverkehr leistungsfähiges Segment geschaffen (**Note: 1**).

Sicherheit

Durch den Bau der Umgehungsstraße wird der Verkehr verflüssigt und damit die Verkehrssicherheit erhöht (**Note: 1**).

Mit der geplanten Ortsumgehung kann die Ortsdurchfahrt mit einer prognostizierten Reduzierung des innerörtlichen Verkehrsaufkommens um rund 68 Prozent erheblich entlastet werden. Die Entlastung der Ortsdurchfahrt ist vor allem für den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer ein Sicherheitsgewinn (**Note: 1**).

Struktureffekte

Die Ortsumgehung Mörlenbach stellt ein Segment dar, das eine regionale Wirkung aufweist. Die B 38a stellt eine überörtliche Verbindungsachse dar, die für den Durchgangsverkehr eine besondere Bedeutung hat (**Note: 1**).

Von dem Bau der Ortsumgehung profitiert die Innerortslage durch die Steigerung der Aufenthaltsqualität und den städtebaulichen Gestaltungsmöglichkeiten. Allerdings führt die Ortsumgehung zugleich zu einer Einschränkung der Möglichkeiten zur Siedlungsentwicklung. Dies führt zu einer abgestuften Benotung im Bereich der städtebaulichen Qualität (**Note: 2**).

Umwelt

Mit der Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Innerortslage heraus, wird die Lärm- und Abgasbelastung der Anwohner im Bereich der Ortsdurchfahrt deutlich reduziert, allerdings kommt es durch den Neubau zu einer Verlagerung von Emissionen (**Note: 2**).

Die geplante Trasse ist stark darauf ausgerichtet, die Zerschneidung der Landschaft zu minimieren. Rund 40 % der Strecke verläuft auf Bauwerken und Kunstbauten. Dies führt wegen der trotzdem erforderlichen Flächeninanspruchnahme zu einer Benotung im mittleren Bereich (**Note: 3**)

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	1,5
	Verfügbarkeit	1	
Sicherheit	Ausbauzustand	1	
	Ortslage	1	
Struktureffekte	Lage im Raum	1	
	Städtebauliche Qualität	2	
Umwelt	Immissionen	2	
	Flächeninanspruchnahme	3	

Die Maßnahme ist durch die Bauwerke mit hohen Kosten verbunden. Es hat bereits erste Ausgleichsmaßnahmen gegeben sowie einen hohen Anteil Bauvorbereitung. Die Planfeststellung für diese Maßnahme ist unterschriftsreif.



Diese Maßnahme wird in das Verkehrsleitbild aufgenommen.

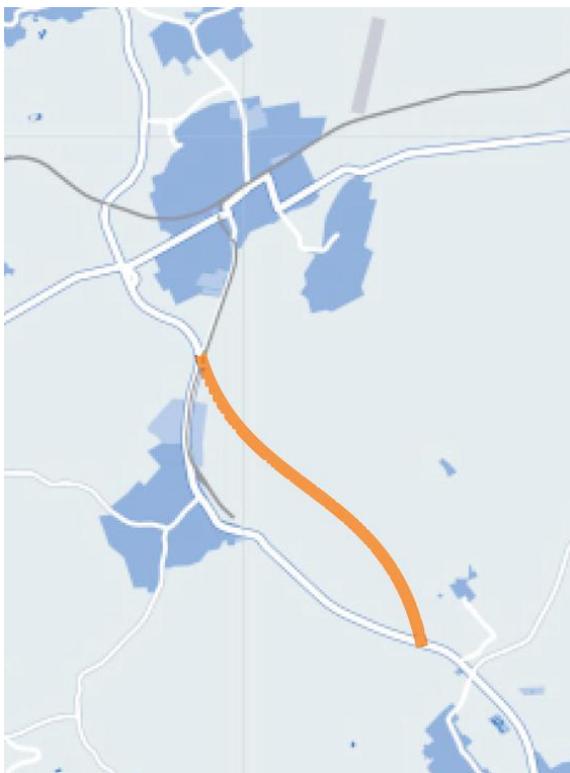
- **Neubau Ortsumgehung B 38 Groß-Bieberau**

Problemdarstellung:

Der DTV auf der Ortsdurchfahrt von Groß-Bieberau beträgt 14.000 Kfz/24 h und es ist bis zum Jahr 2020 mit einem weiteren Anstieg zu rechnen (Voruntersuchung 2009). Die Landesstraßen L 3106 und L 3477 sind mit 6.000 – 9.000 Kfz/24 h belastet. Der Odenwaldkreis besitzt keinen Direktanschluss an das Autobahnnetz der A 5 und der A 67. Damit sind die Gemeinden auf die Verkehrsachse der B 38 als Verbindung zum übergeordneten Straßennetz angewiesen. Die Ortsdurchfahrt in Groß-Bieberau ist durch enge Straßenräume mit einer Breite von ca. 10 m zwischen der beidseitigen Bebauung geprägt. Die aktuelle Verkehrssituation führt zu einer erheblichen Lärm- und Schadstoffbelastung und auch die Aufenthaltsqualität wird deutlich beeinträchtigt. Durch die hohe Verkehrsnachfrage kommt es zugleich zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, vor allem auch der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer.

Maßnahmenbeschreibung:

Für die Ortsumgehung Groß-Bieberau wird eine ortsferne Trasse östlich von Groß-Bieberau vorgesehen. Der genaue Trassenverlauf ist noch offen. Die Maßnahme hat eine Länge von 2,5 bis 3,0 km.



Bewertung:

Mobilität

Die Ortsumgehung Groß-Bieberau stellt die Ertüchtigung einer wichtigen Netzfunktion dar (**Note: 1**).

Durch den Bau der Ortsumgehung werden die Durchgangsverkehre auf eine leistungsfähige Achse verlagert, allerdings können die Verkehre ins Fischbachtal die Umgehung nicht nutzen (**Note: 2**).

Sicherheit

Auf der Ortsumgehung steht eine ausreichende Kapazität zur Verfügung, die zugleich der Verkehrssicherheit dient (**Note: 1**).

Durch die hohe Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt ist zudem die Verkehrssicherheit der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer nicht gesichert. Diese würde mit der Verlagerung des Verkehrs auf die Orts-

umgehung deutlich verbessert, allerdings gibt es aufgrund eines Anteils nicht verlagerbarer Verkehre Richtung Fischbachtal eine leicht abgestufte Bewertung (**Note: 2**).

Struktureffekte

Mit dieser Maßnahme wird ein weiteres Teilstück der B 38 ertüchtigt, die eine wichtige regionale Erschließungsachse in Richtung Autobahnnetz (Direktanschluss des Odenwaldkreises) darstellt (**Note: 1**).

Mit dem Bau der Ortsumgehung wird die Ortsdurchfahrt von Groß-Bieberau entlastet, damit wird die Aufenthaltsqualität verbessert und Möglichkeiten für eine städtebauliche Entwicklung geschaffen. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden jedoch wegen der auf der Ortsdurchfahrt verbleibenden Fahrzeuge nach Fischbachtal eingeschränkt. Die Ortsumgehung führt trotz der ortsfernen Lage zu einer Einschränkung der Siedlungsentwicklung (**Note: 3**).

Umwelt

Mit der Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Umgehungsstraße werden die Lärm- und Schadstoffemissionen im Bereich der Ortsdurchfahrt in der Stadt reduziert, allerdings werden sie in andere Bereiche verlagert (**Note: 2**).

Mit dem Bau der Ortsumgehung ergeben sich hohe Anforderungen, um das Landschaftsbild (Schutzraum der Gersprenz, Integration in den Hang des Eiderbergs) zu schonen. Aus diesem Grund wurde bereits eine längere Trasse entworfen, um die Landschaft hier möglichst wenig zu stören (**Note: 4**).

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	2,0
	Verfügbarkeit	2	
Sicherheit	Ausbauzustand	1	
	Ortslage	2	
Struktureffekte	Lage im Raum	1	
	Städtebauliche Qualität	3	
Umwelt	Immissionen	2	
	Flächeninanspruchnahme	4	



Die Maßnahme wird in das Verkehrsleitbild aufgenommen.

- **Neubau Ortsumgehung B 44 Groß-Gerau/Dornheim**

Problemdarstellung:

Die B 44 führt direkt durch den Ortskern von Groß-Gerau/Dornheim. Der DTV auf der Ortsdurchfahrt beträgt 16.000 Kfz/24h, bei einem DTV_{SV} von 925 Kfz/24h (DTV Schwerverkehr). Durch die hohe Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt kommt es regelmäßig zu Konflikten mit Fußgängern, vor allem mit Schülern. Um die Geschwindigkeit auf der Ortsdurchfahrt zu senken, wurden bereits Radarkontrollgeräte eingesetzt, sowie eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ausgewiesen.

Maßnahmenbeschreibung:

Die B 44 Ortsumgehung Dornheim beginnt ca. 700 m nördlich der Ortslage Dornheims. Die geplante Straße verläuft in einem Bogen westlich an Dornheim vorbei. Nach ca. 725 m werden am Knotenpunkt (KP) Nord die Ortsdurchfahrt (OD) Dornheim sowie ein ländlicher Verbindungsweg (Erschließung der Aussiedlerhöfe westlich der künftigen Ortsumgehung und dem Betriebsstandort der Hessenwasser GmbH) angeschlossen. Im Bereich Taunusstraße wird eine Rad- und Fußgängerunterführung erstellt. Am KP West wird die K 157 in Richtung Leeheim angebunden. Weiter südlich verläuft die Ortsumgehung zwischen Golfplatz und Wolfskehlener Wald. Am KP Süd werden die B 26 (aus Richtung Wolfskehlen kommend) und die L 3096 (aus Richtung Leeheim kommend) angebunden. Die Ortsumgehung endet ca. 730 m südlich auf der bestehenden B 44. Für die 5,1 km lange Baumaßnahme entstehen Kosten von ca. 16,4 Mio. Euro.



Bewertung:

Mobilität

Mit der Ortsumgehung Groß-Gerau/Dornheim wird eine wichtige Netzfunktion ertüchtigt (**Note: 1**).

Mit der Verlagerung des Durchgangsverkehrs wird die hohe Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt reduziert (**Note: 1**).

Sicherheit

Mit der Umgehungsstraße wird die Ortslage vom Durchgangsverkehr entlastet und damit die Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht (**Note: 1**). Die Verkehrssicherheit wird vor allem

für die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer innerorts verbessert. Der Schwerverkehrsanteil liegt über 5 % (**Note: 1**).

Struktureffekte

Die B 44 stellt eine starke Achse parallel zur A 67 dar. Der Ausbaustandard der anderen Teilstücke der B44 erfordert einen Netzschluss, um die Verbindung der Region Rhein-Neckar und Rhein-Main zu stärken (**Note: 1**).

Mit der Verlagerung des Durchgangsverkehrs ergibt sich für die Ortsdurchfahrt die Möglichkeit zur qualitativen Aufwertung, allerdings wird die Siedlungsentwicklung durch die Ortsumgehung grundsätzlich eingeschränkt (**Note: 2**).

Umwelt

Die Lärm- und Schadstoffbelastungen auf der Ortsdurchfahrt gehen zurück, allerdings werden sie in andere Bereiche verlagert (**Note: 2**).

Durch den Bau der Ortsumgehung kommt es zu einer weiteren Flächeninanspruchnahme für den Verkehr (**Note: 3**).

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	1,5
	Verfügbarkeit	1	
Sicherheit	Ausbauzustand	1	
	Ortslage	1	
Struktureffekte	Lage im Raum	1	
	Städtebauliche Qualität	2	
Umwelt	Immissionen	2	
	Flächeninanspruchnahme	3	



Die Maßnahme wird in das Verkehrsleitbild aufgenommen.

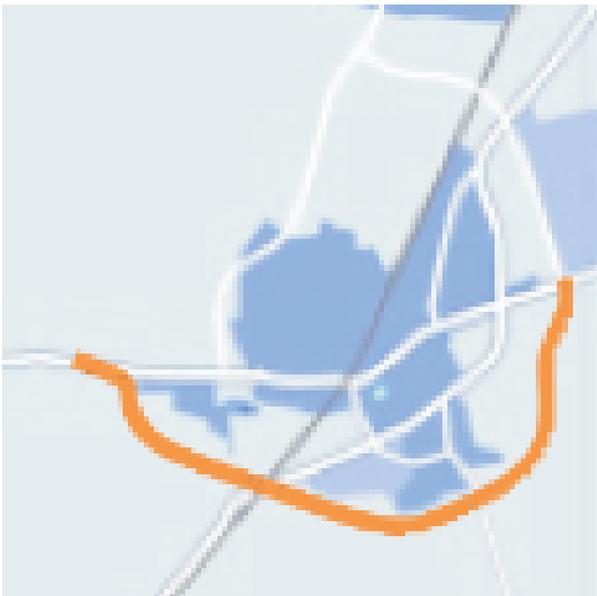
- **Neubau Ortsumgehung B 44/B 486 Mörfelden**

Problemdarstellung:

Die B 44 und auch die B 486 führen zentral durch den Stadtkern von Mörfelden. Dies führt im Stadtbereich direkt zu vermehrten Belastungen durch Emissionen und Lärm. Große Verkehrsmengen im zentralen Bereich führen zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, vor allem in Verbindung mit nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern. Auf der Ortsdurchfahrt wurde ein DTV von 16.000 Kfz/24 h gemessen.

Maßnahmenbeschreibung:

Die geplante Ortsumgehung verläuft im Süden von Mörfelden und schließt westlich und östlich an die bestehende B 486 an. Mit der Umgehungsstraße wird eine direkte Verbindung zwischen der B 44 südlich und der B 486 westlich von Mörfelden hergestellt. Die Maßnahme bewirkt eine erhebliche Verkehrsentslastung in der Ortslage von Mörfelden. Für die 4,4 km lange Maßnahme entstehen Kosten von ca. 27 Mio. Euro.

**Bewertung:***Mobilität*

Die Ortsumgehung Mörfelden stellt eine wichtige Netzfunktion über die lokale Netzwirkung hinaus dar (**Note: 1**).

Die hohe Nachfrage auf der Ortsdurchfahrt kann durch eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs reduziert werden.

Damit stehen nachfragegerechte Elemente für die Ortsdurchfahrt und die Ortsumgehung zur Verfügung (**Note: 1**).

Sicherheit

Mit der Ortsumgehung wird der Verkehr auf einer leistungsfähigen Verbindung geführt und damit der Verkehrsablauf verbessert. Dies erhöht zugleich die Verkehrssicherheit (**Note: 1**).

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgehung reduziert sich der Verkehr auf der Ortsdurchfahrt. Hierdurch wird die Verkehrssicherheit für die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer erhöht, allerdings können die Verkehre der B 44 von Norden kommend die Umgehung nicht nutzen (**Note: 2**).

Struktureffekte

Die Ortsumgehung B 44/B 486 Mörfelden stellt eine wichtige Ergänzung auf der Achse zwischen Langen und Rüsselsheim dar. Die Ortsumgehung hat damit über die Entlastung der Ortsdurchfahrt hinaus eine verkehrliche Relevanz (**Note: 1**).

Durch den Bau der Ortsumgehung wird eine städtebauliche Aufwertung innerorts möglich, allerdings wird die Siedlungsentwicklung eingeschränkt (**Note: 2**).

Umwelt

Mit der Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Innerortslage können dort die Lärm- und Schadstoffbelastungen reduziert werden, allerdings verbleiben die von Norden über die B 44 kommenden Verkehre auf der Ortsdurchfahrt und die Belastungen werden in andere Bereiche verlagert (**Note: 2**).

Für die neue Trasse der Ortsumgehung müssen weitere Flächen in Anspruch genommen werden (**Note: 3**).

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	1,6
	Verfügbarkeit	1	
Sicherheit	Ausbauzustand	1	
	Ortslage	2	
Struktureffekte	Lage im Raum	1	
	Städtebauliche Qualität	2	
Umwelt	Immissionen	2	
	Flächeninanspruchnahme	3	

Das Planfeststellungsverfahren für die Maßnahme ruht, da die Verkehrsdatenbasis Rhein-Main (VDRM) zur Bewertung der Maßnahmenwirkung in diesem Bereich fortgeschrieben wird.



Die Maßnahme wird in das Verkehrsleitbild aufgenommen.

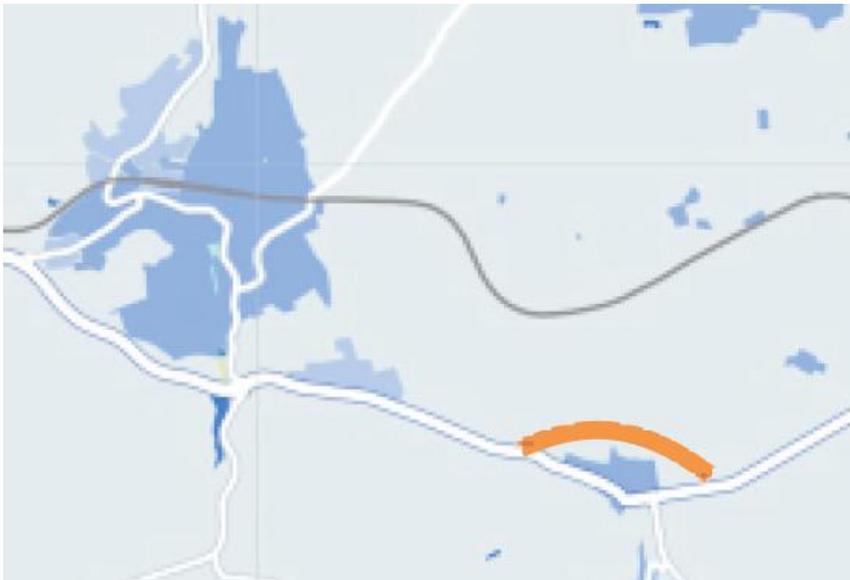
- **Neubau B 426-Umfahrung Ober-Ramstadt, Ortsteil Hahn**

Problemdarstellung:

Die Hauptstraße in Ober-Ramstadt, Ortsteil Hahn ist durch enge Straßenräume gekennzeichnet. Der DTV liegt bei ca. 12.000 Kfz/24 h. Damit verursacht der Straßenverkehr schon derzeit erhebliche Lärm- und Schadstoffbelastungen. Durch die engen Querschnitte besteht ein erhöhtes Unfallrisiko, vor allem für Fußgänger (Gehwegbreite). Die Lebens- und Standortqualität des Ortes geht unter den Auswirkungen des Verkehrs, welcher durch den Ortskern fährt, zurück.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Nordumfahrung Ober-Ramstadt, Ortsteil Hahn hat eine Länge von ca. 1,5 bis 2 km. Die Maßnahme befindet sich in der Entwurfsplanung.



Bewertung:

Mobilität

Mit der Umfahrung des Ortsteils Hahn wird eine wichtige Netzfunktion ertüchtigt. Sie stellt einen Teil einer wichtigen Relation dar (**Note: 1**).

Die Umfahrung stellt für den Durchgangsverkehr Kapazität zur Verfügung, allerdings muss auch ein Kreisverkehr gebaut werden, dessen Kapazität begrenzt ist (**Note: 2**).

Sicherheit

Mit der Ortsumgehung wird für den Durchgangsverkehr der Verkehrsablauf verflüssigt und damit erhöht sich die Verkehrssicherheit (**Note: 1**).

Durch den Neubau werden die engen Straßenräume entlastet und damit das Unfallrisiko vor allem für die Fußgänger (Gehwegbreite) gesenkt (**Note: 1**).

Struktureffekte

Der Umfahrung Ober-Ramstadt, Ortsteil Hahn kommt neben der Entlastung der Ortsdurchfahrt eine besondere Bedeutung zu. Sie stellt ein Netzelement zwischen dem Lohbergtunnel, Reinheim und der B 38 dar (**Note: 1**).

Mit der Verkehrsverlagerung wird innerorts eine städtebauliche Entwicklung ermöglicht, allerdings wird die weitere Siedlungsentwicklung für Hahn eingeschränkt (**Note: 2**).

Umwelt

Die Lärm- und Schadstoffbelastung geht innerorts zurück, allerdings werden Teile der Belastung verlagert (**Note: 2**).

Für die Umfahrung werden weitere Verkehrsflächen angelegt und damit ergibt sich trotz der kompakten Trassenführung eine Flächeninanspruchnahme (**Note: 2**).

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	1,5
	Verfügbarkeit	2	
Sicherheit	Ausbauzustand	1	
	Ortslage	1	
Struktureffekte	Lage im Raum	1	
	Städtebauliche Qualität	2	
Umwelt	Immissionen	2	
	Flächeninanspruchnahme	2	



Diese Maßnahme wird in das Verkehrsleitbild aufgenommen.

- **Neubau der Südumgehung Babenhausen (B 26)**

Problemdarstellung:

Die B 26 ist in Ost-West-Richtung eine Hauptverkehrsachse und nimmt eine wesentliche Anbindungsfunktion an die A 3 ein. In Babenhausen werden zwei starke Verkehrsachsen gebündelt. Vor allem die innerorts auf die Bundesstraße treffende L 3116 stellt eine sehr starke „Übereckbeziehung“ dar.



Maßnahmenbeschreibung:

Die Südumgehung Babenhausen wird mit einer Länge von ca. 2,8 km geplant. Die Baukosten betragen ca. 8,4 Mio. Euro.

Bewertung:

Mobilität

Die Südumgehung Babenhausen stellt eine wichtige Netzfunktion dar, da sich in Babenhausen zwei starke Verkehrsachsen (B 26/ L 3116) treffen und diese gebündelt werden (**Note: 1**).

Wegen der hohen Verkehrsnachfrage kann durch den Bau der Umgehungsstraße ein der Nachfrage angepasster Querschnitt bereitgestellt werden, allerdings verbleiben die Verkehre der L 3116 auf der Ortsdurchfahrt (**Note: 2**).

Sicherheit

Die „Übereckbeziehung“ der innerorts auf die Bundesstraße treffende L 3116 führt zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, die mit dem Bau der Umgehungsstraße entzerrt wird (**Note: 1**).

Mit dem Bau der Ortsumgehung werden generell Durchgangsverkehre sowie Binnen- und Quell-/Ziel-Verkehre entmischt, allerdings wird der Sicherheitsgewinn durch die Verkehre der L 3116 gemindert (**Note: 2**).

Struktureffekte

Wichtige Struktureffekte durch die Sicherung der verkehrlichen Verbindungsachse werden mit der Maßnahme adressiert (**Note: 1**).

Die städtebauliche Entwicklung ist durch die Lage des Flugplatzes begrenzt und wird durch die Ortsumgehung weiter begrenzt (**Note: 2**).

Umwelt

Wegen der starken Verkehrsströme auf der Verbindungsachse und dem regionalen Kontext der Verkehrsachse wird die Verbesserung der Verkehrssituation hinsichtlich der Belastungen durch Emissionen positiv bewertet. Die Belastungen werden teilweise jedoch verlagert (**Note: 2**).

Für die Umsetzung der Maßnahme kommt es zu einer weiteren Flächeninanspruchnahme für Verkehrsflächen (**Note: 2**).

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	1,6
	Verfügbarkeit	2	
Sicherheit	Ausbauzustand	1	
	Ortslage	2	
Struktureffekte	Lage im Raum	1	
	Städtebauliche Qualität	2	
Umwelt	Immissionen	2	
	Flächeninanspruchnahme	2	



Diese Maßnahme wird in das Verkehrsleitbild aufgenommen.

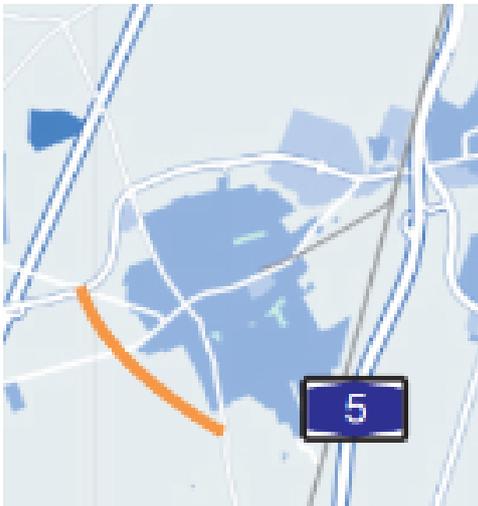
- **Neubau L3303-Westumgehung Pfungstadt**

Problemdarstellung:

Zurzeit fährt viel Verkehr durch den engen Ortskern von Pfungstadt. Die Verkehrsbelastung auf der Nord-Süd-Achse durch die Stadt nimmt weiterhin zu. Der aktuelle DTV liegt zwischen 8.000 und 8.600 Kfz/24 h.

Maßnahmenbeschreibung:

Mit der geplanten Westumgehung soll die B 426 mit der L 3303 verbunden werden. Hierdurch entsteht eine Verbindung zwischen der A 5 und der A 67 sowie den Gewerbegebieten der Bergstraße mit dem westlichen Landkreis Darmstadt Dieburg. Es liegt bisher eine Voruntersuchung für eine ca. 2,4 km lange und 6,3 Mio. Euro teure Maßnahme vor.



Bewertung:

Mobilität

Die Ortsumgehung von Pfungstadt ist als lokale Maßnahme einzustufen, sie hat keine besondere Netzfunktion. Ziel einer Ortsumgehung ist nicht der Lückenschluss zwischen übergeordneten Netz-elementen (**Note: 3**).

Mit der Umgehung wird eine Verbindung mit einer an der Verkehrsnachfrage orientierten, ausreichenden Kapazität für Durchgangsverkehre geschaffen (**Note: 1**).

Sicherheit

Mit dem Neubau werden sicherheitsrelevante Effekte erreicht, da der Verkehrsfluss verbessert wird und eine Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs vermieden wird (**Note: 1**).

Außerdem werden in der Ortslage generell die Durchgangs- und die Binnen- und Quell-/Zielverkehre getrennt. Dies führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit vor allem für die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer in der Ortslage, da der Ortskern von Pfungstadt eng ist (**Note: 1**).

Struktureffekte

Mit der Ortsumgehung wird zugleich die Anbindung der B 426 zur L 3103 AS Seeheim-Jugenheim verbessert. Mit der Ertüchtigung des übergeordneten Autobahnnetzes ist die Nutzung dieser Achse als Ausweichroute entbehrlich, da der Verkehr auf der Autobahn verbleibt (**Note: 4**).

In der Ortslage besteht durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs eine Verbesserung der städtebaulichen Qualität, allerdings wird mit der Ortsumgehung die

Siedlungsentwicklung von Pfungstadt eingeschränkt. Pfungstadt ist damit nahezu vollständig von Straßen eingeschlossen (**Note: 3**).

Umwelt

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgebung kommt es zu einer Entlastung der Ortslage von Lärm- und Schadstoffbelastungen, allerdings werden die Belastungen teilweise nur verlagert. Außerdem wird Pfungstadt nahezu vollständig von Verkehrswegen eingeschlossen (**Note: 3**).

Durch den Bau der Ortsumgebung werden Flächen in Verkehrsflächen umgenutzt. Diese zusätzliche Flächeninanspruchnahme wird durch eine Abstufung bewertet (**Note: 2**).

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	3	2,3
	Verfügbarkeit	1	
Sicherheit	Ausbauzustand	1	
	Ortslage	1	
Struktureffekte	Lage im Raum	4	
	Städtebauliche Qualität	3	
Umwelt	Immissionen	3	
	Flächeninanspruchnahme	2	



Diese Maßnahme wird nicht in das Verkehrsleitbild aufgenommen, da die Westumgehung Pfungstadt keine wesentliche Netzfunktion darstellt.

- **Neubau L 3065-Ortsumgehung Otzberg-Lengfeld**

Problemdarstellung:

Der Otzberger Ortsteil Lengfeld liegt südlich von Groß-Umstadt und östlich von Reinheim. Neben der L 3065 führt auch die B 426 durch das bebaute Gebiet.

Der DTV der L 3065 liegt im Bereich Lengfeld bei 6.619 Kfz/24h (DTV_{sv} 351 Kfz/24h, DTV_{Rad} 79 Rad/24h). In Ost-Westrichtung verläuft die B 426. Die Verkehrsbelastung zeigt steigende Tendenzen. Die Aufenthaltsqualität wird durch die Verkehrsbelastungen deutlich eingeschränkt.

**Maßnahmenbeschreibung:**

Für die Ortsumgehung Otzberg-Lengfeld liegt noch keine Linienführung vor (bei der Grafik handelt es sich um eine beispielhafte Darstellung). Die Maßnahme befindet sich noch in der Voruntersuchung. Eine erste Kostenschätzung geht von ca. 3,5 Mio. Euro aus.

Die L 3065 verläuft von Nord-Osten

Bewertung:*Mobilität*

Die Ortsumgehung Otzberg-Lengfeld hat eine lokale Netzwirkung, allerdings stellt die Verbindung zur B 45 (Lückenschluss) zugleich eine ergänzende Funktion dar (**Note: 3**).

Die Belastungssituation auf der heutigen Ortsdurchfahrt wird durch die Maßnahme reduziert, allerdings verläuft auch die B 426 durch Otzberg-Lengfeld (**Note: 2**).

Sicherheit

Mit der Ortsumgehung wird der Durchgangsverkehr auf einen der Nachfragesituation angepassten Querschnitt verlagert und damit der Verkehrsfluss verbessert. Dies hat zugleich eine positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit (**Note: 1**).

Die Ortslage wird vom Verkehr entlastet und durch die Entmischung von Durchgangs-, Binnen- und Quell-/Zielverkehr vor allem die Sicherheit der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer gestärkt. Allerdings verbleiben die Verkehre der B 426 in der Ortsdurchfahrt (**Note: 2**).

Struktureffekte

Die Ortsumgehung würde zugleich die Verbindung zur B 45 herstellen und damit vor allem auch den ortsfremden Verkehr unterstützen. Diese Verbindung ist jedoch für die regionale Entwicklung nicht von hoher Relevanz (**Note: 4**).

Für die Ortslage ergibt sich durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs eine innerörtliche Entwicklungsmöglichkeit. Die Linienführung liegt noch nicht vor, allerdings wird davon ausgegangen, dass durch die Ortsumgehung die Siedlungsentwicklung eingeschränkt wird (**Note: 3**).

Umwelt

Durch die Verkehrsverlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgehung kommt es zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt, die sich auch in der Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen äußert, allerdings werden die Belastungen teilweise nur verlagert. Die Belastungen durch die B 426 verbleiben im Bereich der Ortsdurchfahrt (**Note: 2**).

Für die Ortsumgehung werden Flächen in Verkehrsflächen umgewandelt. Dies führt zu einer Abwertung (**Note: 3**).

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	3	2,5
	Verfügbarkeit	2	
Sicherheit	Ausbauzustand	1	
	Ortslage	2	
Struktureffekte	Lage im Raum	4	
	Städtebauliche Qualität	3	
Umwelt	Immissionen	2	
	Flächeninanspruchnahme	3	



Diese Maßnahme wird nicht in das Verkehrsleitbild aufgenommen, da sie eine lokale Netz Wirkung aufweist.

- **Neubau B44 Ortsumgehung Gernsheim/Klein-Rohrheim**

Problemdarstellung:

Klein-Rohrheim liegt zwischen Gernsheim und Groß-Rohrheim. Die Bundesstraße 44 führt aktuell durch den Ort.



Der Ortskern von Klein-Rohrheim ist stark belastet. Die Prognose für das Jahr 2020 sieht gegenüber der Belastung auf der B 44 heute einen Zuwachs von ca. 40 % vor (DTV_{aktuell} 9.088 Kfz/24h, DTV_{Prognose 2020} 12.700 Kfz/24h). Zudem wird sich der Schwerverkehrsanteil mehr als verdoppeln. Er beträgt heute rund 860 Kfz/24h und wird zukünftig 1.850 Kfz/24h betragen. Gerade der hohe Schwerverkehrsanteil führt zu einer Belastung der Anwohner durch Abgase und Lärmemissionen.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Ortsumgehung (Länge ca. 2,4 km) beginnt im Bereich der Kreisgrenze der Landkreise Groß-Gerau und Bergstraße an der bestehenden B 44. Sie verläuft in einem Abstand von ca. 40 m parallel zur Bahn und schleift vor der Zufahrt „Maria Einsiedel“, südlich von Gernsheim, in die bestehende Südostumgehung Gernsheim ein. Die Verknüpfung mit den Zubringerstraßen südlich und nördlich von Klein-Rohrheim erfolgt über Kreisverkehrsplätze. Es liegt ein Bauentwurf vor, die Kosten liegen bei rund 6,1 Mio. Euro.

Bewertung:*Mobilität*

Die Ortsumgehung Gernsheim/Klein-Rohrheim nimmt im Zusammenhang eine wichtige Netzfunktion ein, welche die Ortsdurchfahrt nicht wahrnehmen kann (**Note: 1**).

Die Ortsdurchfahrt ist durch eine hohe Verkehrsbelastung gekennzeichnet. Mit der Ortsumgehung wird die Ortslage vom Durchgangsverkehr entlastet. Es wird eine nachfragegerechte Kapazität für den Durchgangsverkehr bereitgestellt (**Note: 1**).

Sicherheit

Der Durchgangsverkehr wird auf einer leistungsfähigen Trasse flüssig abgewickelt (**Note: 1**).

Mit der Entlastung der Ortsdurchfahrt wird innerhalb der Ortslage die Verkehrssicherheit verbessert. Die Entmischung der Verkehrsströme wird positiv bewertet (**Note: 1**).

Struktureffekte

Die B 44 nimmt eine wichtige Rolle in der Achse Rhein-Main/Rhein-Neckar ein. Der Ausbaustandard der B 44 erfordert einen Netzschluss, um diese Achse parallel zur A 67 zu stärken (**Note: 1**).

Mit der Entlastung der Ortsdurchfahrt wird hier eine städtebauliche Entwicklungsmöglichkeit geschaffen. Die Lage der Ortsumgehung führt nicht zu einer Einschränkung der Siedlungsentwicklung. Durch die parallele Lage zur A 67 wird hier wegen der Verkehre, welche die Route ggf. als Alternative zur Autobahn nutzen, trotz Stärkung durch den Ausbau eine abgestufte Benotung vorgenommen (**Note: 3**).

Umwelt

Die Lärm- und Schadstoffbelastungen auf der Ortsdurchfahrt gehen zurück. Es ergibt sich eine Entlastung der Anwohner im Bereich der Ortsdurchfahrt, aber es kommt auch zu einer Verlagerung von Belastungen (**Note: 2**).

Mit der direkten Linienführung wurde eine Trassenführung gewählt, die eine möglichst geringe Flächeninanspruchnahme zur Folge hat. Es wurde ein Verlauf parallel zur Bahnlinie gewählt, dennoch wird zusätzliche Fläche in Verkehrsfläche umgewandelt (**Note: 2**).

Das Flurbereinigungsverfahren für den Bau und die bauvorbereitenden Maßnahmen laufen. Die Maßnahme befindet sich im Bauentwurf.

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	1	1,5
	Verfügbarkeit	1	
Sicherheit	Ausbauzustand	1	
	Ortslage	1	
Struktureffekte	Lage im Raum	1	
	Städtebauliche Qualität	3	
Umwelt	Immissionen	2	
	Flächeninanspruchnahme	2	



Diese Maßnahme wird in das Verkehrsleitbild aufgenommen.

- **Neubau Ortsumgehung Trebur**

Problemdarstellung:

In Trebur wurden Neubaugebiete entwickelt und Nutzungsverdichtungen durchgeführt. Damit haben sich auch die Verkehrsverhältnisse verändert. Der Ortskern von Trebur ist verkehrlich stark belastet. Die durch Trebur verlaufenden Landesstraßen L 3012 und L 3040 sind mit Durchgangsverkehr hoch belastet. Durch die hohe Belastung wird zugleich die Verkehrssicherheit herabgesetzt, was vor allem für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer in diesem Bereich kritisch ist. Der Verkehr belastet die Anwohner durch Abgase und Lärmemissionen.

**Maßnahmenbeschreibung:**

Der Neubau der L 3012/L 3040 als östliche Ortsumgehung von Trebur ist auf einer Gesamtlänge von ca. 3,4 km geplant. Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 7,7 Mio. Euro. Die Kosten beinhalten ein ca. 100 m langes Brückenbauwerk im Bereich des Schwarzbaches (Überschwemmungsgebiet). Die Maßnahme befindet sich gerade in der Entwurfsplanung. Grundlage ist ein entsprechender Beschluss der Regionalversammlung.

Bewertung:*Mobilität*

Die Ortsumgehung Trebur stellt keine wichtige Netzfunktion dar. Sie übernimmt keine wichtige Rolle im Netzzusammenhang (**Note: 5**).

Mit der Ortsumgehung wird eine leistungsfähige Umfahrung der Ortsdurchfahrt hergestellt (**Note: 1**).

Sicherheit

Mit der Ortsumgehung wird für den Durchgangsverkehr ein flüssiger Verkehrsablauf gewährleistet (**Note: 1**).

Mit dem Bau einer Ortsumgehung wird der Ortsteil Trebur vom Durchgangsverkehr entlastet und damit vor allem die Verkehrssicherheit für die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer innerorts verbessert (**Note: 1**).

Struktureffekte

Mit dieser Maßnahme sind keine weitergehenden Struktureffekte zu erwarten (**Note: 5**).

Durch die Entlastung der Ortsdurchfahrt besteht hier die Möglichkeit durch weitere städtebauliche Maßnahmen die Aufenthaltsqualität zu verbessern, allerdings wird die Siedlungsentwicklung auch eingeschränkt (**Note: 2**).

Umwelt

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgehung wird die Ortsdurchfahrt von Lärm- und Schadstoffbelastungen entlastet, allerdings kommt es teilweise nur zu einer Verlagerung von Belastungen (**Note: 2**).

Durch die Trasse wird weitere Fläche für den Verkehr in Anspruch genommen (**Note: 2**).

Die Maßnahme befindet sich im Stadium der Entwurfsplanung.

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	5	2,4
	Verfügbarkeit	1	
Sicherheit	Ausbauzustand	1	
	Ortslage	1	
Struktureffekte	Lage im Raum	5	
	Städtebauliche Qualität	2	
Umwelt	Immissionen	2	
	Flächeninanspruchnahme	2	



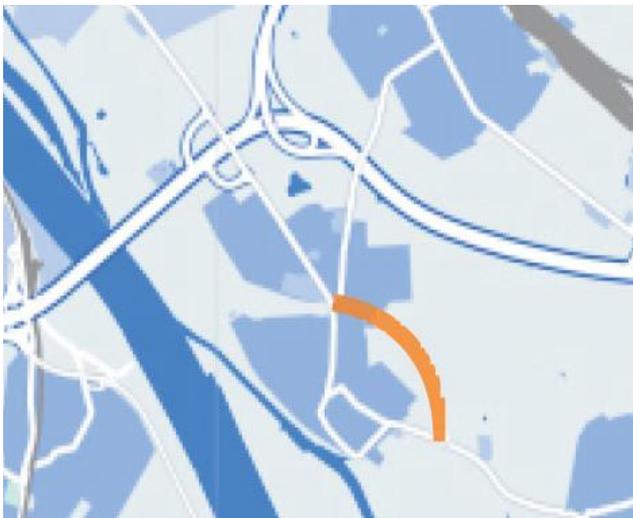
Diese Maßnahme wird nicht in das Verkehrsleitbild aufgenommen, da mit ihrer Umsetzung keine weitergehenden Struktureffekte zu erwarten sind.

- **Neubau Ortsumgehung Ginsheim**

Problemdarstellung:

Der erste Bauabschnitt der Ortsumgehung Ginsheim wurde bereits im Jahr 2014 realisiert. Für den 2. Bauabschnitt ist gemäß KIM²-Vereinbarung die Stadt Ginsheim-Gustavsburg verantwortlich. Sie wird die Ausführungsplanung für die Fortführung ab 2015 betreiben. Der Neubau soll zugleich der Erschließung einer geplanten Siedlungserweiterung dienen.

Problematisch ist die Belastung des Ortskerns Ginsheim. Gestiegene Verkehrsbelastungen übersteigen die Kapazität der in zentraler Ortslage liegenden Hauptstraße. Die Belastung der Anwohner durch Abgase und Lärmemissionen ist stark. Der DTV auf der Ortsdurchfahrt beträgt 3.800 Kfz/24 h.



Maßnahmenbeschreibung:

Im Norden von Ginsheim soll im Zuge der L 3040 eine 2-streifige Umfahrung entstehen. Darüber hinaus besteht die Planungsabsicht, den bestehenden Bahnübergang zu beseitigen und durch eine Unterführung zu ersetzen. Das Baurecht für die Maßnahme liegt vor. Die Maßnahme umfasst drei Kreisverkehre, einen Lärmschutzwall und hat eine Länge von ca. 1,6 km. Die Kosten betragen ca. 4,8 Mio. Euro.

Bewertung:

Mobilität

Die Ortsumgehung Ginsheim bildet keine wichtige Netzfunktion ab. Dies zeigt sich auch im DTV der Ortsdurchfahrt (**Note: 5**).

Mit dem Bau der Ortsumgehung wird eine leistungsfähige Verbindung für den Durchgangsverkehr zur Verfügung gestellt (**Note: 1**).

² KIM: Das **Kommunale Interessensmodell** ist eine verbindliche Finanzierungsgrundlage für den Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen aus dem Planungsprogramm von Hessen Mobil [Quelle: Hessen Mobil, Februar 2013]

Sicherheit

Mit der Schaffung einer leistungsfähigen Ortsumgehung wird der Durchgangsverkehr so geführt, dass hier ein flüssiger Verkehrsfluss zu erwarten ist. Dies führt zu einer sicheren Verkehrslage (**Note: 1**).

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs kommt es zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt, die sich vor allem auf die Sicherheit der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer auswirkt (**Note: 1**).

Struktureffekte

Mit der Ortsumgehung Ginsheim kommt es nicht zur Ertüchtigung einer regionalen Achse, die Maßnahme hat einen lokalen Wirkungsschwerpunkt (**Note: 5**).

Mit dem Bau der Ortsumgehung ergeben sich durch die Entlastung der Ortsdurchfahrt städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten, allerdings wird durch die Trassenlage die Siedlungsentwicklung eingeschränkt und der Ort weiter zerschnitten (**Note: 4**).

Umwelt

Die Ortsdurchfahrt wird durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs von Lärm- und Schadstoffbelastungen entlastet, allerdings kommt es zum Teil nur zu einer Verlagerung der Emissionen (**Note: 2**).

Für die Trassenführung wird eine Flächeninanspruchnahme erforderlich (**Note: 2**).

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	5	2,6
	Verfügbarkeit	1	
Sicherheit	Ausbauzustand	1	
	Ortslage	1	
Struktureffekte	Lage im Raum	5	
	Städtebauliche Qualität	4	
Umwelt	Immissionen	2	
	Flächeninanspruchnahme	2	



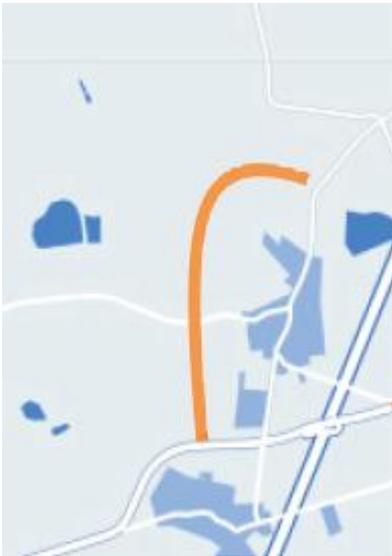
Diese Maßnahme wird nicht in das Verkehrsleitbild aufgenommen, da von ihr keine wichtige Netzfunktion wahrgenommen wird.

- **Neubau L 3097 Ortsumgehung Pfungstadt-Eschollbrücken**

Problemdarstellung:

Die L 3097 führt durch Eschollbrücken. Sie führt im Nordosten nach Darmstadt und südlich von Eschollbrücken nach Hahn.

Die L 3097 ist mit einem DTV von 8.296 Kfz/24h (DTV_{SV} von 352 Kfz/24h) belastet. Im bebauten Gebiet trifft zudem die K 150 auf die L 3097 (Darmstädter Straße). Diese weist einen DTV von 5.597 Kfz/24h auf. Die Durchgangsverkehre führen zu einer Beeinträchtigung der Wohnqualität und Aufenthaltsqualität im Nahbereich der Ortsdurchfahrt. Die hohen Verkehrsbelastungen führen gerade bei den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern zu einem erhöhten Unfallrisiko.



Maßnahmenbeschreibung:

Die Ortsumgehung Pfungstadt-Eschollbrücken soll westlich der Ortslage geführt werden. Sie kreuzt die K 150 und endet an der B 426. Die Planung weist eine Länge von 5 km und Kosten von 14,3 Mio. Euro auf. Es handelt sich um ein KIM-II-Projekt.

Bewertung:

Mobilität

Die Ortsumgehung Pfungstadt-Eschollbrücken nimmt bei einem Ausbau der A 67 keine wichtige Netzfunktion wahr (**Note: 5**).

Die Verkehrsbelastung auf der Ortsdurchfahrt wird durch den Neubau auf die Ortsumgehung verlagert. Eine leistungsfähige Verbindung wird geschaffen (**Note: 1**).

Sicherheit

Der Bau einer Achse für den Durchgangsverkehr führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit durch den flüssigen Verkehrsablauf auf der Umgehung (**Note: 1**).

Innerorts treffen zwei Landesstraßen aufeinander. Mit dem Bau der Ortsumgehung wird die Verkehrssicherheit vor allem für die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer in der Ortslage verbessert, allerdings können mit der Ortsumgehung nicht alle Durchgangsverkehre vermieden werden (**Note: 2**).

Struktureffekte

Großräumige Struktureffekte sind durch die Maßnahme nicht ablesbar. Die Ortsumgehung bewirkt keine besonderen Struktureffekte (**Note: 5**).

Die städtebauliche Qualität nimmt durch die Reduzierung der Verkehrsbelastungen auf der Ortsdurchfahrt zu. Die Trasse schränkt die Siedlungsentwicklung nur gering ein (**Note: 2**).

Umwelt

Durch die Verlagerung von Verkehr aus der Ortslage kommt es zu einer Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen innerorts, allerdings werden die Emissionen teilweise nur verlagert (**Note: 2**).

Die Ortsumgehung bewirkt eine Verkehrsentlastung in der Ortslage von Eschollbrücken, allerdings wird die Ortsumgehung vor Ort durchaus auch kritisch gesehen, da beispielsweise die neue Trasse eine interessante Landschaft zerschneiden würde, die nur noch selten in der Gemarkung Pfungstadt anzutreffen ist. Es haben sich mehrere Bürgerinitiativen gegen die Ortsumgehung gebildet (**Note: 5**).

Der Stadt liegt eine KIM-II-Vereinbarung zur Unterschrift vor. Ohne diese Vereinbarung wird die Planung von Seiten des Landes nicht weiterverfolgt.

Kriterium		Teilnote	Gesamtnote
Mobilität	Netzfunktion	5	2,9
	Verfügbarkeit	1	
Sicherheit	Ausbauzustand	1	
	Ortslage	2	
Struktureffekte	Lage im Raum	5	
	Städtebauliche Qualität	2	
Umwelt	Immissionen	2	
	Flächeninanspruchnahme	5	



Vor dem Hintergrund der noch offenen Fragen vor Ort und der nicht unmittelbar ableitbaren regionalen Wirkungen wird die Maßnahme nicht in das Verkehrsleitbild aufgenommen.

Zusammenfassung der einzelnen Bewertungen

Bewertung	Priorität	Mobilität		Sicherheit		Struktur- effekte		Umwelt		Gesamtnote
		Netzfunktion	Kapazität	Ausbauzustand	Ortslage	Lage im Raum	Städtebaulich Qualität	Immissionen	Flächenanspruchnahme	
Maßnahmenliste Straße										
Aus- und Umbau von Bundesautobahnen										
Ausbau BAB 60 zwischen AD Rüsselsheim und Mainspitz-Dreieck	1	1	1	1	1	1		2	2	1,3
Ausbau BAB 67 vom AK Darmstadt bis AS Lorsch	2	1	1	2	1	1		2	2	1,4
Umbau Darmstädter Kreuz	3	1	1	1	1	3		1	2	1,4
Ausbau BAB 5 vom Darmstädter Kreuz bis AK Walldorf	4	1	2	2	1	3		2	3	2,0
Ausbau von Bundes- und Landesstraßen (inklusive Knotenpunkten)										
Ausbau B 45 und Ausbau Knotenpunkt B45/L3115	1	1	1	1	1	1		1	2	1,1
Ausbau B 47 von Worms bis Lorsch	2	1	1	1	1	1		1	3	1,3
Ausbau B 486 Mörfelden-Walldorf – OU Langen	3	1	1	1	1	1		2	2	1,3
Neubau von Ortsumgehungen										
Neubau Ortsumgehung B 38a Mörlenbach	1	1	1	1	1	1	2	2	3	1,5
Neubau B 44 Ortsumgehung Gernsheim/Klein-Rohrheim	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1,5
Neubau Ortsumgehung B 44 Groß-Gerau/Dornheim	1	1	1	1	1	1	2	2	3	1,5
Neubau B 426-Umfahrung Ober-Ramstadt, OT Hahn	1	1	2	1	1	1	2	2	2	1,5
Neubau Ortsumgehungen B 38a Fürth – Lörzenbach – Rimbach	2	1	1	1	1	1	2	2	4	1,6
Neubau Ortsumgehung B 44/B 486 Mörfelden	2	1	1	1	2	1	2	2	3	1,6
Neubau B 26-Südumgehung Babenhausen	2	1	2	1	2	1	2	2	2	1,6
Neubau Ortsumgehung B 38 Groß-Bieberau	3	1	2	1	2	1	3	2	4	2,0
Neubau L 3303-Westumgehung Pfungstadt	-	3	1	1	1	4	3	3	2	2,3
Neubau Ortsumgehung Trebur	-	5	1	1	1	5	2	2	2	2,4
Neubau L 3065-Ortsumgehung Otzberg-Lengfeld	-	3	2	1	2	4	3	2	3	2,5
Neubau Ortsumgehung Ginsheim	-	5	1	1	1	5	4	2	2	2,6
Neubau L 3097 Ortsumgehung Pfungstadt-Eschollbrücken	-	5	1	1	2	5	2	2	5	2,9

Legende:

- 1,0 Aufnahme der Maßnahme in das Verkehrsleitbild
1,0 Keine Aufnahme der Maßnahme in das Verkehrsleitbild
1,0 Maßnahme wird als Option in das Verkehrsleitbild aufgenommen

Folgende Maßnahmen werden für den Bereich Straße in das Verkehrsleitbild aufgenommen:

Zur Ertüchtigung des Straßennetzes sollten die Maßnahmen grundsätzlich der Straßenkategorie absteigend umgesetzt werden.

Es wird empfohlen alle Autobahnmaßnahmen außer dem Ausbau der A 5 in das Leitbild direkt aufzunehmen. Eine Ertüchtigung des Autobahnnetzes zu einem leistungsfähigen Verkehrsnetz ist eine wichtige Voraussetzung für die Verkehrsabwicklung der Region und auch für die Abwicklung der Durchgangsverkehre. Zugleich führen Defizite in diesen Netzbereichen zu starken Verdrängungseffekten in sensible nachgeordnete Netzelemente.

Auf der A 5 sollte in Ergänzung zu den unten dargestellten, baulichen Maßnahmen auf dem Autobahnnetz die temporäre Seitenstreifenfreigabe zur Beseitigung kurzzeitiger Kapazitätsengpässe weiter umgesetzt werden. Sollte der Ausbau der A 67 nicht umgesetzt werden, so sollte Alternativ der Ausbau der A 5 aufgegriffen werden.

- Umbau Darmstädter Kreuz
- Ausbau BAB 60 zwischen Autobahndreieck Rüsselsheim und dem Mainspitz-Dreieck
- Ausbau BAB 67 vom AK Darmstadt bis AS Lorsch

Der Ausbau der BAB 67 sollte in Verbindung mit der ICE-Neubaustrecke vorrangig vorangetrieben werden.

Die Bundes- und Landesstraßen ergänzen das Gesamtverkehrsnetz als das den Bundesautobahnen nachgeordnete Netz. Zugleich stellen sie Alternativen für den Störfall als Umleitungsstrecken dar. Aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung wird die Aufnahme der folgenden Ausbaumaßnahmen empfohlen:

- Ausbau B 486 Mörfelden-Walldorf – OU Langen
- Ausbau B 47 von Worms bis Lorsch
- Ausbau der B 45 und des Knotenpunkts B 45/L 3115

Die Ausbaumaßnahmen im Bundesstraßennetz sollten alle gleichermaßen weiterverfolgt werden.

Mit dem „regionalen“ Blick auf die Ortsumgehungen werden die übergeordneten, regionalen Belange der IHK Darmstadt in der Umsetzung der folgenden Ortsumgehungen gesehen:

- Neubau Ortsumgehungen B 38a Fürth – Lörzenbach – Rimbach
- Neubau Ortsumgehung B 38a Mörlenbach
- Neubau Ortsumgehung B 38 Groß-Bieberau
- Neubau Ortsumgehung B 44 Groß-Gerau/Dornheim
- Neubau Ortsumgehung B 44/B 486 Mörfelden

- Neubau B 426-Umfahrung Ober-Ramstadt, OT Hahn
- Neubau Südumgehung Babenhausen B 26
- Neubau B 44 Ortsumgehung Gernsheim/Klein-Rohrheim

Die aus Sicht der IHK Darmstadt zur Umsetzung empfohlenen Ortsumgehungen können basierend auf der Bewertung folgendermaßen gruppiert und priorisiert werden. Die Gruppierung spiegelt die Priorisierung wider. Innerhalb der Gruppen wird keine weitere Priorisierung vorgenommen.

- Gruppe 1: Neubau Ortsumgehung B 44 Groß-Gerau/Dornheim, Neubau Ortsumgehung B 38a Mörlenbach, Neubau B 426-Umfahrung Ober-Ramstadt, OT Hahn, Neubau B 44 Ortsumgehung Gernsheim/Klein-Rohrheim
- Gruppe 2: Neubau Ortsumgehung B 44/B 486 Mörfelden, Neubau Ortsumgehungen B 38a Fürth – Lörzenbach – Rimbach, Neubau B 26-Südumgehung Babenhausen
- Gruppe 3: Neubau Ortsumgehung B 38 Groß-Bieberau

Anhang 2: Ergebnisse des IHK-Workshops: Leitbildprozess

In Ergänzung zu den Maßnahmenbewertungen wurde am 9. Dezember 2014 ein halbtägiger Workshop durchgeführt, um den Leitbildprozess abzurunden. Der Workshop fand von 14:00 Uhr bis 17:20 Uhr im Zentrum für integrierte Verkehrssysteme in Darmstadt statt.

Begrüßung, Ablauf und kurze Vorstellungsrunde

Herr Theobald begrüßt als Vertreter der IHK Darmstadt die Anwesenden und führt kurz in das Projekt „IHK-Verkehrsleitbild“ ein.

Anlass für den Workshop ist der Wunsch des neu gebildeten Verkehrsausschusses der IHK Darmstadt, vor der Bearbeitung und Bewertung konkreter Forderungen bzw. Maßnahmen zunächst ein verkehrliches Leitbild bzw. Zielkonzept zu formulieren.

Ziel des Workshops ist es damit, bestehende Ziel-Vorstellungen für das Themenfeld Verkehr und Mobilität zu sammeln und diese gemeinsam mit den, dem verkehrlichen Leitbild der IHK Darmstadt zugrundeliegenden, Zielen zu diskutieren, u.U. anzupassen oder zu ergänzen, und so die Akzeptanz des Leitbildes insgesamt zu sichern.

Im Anschluss daran stellen sich die Teilnehmenden kurz vor und Herr Blees gibt einen Überblick über den geplanten Ablauf des Workshops.



Bild 10 Arbeitsatmosphäre im Workshop

Arbeitsphase I: Heutige und künftige Herausforderungen für Mobilität und Verkehr

Zum Einstieg in die inhaltliche Diskussion haben die Teilnehmenden (TN) Gelegenheit, die aus ihrer Sicht wichtigsten aktuellen und zukünftigen Herausforderungen mit Mobilitätsbezug zu benennen. Sie notieren ihre Gedanken und Ideen zunächst auf Moderationskarten und

erläutern sie anschließend im Plenum. Frau Saary und Herr Blees hängen die Karten an zwei Stellwänden auf und gruppieren sie thematisch.



Bild 11 Vorstellung der Überlegungen zu aktuellen und zukünftigen Herausforderungen mit Mobilitätsbezug durch die Teilnehmenden

Als wesentliche Herausforderungen und jeweils genannte Handlungsansätze fasst Herr Blees zum Abschluss der ersten Arbeitsphase zusammen (Reihenfolge ohne Wertung):

- **Infrastruktur-Ausbau und -Erhalt:** die unzureichende Unterhaltung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur gefährdet deren Qualität und Leistungsfähigkeit. Im insgesamt gut ausgebauten Verkehrsnetz machen sich vor allem einzelne Nadelöhre störend bemerkbar.
Handlungsansätze: Konzentration der Investitionsmittel auf Erhalt der Verkehrsinfrastruktur und Beseitigung gravierender Engpässe.
- **Ländlicher Raum:** Alterung und zahlenmäßiger Rückgang (Geburtenrückgang, Wegzug) der Bevölkerung entziehen vor allem dem ÖPNV die Grundlage bzw. stellen ihn vor veränderte Anforderungen.
Handlungsansätze: Sicherung der Erreichbarkeit des ländlichen Raums, um „Abwärtsspirale“ entgegenzuwirken. Flexibilisierung des ÖPNV unter Einbeziehung moderner Kommunikationstechnologien und Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote.
- **Grenzen des Verkehrswachstums:** Ballungsräume verkraften kein weiteres Verkehrswachstum mehr; zugleich wandeln sich Mobilitätsbedürfnisse und -präferenzen (Online-Shopping, Bedeutungsverlust des Autos in der jüngeren Generation).
Handlungsansätze: Nutzung moderner Kommunikationstechnologien zur Vermeidung physischen Verkehrs; Schaffung vernetzter inter- und multimodaler Angebote (leichte

Kombinierbarkeit verschiedener Verkehrsmittel); stärkere Orientierung der Siedlungsentwicklung am Verkehrsangebot.

- Planung und Realisierung: Infrastrukturprojekte sind kaum mehr durchsetzbar.
- Finanzierung des Verkehrs: Straßen- und Schienenverkehr sind chronisch unterfinanziert.
Handlungsansätze: stärkere Nutzerfinanzierung; zweckgebundene Verwendung der verkehrsbezogenen Einnahmen (Maut etc.).
- Umweltwirkungen des Verkehrs und Ressourcen: Verkehr verursacht gravierende Schäden der Umwelt, zugleich führen Umweltgesetze zu wenig sachgerechten Restriktionen des Verkehrs (Bsp. Umweltzone). Mittel- bis langfristig werden die fossilen Energieträger knapper und damit teurer.
Handlungsansätze: Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs; Verzicht auf Restriktionen des Verkehrs mit nur geringen Wirkungen.

Im folgenden noch Fotos der beiden vollständigen Stellwände.





Arbeitsphase II: Bestehende Leitbilder und Zielsysteme und ihre Rolle für das IHK-Leitbild

Zu Beginn der zweiten Arbeitsphase gibt Herr Blees in einem Impulsreferat einen Überblick über bestehende Leitbilder und Zielvorstellungen in verschiedenen politischen und gesellschaftlichen Bereichen. Im Anschluss daran diskutieren die Teilnehmenden konkret die Fragestellung, welche verkehrlichen Ziele besonders wichtig erscheinen und welche(s) Leitbild(er) die IHK Darmstadt weiterverfolgen soll. Wesentliche Ergebnisse dieser Diskussion werden auf Flipcharts festgehalten (siehe BILD 12).

Weiteres Vorgehen

Nach Abstimmung der Ergebniszusammenfassung mit den Teilnehmenden erstellen die beauftragten Büros den Entwurf eines Leitbildes, das dann in die IHK-Gremien eingespeist wird. Es wird angestrebt, das Leitbild im Laufe des Frühjahrs 2015 abzuschließen.

Herr Blees und Herr Theobald danken den Teilnehmenden für ihre engagierte und zielorientierte Diskussion.

Quellen

- BASSt 2012 Bundesanstalt für Straßenwesen, Ergebnisse für neun Dauer-Zählstellen an Bundesstraßen und Autobahnen im IHK-Gebiet, Bundesanstalt für Straßenwesen, 2012
- Behrend 2010 Der Einfluss des demographischen Wandels auf Wirtschaftswachstum und Wirtschaftsstruktur in der Region Darmstadt Rhein Main Neckar bis zum Jahr 2050 Gutachten im Auftrag der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar 01.02.2010; Behrend Institut Dr. Rainer Behrend, Eichendorffstraße 63 E, 60320 Frankfurt am Main
- Wendland 2012 Regionalökonomische Verflechtungsstudie für die Region Rhein Main Neckar im Auftrag der IHK Darmstadt; Ansprechpartner: Dr. Nicolai Wendland URBANCONTEXT GbR, Postfach 550245 10372 Berlin 2012
- BVU 2015 Entwicklung einer verkehrlichen Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – RheinMain – RheinNeckar – Karlsruhe, Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH (BVU), intraplan Consult GmbH (itp), SMA und Partner AG (SMA): Abschlussbericht 10.03.2015
- BMVI 2015 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Korridorstudie Mittelrhein; Internetseite: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/016-ferlemann-mittelrheinstudie.html> (Abruf März 2015)
- IHK DA 2015 Karte der Region der IHK Darmstadt, IHK Darmstadt Rhein Main Neckar, 2015
- RMV 2014 Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main, Hrsg.: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, Hofheim a.Ts., 2014
- Rusche 2014 Rusche, K. (21. Mai 2104). Dr., ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung. (A. Birgelen, Interviewer)
- Scheiner 2013 Einflussfaktoren der Standortwahl: Der ländliche Raum im Fokus - Potenziale für peripher-zentrale Wanderungen. In T. U. Dortmund, *Raum und Mobilität (Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung 28)*. Dortmund, Scheiner, Bauer, & Wohltmann, 2013
- LDF 2009 Leiter des Lokalen Dialogforums Karl Starzacher, Hrsg.: Abschlussbericht des Lokalen Dialogforums zur Nordostumgehung, Darmstadt, 2009
- Hessen Mobil 2010 Verkehrsmengenkarte für Hessen, Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement, 2010