



Verkehrsinfrastruktur in Hessen 2020

Positionen der hessischen IHKs



Hessischer Industrie-
und Handelskammertag

Inhalt

Verkehrsinfrastruktur Hessen 2020

Vorwort	4
Einführung	5
Wie es ist	5
Was zu tun ist	6
Überregional bedeutsame Verkehrsprojekte in Hessen	8
Straßenprojekte	10
Schienenprojekte	34
Projekte im Luftverkehr	50
Projekte Wasserstraßen	54
Regional bedeutsame Verkehrsprojekte in Hessen	56
Straßenprojekte	58
Schienenprojekte	96
Weitere bedeutsame Verkehrsprojekte in Hessen	110
Impressum	112



Verkehrsinfrastruktur Hessen 2020 – Vorwort

Die wirtschaftliche Entwicklung Hessens hängt maßgeblich von der verkehrsgünstigen Lage des Landes im Herzen Europas ab. Ein nachhaltiges Wachstum wird durch funktionierende Verkehrswege unterstützt und gesichert. Für die hessischen Unternehmer ist eine umfassende und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur eine notwendige Grundlage zur Stärkung ihrer wirtschaftlichen Entwicklung. Die hessischen Industrie- und Handelskammern setzen sich dafür ein, Engpässe im Verkehrsnetz zu beseitigen und sind Gesprächspartner für Politik und Verwaltung auf allen Ebenen.

Die vorliegende Broschüre zeigt wichtige Verkehrsprojekte auf, für die die hessischen IHKs eintreten. Gleichwohl ist klar, dass aufgrund der Haushaltssituation von Bund, Ländern und Kommunen nicht alle wünschenswerten Projekte zugleich verwirklicht werden können. Dennoch positionieren sich die hessischen IHKs eindeutig für die schnellstmögliche Umsetzung der genannten Verkehrsprojekte, um den Wirtschaftsstandort Hessen wettbewerbsfähig zu halten.

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur waren jahrelang nicht hoch genug, um sie in einem guten Zustand zu erhalten und an die wachsende Verkehrsnachfrage anzupassen. Marode Brücken, defekte Fahrbahndecken, verkehrliche Engpässe und unzureichende Schienenkapazitäten in Hessen belegen dies nachdrücklich. Einen wesentlichen Beitrag zur Sanierung der Infrastruktur leistet der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, vor allem bei der Beseitigung von Engpässen. Viele wichtige Schienen- und Straßenprojekte wurden in den "Vordringlichen Bedarf" eingestuft, was ihre verkehrliche Bedeutung im Gesamtnetz unterstreicht. Daher begrüßt der HHHK die Entwicklung des BVWP 2030 für Hessen.

Angesichts gravierender Probleme auf Hauptverkehrsachsen und im Schienenknoten rund um Frankfurt, die für die Leistungsfähigkeit des gesamtdeutschen Netzes von Bedeutung sind, stellt die Planung bis 2030 eine notwendige Kurskorrektur dar. Jedoch spiegelt die Mittelaufteilung nach dem verfolgten Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ nicht den wachsenden Bedarf an Mobilität wider. Aus Sicht des HHHK ist es wichtig, den ländlichen Raum durch bessere Anbindungen zu stärken und die Infrastruktur im Ballungsraum an die wachsende Nachfrage zukunftsfähig anzupassen. Dazu bedarf es einer strategischen und verkehrsmittelübergreifenden Gesamtverkehrsplanung.

Um die Projekte im BVWP 2030 zügig umzusetzen, sollte die Politik die Autobahn GmbH des Bundes, Hessen Mobil und die DB Netz AG finanziell und personell ausreichend ausstatten. Ebenso erforderlich sind eine Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung bei Großvorhaben.

Hessischer Industrie- und Handelskammertag (HHHK) e. V.

Einführung

Wie es ist

Die HHK-Verkehrsumfrage 2019 zeigt, dass die Verkehrsinfrastruktur für hessische Unternehmen einer der entscheidenden Standortfaktoren ist. 78 Prozent der befragten Unternehmen messen einer leistungsfähigen Infrastruktur eine große bis sehr große Bedeutung bei.

Das wachsende Verkehrsaufkommen bewirkt einen beschleunigten Verschleiß vieler Straßen, Bahnstrecken, Schleusen und der Wasserwege. In Hessen sind 370 Brücken sanierungsbedürftig. Brücken- und Straßensperrungen bereiten den Unternehmen laut HHK-Verkehrsumfrage die größten Sorgen: 82 Prozent fühlen sich stark bis sehr stark beeinträchtigt. In Hessen gibt es aufgrund von unterlassenen Sanierungsmaßnahmen einen erheblichen Investitionsstau, der zügig behoben werden sollte.

Darüber hinaus hat sich in Hessen insbesondere der mangelhafte Zustand vieler Landesstraßen zu einem Problem entwickelt. Mit einer Sanierungsoffensive will das hessische Verkehrsministerium bis 2022 rund 385 Millionen Euro in rund 540 Einzelbaumaßnahmen investieren. Zu den Projekten in der Sanierungsoffensive zählen 289 Fahrbahnsanierungen, 108 Brückeninstandsetzungen und Brückenerneuerungen sowie 123 Um- und Ausbaumaßnahmen. Neben den Sanierungsmaßnahmen werden auch Neubauprojekte fortgeführt und weiterhin finanziert.

Als ähnlich gravierend erweist sich das Problem maroder kommunaler Straßen. Drei von vier Unternehmen beschreiben den Zustand der kommunalen Infrastruktur als schlecht. Grundsaniert werden marode Verkehrsadern selten, dafür immer wieder geflickt.

Hessen ist Deutschlands wichtigster Schienenknoten, der längst an der Grenze seiner Kapazität und Leistungsfähigkeit angekommen ist. Das Angebot ist nicht zuverlässig und die Züge häufig verspätet. Wichtige Nahverkehrs- und Schienenprojekte, vornehmlich um den Bahnknoten Frankfurt, sind seit Jahrzehnten in der Planung, kommen aber nur schleppend voran.

Bund und Länder haben die Regionalisierungsmittel für den ÖPNV auf 9 Mrd. Euro deutlich aufgestockt. Bis 2023 werden die Mittel noch einmal jährlich erhöht und ab 2024 mit einer jährlichen Rate von 1,8 Prozent dynamisiert. Hessen werden im Jahr 2020 etwa 650 Millionen zur Verfügung stehen. Dies ist ein wichtiger Schritt, um der gewachsenen Nachfrage gerecht zu werden. Es ist zudem jedoch dringend erforderlich, das System Schiene in Hessen auszubauen und strategisch mit anderen Verkehrsmitteln zu verknüpfen.

Der Flughafen Frankfurt/Main ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für FrankfurtRhein-Main und ganz Hessen. Er ist für die international aufgestellte Wirtschaft der Region unverzichtbar und gleichzeitig die größte Arbeitsstätte in Hessen. Mit dem Mediationspaket wurde eine Vereinbarung getroffen, die die Interessen von Wirtschaft und Bevölkerung gleichermaßen berücksichtigt und dem Standort eine langfristige Zukunftsperspektive gibt.

Was zu tun ist

Kommunales und Landesstraßennetz sanieren

Der Straßenzustand in vielen Kommunen hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verschlechtert. Unternehmen sind davon in besonderer Weise betroffen: Schlaglöcher führen zu Schäden bei Industriegütern und Fahrzeugen, durch längere Fahrzeiten erhöhen sich die Kosten. Mit höheren Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur können die Kommunen dem Trend entgegenwirken, benötigen dazu aber auch dringend mehr Mittel für den Erhalt ihrer Straßen von Bund und Land. Dies gilt auch für Landesstraßen. Das Landesstraßenbau-Programm beinhaltet mit 540 angefangenen Projekten ein Viertel, aber dennoch nur einen Bruchteil der nötigen Maßnahmen. Bis dahin verschlechtert sich der Zustand dieser Straßen weiter, während neuer Bedarf an anderer Stelle entsteht. Um dieser unbefriedigenden Situation zu begegnen, bedarf es höherer Investitionen in den Landesstraßenbau.

Bundesautobahnen ausbauen

Die Sanierung und der Ersatzneubau von Autobahnkreuzen in Hessen ist wichtig, um die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur auf der höchsten Netzebene im Straßenverkehr sicherzustellen. Dadurch verbessert sich auch der Verkehrsfluss für den Wirtschaftsverkehr. Darüber hinaus sollte der dringend benötigte Ausbau der Autobahnen vorangetrieben werden. Die Autobahn GmbH des Bundes sollte dafür ausreichend Ressourcen zur Verfügung stellen.

Projekte beschleunigen und Planungskapazitäten ausbauen

Ausreichende finanzielle Mittel sind zwar Vorbedingung für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur in Hessen, reichen allein aber nicht aus. Es bedarf einer gleichzeitig qualifizierten wie zügigen Planung. Die Bundesgesetze zur Planungsbeschleunigung und die Einführung von Maßnahmengesetzen sind der erste richtige Schritt, um planbare Verfahren und gleichzeitig mehr Akzeptanz für Verkehrsinfrastrukturprojekte zu erreichen. Darüber hinaus müssen bei Hessen Mobil und der DB Netz AG ausreichende Personalkapazitäten vorgehalten werden, um den Bedarf auch planerisch optimal begleiten zu können.

Ausgewogene Maßnahmen bei Lärmschutz und Luftreinhaltung

Für die Wirtschaft ist es wichtig, dass effiziente Lärmschutzmaßnahmen ohne Fahrverbote umgesetzt werden. Durch Fahrverbote können Geschäftsmodelle gar nicht oder nur mit erheblichem Mehraufwand geleistet werden. Effiziente Maßnahmen jenseits von Fahrverboten sind z. B. lärmoptimierter Asphalt und eine intelligente Verkehrslenkung (z. B. Lkw-Routenkonzepte oder grüne Wellen). Auch die Weiterentwicklung alternativer Antriebe, der Ausbau des ÖPNV, der Schieneninfrastruktur und des Radwegenetzes sowie die Förderung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement sind Schritte in die richtige Richtung. Generell sind positive Anreize zur Verhaltensänderung und technologische Entwicklungen Restriktionen vorzuziehen.

Schienenknoten ausbauen und ÖPNV-Angebot verbessern

Die verladende Wirtschaft und die Logistiker benötigen einen zuverlässigen Schienen-güterverkehr, die Mitarbeiter und Kunden der Unternehmen sind auf gute Angebote im Schienenpersonenverkehr angewiesen. Hierfür ist ein leistungsfähiges Schienennetz vonnöten. Hessen als Deutschlands wichtigster Schienenknoten muss weiter gestärkt werden, um den bundesweiten Flaschenhals aufzulösen. Die Leistungsfähigkeit muss gesteigert, Verspätungen reduziert und die Zuverlässigkeit erhöht werden. Der Frankfurter Fernbahntunnel ist die zentrale Maßnahme zur Kapazitätserhöhung im hessischen Schienennetz, um das Nadelöhr „Bahnknoten Frankfurt“ aufzulösen. Weitere bedeutende Schienenprojekte im Fern- und Nahverkehr müssen nun zügig realisiert werden. So werden die Neubaustrecken von Frankfurt nach Mannheim und Fulda sowie eine Schienenanbindung des neuen Terminal 3 des Frankfurter Flughafens dringend benötigt. Das gilt auch für den Bau der Nordmainischen S-Bahn, den viergleisigen Ausbau der Strecke nach Friedberg und die Realisierung eines Schienenrings um Frankfurt herum..

Langfristige Mobilitätsentwicklungskonzepte erarbeiten

Für die Sicherung der Mobilität und damit einer funktionierenden Wirtschaft ist es notwendig, langfristige Mobilitätskonzepte für den Verdichtungsraum FrankfurtRheinMain einerseits und die ländlichen Regionen andererseits zu entwickeln. Für die ländlichen Regionen, besonders in Nord- und Mittelhessen, ist ein langfristiges Konzept zur ÖPNV-Erschließung zu erarbeiten, um Pendlern eine schnelle Anbindung zum nächsten Oberzentrum und darüber hinaus zu ermöglichen. Für die Region FrankfurtRheinMain wird ein strategisches, länder- und verkehrsmittelübergreifendes Mobilitätsentwicklungskonzept benötigt, welches der dynamischen Entwicklung aller Verkehrsträger im Verdichtungsraum Rechnung trägt und konkrete Projekte aufführt und priorisiert.

In der Vergangenheit wurde bei der Planung von Schienenprojekten der Güterverkehr in Hessen stark vernachlässigt, sodass heute zu wenige Trassen zur Verfügung stehen, um deutlich mehr Güter auf der Schiene zu transportieren. Um dem Ziel der Bundes- und Landesregierung gerecht zu werden, den Schienengüterverkehr auf einen Anteil von 30 Prozent bis 2030 anzuheben, braucht es ein Güterkorridorkonzept für die hessischen Schienenwege.

Flughafen Frankfurt/Main

Der Flughafen Frankfurt/Main sollte sich entwickeln können und leistungsfähig bleiben¹. Deshalb begrüßt der IHK den Bau des Terminal 3. Weitere betriebliche Einschränkungen wie eine Ausweitung des Nachtflugverbotes stellen die hohe wirtschaftliche und strukturpolitische Bedeutung infrage. Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sollten die Akzeptanz des Flughafens erhöhen. Die Wettbewerbsfähigkeit sowie die Kapazität des Flughafens sollten jedoch weiter erhalten bleiben und seine Attraktivität für international agierende Unternehmen gewährleisten.

1) Unter den IHK-Mitgliedsunternehmen gibt es auch abweichende Meinungen.

Überregional bedeutsame Verkehrsprojekte in Hessen

Straßenprojekte

- 1 A 3: Ausbau Kreuz Offenbach bis Anschlussstelle Hanau
- 2 A 5: Ausbau zwischen Nordwestkreuz Frankfurt und AS Friedberg
- 3 A 5: Ausbau vom Darmstädter Kreuz bis AK Walldorf
- 4 A 5: Ausbau Reiskirchener Dreieck bis Ohmtaldreieck (A 5/A 49)
- 5 A 44: Lückenschluss zwischen Kassel (A 7) und Wommen (A 4)
- 6 A 45: Ausbau vom Gambacher Kreuz bis zur Landesgrenze NRW
- 7 A 49: Lückenschluss von Bischhausen bis zur A 5 bei Gemünden (Felda)
- 8 A 60: Ausbau vom Autobahndreieck Mainspitz bis Autobahndreieck Rüsselsheim
- 9 A 66: Ausbau zwischen Schiersteiner Kreuz und Wiesbadener Kreuz
- 10 A 67: Ausbau zwischen Autobahndreieck Mönchhof bis AK Lorsch
- 11 A 66/A 661: Lückenschluss – Neubau des Riederwaldtunnels
- 12 A 661: Ausbau Bad Homburger Kreuz bis AS Offenbach Kaiserlei

Projekte im Luftverkehr

- 1 Ausbau Frankfurter Flughafen: Neubau von Terminal 3
- 2 Weiterentwicklung des Flugplatzes Frankfurt-Egelsbach

Schienenprojekte

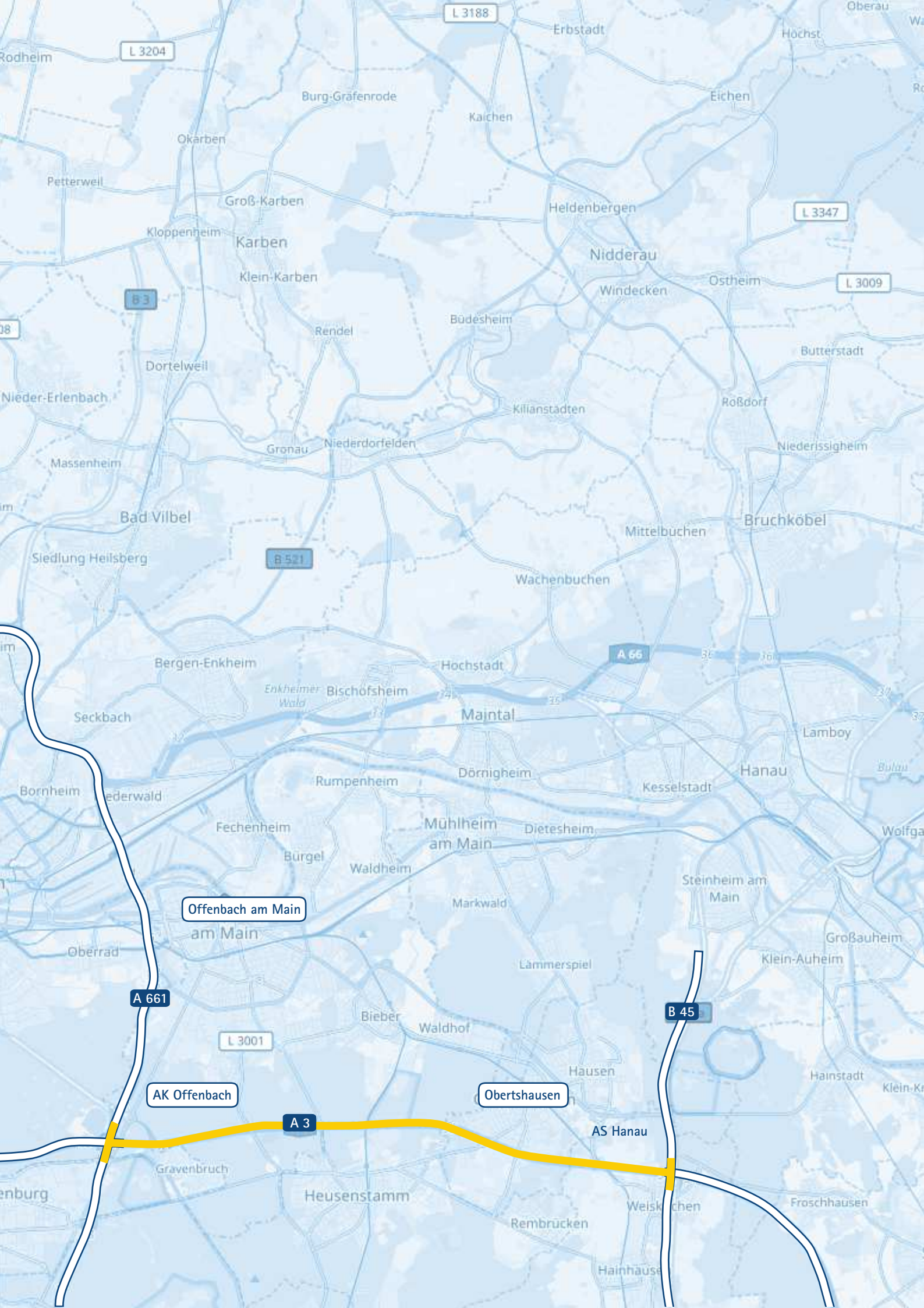
- 1 Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar
- 2 Wallauer Spange
- 3 Ruhr-Sieg-Strecke: Ausbau Hagen – Gießen – Friedberg
- 4 Aus- und Neubaustrecke Frankfurt – Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt
- 5 Schienenachse Frankfurt-Gießen-Marburg-Kassel
- 6 Schienenverkehrskonzept für den Ballungsraum FrankfurtRheinMain
- 7 Fernbahntunnel Frankfurt
- 8 Nordmainische S-Bahn

Projekte Wasserstraßen

- 1 Fahrrinnenvertiefung des Untermain bis Aschaffenburg

Übersichtskarte





A 3

Ausbau Kreuz Offenbach bis Anschlussstelle Hanau

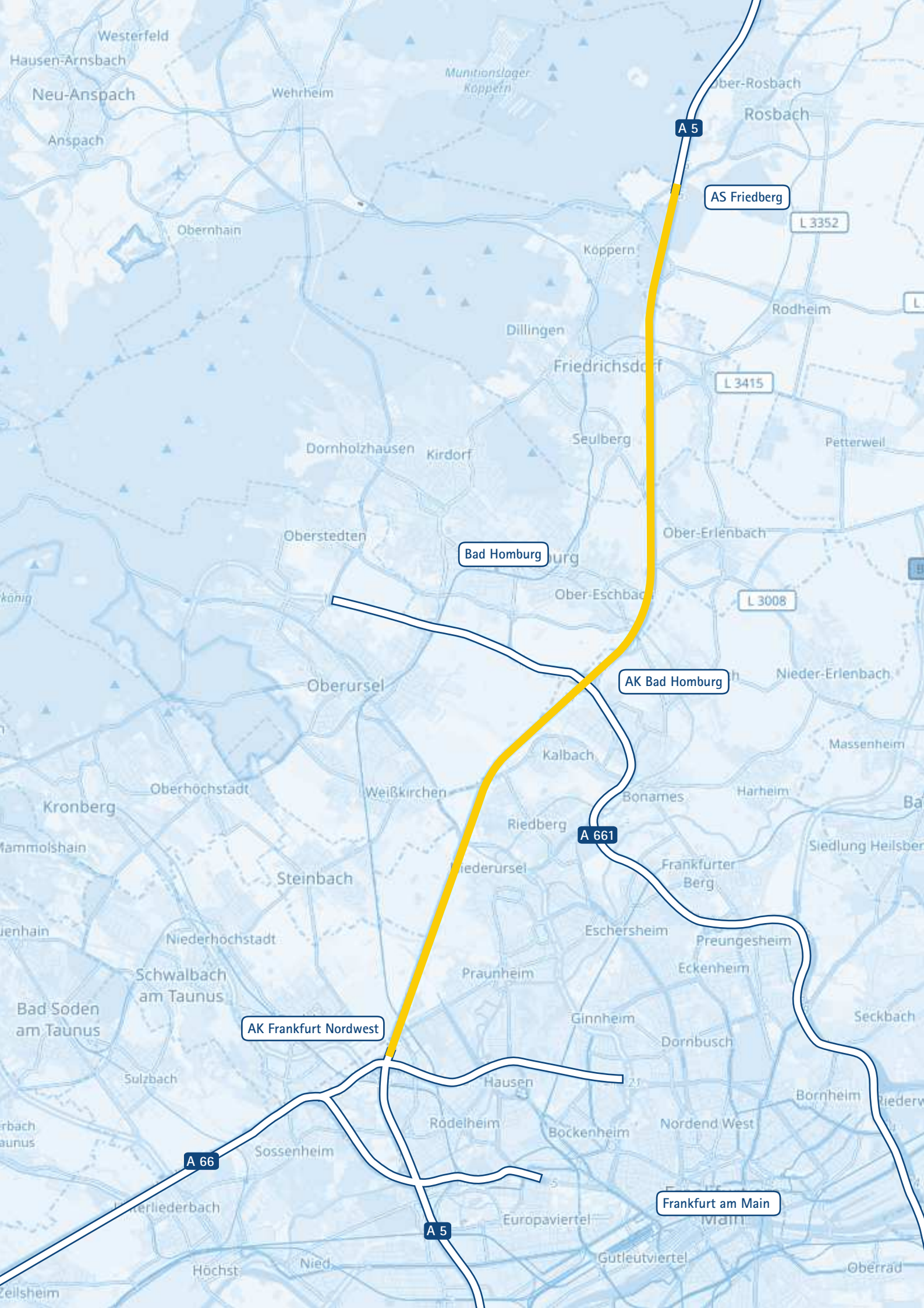
Trotz Seitenstreifenfreigabe in den Morgen- und Abendstunden ist der Streckenabschnitt auf der A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Offenbach und der Anschlussstelle Hanau einer der größten Stauschwerpunkte Deutschlands. Der Baubeginn für eine Erweiterung auf acht Fahrspuren ist seitens des Bundes bis 2030 vorgesehen. Aufgrund von Kapazitätsengpässen können allerdings vorerst nur die Planungen für das Autobahnkreuz Offenbach in Angriff genommen werden. Die Planungen für den Ausbau der Strecke und den Umbau der weiteren Knotenpunkte ist vorerst nicht vorgesehen. Der Ausbau dieses Streckenabschnittes wird sich damit auf unbestimmte Zeit verzögern. Auch der Tannenmühlkreisel hat unmittelbare Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der A 3 und der angeschlossenen Bundesstraßen (B 45 und B 448). Um die Akzeptanz für den Streckenausbau zu erhöhen, könnte bei Ausbau der Strecke ein wirksamer und moderner Lärmschutz eingesetzt werden, der der heutigen und zukünftigen Belastung angemessen ist.

Position der IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern und der IHK Offenbach am Main

Die A 3 ist Teil mehrerer europäischer Verkehrskorridore, wie der E 35 von Amsterdam bis Rom. Innerhalb Deutschlands verbindet sie fünf Bundesländer, mehrere Ballungsräume und zahlreiche große Arbeitsstätten, darunter den Frankfurter Flughafen, miteinander. Als Hauptverkehrsachse der Region FrankfurtRheinMain hat die A 3 eine enorm hohe Bedeutung für die Wirtschaft. Die Erreichbarkeit ist durch die jetzige Situation stark eingeschränkt. Der Schaden für die Wirtschaft ist hoch. Tausende Arbeitnehmer, Zulieferer und Kunden stecken täglich im Stau. Um die Verkehrssituation zu verbessern, sollte die Strecke erweitert und müssen die Knotenpunkte umgebaut werden. Die Priorisierung des Landes Hessen auf die Autobahnkreuze ist zwar nachvollziehbar, dies darf allerdings nicht dazu führen, dass der Ausbau der Strecke auf längere Sicht verschoben wird. Bis dahin sollten kurzfristige Maßnahmen an den Knotenpunkten erfolgen, z. B. an der Anschlussstelle Obertshausen und Hanau sowie im Bereich des Tannenmühlkreisels, sodass die jetzige Situation entschärft und der Verkehrsfluss verbessert wird.

Planungsstand

- **Status Quo/Planungsstand:**
Der Ausbau der Strecke wurde seitens des Landes Hessen nicht in die Liste der Projekte aufgenommen, die zwischen 2017 und 2021 vorrangig angegangen werden sollen. Aufgrund der begrenzten personellen und zeitlichen Kapazität der Planungsbehörde wird ein Ausbau von Knotenpunkten priorisiert, indem u. a. auch das Offenbacher Kreuz enthalten ist.
- **Fertigstellung:**
Offen
- **BVWP 2030:**
Vordringlicher Bedarf – Engpass



A 5

Ausbau zwischen Nordwestkreuz Frankfurt und AS Friedberg

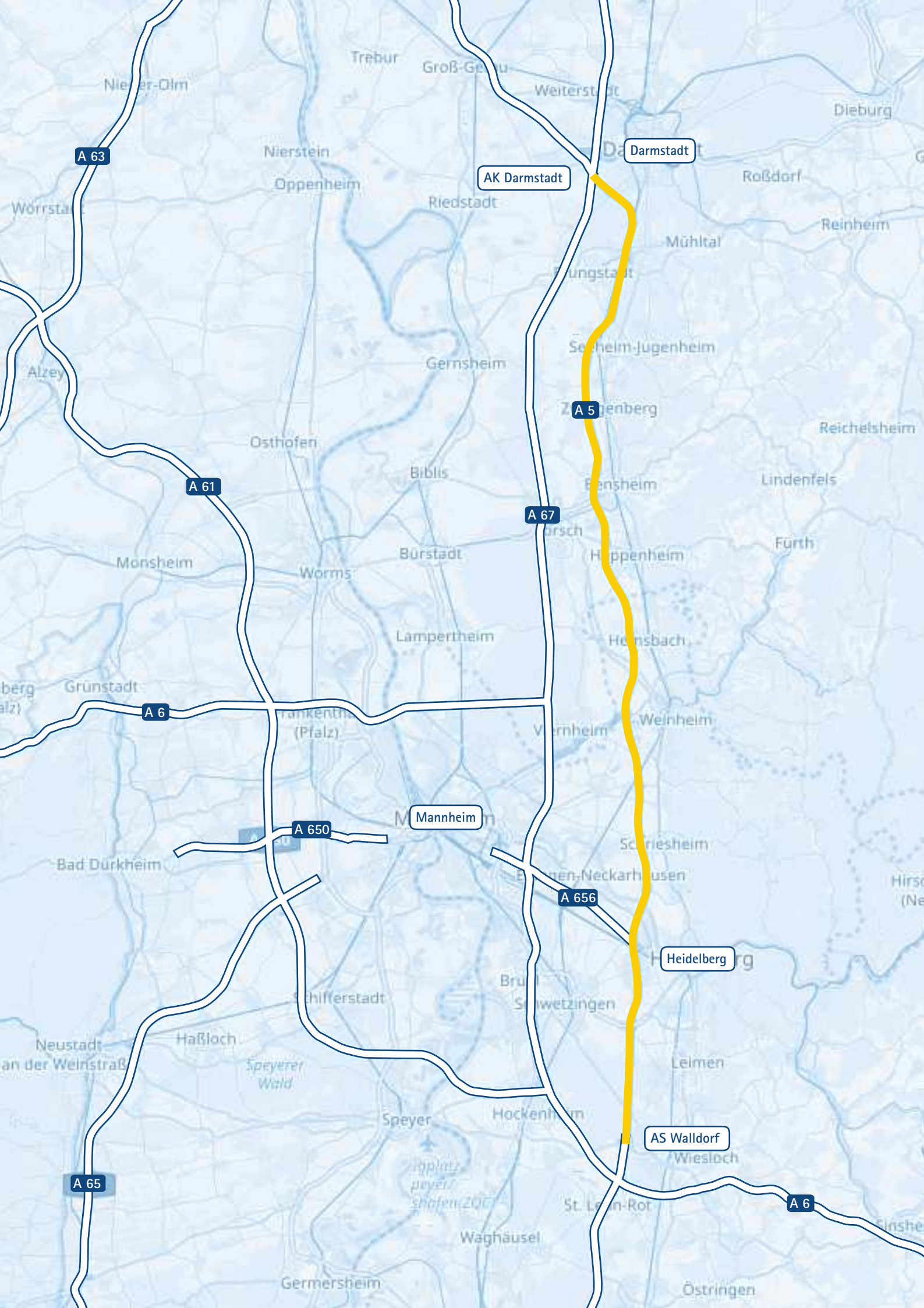
Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) 2016 sieht für die BAB 5 vom Nordwestkreuz Frankfurt bis zur Anschlussstelle Friedberg eine achtstreifige Erweiterung vor. Die Ausbaustrecke besteht aus einem südlichen Abschnitt zwischen dem Nordwestkreuz Frankfurt und dem Bad Homburger Kreuz und einem nördlichen Abschnitt vom Bad Homburger Kreuz bis zur Anschlussstelle Friedberg. Im südlichen Abschnitt werden Verkehrsstärken von 122.000 Kfz pro Tag und 12.000 Schwerverkehre pro Tag gemessen, im nördlichen sind es 114.500 Kfz pro Tag und 17.100 Schwerverkehre pro Tag. Bis zum Prognosejahr 2025 wird das Verkehrsaufkommen auf 170.000 Kfz pro Tag und 27.000 Schwerverkehre pro Tag (Südabschnitt) sowie auf 164.000 Kfz pro Tag und 27.000 Schwerverkehre pro Tag (Nordabschnitt) ansteigen. Die derzeitigen und insbesondere die prognostizierten Verkehrsstärken sind mit dem vorhandenen sechsstreifigen Querschnitt nicht zu bewältigen. Die Störanfälligkeit ist auf dem Abschnitt hoch, Wirtschaftsverkehre werden durch die Verzögerungen erheblich beeinträchtigt. Mit einer Erweiterung von sechs auf acht Fahrstreifen werden sich die Verkehrsqualität und die Verkehrssicherheit auf der A 5 zwischen der AS Friedberg und dem Frankfurter Nordwestkreuz deutlich verbessern.

Planungsstand

- **Status Quo/Planungsstand:**
In Planung; derzeit wird eine Machbarkeitsstudie für einen längeren Streckenabschnitt der A 5 von der AS Friedberg bis in die Nähe des AK Frankfurt (A 3) durchgeführt, um Erkenntnisse für die weitere Planung zu gewinnen.
- **Fertigstellung:**
Voraussichtlich bis 2030.
- **BVWP 2030:**
Vordringlicher Bedarf.

Position der IHK Frankfurt am Main und der IHK Gießen-Friedberg

Modellrechnungen von Hessen Mobil haben bereits ermittelt, dass nur ein zehnstreifiger Ausbau dieses Teilstücks langfristig zu einem verbesserten Verkehrsfluss führen wird. Es sollte daher aus Sicht der IHK Frankfurt am Main und der IHK Gießen-Friedberg nicht von vornherein ausgeschlossen werden, dass die Planung eines zehnstreifigen Ausbaus den langfristigen verkehrlichen Anforderungen gerecht wird. Schon jetzt entstehen auf dem Streckenabschnitt während der Stoßzeiten am Morgen und am Abend Verkehrsstaus. Wirtschaftsverkehre sind von diesem Engpass besonders betroffen, da es in der näheren Umgebung der A 5 kaum leistungsstarke Alternativrouten in Richtung Frankfurt gibt und nur ein Ausweichen auf die ebenfalls stark belasteten Bundesstraßen bleibt.



A 5

Ausbau vom Darmstädter Kreuz bis AK Walldorf

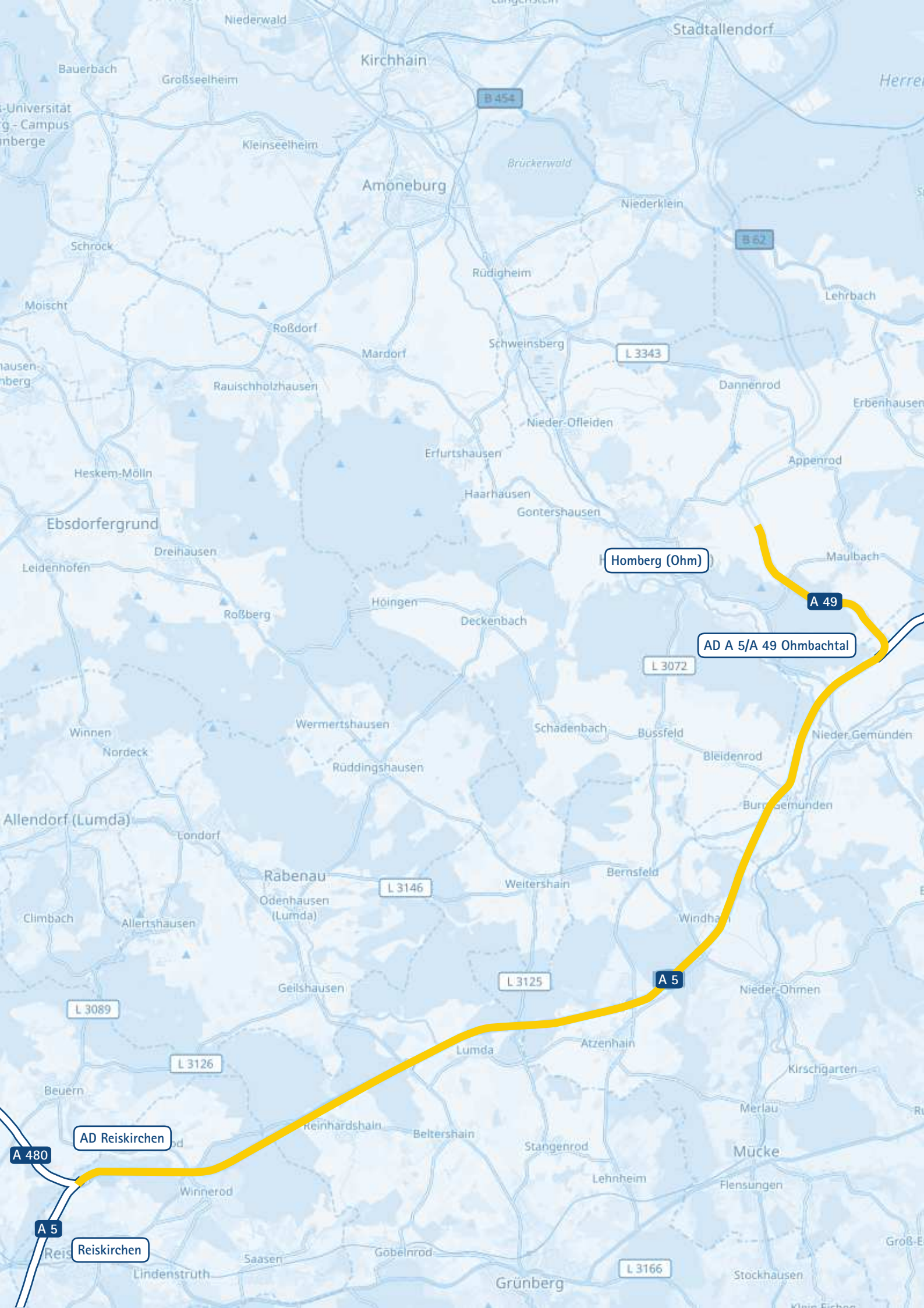
Die A 5 ist eine der wichtigsten deutschen überregionalen Nord-Süd-Verbindungen mit Transitfunktion zwischen Nord- und Südeuropa, Logistikunternehmen sind auf einen guten Verkehrsfluss auf der A5 angewiesen. Sie gehört zu den Autobahnen mit den höchsten durchschnittlichen Verkehrsstärken. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) liegt beispielsweise auf dem Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Darmstadt und der Anschlussstelle Pfungstadt bei rund 86.000 Kfz pro Tag. Zwar nimmt die parallel verlaufende A 67 ähnlich viel Verkehr auf, jedoch besitzt die A5 eine größere Zubringerfunktion in die Region, da hier deutlich mehr Anschlussstellen vorhanden sind. Bei nur zwei Spuren kommt es daher häufig zu Stauereignissen und die Autobahn kann ihre wichtige Verbindungsfunktion nicht wahrnehmen. Der Ausbau bis zur Anschlussstelle Seeheim-Jugenheim kann daher nur ein erster Schritt zum vollständigen Ausbau sein.

Position der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar

Durch die Kapazitätserweiterung kann die Nachfrage auf der Autobahn leistungsfähig abgewickelt werden. Dies ist wegen der hohen Verkehrsnachfrage allein durch ergänzende verkehrstelematische Maßnahmen nicht möglich.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Es existiert ein Vorentwurf.
- *Fertigstellung:*
Offen, ohne Planung seit 2013.
- *BVWP 2030:*
Abschnitt AK Darmstadt bis AS Seeheim-Jugenheim: Vordringlicher Bedarf – Engpass
Abschnitt AS Seeheim-Jugenheim bis AK Walldorf: Weiterer Bedarf



Stadttallendorf

Kirchhain

B 454

B 62

Amöneburg

L 3343

Lehrbach

Roßdorf

Rüdighelm

Schweinsberg

Mardorf

Dannenrod

Nieder-Offleiden

Rauischholzhausen

Erfurtshausen

Appenrod

Ebsdorfergrund

Dreihausen

Gontershausen

Deckenbach

Homberg (Ohm)

A 49

AD A 5/A 49 Ohmbachtal

L 3072

Wermertshausen

Schadenbach

Bussfeld

Bleidenrod

Nieder-Gemünden

Ruddingshausen

Burn-Gemünden

Allendorf (Lumda)

Londorf

Rabenau

L 3146

Weltershain

Bernsfeld

Windhain

Climbach

Allertshausen

Odenhausen (Lumda)

L 3125

A 5

Nieder-Ohmen

L 3089

L 3126

Geilshausen

Lumda

Atzenhain

Kirschgarten

Beuern

AD Reiskirchen

Reinhardshain

Beltershain

Stangenrod

Mücke

A 480

A 5

Reiskirchen

Winnertod

Saasen

Göbelrod

Grünberg

L 3166

Stockhausen

Lindenstruth

A 5

Ausbau Reiskirchener Dreieck bis Ohmtaldreieck (A 5/A 49)

Die A 5 ist eine der wichtigsten deutschen überregionalen Nord-Süd-Verbindungen mit Transitfunktion zwischen Nord- und Südeuropa, Logistikunternehmen sind auf einen guten Verkehrsfluss auf der A5 angewiesen. Es werden Verkehrsstärken von bis zu 62.000 Kfz pro Tag und 10.600 Schwerverkehre pro Tag gemessen. Bis zum Prognosejahr 2025 wird das Verkehrsaufkommen auf bis zu 85.000 Kfz pro Tag und 22.00 Schwerverkehre pro Tag (+25,9%) ansteigen. Die derzeitigen und insbesondere die prognostizierten Verkehrsstärken sind mit dem vorhandenen vierstreifigen Querschnitt nicht zu bewältigen. Der 22,6 Kilometer lange Ausbauabschnitt der A 5 erstreckt sich vom Autobahndreieck A 5/A 49 (Ohmtaldreieck) im Osten bis zum Autobahndreieck Reiskirchen im Westen. Am Ohmtaldreieck besteht eine Verknüpfung zur geplanten A 49 und am Reiskirchener Dreieck zur A 480. Die Verkehrssicherheit ist stark eingeschränkt und die Störanfälligkeit hoch. Mit einer Erweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen werden sich die Verkehrsqualität und die Verkehrssicherheit im Ausbauabschnitt der A 5 zwischen dem Ohmtaldreieck und dem Reiskirchener Dreieck deutlich verbessern.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
In Planung, Teilverkehrsfreigabe 2 am 30.09.2013.
- *Fertigstellung:*
Ca. 2033
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf.

Position der IHK Gießen-Friedberg

Die Kapazität des vierstreifigen Querschnitts ist schon heute überschritten. Wirtschaftsverkehre sind von zunehmenden Staus auf der A 5 enorm betroffen. Da sich die Verkehrsstärken in Zukunft weiter erhöhen werden, ist eine Erweiterung des Streckenabschnitts auf sechs Fahrstreifen notwendig, um den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit weiterhin sicherzustellen.



AD A 5/A 49 Ohmbachtal

AD Wommen

Bad Hersfeld

A 44

Lückenschluss zwischen Kassel (A 7) und Wommen (A 4)

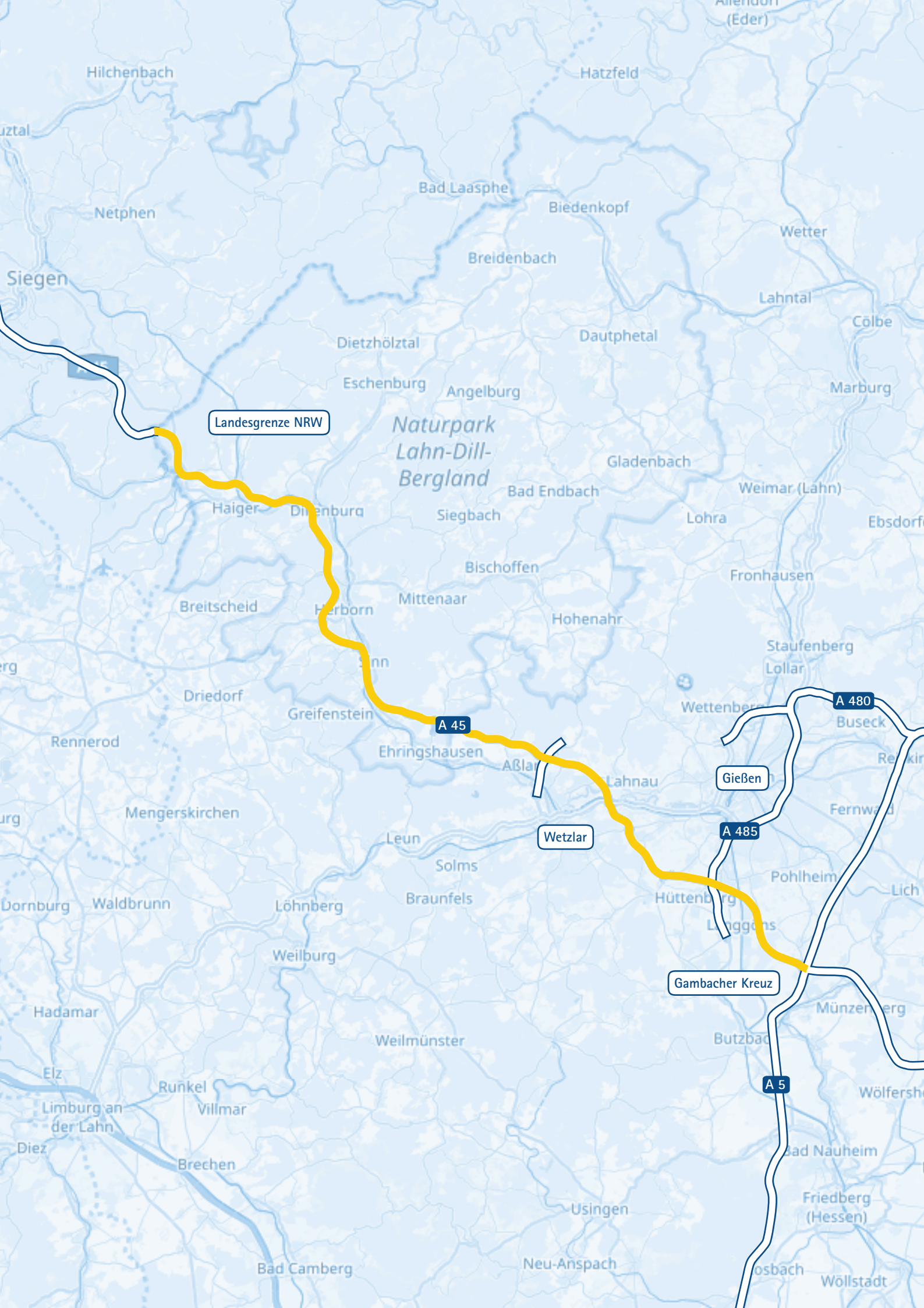
Die Region Nordhessen ist aufgrund ihrer zentralen Lage in Deutschland immer mehr zum Logistikstandort für den großräumigen Nord-Süd-Verkehr und seit 1989/90 auch für den immer wichtiger werdenden Ost-West-Verkehr geworden. Um die ständig steigenden Verkehrsmengen reibungslos bewältigen zu können und eine schnelle Anbindung der Region in Ost-West-Richtung zu gewährleisten, ist die Fertigstellung des letzten unvollendeten Projekts zur deutschen Einheit für die nordhessische Wirtschaft von besonderer Bedeutung. Die Verbindung von Kassel bis Wommen ist in 12 Abschnitte eingeteilt.

Position der IHK Kassel-Marburg

Die A 44 stellt eine verkehrlich und ökonomisch wichtige Verbindung des Raumes Kassel zu den östlichen Ballungsräumen dar. Nach der deutschen Wiedervereinigung ist der Ost-West-Verkehr massiv angestiegen. Er belastet verschiedene Bundesstraßen wie die B 7, 27 und 400, um westlich von Eisenach die A 4 zu erreichen. Zur Schaffung einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung, die der großen Bedeutung des Industrie- und Logistikstandortes Kassel Rechnung trägt und die Wirtschaftsräume in Westen und Osten miteinander verbindet, ist die Fertigstellung der durchgehenden Autobahnverbindung für Nordhessen unverzichtbar.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Fünf Abschnitte sind in Betrieb, sechs Abschnitte im Bau oder in Bauvorbereitung. Der Abschnitt vom Anschluss an die A 7 (Lossetaldreieck) bis zur Anschlussstelle Helsa-Ost befindet sich in Planung.
- *Fertigstellung:*
ca. 2030
- *BVWP 2030:*
Laufende und fest disponierte Vorhaben.



(Eder)

Hilchenbach

Hatzfeld

Waldbrunn

Netphen

Bad Laasphe

Biedenkopf

Wetter

Siegen

Breidenbach

Lahntal

Colbe

Dietzhölztal

Dautphetal

Eschenburg

Angelburg

Marburg

Landesgrenze NRW

Naturpark
Lahn-Dill-
Bergland

Gladenbach

Bad Endbach

Weimar (Lahn)

Haiger

Dillenburg

Siegbach

Lohra

Ebsdorfergrund

Bischoffen

Fronhausen

Breitscheid

Herborn

Mittenaar

Hohenahr

Waldbrunn

Driedorf

Greifenstein

A 45

Ehringshausen

A 480

Lahnau

Gießen

Reiskirchen

Waldbrunn

Mengerskirchen

Fernwald

Dornburg

Waldbrunn

Löhnberg

Braunfels

Hüttenberg

Pohlheim

Lich

Weilburg

Gambacher Kreuz

Münzenberg

Hadamar

Weilmünster

Butzbach

Wölfersheim

Elz

Runkel

Villmar

Bad Nauheim

Friedberg
(Hessen)

Brechen

Usingen

Neu-Anspach

Wöllstadt

Bad Camberg

Diez

Limburg an
der Lahn

A 45

Ausbau vom Gambacher Kreuz bis zur Landesgrenze NRW

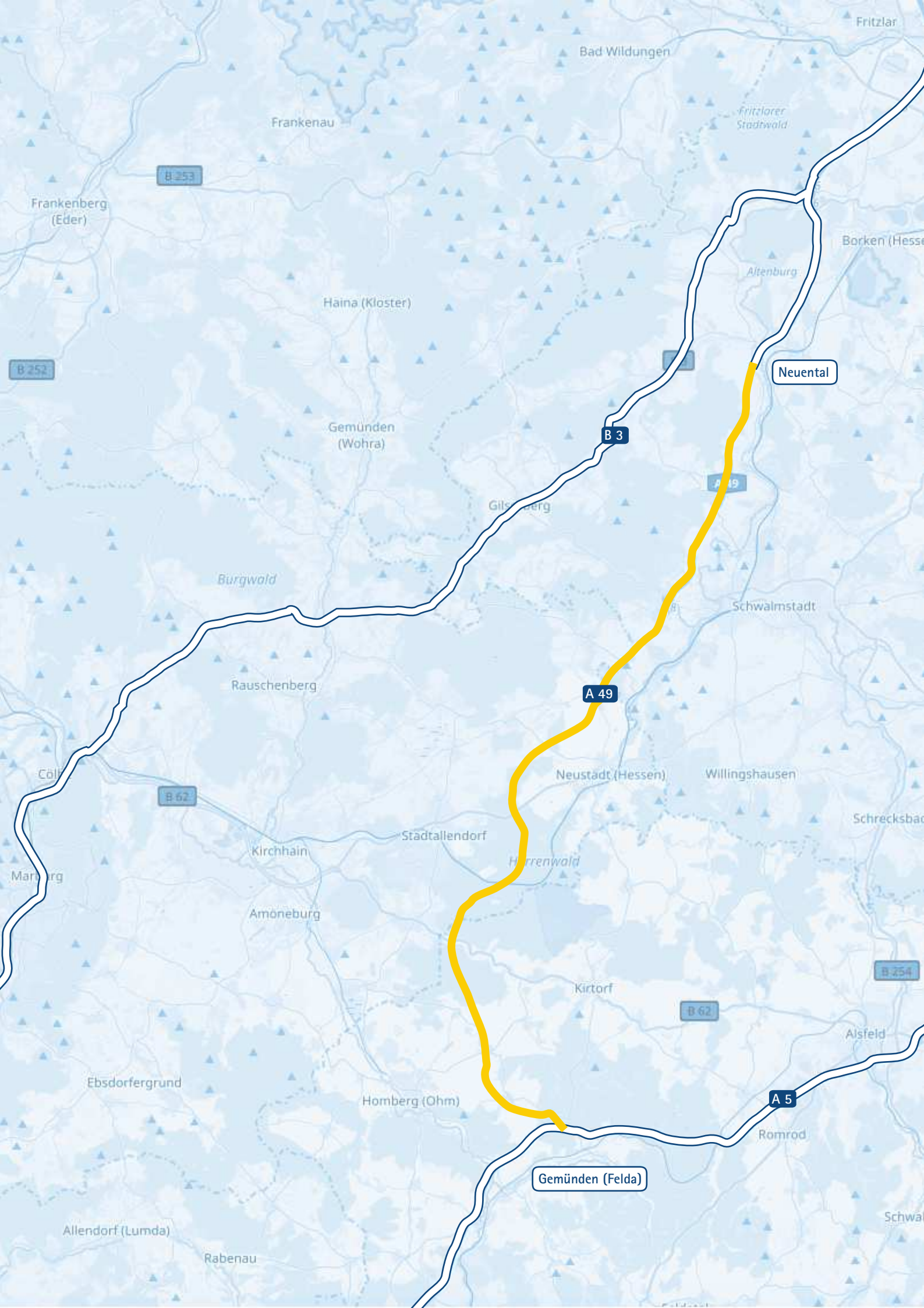
Die A 45 stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung dar. Sie verbindet zwei der wichtigsten europäischen Metropolregionen, das Rhein-Ruhr- und das Rhein-Main-Gebiet. Durch diese Verkehrsstrasse wird ein topografisch bewegtes Gebiet erschlossen, wodurch in dem Streckenabschnitt 22 Brückenbauwerke auf hessischer Seite notwendig sind. Neben der Verbindungsfunktion übernimmt die A 45 eine bedeutsame Erschließungsfunktion für die Wirtschafts- und Erholungsgebiete im Einzugsbereich von Hessen. Dies verdeutlicht auch der Lkw-Anteil, der auf dem hessischen A 45-Streckenabschnitt bei 16 bis 20 Prozent liegt. Die Ergebnisse einer Studie zur Ausbaunotwendigkeit der A 45 als wichtige transeuropäische Nord-Süd-Achse der Universität Siegen prognostizierte bereits 2007 einen dringenden Ausbaubedarf der A 45. Das Gutachten wurde von der IHK Lahn-Dill und den Anrainerkommunen entlang der A 45 mitfinanziert. Ohne sechsstreifigen Ausbau der A 45 prognostizierte das Gutachten bereits für den Planungshorizont 2020, dass die erheblich niedrigeren Verkehrsqualitätsstufen generell zu einer Verschlechterung der Zentrenreichbarkeiten, der Standortattraktivität für Unternehmen und Fachkräfte führen würde.

Position der IHK Lahn-Dill

Der sechsspurige Ausbau der A 45 sowie die Sanierungsmaßnahmen verbunden mit einem Ausbau der Brücken sollten schnell abgeschlossen werden. Bei vielen Brücken ist die Restnutzungsdauer gering. Daher besteht ein enger Zeitplan hinsichtlich der Planfeststellungsverfahren und den Baumaßnahmen. Kann der enge Zeitplan nicht eingehalten werden, droht eine Sperrung einiger Talbrücken. Dies würde zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen auf der A 45 und den damit verbundenen Standortnachteilen in dem betroffenen Wirtschaftsraum führen.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Fünf Talbrücken sind fertiggestellt, 14 in Planung und drei sind im Bau. Ein Streckenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Herborn West und der Talbrücke Onsbach bei Ehringshausen-Katzenfurt befindet sich in Planung für den sechsstreifigen Ausbau.
- *Fertigstellung:*
Offen
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung



A 49

Lückenschluss von Bischhausen bis zur A 5 bei Gemünden (Felda)

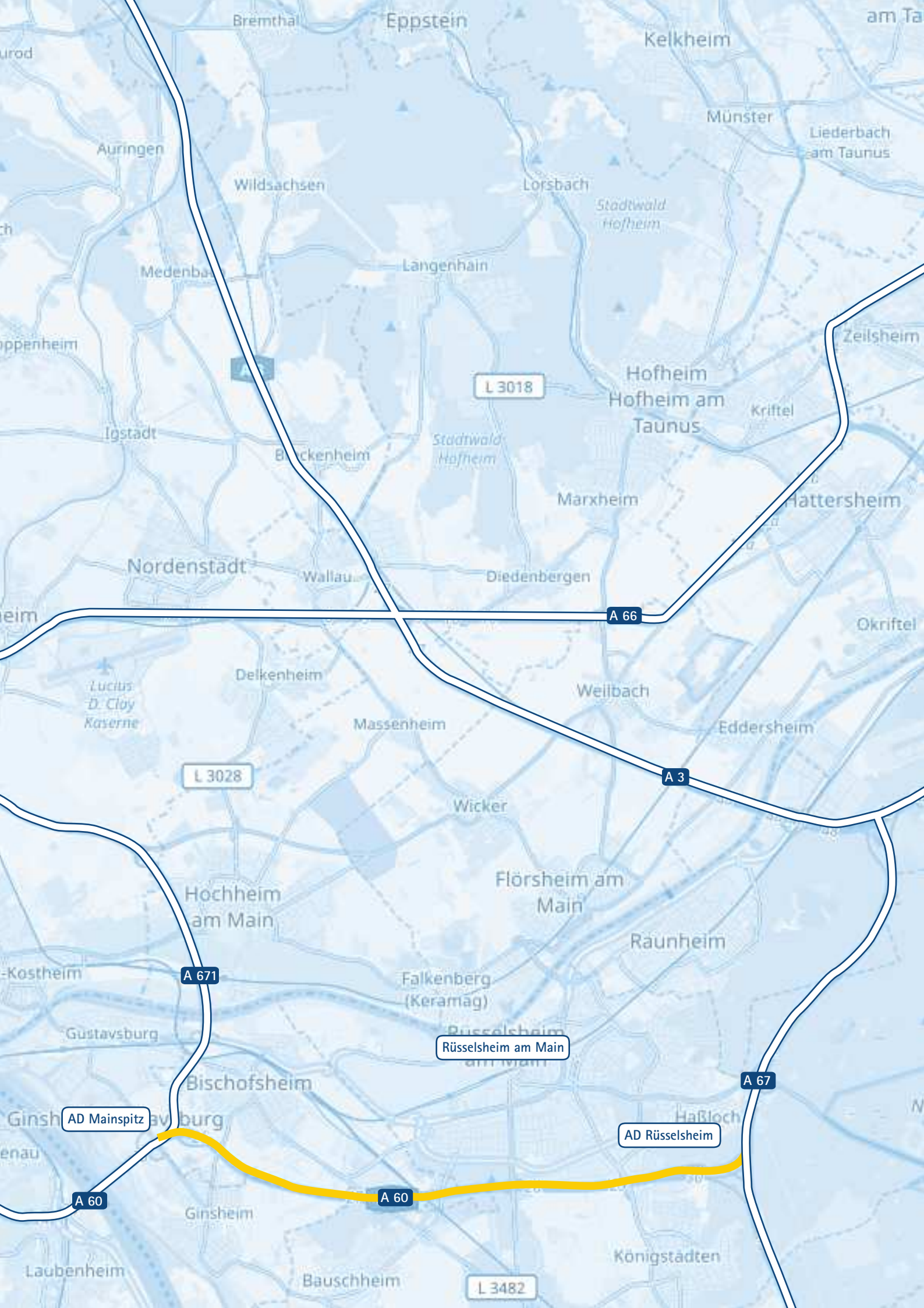
Die A 49 soll eine schnelle Verkehrsverbindung von Kassel durch den Schwalm-Eder-Kreis in den Raum Marburg-Gießen unter Umgehung starker Steigungsstrecken schaffen. Sie trägt damit zur Entlastung der stark befahrenen A 5 und A 7 bei. Gleichzeitig erhöht sie die Standortqualität der Orte zwischen Kassel und Marburg. Derzeit beginnt sie in Kassel und endet bei Neuental-Bischhausen (Schwalm-Eder-Kreis). Die geplante rund 43 km lange Verbindung ist in drei Verkehrskosteneinheiten (VKE) aufgeteilt. Die VKE 20 – Neuental bis Schwalmstadt, sowie die zusammen 30 km lange VKE 30 Schwalmstadt bis Stadtallendorf und VKE 40 Stadtallendorf bis zum Anschluss an die A 5 bei Gemünden.

Position der IHK Kassel–Marburg

Nordhessen und insbesondere der Schwalm-Eder-Kreis liegen in der Mitte Deutschlands. Für die wirtschaftliche Entwicklung ist eine verkehrliche Anbindung der Region nach Kassel im Norden und nach Gießen/Marburg im Süden durch die A 49 von herausragender Bedeutung.

Planungsstand

- **Status Quo/Planungsstand:**
Die VKE 20 befindet sich in Bau. Für VKE 30 und VKE 40 läuft das Ver-gabeverfahren für das ÖPP-Projekt. Baubeginn ist für 2020 geplant.
- **Fertigstellung:**
Für 2024 geplant.
- **BVWP 2030:**
Laufende und fest disponierte Vorhaben.



A 60

Ausbau vom Autobahndreieck Mainspitz bis Autobahndreieck Rüsselsheim

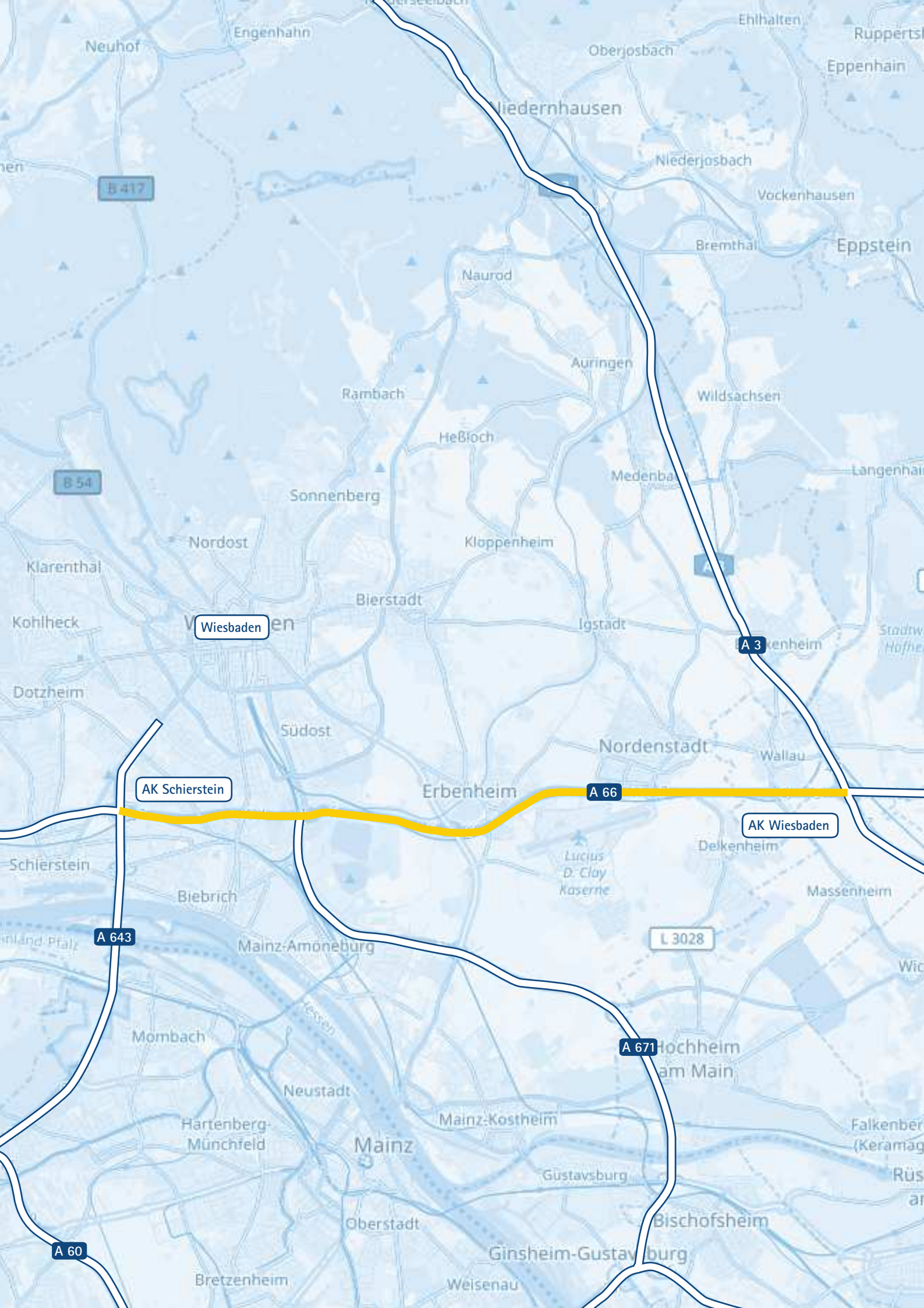
Die Autobahn ist aktuell zweistreifig in beide Fahrtrichtungen ausgebaut und mit bis zu 80.000 Fahrzeugen pro Tag belastet. Durch die Entwicklung der Region wird eine Zunahme des Verkehrs, z. B. durch den Wirtschaftsverkehr oder die Pendlerverkehre, prognostiziert. Damit kann die Nachfrage nicht störungsfrei 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.

Position der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar

Der A 60 kommt nicht nur im Raum Mainz, sondern auch auf hessischer Seite eine besondere Bedeutung zu; sie stellt eine zentrale Verbindung dar. Mit dem Ausbau der Autobahn wird die Erreichbarkeit der Region für die zukünftige Verkehrsentwicklung gesichert und damit die Zuverlässigkeit insgesamt erhöht.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Der Abschnitt zwischen der Weisenauer Brücke und dem Mainspitz-Dreieck wurde bereits ausgebaut.
- *Fertigstellung:*
Offen, ohne Planung seit 2013.
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf – Engpass.



A 66

Ausbau zwischen Schiersteiner Kreuz und Wiesbadener Kreuz

Die durchschnittliche Verkehrsbelastung der A 66 zwischen dem Schiersteiner Kreuz und dem Wiesbadener Kreuz liegt bei 106.000 Fahrzeugen pro Tag. Auf der 12,5 km langen Strecke sind 9,7 km staugefährdet. Die Verkehrsqualität ist auch hinsichtlich der prognostizierten Verkehrsstärken nicht mehr ausreichend. Der vollständige Ausbau auf sechs Fahrspuren soll den Engpass beseitigen.

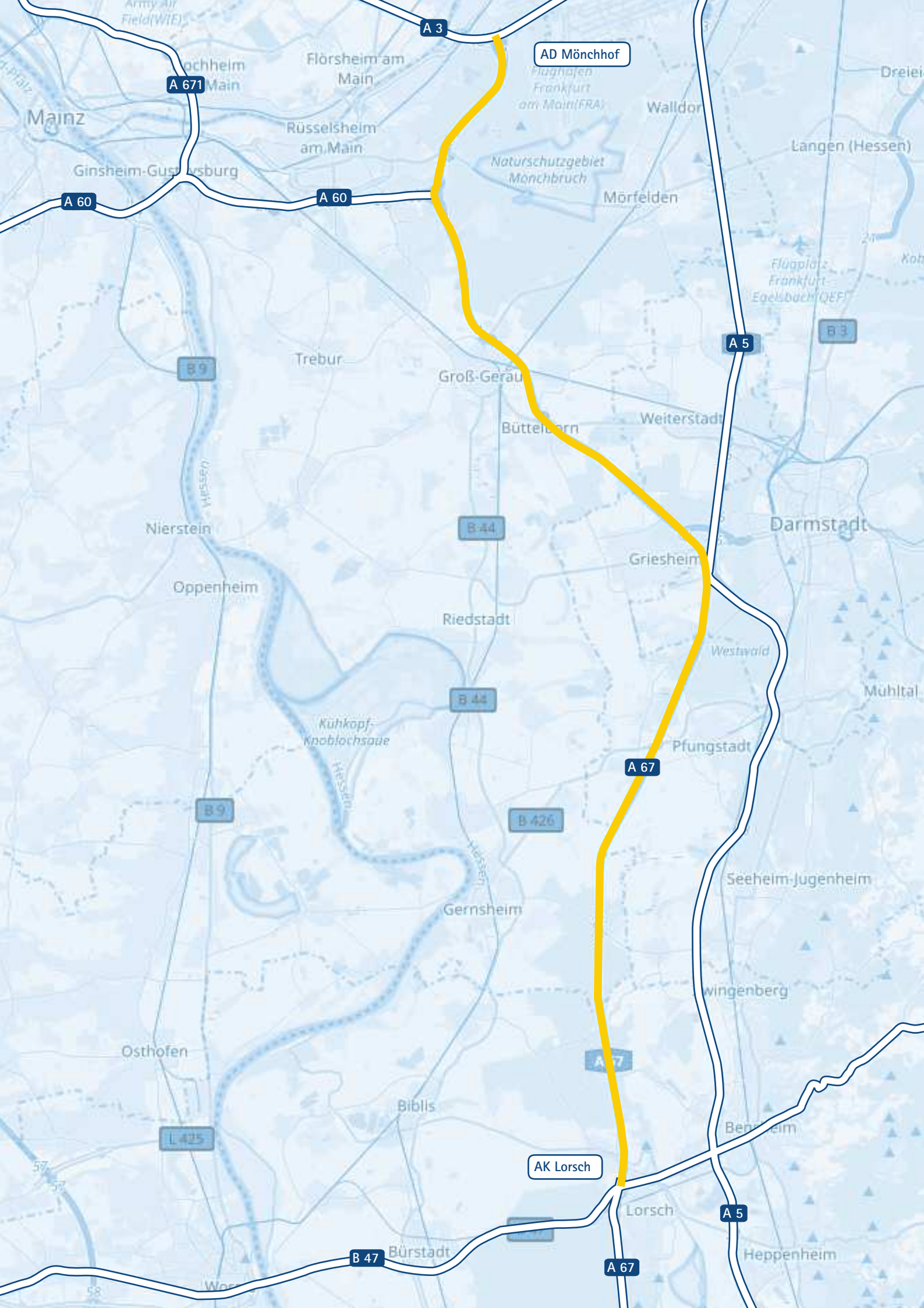
Die A 66 verbindet Wiesbaden mit Frankfurt und, großräumiger, Rheinland-Pfalz mit dem Rhein-Main-Gebiet. Ab der A 3 am Autobahnkreuz Wiesbaden übernimmt die A 66 die Verteilung der Fernverkehre auf die Stadt Frankfurt. Im BVWP 2003 war der sechs-streifige Ausbau der A 66 mit dem Teilstück Autobahnkreuz Wiesbaden-Schierstein bis Anschlussstelle Wiesbaden-Erbenheim im Weiteren Bedarf eingestuft, im BVWP 2030 im Vordringlichen Bedarf-Engpassbeseitigung. Aktuell wird noch bis Herbst 2020 das Wiesbadener Kreuz modernisiert (Ersatzneubau). Später soll es leistungsfähiger ausgebaut werden. Bis voraussichtlich 2025 wird die Salzachtalbrücke zwischen der Anschlussstelle Wiesbaden-Biebrich und Wiesbaden-Mainzer Straße neu gebaut werden. Die Planung der weiteren Streckenabschnitte hat noch nicht begonnen.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Keine Planung.
- *Fertigstellung:*
Offen.
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf-Engpass.

Position der IHK Wiesbaden

Die gegenwärtige und die prognostizierte Verkehrssituation auf der A 66 zwischen dem Schiersteiner und Wiesbadener Kreuz belastet vor allem den Wirtschaftsverkehr und Pendler, die auf das Auto angewiesen sind. Der Ausbau wird für eine Beseitigung des Engpasses sorgen. Die Fahrzeiten werden sich verkürzen. Die Ausbauplanung der noch nicht angegangenen Streckenabschnitte sollte schnellstmöglich begonnen werden.



A 67

Ausbau zwischen Autobahndreieck Mönchhof bis AK Lorsch

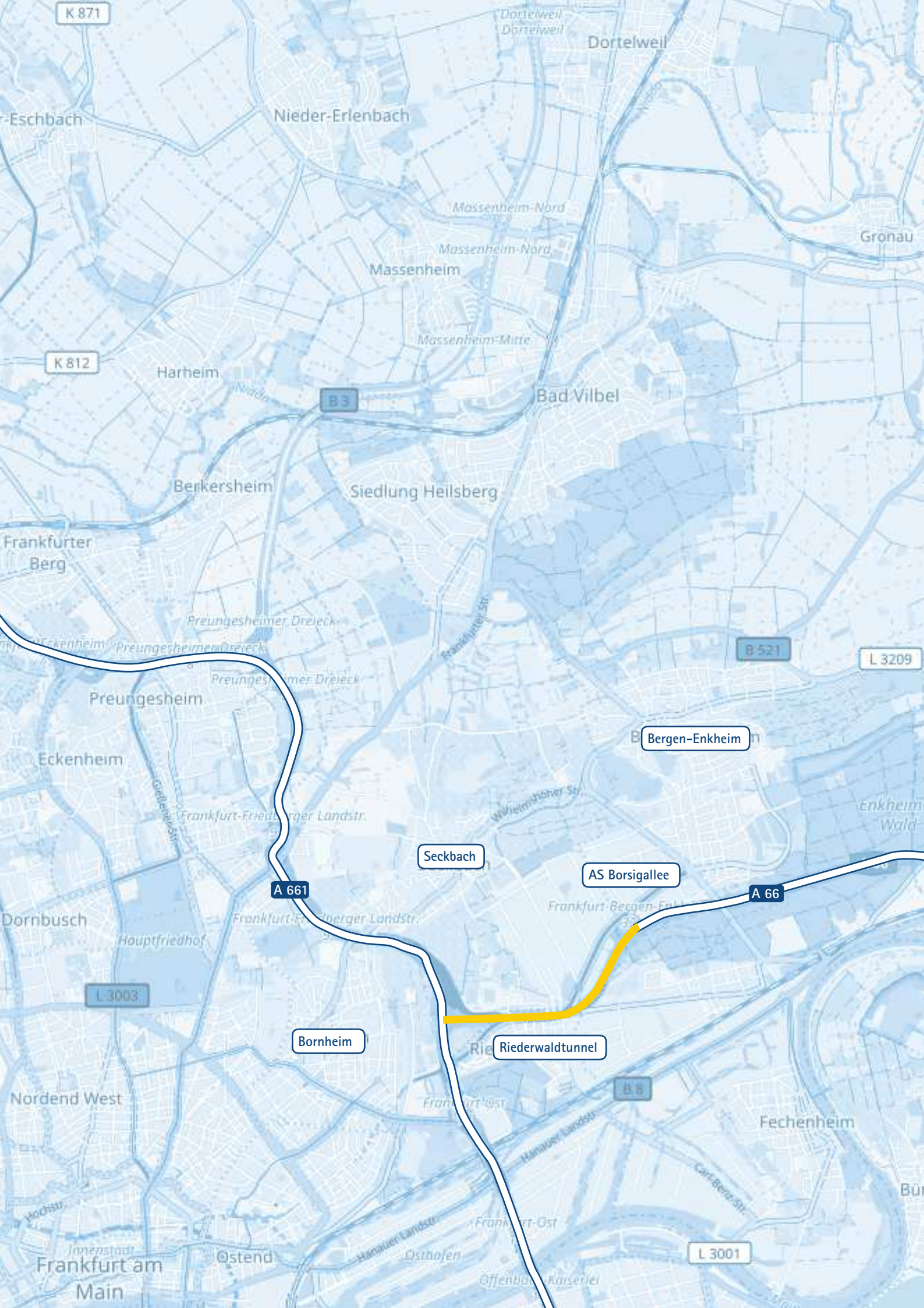
Die A 67 ist eine der wichtigsten deutschen überregionalen Nord-Süd-Verbindungen mit Transitfunktion zwischen Nord- und Südeuropa. Sie gehört zu den Autobahnen mit den höchsten durchschnittlichen Verkehrsstärken. Ein störungsfreier Verkehr auf dieser Route ist für die IHK-Mitgliedsunternehmen deshalb von hoher Bedeutung. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) liegt beispielsweise auf dem Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Darmstadt und der Anschlussstelle Pfungstadt bei rund 110.000 Kfz pro Tag. Es kommt häufig zu Stauereignissen und die Autobahn kann ihre wichtige Verbindungsfunktion nicht wahrnehmen.

Position der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar

Durch die Kapazitätserweiterung kann die Nachfrage auf der Autobahn leistungsfähig abgewickelt werden. Dies ist wegen der hohen Verkehrsnachfrage allein durch ergänzende verkehrstelematische Maßnahmen nicht möglich.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Es existiert ein Vorentwurf.
- *Fertigstellung:*
Offen.
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf-Engpass.



A 66/A 661

Lückenschluss – Neubau des Riederwaldtunnels

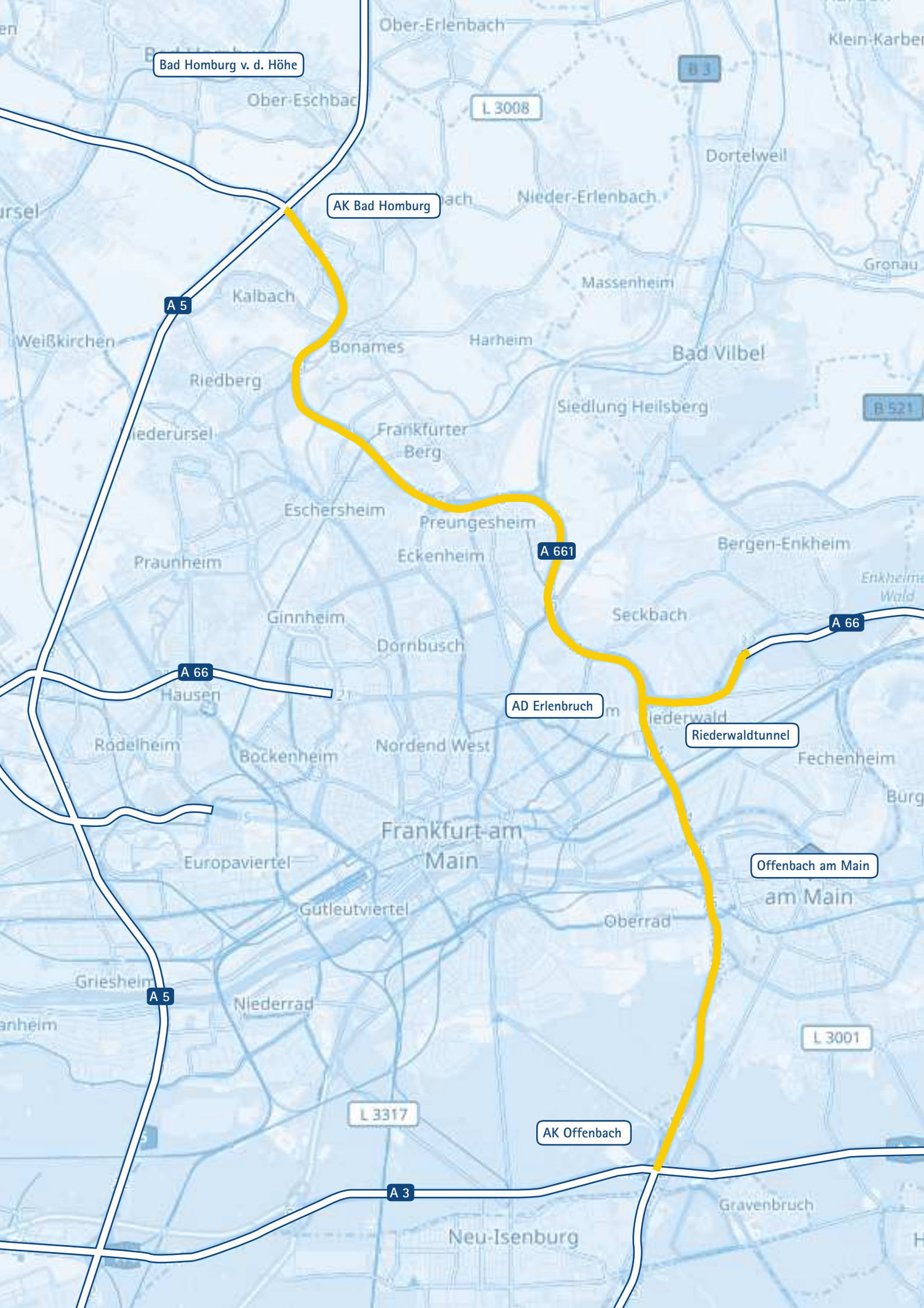
Derzeit verkehren täglich etwa 24.000 Fahrzeuge „Am Erlenbruch“ im Frankfurter Osten. Die Kapazitätsgrenze der Straße ist erreicht, die Belastung hoch. Ursprung des Engpasses ist der fehlende Lückenschluss zwischen der A 66 und der A 661. Die Verknüpfung der beiden Autobahnen soll die Verkehrssituation entschärfen: die Anzahl der Autos „Am Erlenbruch“ soll um etwa 65 Prozent reduziert werden. Die Neubaumaßnahme setzt sich aus drei Kernelementen zusammen: dem Erlenbruch-Dreieck, der Anschlussstelle Borsigallee und der Verbindung der beiden Bauelemente, der Untertunnelung des Riederwalds. Das Erlenbruch-Dreieck verknüpft im Westen die Neubaustrecke der A 66 mit der A 661. Im Osten ersetzt die Anschlussstelle Borsigallee die Anschlussstelle Bergen-Enkheim und stellt den Übergang vom Neubau zur Bestandsstrecke der A 66 her. Das Verbindungselement, der Riederwaldtunnel, setzt sich aus zwei je 1,1 km langen Röhren zusammen. Durch jede dieser Röhren führt eine Richtungsfahrbahn mit jeweils drei Fahrstreifen. Prognosen gehen davon aus, dass der Neubau nach Fertigstellung täglich von über 100.000 Fahrzeugen genutzt wird.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Baubeginn 2014.
- *Fertigstellung:*
Voraussichtlich 2030.
- *BVWP 2030:*
Laufende und fest disponierte Vorhaben.

Position der IHK Frankfurt am Main

Die gegenwärtige Verkehrssituation im Frankfurter Osten ist für Unternehmen untragbar. Der Ausbau des Riederwaldtunnels wird diesbezüglich für mehr Durchfluss für den überörtlichen Verkehr sorgen. Insgesamt kann mit der Verknüpfung der beiden Autobahnen der gesamte Verkehr im Frankfurter Osten entscheidend entlastet werden.



A 661

Ausbau Bad Homburger Kreuz bis AS Offenbach Kaiserlei

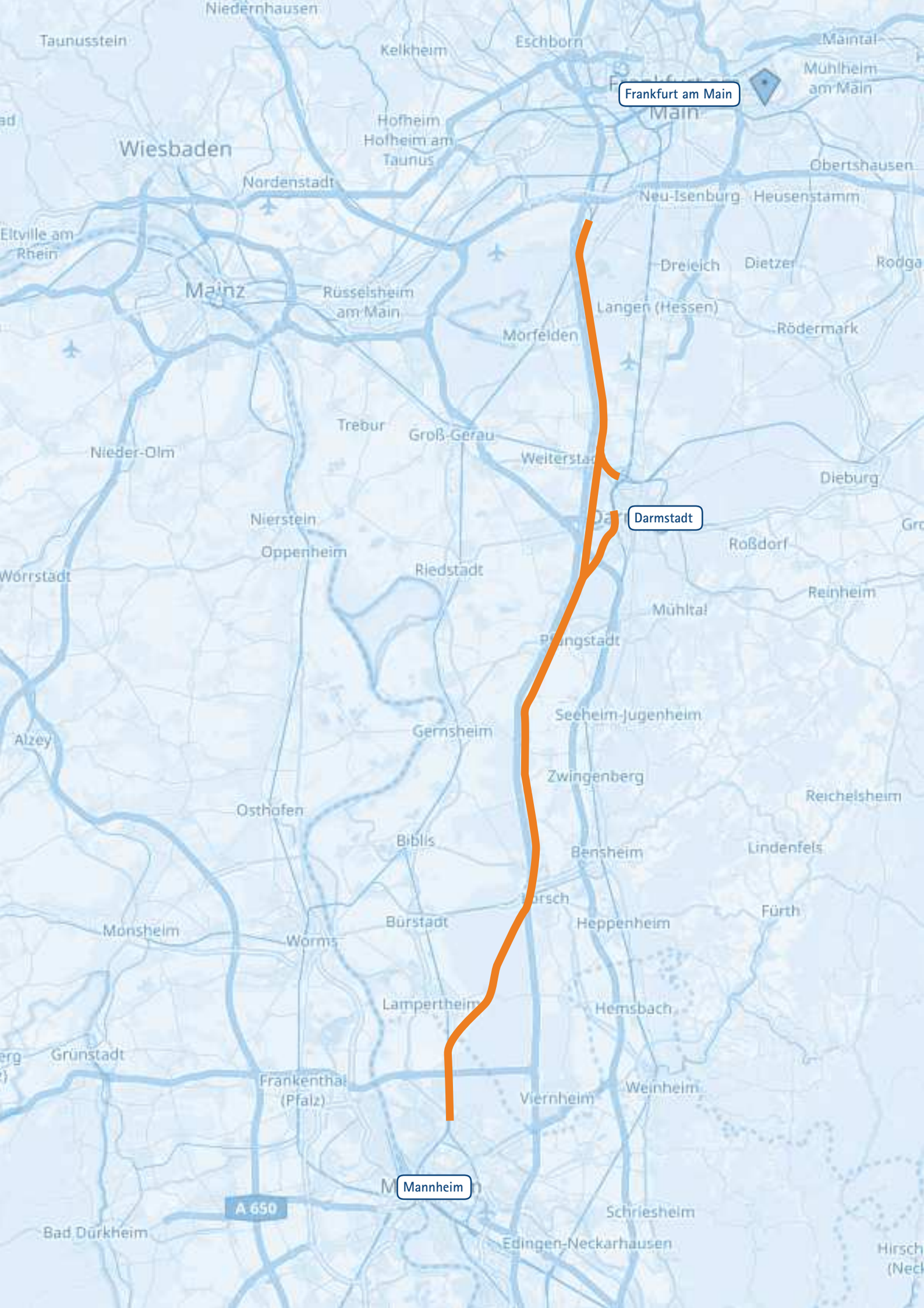
Der Streckenabschnitt der A 661 zwischen dem Bad Homburger Kreuz und der Anschlussstelle Offenbach Kaiserlei ist bisher größtenteils vierspurig und soll sechsstreifig ausgebaut werden. Bisher ist nur der Abschnitt zwischen Bad Homburger Kreuz und der Anschlussstelle Nieder-Eschbach bereits sechsspurig. Der voraussichtlich bis Herbst 2021 andauernde Ausbau des Kaiserlei-Kreisels zu einem leistungsfähigeren Verkehrsknoten ist dabei ebenfalls von großer Bedeutung. Mit einer Erweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen werden sich die Verkehrsqualität und die Verkehrssicherheit im Ausbauabschnitt der A 661 zwischen dem Bad Homburger Kreuz und der Anschlussstelle Offenbach-Kaiserlei deutlich verbessern. Der Ausbau des Streckenabschnitts steht im Zusammenhang mit dem Lückenschluss zwischen der A 66 und der A 661 durch den Riederwaldtunnel und dem damit einhergehenden Bau der Anschlussstelle Borsigallee sowie dem Autobahndreieck Erlenbruch. Der Riederwaldtunnel wird nach seiner planmäßigen Fertigstellung 2030 zu einer Entlastung der städtischen Straßen im Frankfurter Osten führen, deren Kapazitätsgrenze erreicht ist.

Position der IHKs Frankfurt am Main und Offenbach am Main

Die IHKs Offenbach am Main und Frankfurt am Main betonen die Notwendigkeit des sechsspurigen Ausbaus der A 661 in dem betroffenen Streckenabschnitt. Das Projekt hat einen Nutzenkostenfaktor von 9,5. Wenige Projekte erreichen einen derart hohen Nutzenkostenfaktor. Angesichts bereits heute bestehender gravierender Probleme auf allen Hauptverkehrsachsen in der Metropolregion, stellt die Herabstufung eine nicht nachvollziehbare Korrektur dar. Dieses Projekt ist aus Sicht der IHKs so wichtig, weil es neben der nordöstlichen Erschließung der Stadt Frankfurt vom Taunus her eine Alternativroute zur A 5 und zur A 3 darstellt. Zudem wird die bisher nur teilausgebaute Autobahn mit dem Anschluss an die A 66 zusätzliche Verkehre aufnehmen müssen. Auch die täglichen Staus in der Metropolregion FrankfurtRheinMain und damit Fahrtzeitverlängerungen könnten dadurch reduziert werden.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Ohne Planungsbeginn seit 30.09.2013. Das Projekt wurde im BVWP 2030 von der Kategorie VB-E in die Kategorie WB herabgestuft. Damit ist eine Realisierung oder ein Baubeginn erst nach 2030 möglich.*
- *Fertigstellung:*
Voraussichtlich erst nach 2030.
- *BVWP 2030:*
Abstufung des Projekts von der Kategorie VB-E in WB.*



Frankfurt am Main

Darmstadt

Mannheim

A 650

Neubaustrecke

Rhein/Main – Rhein/Neckar

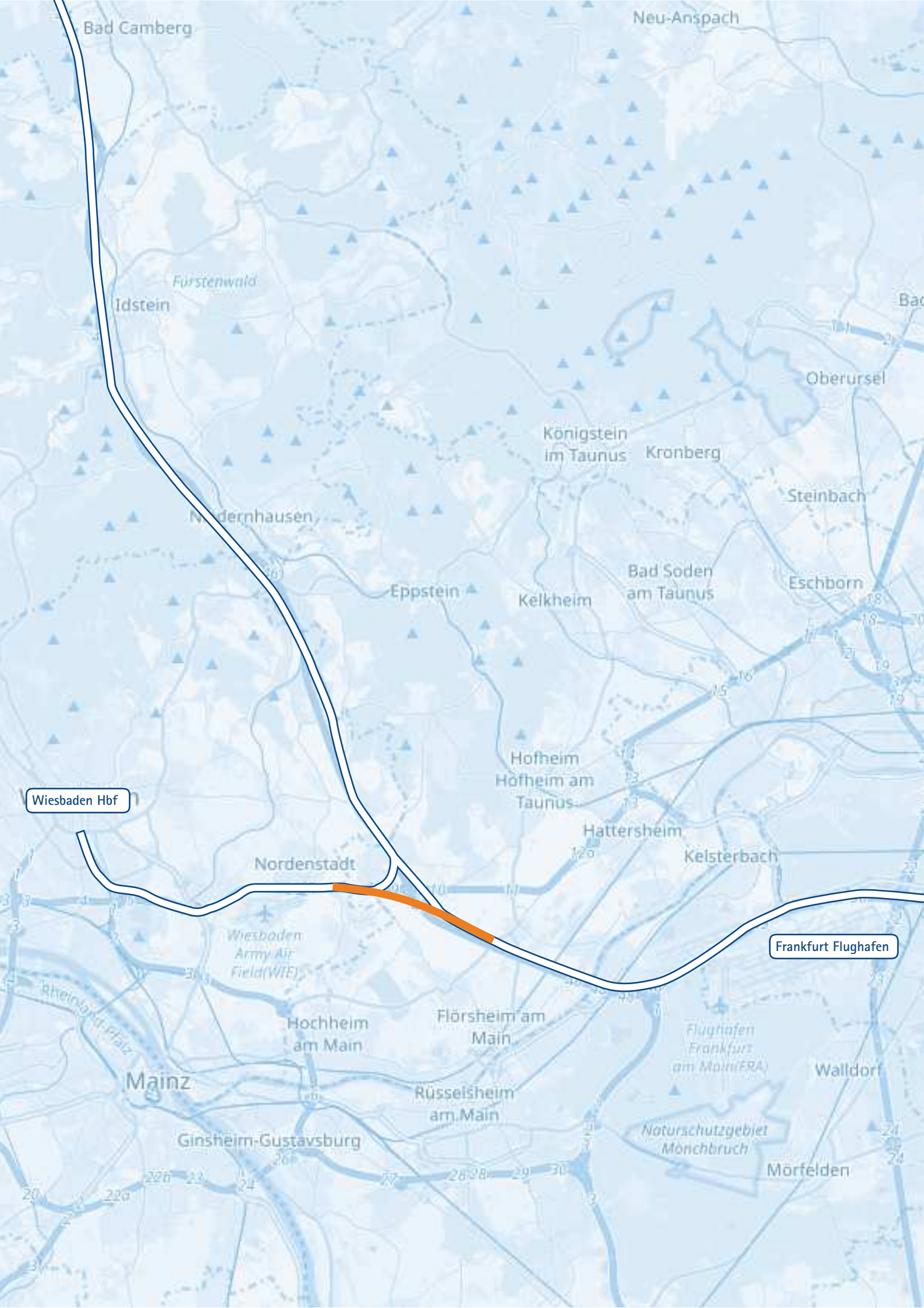
Die Schienenstrecke zwischen Frankfurt und Mannheim ist einer der am stärksten belasteten Abschnitte des transeuropäischen Eisenbahnnetzes. Gegenwärtig verkehrt der Güter- und Personenverkehr zwischen Frankfurt und Mannheim auf der Riedbahn sowie der Main-Neckar-Eisenbahn. Die Schieneninfrastruktur des Korridors Rhein/Main – Rhein/Neckar ist nicht in der Lage, den zukünftig erwarteten Verkehr aufzunehmen und soll daher um den Neubau einer 77 km langen ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke ergänzt werden. Der Bau würde die Verbindung zwischen den bereits fertig gestellten Abschnitten Köln – Frankfurt und Mannheim – Stuttgart herstellen. Nach den Erkenntnissen eines Gutachtens ist eine neue Bahnstrecke für den Mischverkehr – am Tag schneller Personenfernverkehr, in der Nacht Güterverkehr – parallel zu den Autobahnen A 5/A 67 die beste Lösung. In der Nacht soll die Neubaustrecke genutzt werden, um den Güterverkehr von den Bestandsstrecken zu verlagern und dadurch deren Anwohner vom Schienenlärm zu entlasten.

Position des Hessischen Industrie- und Handelskammertages (HIHK) e. V.

Für die Wirtschaft steht außer Frage, dass der Bau der Trasse sehr wichtig ist. Nur so kann die dringend erforderliche Entlastung auf den Bestandsstrecken erzielt werden. Die Neubaustrecke ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Verbesserung des Regionalverkehrs in diesem Bereich und insbesondere auch Voraussetzung für die Schienenanbindung des geplanten Terminals 3. Die hessischen IHKs drängen auf baldige Realisierung, da die derzeitige Überlastungssituation nicht länger hinzunehmen ist.

Planungsstand

- **Status Quo/Planungsstand:**
Im Zuge des Raumordnungsverfahrens wurden zwischen 1999 und 2004 zahlreiche Trassenvarianten untersucht. Das Ergebnis der vom Bundesverkehrsministerium beauftragten Korridorstudie (Mittelrheinstudie) für den Abschnitt Frankfurt – Mannheim wurde im März 2015 veröffentlicht. Ein zwischenzeitlich angedachter Bahnhof „Darmstadt West“ außerhalb der Stadt steht nicht mehr zur Diskussion. Das vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebene Gutachten favorisiert die Mischtrasse. Die Konsultationsphase zur Mittelrheinstudie ist abgeschlossen. Auf Basis des BVWP 2030 werden die Planungen wieder aufgenommen. Bereits bestehende Planfeststellungsunterlagen werden überprüft, überarbeitet und aktualisiert. Die Neubaustrecke ist bisher in vier Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt. Die Planfeststellung für den 1. und 2. Abschnitt hat begonnen. Das Dialogverfahren soll wieder aufgenommen werden, um eine Trasse festzulegen.
- **Fertigstellung:**
Offen.
- **BVWP 2030:**
Vordringlicher Bedarf.



Bad Camberg

Neu-Anspach

Fürstenwald

Idstein

Oberursel

Königstein
im Taunus

Kronberg

Steinbach

Norderndhausen

Eppstein

Kelkheim

Bad Soden
am Taunus

Eschborn

Hofheim
Hofheim am
Taunus

Hattersheim

Kelsterbach

Nordenstadt

Wiesbaden
Army Air
Field (WIE)

Hochheim
am Main

Flörsheim am
Main

Flughafen
Frankfurt
am Main (FRA)

Walldorf

Mainz

Ginsheim-Gustavsburg

Rüsselsheim
am Main

Naturschutzgebiet
Mönchbruch

Mörfelden

Wallauer Spange

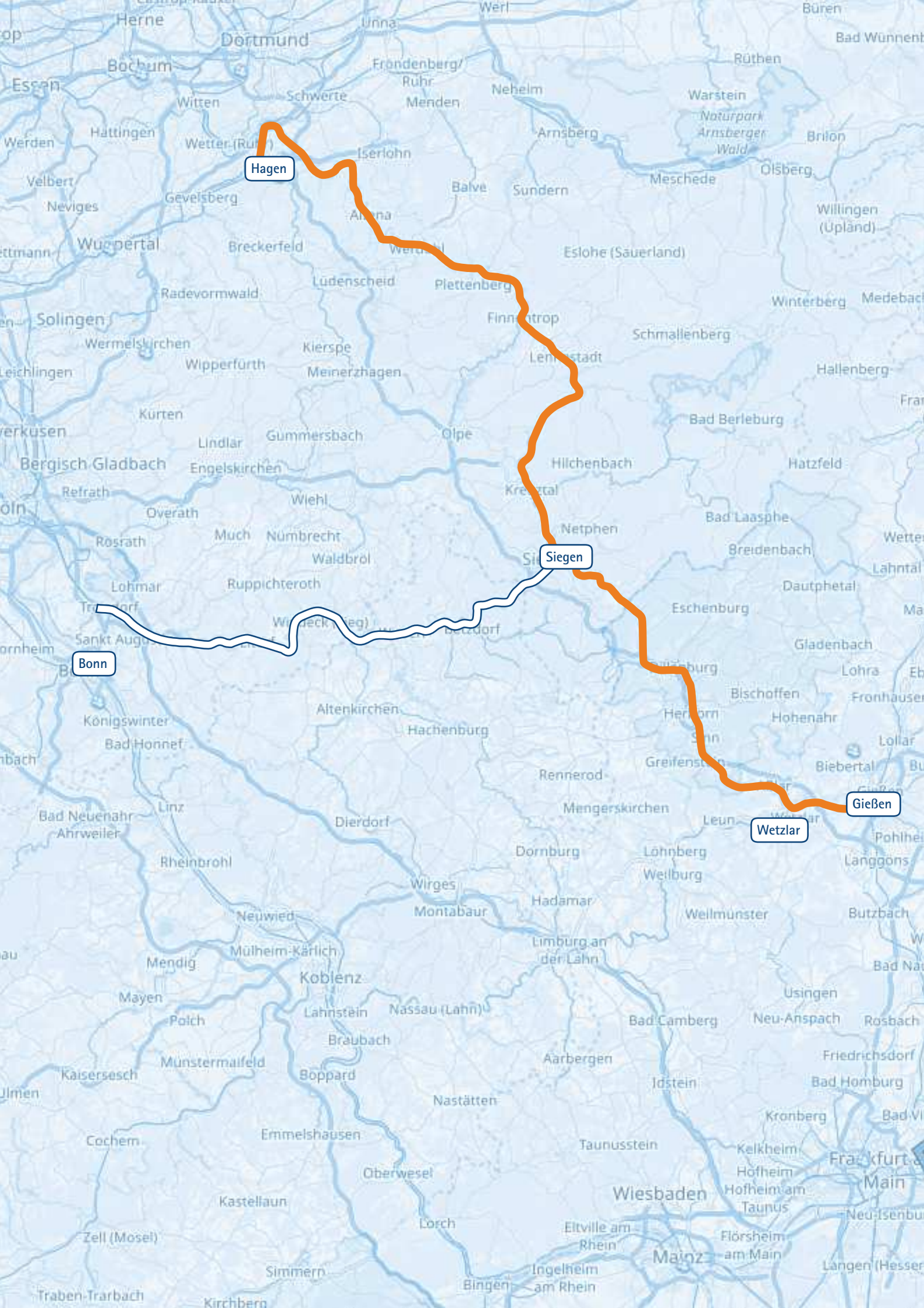
Die Wallauer Spange ergänzt die Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main um eine zweigleisige Verbindungsspange zwischen dem Wiesbadener und dem Frankfurter Ast. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist die Wallauer Spange Teil des Neubauvorhabens „Korridor Mittelrhein: Zielnetz I“. Sie ist insbesondere für die Wirtschaft der Region Wiesbaden eine gute Nachricht. Mit der Wallauer Spange wird Wiesbaden international und national besser an den Schienenpersonenfernverkehr angebunden. Zudem rückt die Landeshauptstadt näher an den Frankfurter Flughafen – die Fahrtzeit der Regelverbindung vom Wiesbadener Hauptbahnhof reduziert sich von 33 auf ca. 14 Minuten. Das ist sowohl für Geschäftsreisende als auch zur Bewältigung der steigenden Pendlerströme wichtig. Zudem profitiert Wiesbaden als Kongress- und Messestandort. Schließlich wird die Schienenverbindung auch die Lücke zwischen der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main und ihrem Abzweig Wiesbaden schließen – und damit den Hauptbahnhof als Knotenpunkt im Fernverkehrsnetz stärken.

Position der IHK Wiesbaden

Die Wallauer Spange ist eine gute Nachricht für die Wirtschaft der Region Wiesbaden. Die Landeshauptstadt und der Rheingau werden besser erreichbar. Neben den Standorten profitieren auch Geschäftsreisende und Pendler. Die Idee einer Ergänzung der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main um einen Abzweig Wiesbaden – Frankfurter Flughafen gibt es seit den 1990er Jahren. Jetzt stehen die Umsetzungschancen gut.

Planungsstand

- **Status Quo/Planungsstand:**
Im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV aus dem Jahr 2013 taucht die Wallauer Spange zwar als Projekt auf, allerdings ohne konkreten Zeitplan für Planung und Bau. Im Zuge des Raumordnungsverfahrens wurden zwischen 1999 und 2004 zahlreiche Trassenvarianten für eine Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar untersucht. Das Ergebnis der vom Bundesverkehrsministerium beauftragten Korridorstudie (Mittelrheinstudie), in der auch die Wallauer Spange miteinbezogen ist, wurde im März 2015 veröffentlicht. In der Korridorstudie wird die Wallauer Spange im Zusammenhang mit der Realisierung der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar und der Nordanbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs an die Neubaustrecke als gesamtwirtschaftlich vorteilhaft bewertet. Im überarbeiteten Entwurf des BVWP 2030, der im August 2016 vom Bundeskabinett beschlossen worden ist, ist die Wallauer Spange als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs eingestuft. Die Vorplanung ist abgeschlossen. Aktuell läuft der weitere Planungsprozess.
- **Fertigstellung:**
Geplant 2026.
- **BVWP 2030:**
Vordringlicher Bedarf.



Ruhr-Sieg-Strecke

Ausbau Hagen – Gießen – Friedberg

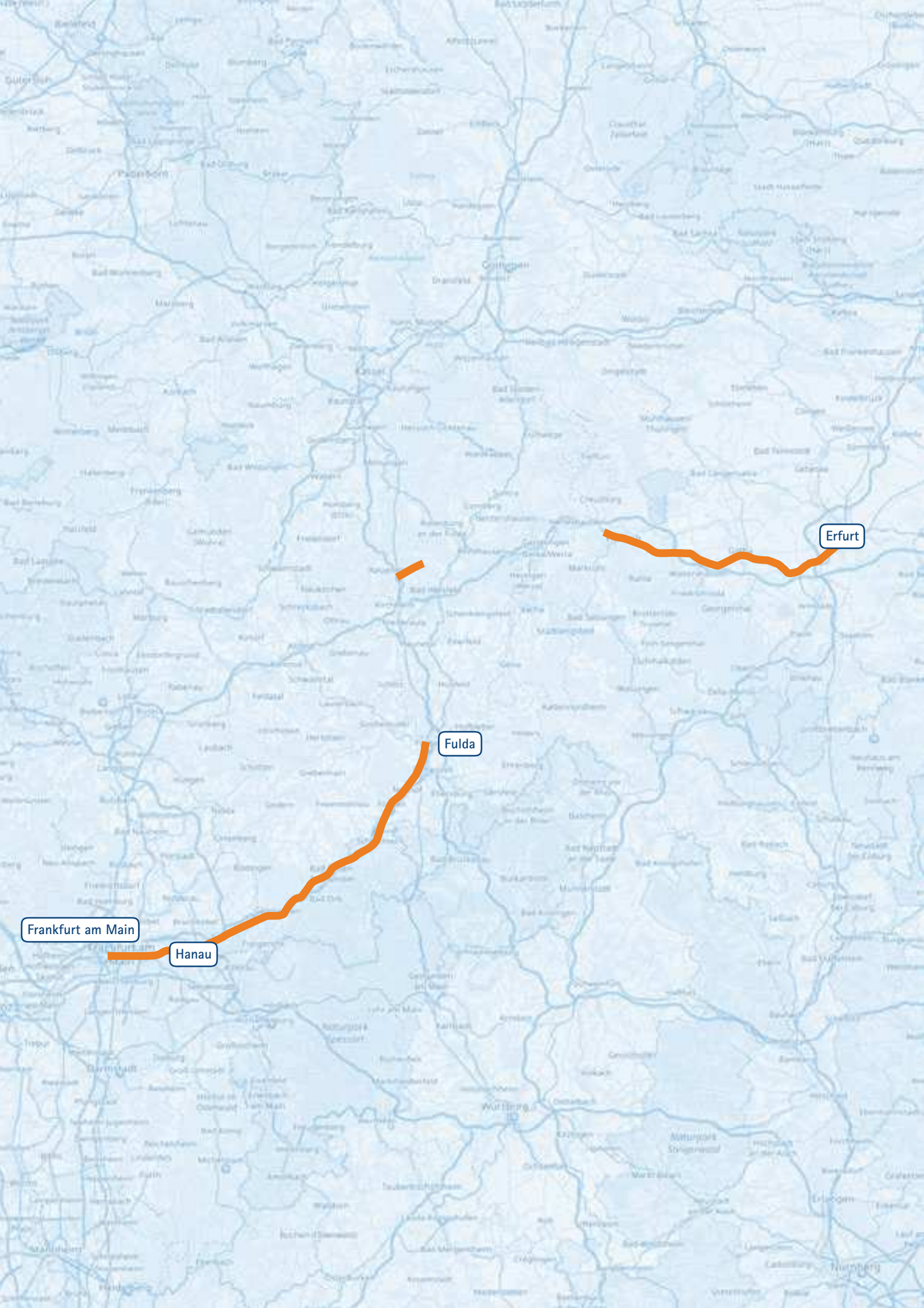
Die Ruhr-Sieg-Strecke ist für den Schienengüterverkehr derzeit nicht ausreichend nutzbar. Maßgebliche Einschränkungen bestehen durch das zu geringe Profil im Kombinierten Verkehr (KV-Profil) bei der Führung von Zügen des Kombinierten Verkehrs. Alle Prognosen sehen in diesem Bereich das größte Wachstumspotenzial für den Schienengüterverkehr. Daher wird mit der Beseitigung dieser Profileinschränkungen, die im Wesentlichen durch zu geringe Tunnelquerschnitte im Abschnitt Hagen – Siegen verursacht sind, ein hoher Nutzen erzielt werden können. Der regionale Schienengüterverkehr auf der Ruhr-Siegstrecke ist im Wesentlichen durch den Sammel- und Verteilverkehr bezogen auf den Rangierbahnhof Hagen-Vorhalle sowie die Knotenpunktbahnhöfe Kreuztal und Wetzlar gekennzeichnet. Regionale Eisenbahnunternehmen mit eigener Infrastruktur sowie das Umschlagterminal für den Kombinierten Verkehr in Kreuztal speisen Verkehre in das überregionale Bahnnetz ein. In einem Umkreis von 50 km Luftlinie sind keine weiteren KV-Anlagen vorhanden bzw. geplant, so dass ein erhebliches Verkehrsaufkommen auf die Schiene verlagert werden kann. Zusätzlicher Nutzen würde durch eine Nutzung als Umleitungsstrecke für Verkehre in Richtung Süddeutschland zur Entlastung des Mittelrheintals entstehen, die aus den ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) beziehungsweise den deutschen Nordseehäfen kommend ebenfalls einen hohen Anteil an kombinierten Verkehren aufweisen. Die Streckenleistungsfähigkeit der Ruhr-Sieg-Strecke kann durch die Herstellung des KV-Profiles P/C 400 im Abschnitt Hagen – Siegen Ost Gbf und die Blockverdichtung zur Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit in den Abschnitten Kreuztal – Siegen und Wetzlar – Gießen ermöglicht werden. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass eine ausreichende Aufnahmefähigkeit der im Süden anschließenden Strecke Gießen – Friedberg wichtige Voraussetzung für eine vermehrte Nutzung der Ruhr-Sieg-Strecke darstellt.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Planungen wurden noch nicht begonnen.
- *Fertigstellung:*
Offen.
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf' verbunden mit der Gesamtmaßnahme Korridor Mittelrhein Zielnetz I (ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau: Herstellung KV-Profil P/C 400 zwischen Hagen und Siegen-Weidenau und Blockverdichtung zwischen Kreuztal-Siegen und Wetzlar-Friedberg

Position der IHK Lahn-Dill

Es wurde eine Studie zu den Ausbaumöglichkeiten der Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Gießen und der Sieg-Strecke (Köln – Troisdorf – Siegen) erstellt, die unter anderen von den betroffenen IHKs mitfinanziert wurde. Die Studienergebnisse zeigen ein großes Nutzenpotenzial für Ausbaumaßnahmen zugunsten des Schienengüterverkehrs. Davon würden nicht nur durchlaufende Verkehre, sondern auch der regionale Güterverkehr profitieren.



Frankfurt am Main

Hanau

Fulda

Erfurt

Aus- und Neubaustrecke

Frankfurt – Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt

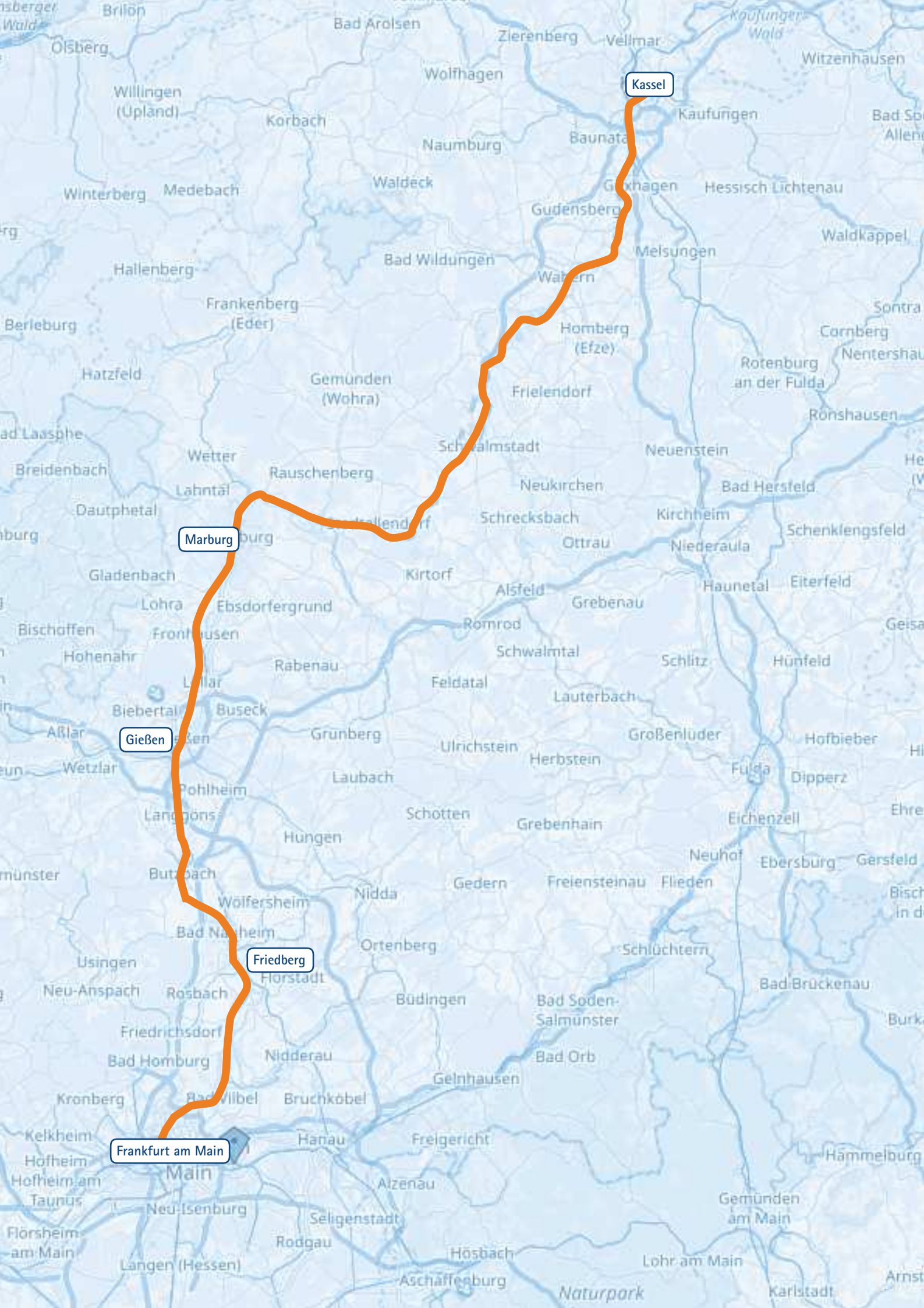
Der gesamte Schienenfernverkehr zwischen Frankfurt und Hamburg, Berlin oder Leipzig verläuft über die Strecke Frankfurt – Hanau – Fulda durch das Kinzigtal. Das entsprechend hohe Verkehrsaufkommen überlastet die überwiegend zweigleisige Trasse, die auch den Nahverkehr von Fulda nach Frankfurt aufnehmen muss. Die Konsequenz sind bereits heute häufige Verspätungen für den Personenverkehr und zu geringe Kapazitäten für den Güterverkehr. Mit dem Bau einer durchgehend viergleisigen Strecke soll dieser Engpass beseitigt und Personen- und Güterverkehr entmischt werden. Das Projekt ist in zwei Abschnitte unterteilt. Der erste Abschnitt, die etwa 22 km lange Trasse zwischen Hanau und Gelnhausen, ist schon jetzt teilweise dreigleisig. Die Erweiterung um ein viertes Gleis stellt raumplanerisch kein Problem dar. Schwieriger gestaltet sich dagegen der Bau des zweiten Abschnitts von Gelnhausen nach Fulda. Die bestehende zweigleisige Trasse durch das schmale Kinzigtal ist kurvenreich, der Bau zweier zusätzlicher Gleise nur schwer möglich. Am 15. Juni 2018 wurde beschlossen, die Trassenvariante IV in das Raumordnungsverfahren einzubringen. Im weiteren Verlauf ist vorgesehen, die Strecke am bisherigen ICE-Haltepunkt Bad Hersfeld vorbei zu führen.

Position des Hessischen Industrie- und Handelskammertages (HIHK) e. V.

Die Planung des zweiten Streckenabschnitts wird aufgrund der geografischen Herausforderungen und der vielen verschiedenen zu berücksichtigenden Interessen nicht einfach. Allerdings drängt es, diesen Streckenengpass, der schon vor 30 Jahren festgestellt wurde, endlich zu beseitigen. Dies ist ein wichtiger Baustein, um den Großknoten Frankfurt zu entlasten. Der Aus- und Neubau der Strecke darf nicht zulasten bisher angebundener Haltepunkte, wie z. B. Bad Hersfeld, gehen.

Planungsstand

- **Status Quo/Planungsstand:**
Die Deutsche Bahn hat für den Streckenabschnitt Gelnhausen – Kalbach im April 2020 die Durchführung des Raumordnungsverfahrens beim Regierungspräsidium Darmstadt beantragt. Die bevorzugte Streckenvariante ist die Variante IV, eine kinzigtalnahe Streckenführung mit Einschleifung auf die Schnellfahrstrecke Fulda–Würzburg bei Kalbach.
- **Die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange beginnt Anfang Juni 2020.**
- **Fertigstellung:**
Die Bauzeit hängt im Abschnitt Hanau–Gelnhausen stark von den technischen Lösungen, der Planung der Bauzustände, der Vereinbarkeit mit den vorhandenen Verkehren sowie weiteren Vorhaben ab, die Auswirkungen auf das Projekt haben. Da „unter dem rollenden Rad“ gebaut wird, wird die Bauzeit nach aktueller Schätzung voraussichtlich bei etwa fünf Jahren liegen. Für den Abschnitt Gelnhausen–Fulda ist eine Bauzeitschätzung nicht möglich, da der Streckenverlauf noch nicht geklärt ist. Frühestmöglicher Baubeginn für die Strecke zwischen Hanau und Gelnhausen ist nach heutiger Einschätzung das Jahr 2022, für die Strecke zwischen Gelnhausen und Fulda 2025.
- **BVWP 2030:**
Vordringlicher Bedarf.



Schienenachse Frankfurt–Gießen–Marburg–Kassel

Im Landesentwicklungsplan Hessen 2020 ist das Siedlungsband Frankfurt/Friedberg/Gießen/Marburg/Kassel bereits als Verbindungsachse ausgewiesen. Die Schienenstrecke Frankfurt – Gießen – Marburg – Kassel ist als überlasteter Schienenweg definiert, weder im Personen- oder Güterverkehr können zusätzliche Angebote gemacht werden. Die bestehende, kurvenreiche Strecke führt zudem zu langen Fahrtzeiten. Bisher ist lediglich ein viergleisiger Ausbau der Verbindung zwischen Frankfurt und Friedberg in Planung und teilweise in Bau. Die derzeit zweistündige ICE-Verbindung zwischen Frankfurt und Kassel reicht nicht aus, um die Wirtschaftsräume Mittel- und Nordhessens an die benachbarten Regionen anzubinden. Hier ist eine deutlich bessere verkehrliche Erschließung notwendig.

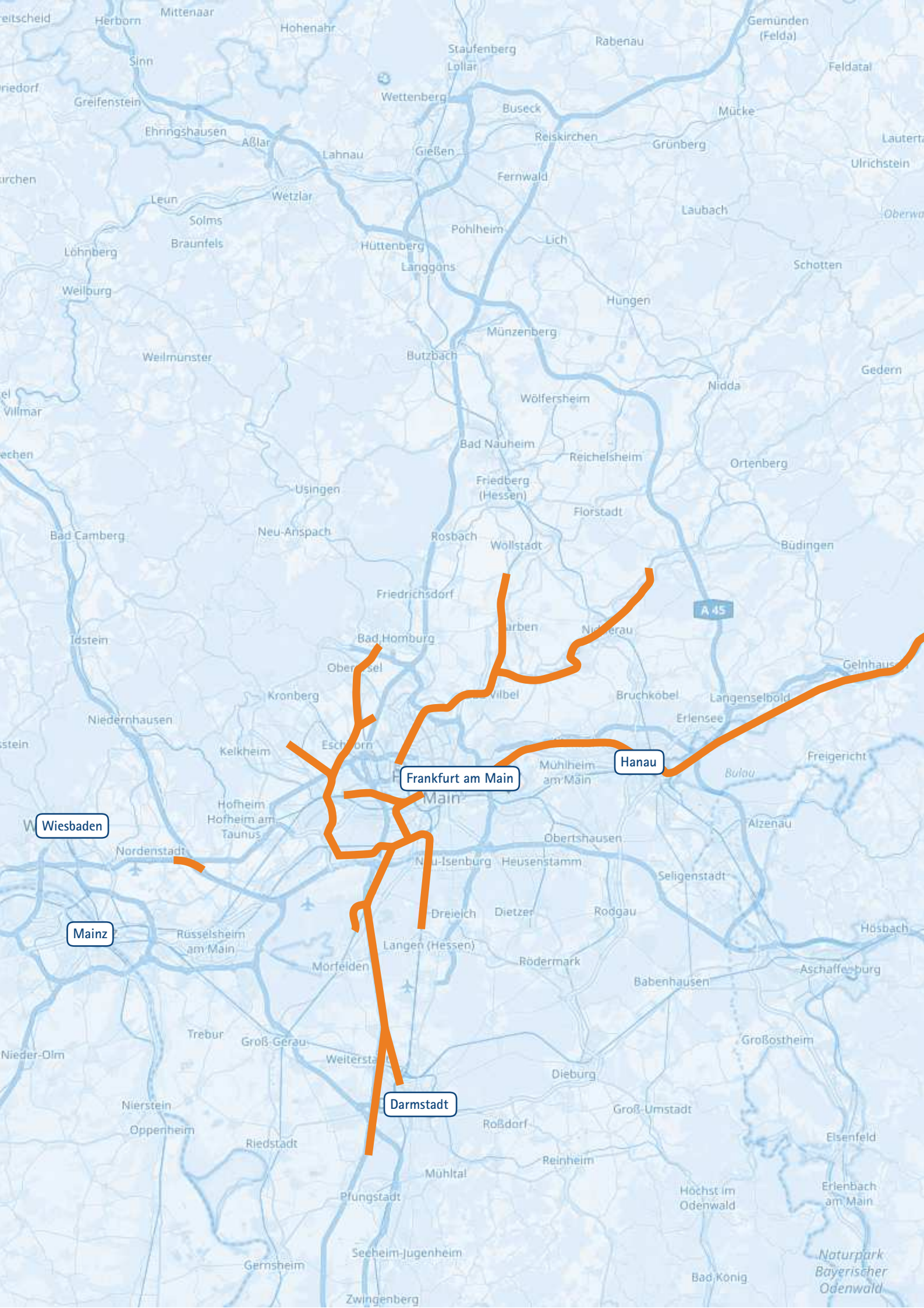
Um die Regionen Nord- und Mittelhessen zu stärken und ihre verkehrliche Erreichbarkeit aus Südhessen zu verbessern, ist die Planung einer schnellen und leistungsfähigen Schienenverbindung auf der Achse Frankfurt – Gießen – Marburg – Kassel notwendig. Durch ein zusätzliches Gleispaar können schnelle von langsamen Verkehren getrennt werden – dadurch können mehr und pünktlichere Güter-, Regional- und Fernverkehre auf dieser Achse verkehren. Ein zweites Gleispaar ermöglicht dadurch eine verbesserte Taktung und kürzere Reisezeiten nicht nur für die benannten Städte, sondern auch für die Regionen Lahn-Dill, Limburg, Wetterau, Vogelsberg sowie die Regionen Nordhessens, in denen durch passende Park-and-Ride-Angebote gezielt Anknüpfungspunkte zu etablieren wären.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Planungen wurden noch nicht begonnen.
- *Fertigstellung:*
Offen.
- *BVWP 2030:*
Nicht im BVWP 2030 enthalten.

Position des Hessischen Industrie- und Handelskammertages (HIHK) e. V.

Ein viergleisiger Ausbau der Schienenachse Frankfurt–Gießen–Marburg–Kassel zur Verbesserung der Anbindung des ländlichen Raums zwischen Frankfurt und Kassel mit dichter Zugfolge würde den ländlichen Raum und die Verflechtung zwischen der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main, der Region Mittelhessen und der Region Nordhessen stärken. Eine Kapazitätsausweitung der wichtigen Nord-Süd-Achse quer durch Hessen würde zudem bessere Rahmenbedingungen und mehr Trassen für den Schienengüterverkehr schaffen. Die Wirtschaft fordert das Land Hessen daher zur Meinungsbildung über eine solche Kapazitätserhöhung und den zeitnahen Einstieg in die dafür notwendigen Vorplanungen auf.



Schienenverkehrskonzept

für den Ballungsraum FrankfurtRheinMain

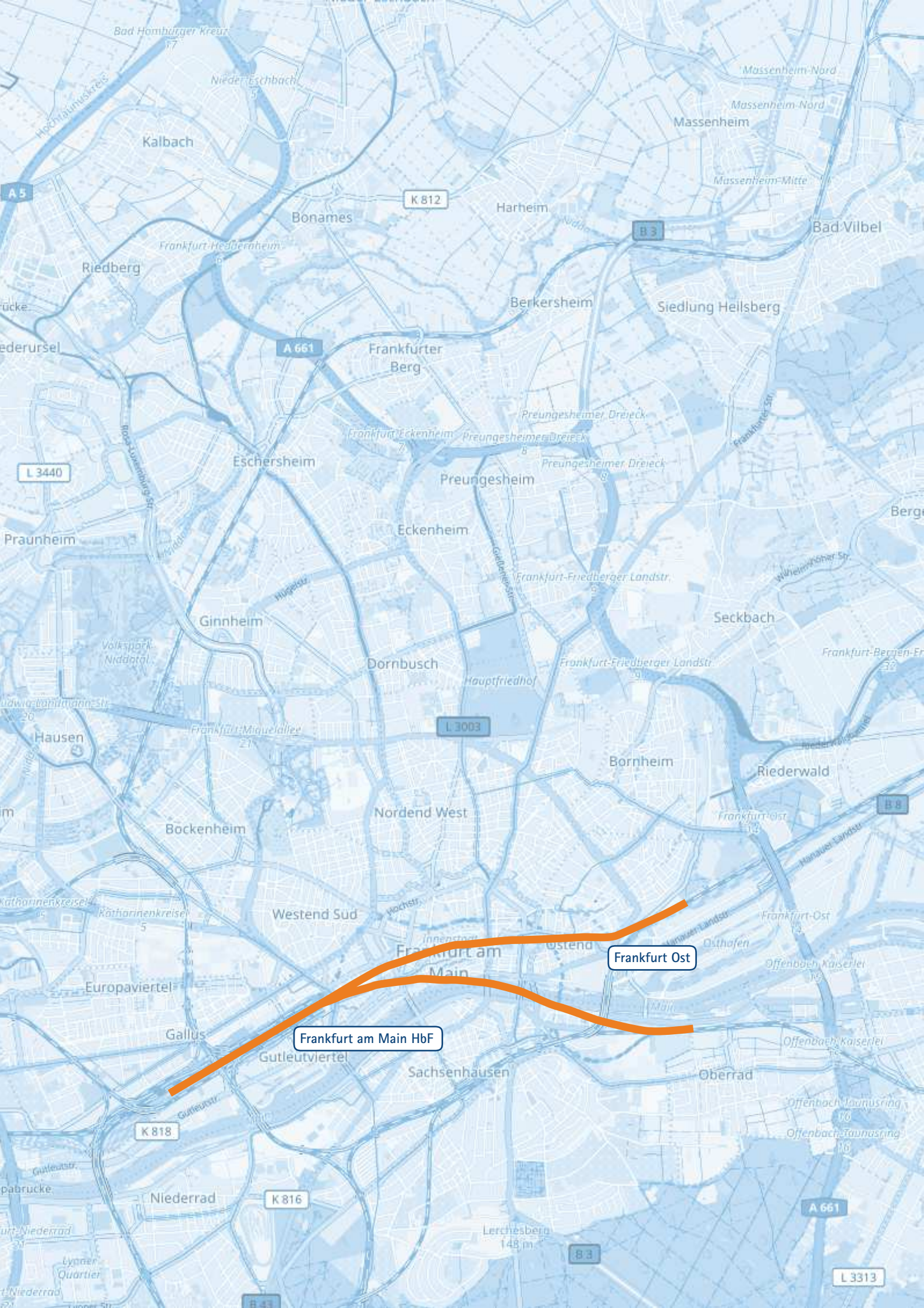
Täglich passieren rund 470.000 Menschen den Frankfurter Hauptbahnhof. Damit das Schienennetz leistungsfähig bleibt, haben sich die Stadt Frankfurt, das Land Hessen, die Deutsche Bahn, der Rhein-Main-Verkehrsverbund sowie der Arbeitskreis Verkehr der Regionalkonferenz RheinMain unter Federführung der DB Netze 2003 zum Projekt Frankfurt RheinMain plus zusammengeschlossen. Unter den bereits realisierten Vorhaben finden sich beispielsweise: die elektronischen Stellwerke Frankfurt-Hauptbahnhof, Frankfurt City-Tunnel und Bad Vilbel, S-Bahn nach Gateway Gardens, der Umbau der Verkehrsanlagen am Bahnhof Frankfurt-Stadion und die neue S-Bahnwerkstatt. Die weiteren Maßnahmen des Projekts Frankfurt RheinMain plus im Überblick: Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens Frankfurts, 2-gleisiger Neubau Frankfurt-Stadion – Frankfurt Hbf. (3. Niederräder Brücke), die Nordmainische S-Bahn, S-Bahn-Ausbau Frankfurt West – Bad Vilbel – Friedberg, Schienenanbindung Terminal 3 am Flughafen Frankfurt, Entwicklung Frankfurt am Main Stadion, Regionaltangente West, Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main – Rhein/Neckar, Ausbaustrecke (ABS)/NBS Hanau – Würzburg/Fulda(–Erfurt). Zudem wurde der Fernbahntunnel Frankfurt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Einige Projekte sind bereits umgesetzt, andere sind in der Planfeststellung, bei vielen, wie der ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda(–Erfurt) geht es nur langsam voran.
- *Fertigstellung:*
offen, Abarbeitung der einzelnen Projekte.
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf.

Position des Hessischen Industrie- und Handelskammertages (HIHK) e. V.

Frankfurt RheinMain plus ist unverzichtbar für einen leistungs- und zukunftsfähigen Schienenknoten in der Region FrankfurtRheinMain. Viele der Projekte müssen nun zügig umgesetzt werden. Der Fernbahntunnel Frankfurt als zentrales Projekt zur Auflösung des Nadelöhrs im bundesdeutschen Schienenverkehr sollte mit Priorität vorangetrieben werden. Zentral ist aus unserer Sicht, dass innerhalb der Untersuchung zum Anschluss des Fernbahntunnels vor allem der Aufbau von zusätzlichen Schienenkapazitäten im Regionalverkehr südlich des Mains (RTS) sowie die stärkere Etablierung des Hanauer Hauptbahnhofes als Fernverkehrsknoten im Osten der Metropolregion FrankfurtRheinMain Beachtung finden.



Fernbahntunnel Frankfurt

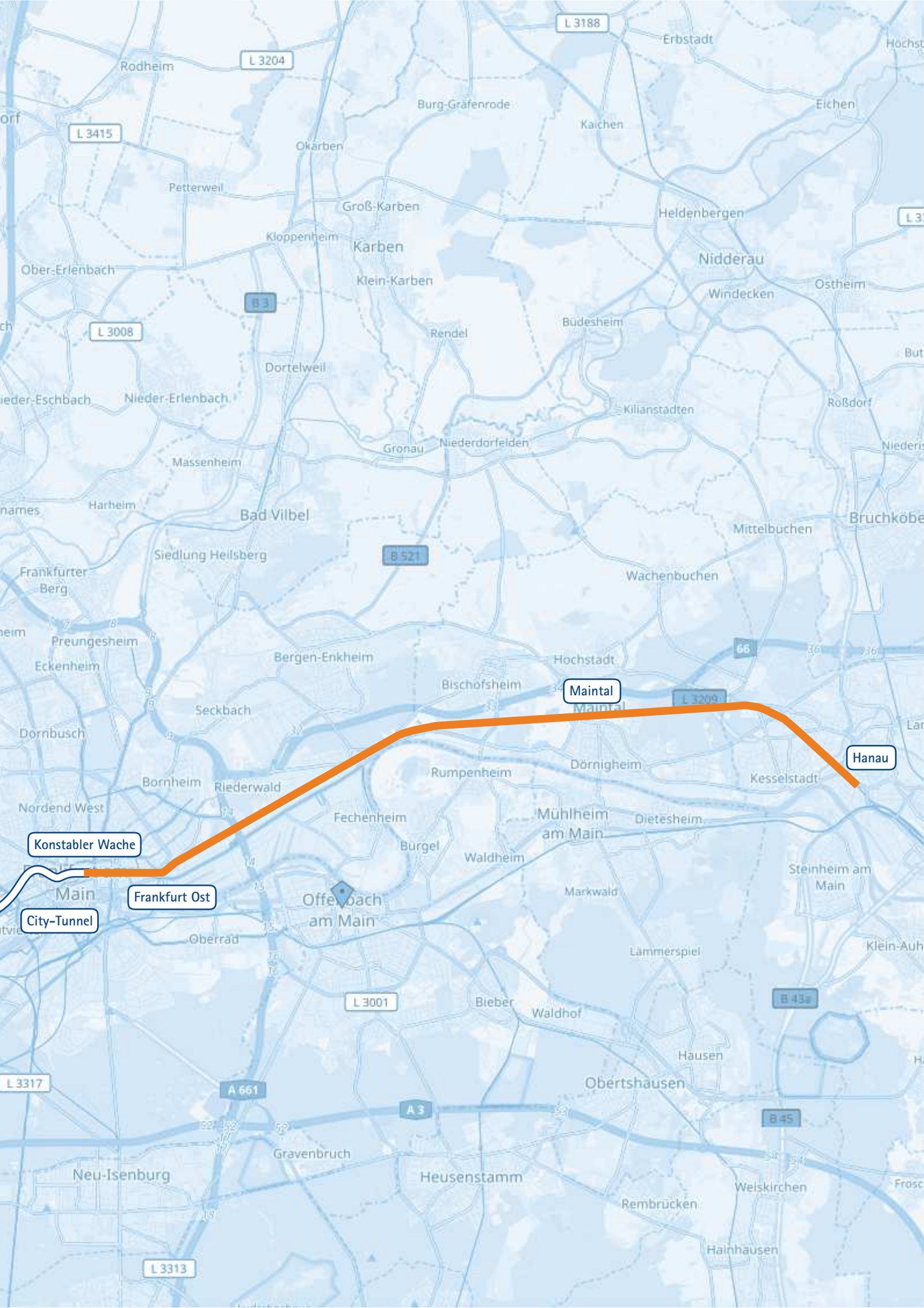
Die Region FrankfurtRheinMain hat in den vergangenen Jahrzehnten ein stetiges Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum erlebt. Prognosen zeigen, dass die Region weiter wachsen wird. Der Frankfurter Knoten ist jedoch bereits heute bis zur Grenze ausgelastet. Die zweifache Querung des Mains und das Kopfmachen im Frankfurter Hauptbahnhof verursachen sowohl zeitliche als auch betriebliche Nachteile. Als zentraler Verkehrsknoten in Deutschland fließen zwei Drittel des deutschen Fernverkehrs durch FrankfurtRheinMain. Mit der Zielsetzung des Bundes, eine Verbesserung des Schienengüterverkehrs und eine Verdopplung des Schienenpersonenfernverkehrs zu erreichen, sind aber Kapazitätserhöhungen notwendig. Durch den Bau eines zusätzlichen Tiefbahnhofs würde der Frankfurter Hauptbahnhof für einen Teil des Fernverkehrs zum Durchgangsbahnhof. Die Kopfbahnsteige des Hauptbahnhofs sollen dabei erhalten bleiben und mit der neuen Fernverkehrs- sowie der S-Bahn-Station verbunden werden. Durch den Fernbahntunnel werden mehr Kapazitäten im Fern- und Regionalverkehr geschaffen. Diese bieten die Möglichkeit für mehr Angebote und mehr Fahrplanstabilität für Beschäftigte und Kunden der Unternehmen, erhöhen die Planungssicherheit für Unternehmen im Güterverkehr und entlasten die Straßen, was die Erreichbarkeit der Unternehmen und der Region verbessert. Durch bessere Anbindungen kommen Geschäftsreisende und Fachkräfte schneller zu den Unternehmen; Unternehmen aus dem Tourismusgewerbe werden schneller durch Besucher erreicht, sowohl im Ballungsraum als auch in der Region.

Planungsstand

- **Status Quo/Planungsstand:**
Im Rahmen einer Studie soll zunächst die technische Machbarkeit und grundsätzliche Streckenanbindung bis zum Frühjahr 2021 geprüft werden.
- **Fertigstellung:**
Offen.
- **BVWP 2030:**
Vordringlicher Bedarf.

Position der IHK Frankfurt am Main

Die IHK Frankfurt am Main unterstützt die Idee einer deutlichen Kapazitätsausweitung des Schienenverkehrs in FrankfurtRheinMain. Ein Fernbahntunnel Frankfurt würde einen zukunftsfähigen Schienenverkehr für die Region FrankfurtRheinMain in den nächsten Jahrzehnten ermöglichen. Mehr Angebote im Personenverkehr bedeuten eine bessere Erreichbarkeit der Unternehmen für deren Mitarbeiter und Kunden und damit eine erhöhte Attraktivität des Wirtschaftsstandorts FrankfurtRheinMain als auch der Region. Durch die erhöhte Fahrplanstabilität werden die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr verbessert. Durch die Planung des Fernbahntunnels dürfen jedoch keine dringend notwendigen Projekte aus dem Programm FrankfurtRheinMain Plus verzögert werden.



Nordmainische S-Bahn

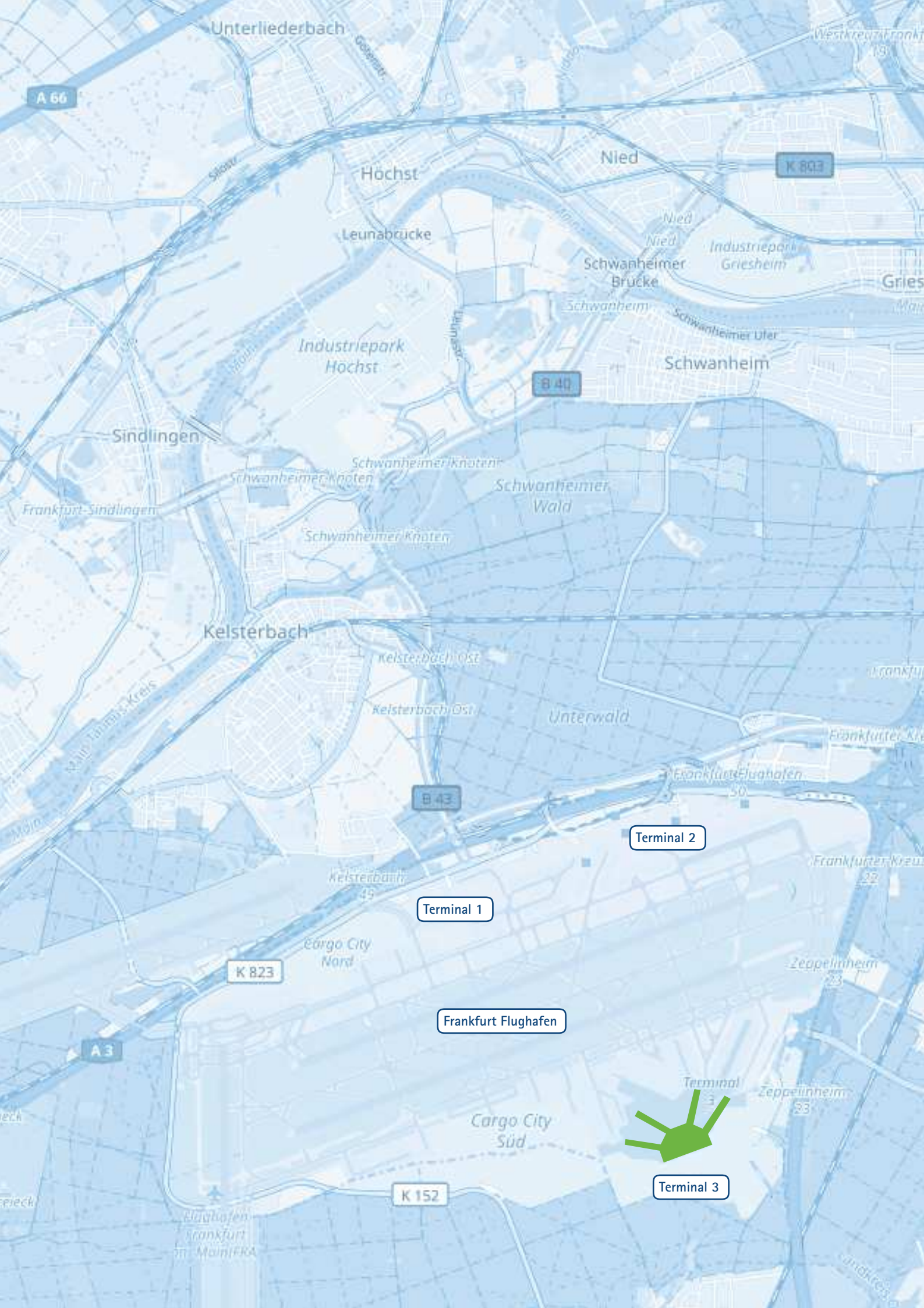
Die Nordmainische S-Bahn ist der letzte noch unvollendete Teil des ursprünglich geplanten S-Bahnnetzes um Frankfurt. Gegenwärtig führt lediglich eine zweigleisige Eisenbahnhauptstrecke vom Frankfurter Hauptbahnhof über Maintal nach Hanau. Künftig sollen parallel dazu S-Bahnen aus der Innenstadt kommend für einen besseren Anschluss sorgen. Pläne für eine Nordmainische S-Bahn-Linie existieren bereits seit 1985. Um Doppelinvestitionen zu vermeiden, ist die streckennahe Infrastruktur in den letzten Jahren lediglich in Stand gehalten worden und verwaist zusehends. Der Neubau der Nordmainischen S-Bahn schließt entsprechend auch die dringend benötigte Erneuerung wichtiger Infrastrukturelemente und Verkehrsstationen wie beispielsweise Frankfurt Ost ein. Die neue Trasse soll östlich der Station Konstablerwache aus dem Frankfurter City-Tunnel ausgefädelt werden. Von dort werden die Gleise über einen bereits vorhandenen Anschluss unterirdisch zum Ostbahnhof verlaufen. Die übrige Trasse führt überirdisch parallel zur bestehenden Eisenbahnhauptstrecke entlang des Mains nach Hanau. Dadurch wird nach Inbetriebnahme diese bisher zweigleisige Strecke viergleisig. Zwei Gleise sollen vom S-Bahn-, zwei vom Güter-, Regional- und Fernverkehr genutzt werden. Einerseits werden auf diese Weise die östlichen Ortsteile Frankfurts, Maintal und die westlichen Ortsteile Hanaus besser an den Personennahverkehr angebunden: Züge fahren zur Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt direkt in die Frankfurter Innenstadt. Andererseits wird auch der Fernverkehr, da er die Gleise nicht mehr mit dem Nahverkehr teilen muss, auf dem stark frequentierten Abschnitt Frankfurt-Hanau profitieren.

Planungsstand

- **Status Quo/Planungsstand:**
Die Planfeststellungsverfahren wurden 2014 für alle drei Abschnitte eingeleitet. Für einzelne Bauwerke, wie Bahnüberführungen, besteht bereits Baurecht.
- **Fertigstellung:**
Nach aktuellen Planungen soll die Strecke im Jahr 2028 in Betrieb gehen.
- **BVWP 2030:**
Vordringlicher Bedarf.

Position der IHK Frankfurt am Main und IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern:

Der Bau der Nordmainischen S-Bahn verbessert die regionale Anbindung, ist aber auch überregional von großer Bedeutung. Die S-Bahn soll eine bessere Verbindung und eine Entzerrung der Pendlerbewegungen garantieren. Durch die Umsetzung des Projekts wird der Bahnverkehr in der gesamten Region rund um den Verkehrsknotenpunkt Frankfurt entlastet. Die Verbindung Frankfurt-Hanau ist im Vergleich zum Status quo mindestens 8 Minuten schneller. Durch die Kapazitätsausweitung verbessern sich auch die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr. Die Strecke soll bis ca. 2028 fertiggestellt werden. Bau und Planung sollten zügig umgesetzt und die Nordmainische S-Bahn im Vordringlichen Bedarf-Engpass im BVWP berücksichtigt werden.



Ausbau Frankfurter Flughafen

Neubau von Terminal 3

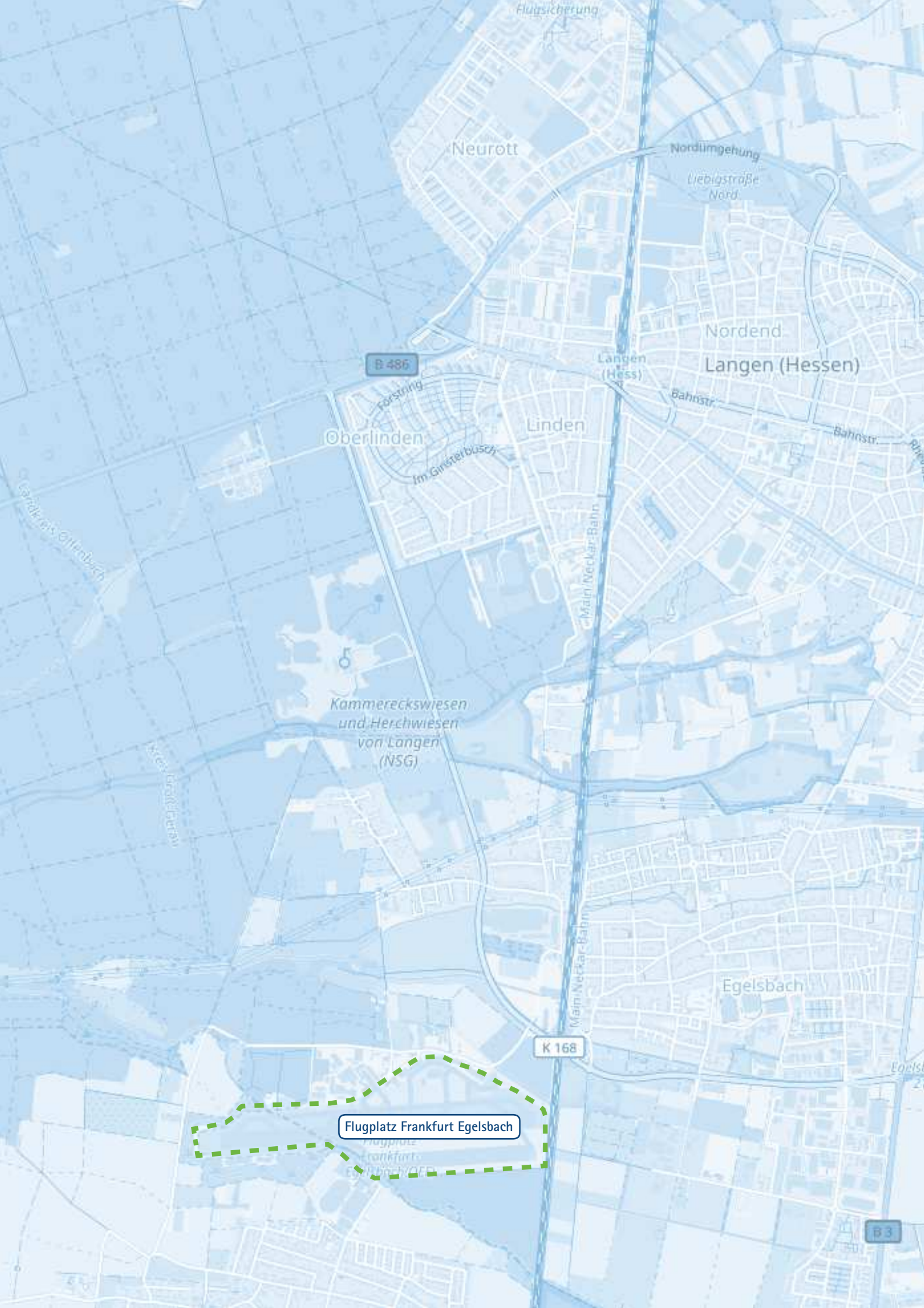
Der Frankfurter Flughafen ist Grundlage für Wachstum und Beschäftigung in der Region FrankfurtRheinMain. Mit rund 80.000 Arbeitnehmern ist er nicht nur der größte lokale Arbeitgeber Deutschlands. Um die Drehkreuzfunktion für Deutschland und Zentraleuropa im intensiven internationalen Wettbewerb aufrechtzuerhalten, muss die Infrastruktur an die gestiegenen Anforderungen und internationalen Qualitätsstandards angepasst werden. Um die Abfertigungskapazitäten speziell für Großraumflugzeuge zu erhöhen, ist der Bau eines dritten Terminals erforderlich. Die Zuverlässigkeit und Qualität des Flughafens werden für Umsteiger durch den Neubau verbessert.

Position des Hessischen Industrie- und Handelskammertages (HIHK) e. V.

Die Region FrankfurtRheinMain profitiert durch den Flughafen als großen Arbeitgeber und besonderen Standortfaktor. Um der Region damit weiter als wirtschaftliches Zugpferd dienen zu können, benötigt der Flughafen ein drittes Terminal. Zuverlässigkeit und Qualität für Umsteiger werden durch Terminal 3 enorm verbessert, das Risiko, einen Anschlussflug zu verpassen, wird verringert. Der HIHK spricht sich ausdrücklich für das Vorhaben aus. Mit dem Bau des Terminals kommen aus Sicht der IHKs die Zielsetzungen der Mediation zum Flughafenausbau aus dem Jahr 2000 zunehmend zum Abschluss. Neben den Ausbaumaßnahmen sind auch beim Fluglärm im Sinne der Mediation und dem danach folgenden Maßnahmenpaket „Gemeinsam für die Region – Allianz für mehr Lärmschutz 2012“ wirksame Fortschritte erreicht worden. Der HIHK fordert zudem eine Anbindung des Terminal 3 an das Schienennetz, um die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV zu gewährleisten.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Der Planfeststellungsbeschluss für den Bau von Terminal 3 wurde 2007 unterzeichnet. Das Land Hessen hat im August 2014 Baurecht erteilt. Baubeginn 2015. Die Anbindung von Terminal 3 an das Schienennetz ist noch nicht geklärt.
- *Fertigstellung: 2024.*



Neurott

Nordumgehung
Liebigstraße
Nord

Nordend

Langen (Hessen)

B 486

Langen
(Hess)

Bahnstr.

Bahnstr.

Linden

Oberlinden

Im Gieselerbusch

Main/Neckar-Bahn

Kammereckswiesen
und Herchwiesen
von Langen
(NSG)

Egelsbach

K 168

Flugplatz Frankfurt Egelsbach

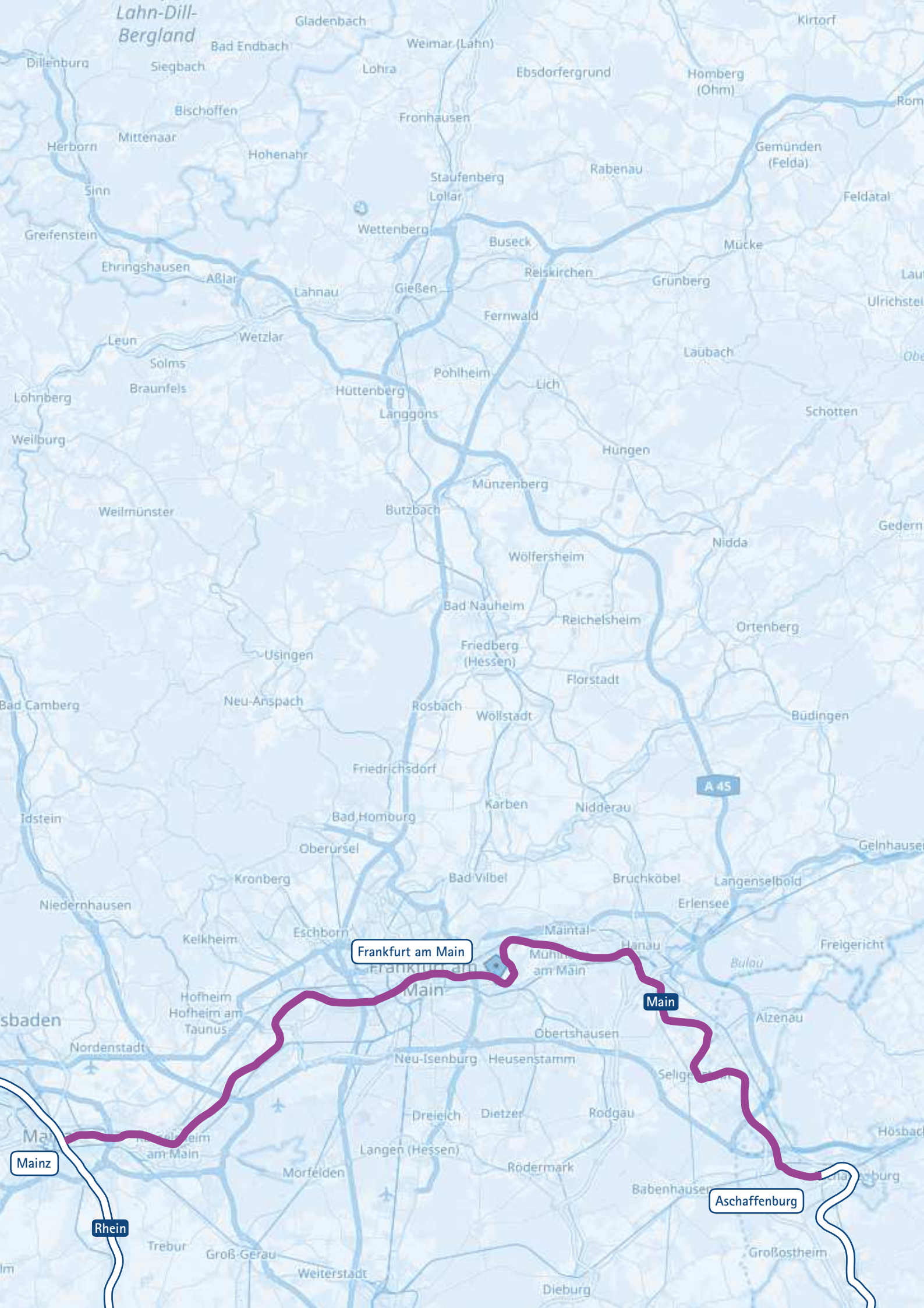
B 3

Weiterentwicklung des Flugplatzes Frankfurt-Egelsbach

Der Frankfurt-Egelsbach Airport ist mit ca. 70.000 Flugbewegungen pro Jahr der größte Flugplatz der allgemeinen Luftfahrt in Deutschland. Von hier aus sind über 2.000 Destinationen in Europa erreichbar. Für national und international tätige Unternehmen stellt diese Infrastruktureinrichtung ein attraktives Angebot dar. Der Flugplatz hat damit auch eine Ergänzungs- und Entlastungsfunktion für den Flughafen Frankfurt, da er ohne Slotbeschränkung operiert und insbesondere eine Alternative für die Geschäftsflugfahrt und für kleinere Maschinen darstellt. Im Laufe der Jahre haben sich zudem zahlreiche luftfahrtbezogene Unternehmen im Umfeld angesiedelt, für die der Flugplatz einen unabdingbaren Standortfaktor darstellt. Zur weiteren Erhöhung der Sicherheit wird die Einführung eines instrumenten-gestützten An- und Abflugverfahrens angestrebt. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Sanierung und Erneuerung der komplexen Infrastruktur und die Vergrößerung der Hallenkapazitäten.

Position der IHKs Darmstadt Rhein Main Neckar, Frankfurt am Main und Offenbach am Main

Die baulichen und flugbetrieblichen Maßnahmen am Frankfurt-Egelsbach Airport sind sehr wichtig für die Wirtschaft in der Region. Die Bedeutung für die Business-Aviation ist immens und die angestrebte Entlastung für den Flughafen Frankfurt/Main lässt sich nur mit den geplanten Maßnahmen durchsetzen. Die IHKs Offenbach am Main, Frankfurt am Main und Darmstadt Rhein Main Neckar fordern deshalb alle Akteure auf, die Weiterentwicklung des Standorts Egelsbach zu unterstützen.



Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg

Durch die Vertiefung der Fahrrinne des Untermains von 2,90 auf 3,10 Meter kann eine Effizienzsteigerung erzielt werden. Die verbesserte Abladetiefe in diesem Abschnitt erlaubt (abhängig von Schiffstyp und Wasserstand) eine meist deutlich bessere Auslastung der Schiffe, höhere Transportvolumina und damit geringere Transportkosten. Die Wirtschaftlichkeit und verkehrliche Bedeutung wird in einem sehr hohen Kosten-Nutzen-Verhältnis von 27,6 ersichtlich. Dieses begründet sich vor allem dadurch, dass Schiffe, die den Main als Durchgangsstraße nutzen, z. B. von der Donau kommend, über den Rhein nach Rotterdam, ihre Ladung an der Begrenzung des Untermains ausrichten müssen.

Position der IHKs Frankfurt am Main, Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern und Offenbach am Main

Die Binnenschifffahrt kann einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs leisten, wenn die infrastrukturellen Voraussetzungen hierfür geschaffen werden. Das Projekt hat daher auch eine klare Umweltkomponente. Um die genannten Effekte bewirken zu können, wäre auch die Vertiefung von Hafenbecken nötig. Besonders Fahrgastschiffe auf dem Main erleben durch Wartezeiten und Staubildung massive Verzögerungen, die zu einer fahrgastunfreundlichen Fahrplangestaltung und zu unrentablen Umläufen führen. Aber auch Frachtschiffe sind von den Staus in diesem Abschnitt betroffen. Deshalb ist neben der Fahrrinnenvertiefung die Schleuse Mühlheim zwischen Hanau und Offenbach um eine Schleusenkammer zu erweitern. Wir halten dies für einen notwendigen Bestandteil für einen flüssigen Verkehr auf der Wasserstraße Main. Das Gesamtprojekt muss zügig realisiert werden.

Planungsstand

- **Status Quo/Planungsstand:**
Das Projekt stand bereits im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2003. Bisher wurden lediglich Vorplanungen durchgeführt. Ein offizielles Planfeststellungsverfahren wurde noch nicht in die Wege geleitet. Durch das kürzlich beschlossene Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz fällt die Zuständigkeit an den Bundestag, wo die Genehmigung per Gesetz erteilt werden kann.
- **Fertigstellung:**
Offen.
- **BVWP 2030:**
Vordringlicher Bedarf-Engpass.

Regional bedeutsame Verkehrsprojekte in Hessen

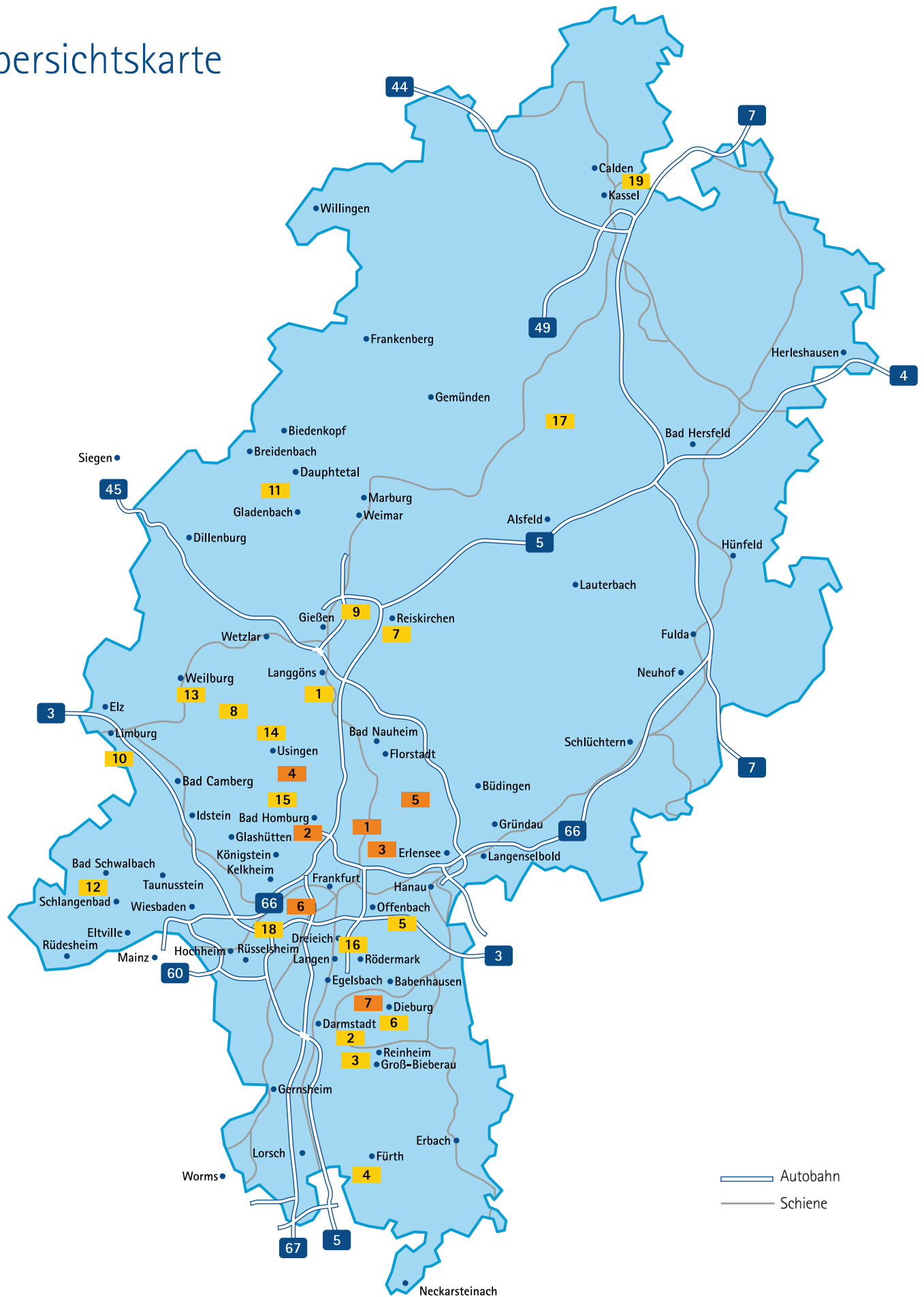
Straßenprojekte

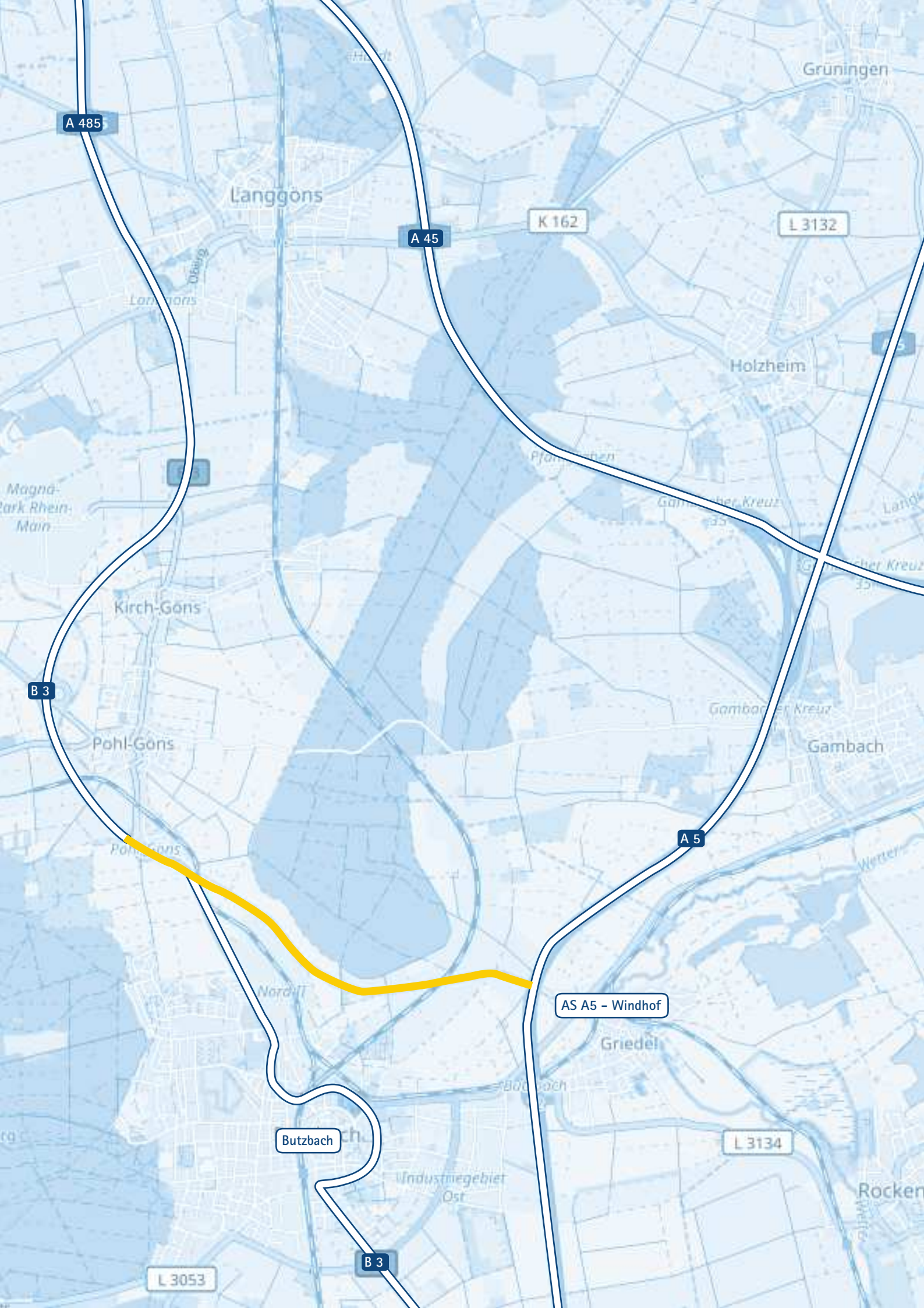
- 1 B 3: Neubau der Ortsumfahrung Butzbach bis zur Anschlussstelle A 5 Windhof
- 2 B 26: Ortsumfahrung Ober-Ramstadt, Ortsteil Hahn
- 3 B 38: Ortsumfahrung Groß-Bieberau
- 4 B 38a: Neubau Ortsumgehungen Fürth – Lörzenbach – Rimbach
- 5 B43a: Auflösung der Engstelle am Hanauer Kreuz / A 66
- 6 B 45: Dieburg – Groß-Umstadt und Ausbau Knotenpunkt B45/L3115
- 7 B 49: Neubau der Ortsumfahrungen Reiskirchen und Lindenstruth
- 8 B 49: Ausbau zwischen Limburg und Gießen
- 9 B 49: Neubau der Ortsumfahrung Grünberg
- 10 B 54: Ortsumgehung Limburg – Diez
- 11 B 253 und B 62: Ausbau Dillenburg – Biedenkopf – Lahntal
- 12 B 260: Ortsumgehung Schlangenbad/Wambach
- 13 B 275: Neubau der Ortsumfahrung Ortenberg/Selters
- 14 B 275/ B 456: Nordost-Umfahrung Usingen
- 15 B 456: Ausbau Wehrheim – Bad Homburg und Ausbau PPR-Kreuzung
- 16 B 486: Ausbau zwischen Ortsumfahrung Langen und Mörfelden-Walldorf (A 5)
- 17 B 508 n: Bau einer leistungsfähigen und kreuzungsfreien Bundesstraße Kreuztal – Hattenbach
- 18 B 519: Ortsumfahrung Flörsheim-Weilbach
- 19 Neubau einer Nordumgehung Kassel zwischen A 7 und A 44 48

Schienenprojekte

- 1 Viergleisiger Ausbau Frankfurt-Friedberg
- 2 Regionaltangente West (RTW)
- 3 Tangentenring um Frankfurt
- 4 Elektrifizierung der Taunusbahn
- 5 Elektrifizierung und Ausbau der Bahnstrecke Stockheim – Bad Vilbel (Niddertalbahn)
- 6 Elektrifizierung und Ausbau der Dreieichbahn
- 7 Odenwaldbahn: Kapazitätsverbesserung

Übersichtskarte





A 485

Langgöns

A 45

K 162

L 3132

Grünigen

Langgöns

Holzheim

Magna-
Park Rhein-
Main

Kirch-Göns

Pfaffenhausen

Gambacher Kreuz

Langgöns

Gambacher Kreuz

35

Gambacher Kreuz

Gambach

Pohl-Göns

A 5

Wetter

Pohl-Göns

Nordt

AS A5 - Windhof

Griedel

Butzbach

Industriegebiet
Ost

L 3134

Rockenhausen

Butzbach

B 3

L 3053

B 3

Neubau der Ortsumfahrung Butzbach bis zur Anschlussstelle A 5 Windhof

Die 4,3 Kilometer lange Neubaustrecke der B 3 erstreckt sich von der B 488 nördlich von Griedel bis zur bestehenden B 3 südlich der Gemeinde Pohl-Göns. An der Anschlussstelle Butzbach besteht die Verknüpfung zur A 5 sowie im weiteren Verlauf der B 3 an ein Gewerbegebiet im Norden von Butzbach. Im Zuge der Ortsdurchfahrt Butzbach stellen sich gegenwärtig Verkehrsstärken von bis zu 14.500 Kfz pro Tag und 700 Schwerverkehre pro Tag ein. Bis zum Prognosejahr 2025 wird das Verkehrsaufkommen auf bis zu 19.000 Kfz pro Tag und 1.000 Schwerverkehre pro Tag ansteigen. In den Spitzenstunden führen die Verknüpfungen mit der A 5 und der B 488 zu Rückstaus im Stadtgebiet. Durch den Bau einer Neubaustrecke zur Umfahrung der Ortslage soll sich die Verkehrssituation deutlich verbessern.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Ohne Planungsbeginn seit 30.09.2013.
- *Fertigstellung:*
Voraussichtlich 2028.
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf.

Position der IHK Gießen-Friedberg

Die Kapazität auf den Verkehrswegen in der Ortslage Butzbach ist schon heute sehr hoch. Das weiter steigende Verkehrsaufkommen wird dazu führen, dass sich diese Situation noch verschärft. Insbesondere das Gewerbegebiet MagnaPark wird vom Neubau der Ortsumgehung profitieren, da ein unmittelbarer Anschluss an die A 5 ermöglicht wird. Wirtschaftsverkehre könnten den MagnaPark in Zukunft erreichen, ohne die Stadt Butzbach durchfahren zu müssen. Ein Ausbau im Bestand ist daher keine Alternative.



B 426

Hahn

B 426

L 377

K 133

L 3477

Pragelatostraße

Wembach

Im Steinig

Nordstr.

Otzenbergstr.

Schulstr.

Teichweg

Im Hölchen

Wembach

Im Hölchen

B 26

Ortsumfahrung Ober-Ramstadt, Ortsteil Hahn

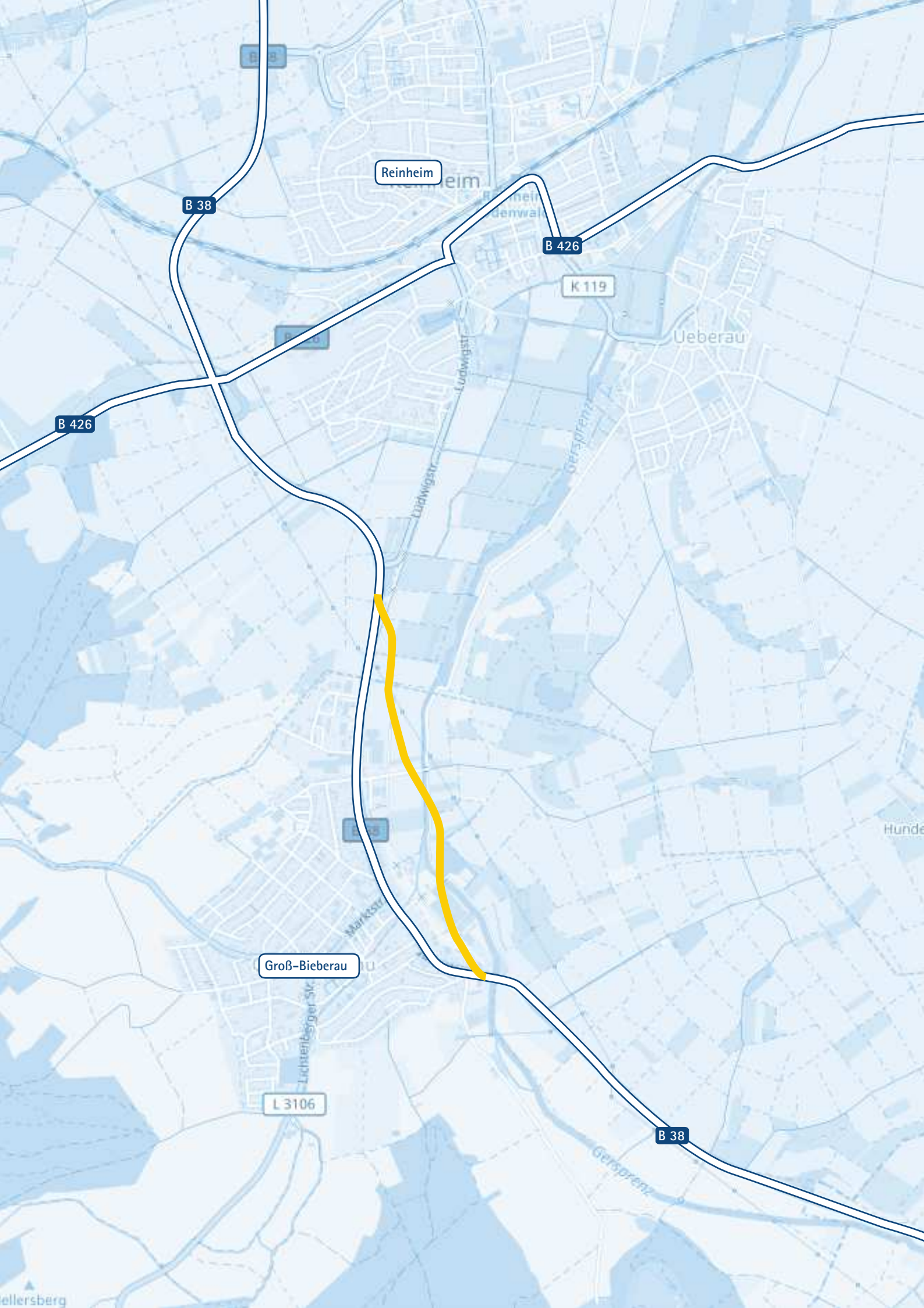
Die Hauptstraße in Ober-Ramstadt, Ortsteil Hahn, ist durch enge Straßenräume gekennzeichnet. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) liegt bei ca. 12.000 Kfz pro Tag. Damit verursacht der Straßenverkehr schon derzeit erhebliche Lärm- und Schadstoffbelastungen. Durch die engen Querschnitte 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.

Position der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar

Aufgrund der Einführung der Umweltzone und des verschärften Lkw-Durchfahrtsverbotes in Darmstadt wird eine weitere Erhöhung der Verkehrsbelastung im Ober-Ramstädter, Ortsteil Hahn, erwartet. Eine Umfahrung würde den Druck von der ohnehin stark belasteten Straße nehmen. Dadurch könnte der Verkehrsfluss für den Wirtschaftsverkehr erheblich verbessert werden.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Mittel werden außerhalb des BVWP bereitgestellt. Planungen wurden vergeben.
- *Fertigstellung:*
nach 2020
- *BVWP 2030:*
Nicht enthalten.



Reinheim

B 38

B 426

K 119

Ueberau

B 426

Ludwigstr.

Gersprenz

B 426

Markstr.

Groß-Bieberau

Lichtenberger Str.

L 3106

B 38

Gersprenz

Wellersberg

B 38

Ortsumfahrung Groß-Bieberau

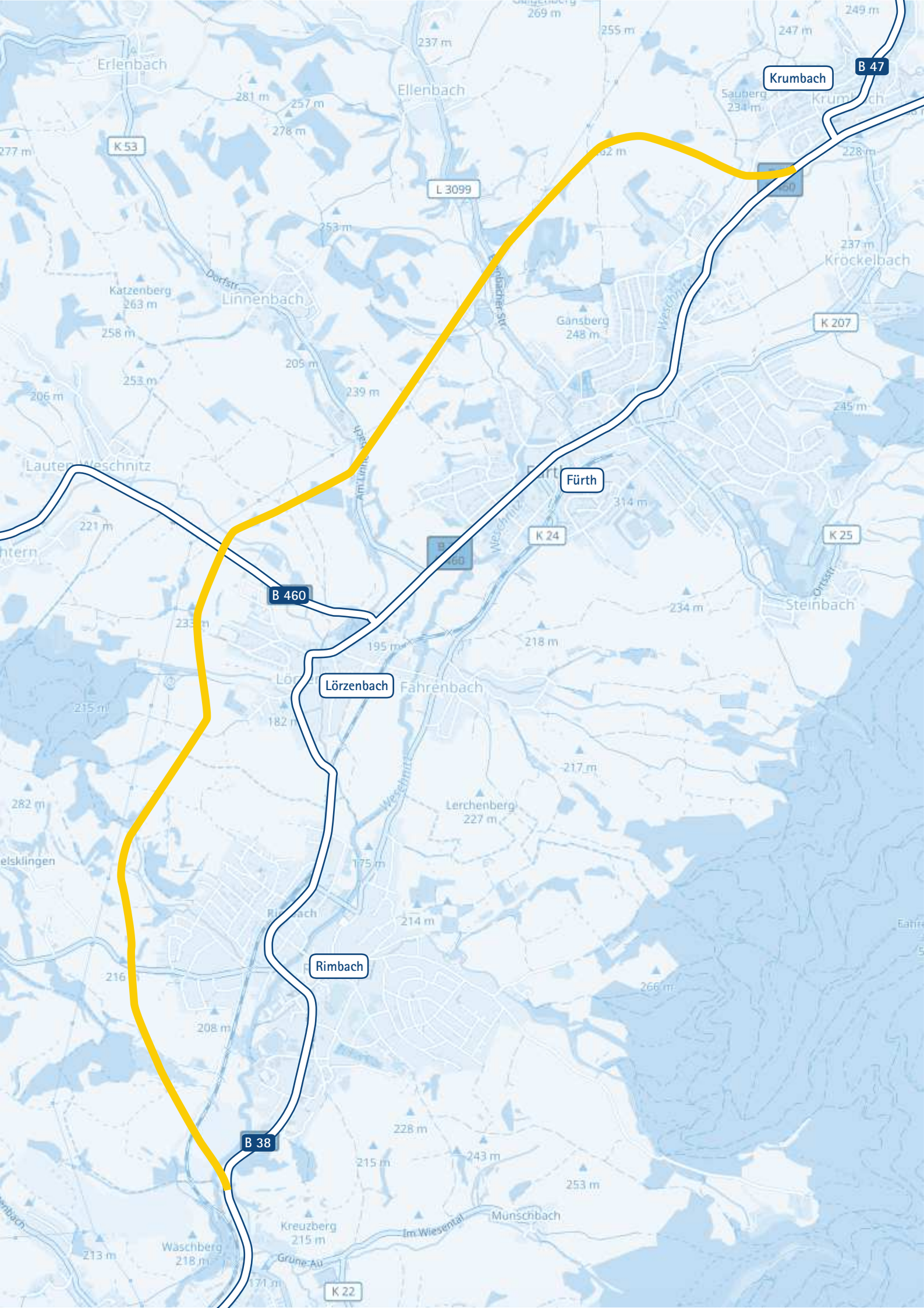
Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf der Ortsdurchfahrt von Groß-Bieberau beträgt 14.000 Kfz pro Tag. Bis zum Jahr 2025 ist mit einem weiteren Anstieg auf bis zu 20.000 Kfz zu rechnen. Die Landesstraßen L 3106 und L 3477 sind mit 6.000 bis 9.000 Kfz pro Tag belastet. Der Odenwaldkreis 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 nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Vorplanung.
- *Fertigstellung:*
Frühestens 2023.
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf.

Position der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar

Auch mit dieser Maßnahme wird ein weiteres Teilstück der B 38 ertüchtigt, die eine wichtige regionale Erschließungsachse in Richtung Autobahnnetz darstellt (Direktanschluss des Odenwaldkreises). Mit der Verbindung werden bessere Bedingungen für Unternehmen, Kunden und Fachkräfte in der Region geschaffen.



B 38a

Neubau Ortsumgehungen

Fürth – Lörzenbach – Rimbach

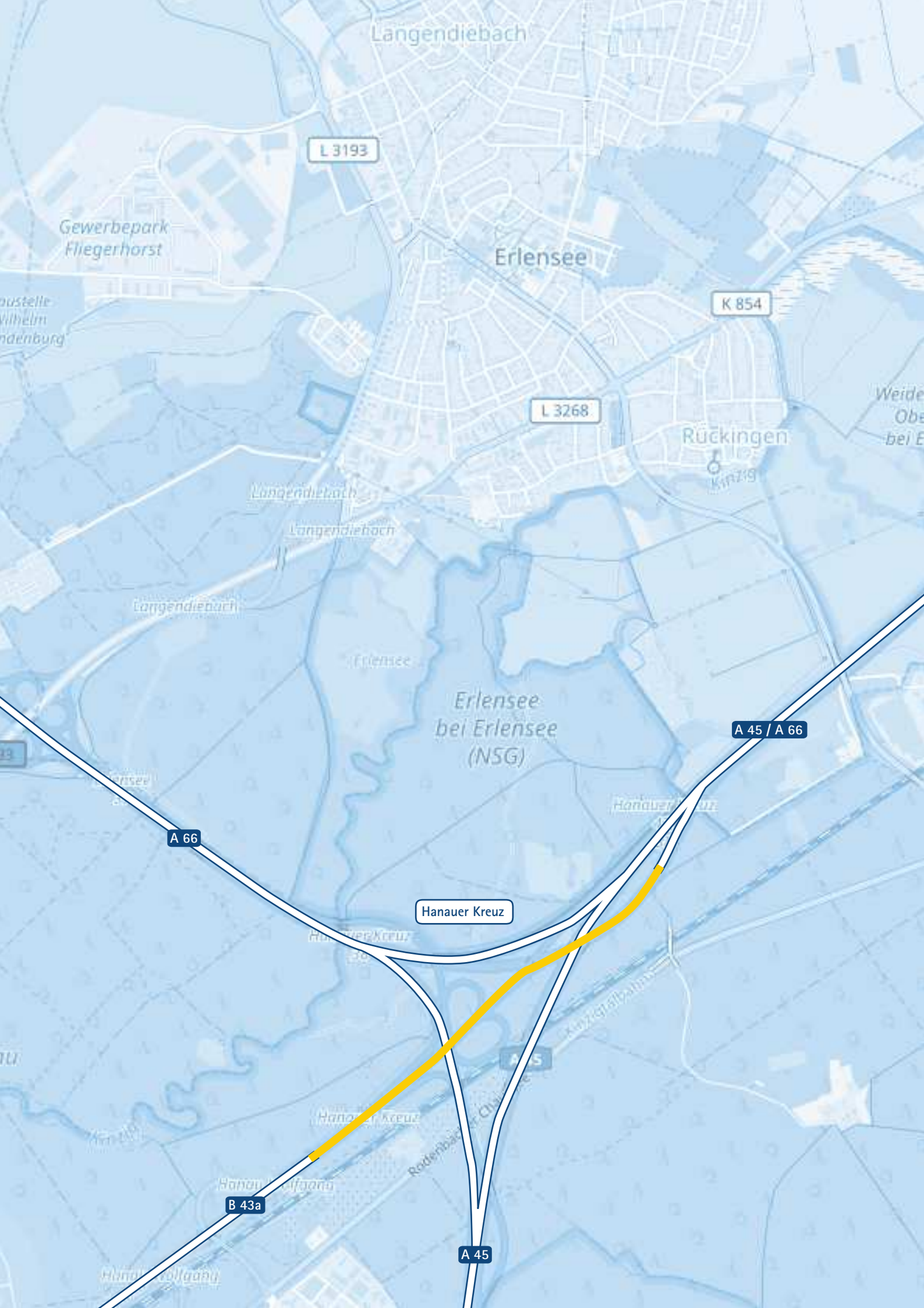
Die B 38 hat als Nord-Süd-Achse eine wichtige Verbindungs- und Netzfunktion über den Odenwald hinaus. Für sie wird im BVWP ein deutlicher Anstieg der Verkehrsbelastung im Jahr 2025 prognostiziert: Im Abschnitt Rimbach/Lörzenbach von heute 17.400 auf 25.000 Kfz und im Bereich von Fürth (Odw.) von heute 16.100 auf 26.000 Kfz. Diese Mehrbelastung geht nicht nur auf Kosten der Anwohner in den historisch gewachsenen, engen Ortslagen entlang der Strecke. Auch Fachkräfte und Kunden, die täglich unterwegs sind, müssen sich mehr noch auf Verkehrsbehinderungen einstellen. Die im BVWP vorgesehenen Ausbaumaßnahmen sind in Zusammenhang zu sehen und entfalten nur in Gänze einen großen Nutzen für die Region. Deshalb ist auch die Ortsumfahrung Fürth (Odw.) mitzubauen, auch wenn sie nur im „Weiteren Bedarf“ geführt ist.

Position der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar

Mit diesen Maßnahmen wird ein weiteres Teilstück der B 38 ertüchtigt, die eine wichtige regionale Erschließungsachse in Richtung Autobahnnetz darstellt (Direktanschluss des Odenwaldkreises). Mit der Verbindung werden bessere Bedingungen für Unternehmen, Kunden und Fachkräfte in der Region geschaffen.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Ohne Planung seit 2013.
- *Fertigstellung:*
Nach 2021, da nicht in der Prioritätenliste des Landes Hessen bis 2021 enthalten.
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf (OU Rimbach/Lörzenbach) und Weiterer Bedarf (Fürth).



B 43a

Auflösung der Engstelle am Hanauer Kreuz / A 66

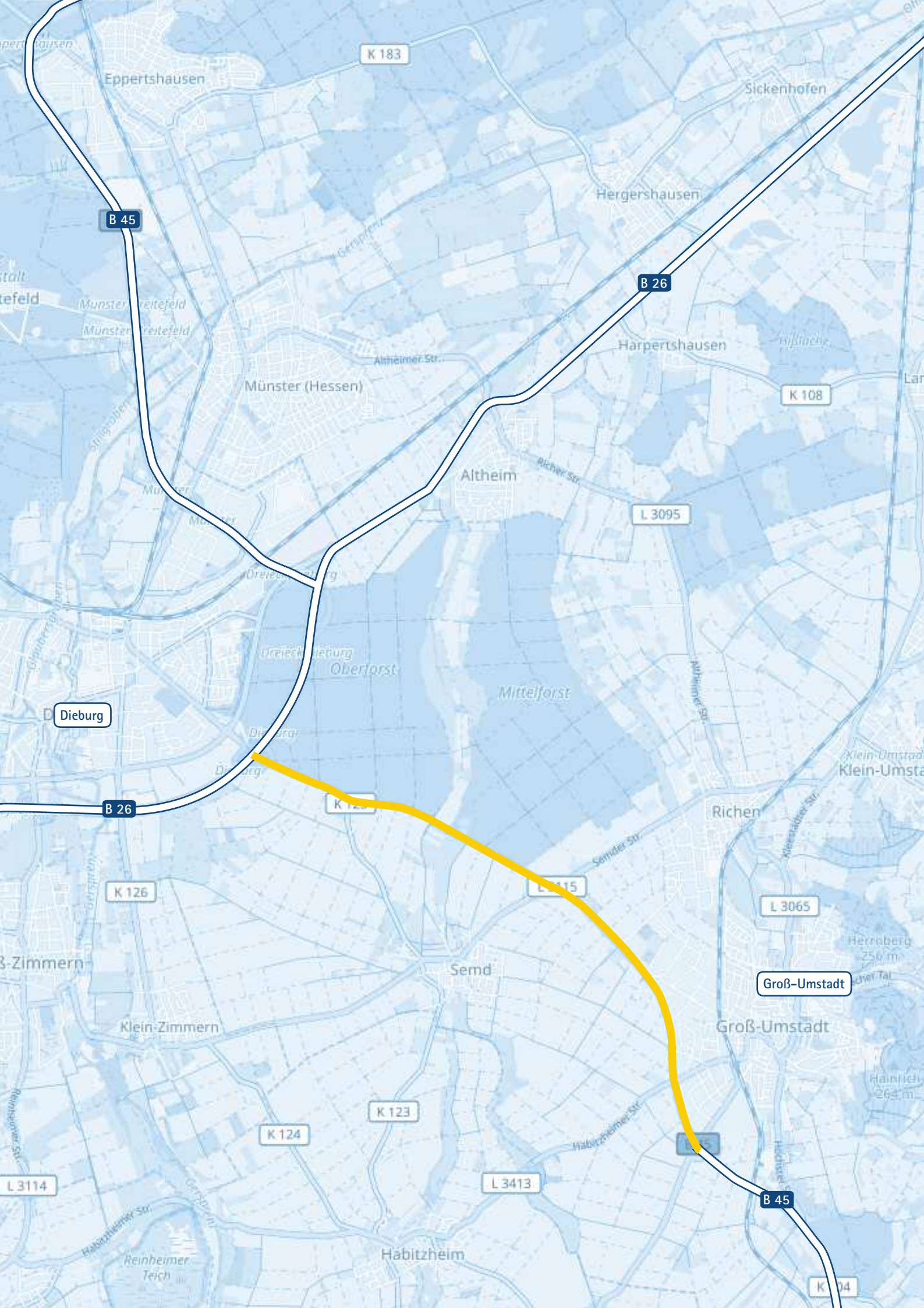
Die Auflösung der Engstelle der B43a am Hanauer Kreuz in Richtung Norden hat den Vorteil einer Fahrtzeitverkürzung für Berufspendler und LKWs, aber auch die Verringerung der Schadstoffbelastung in diesem Bereich. Denn insbesondere in den Hauptverkehrszeiten bilden sich auf der B43a Richtung Langenselbold vor dem Hanauer Kreuz kilometerlange Staus. Bisher wird der Verkehr von der Ausfahrt der B43a aus Süden kommend bis zur A66 in Richtung Frankfurt getrennt geführt. Deshalb konzentriert sich der gesamte Verkehr nach Norden auf nur eine Fahrbahn. Die Verkehrsmenge am AD Langenselbold und dem AK Hanau wuchs zwischen 2010 (89.400 Kfz/Tag) und 2018 (99.000 Kfz/Tag) um knapp 11%. Ein weiteres, deutliches Wachstum ist durch die Erschließung weiterer Gewerbegebiete in Erlensee, Bruchköbel und Hammelsbach sicher.

Position der IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern

Der Übergang zwischen B43a zur A66 in Richtung Norden sollte durchgehend zweistreifig ausgebaut werden, um den Streckenabschnitt an die Leistungsfähigkeit der angrenzenden Abschnitte anzupassen, die Unfallgefahr zu reduzieren und dem weiter wachsenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden.

Planungsstand

- **Status Quo/Planungsstand:**
Damit die Engstelle etwas entzerrt wird, hat Hessen Mobil im Jahre 2017 die Verkehrsführung an der B43a geändert. Die Änderung in dem teils unfallträchtigen Abschnitt soll zu einem besseren Verkehrsfluss führen, im Bereich des Hanauer Kreuzes. Bei der Zusammenführung der A45 und der A66 wird der sogenannte Verflechtungsbereich erweitert und verlängert. Zurzeit stehen bis auf der Höhe der Überführung der L3268 bei Rodenbach fünf Fahrspuren zur Verfügung. Das gelingt mit Hilfe eines umgenutzten Seitenstreifens, dessen Asphaltdecke erneuert und als Fahrspur markiert wurde. Weitere Planungen sind zurzeit nicht angedacht.
- **Fertigstellung:**
Offen.
- **BVWP 2030:**
Nicht enthalten.



B 45

Dieburg – Groß-Umstadt und Ausbau Knotenpunkt B45/L3115

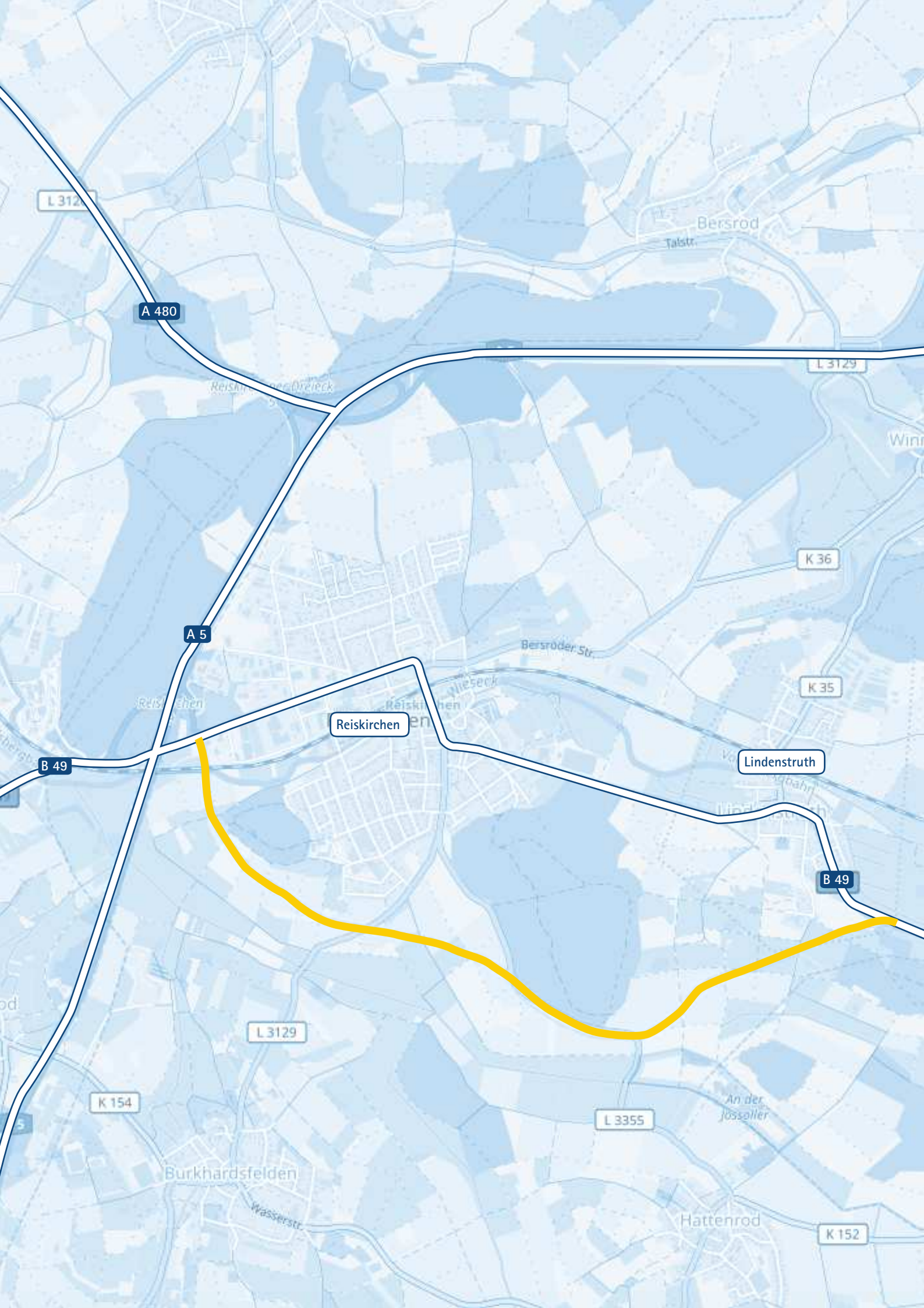
Der Abschnitt zwischen Dieburg und Groß-Umstadt ist zu Stoßzeiten regelmäßig überlastet. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) prognostiziert einen Anstieg der täglichen Kfz von 21.100 (2010) auf 37.000 (2025). Antwort des Bundesverkehrswegeplans ist ein vierstreifiger Ausbau. Damit können die täglichen Staus in Zukunft ausgeschlossen, die Schadstoffbelastungen gesenkt und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Das Semder Kreuz ist ein Stau- und Unfallschwerpunkt. Um die Situation für täglich zehntausende Berufspendler zu entschärfen, wurden zwar erste Maßnahmen umgesetzt, eine vollständiger Umbau steht aber noch aus. Der Odenwaldkreis ist kein klassischer „ländlicher Raum“, sondern beherbergt zahlreiche Industrieunternehmen mit teils internationaler Strahlkraft. Um die Verkehrsprobleme im Odenwald zu lösen, braucht es eine bessere Einbindung in das gesamte Mobilitäts- und Verkehrsinfrastrukturnetz der Metropolregion. Dies kann auch zu einer Entlastung der Ballungszentren führen und so die Stärken des Umlandes für die Region nutzbar machen.

Position der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar

Allein schon der genannte Industriebesatz erfordert und rechtfertigt eine bessere Anbindung an überregionale Verkehrsachsen. Eine Entzerrung der hochverdichteten Ballungkerne in unserer stark wachsenden Region wird nur gelingen, wenn die regionale Verflechtung zunimmt. Der Schlüssel dazu ist eine massive Verbesserung der Mobilität.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Hessen Mobil hat bereits erste Betrachtungen zur Optimierung der Verkehrssituation auf der B45 durchgeführt.
- *Fertigstellung:*
Nach 2021, da nicht in der Prioritätenliste des Landes Hessen bis 2021 enthalten.
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf.



B 49

Neubau der Ortsumfahrungen Reiskirchen und Lindenstruth

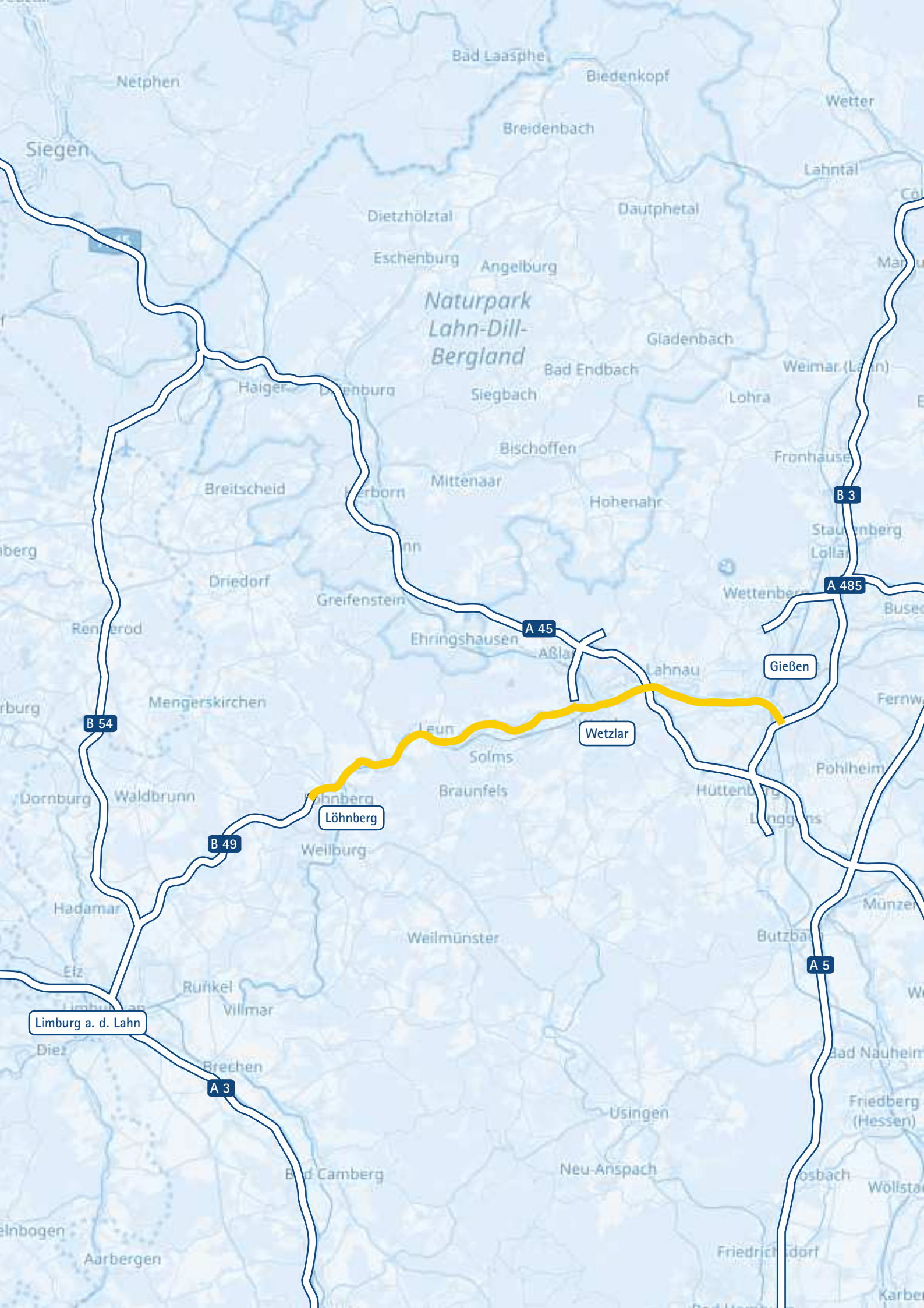
Die 4,24 km lange Neubaustrecke verläuft südlich um die Gemeinden Reiskirchen und Reiskirchen/Lindenstruth. An der Anschlussstelle Reiskirchen besteht eine Verknüpfung zur A 5. Die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2011 (Planfeststellung) weist im Analysejahr 2005 für die Ortsdurchfahrt Reiskirchen Mitte 12.630 Kfz pro Tag und für die Ortsdurchfahrt Lindenstruth 10.075 Kfz pro Tag aus. Bis zum Prognosejahr 2020 wird das Verkehrsaufkommen in Reiskirchen Mitte auf 16.800 Kfz pro Tag und in Lindenstruth auf 13.100 Kfz pro Tag ansteigen. Die derzeitigen und die prognostizierten Verkehrsstärken schränken die Verkehrssicherheit insbesondere für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer stark ein. Durch den Bau einer Neubaustrecke zur Umfahrung der Ortslagen soll sich die Verkehrssituation deutlich verbessern.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Planfeststellungsbeschluss ergan-
gen am 11.04.2011.
- *Fertigstellung:*
Offen.
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf.

Position der IHK Gießen-Friedberg

Die Auslastungen auf den Verkehrswegen in der Ortslage Reiskirchen sind schon heute sehr hoch. Das weiter steigende Verkehrsaufkommen wird dazu führen, dass sich diese Situation noch verschärft. Daher ist der Bau der Ortsumgehung Reiskirchen und Ortsumgehung Lindenstruth notwendig. Die heimische Wirtschaft und der regionale Lieferverkehr werden von der Ortsumgehung profitieren.



B 49

Ausbau zwischen Limburg und Gießen

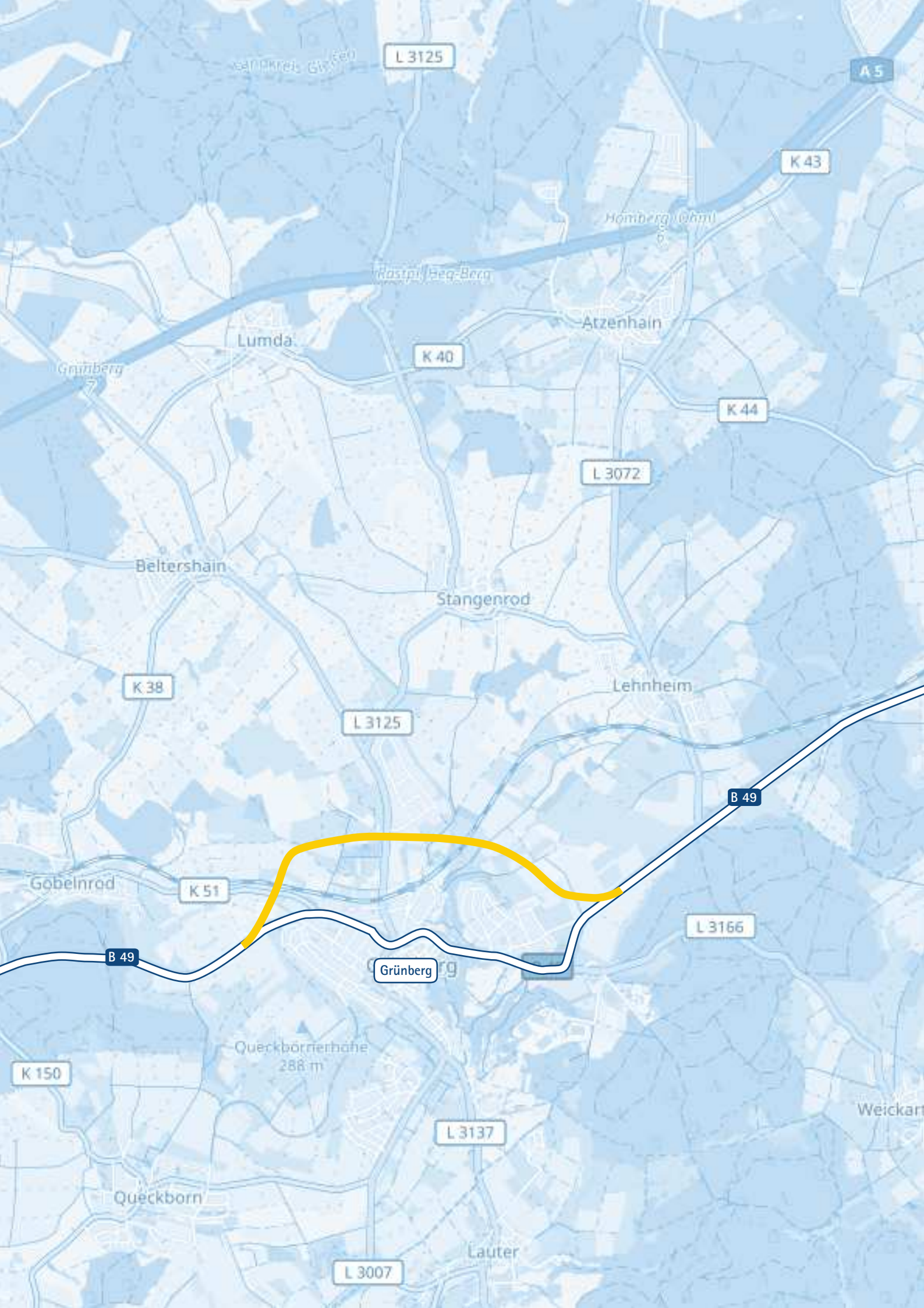
Die B 49 stellt eine wichtige Ost-West-Verbindung zwischen den Großräumen Koblenz und der mittelhessischen Region dar. Darüber hinaus hat sie besondere Bedeutung für den Anschluss an die Autobahnen A 3, A 45 und A 5. In Verbindung mit den genannten Autobahnen verbindet die B 49 den mittelhessischen Raum mit Metropolen in Deutschland bzw. Europa. Die B 49 hat eine Verkehrsbelastung erreicht, angesichts dessen ihre Leistungsfähigkeit als unzureichend eingestuft werden kann. Der Verkehr verläuft vor allem in den Hauptverkehrszeiten in Abschnitten oft nur zähflüssig. Zudem weist die Strecke eine sehr hohe Unfallhäufigkeit auf. Der vierstreifige Ausbau der B 49 erhöht die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße, verbessert den Verkehrsfluss und stellt damit ein besonders wichtiges Infrastrukturvorhaben für Hessen dar. Die Wirtschaftsstruktur in Mittelhessen wird durch den Ausbau der B 49 gestärkt, da die Ausbauplanung die Erreichbarkeit der Zentren Wetzlar, Limburg, Gießen sowie der Gewerbegebiete und Kommunen entlang der B 49 verbessert. Die Bedeutung der B 49 als wichtig Ost-West-Verbindung wird durch den autobahnähnlichen Ausbau weiter zunehmen. Im Abschnitt Merenberg bis Löhnberg und Wetzlar bis Gießen ist sie zwar bereits vierstreifig ausgebaut, jedoch fehlen dort die Standstreifen.

Position der IHKs Lahn-Dill und Limburg

Mit dem durchgängigen Ausbau der B 49 mit Standstreifen als wichtige Ost-West-Achse werden der Verkehrsfluss, die Verkehrssicherheit und die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte verbessert sowie die zukünftige Erreichbarkeit der Wirtschaftsregion gesichert. In diesem Zusammenhang sollte ebenso der Abschnitt Merenberg bis Löhnberg bzw. Wetzlar bis Gießen in Bezug auf die fehlenden Standstreifen betrachtet werden.

Planungsstand

- **Status Quo/Planungsstand:**
Von 13 Teilabschnitten sind acht fertiggestellt, zwei im Bau, zwei befinden sich im Planänderungsverfahren, einer in der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens.
- **Fertigstellung:**
Die Bau- und Planungszeit hängt von noch möglichen Umplanungen in den Planfeststellungsverfahren und den dazu möglicherweise eingehenden Einwendungen ab.
- **BVWP 2030:**
Laufende und fest disponierte Vorhaben.



B 49

Neubau der Ortsumfahrung Grünberg

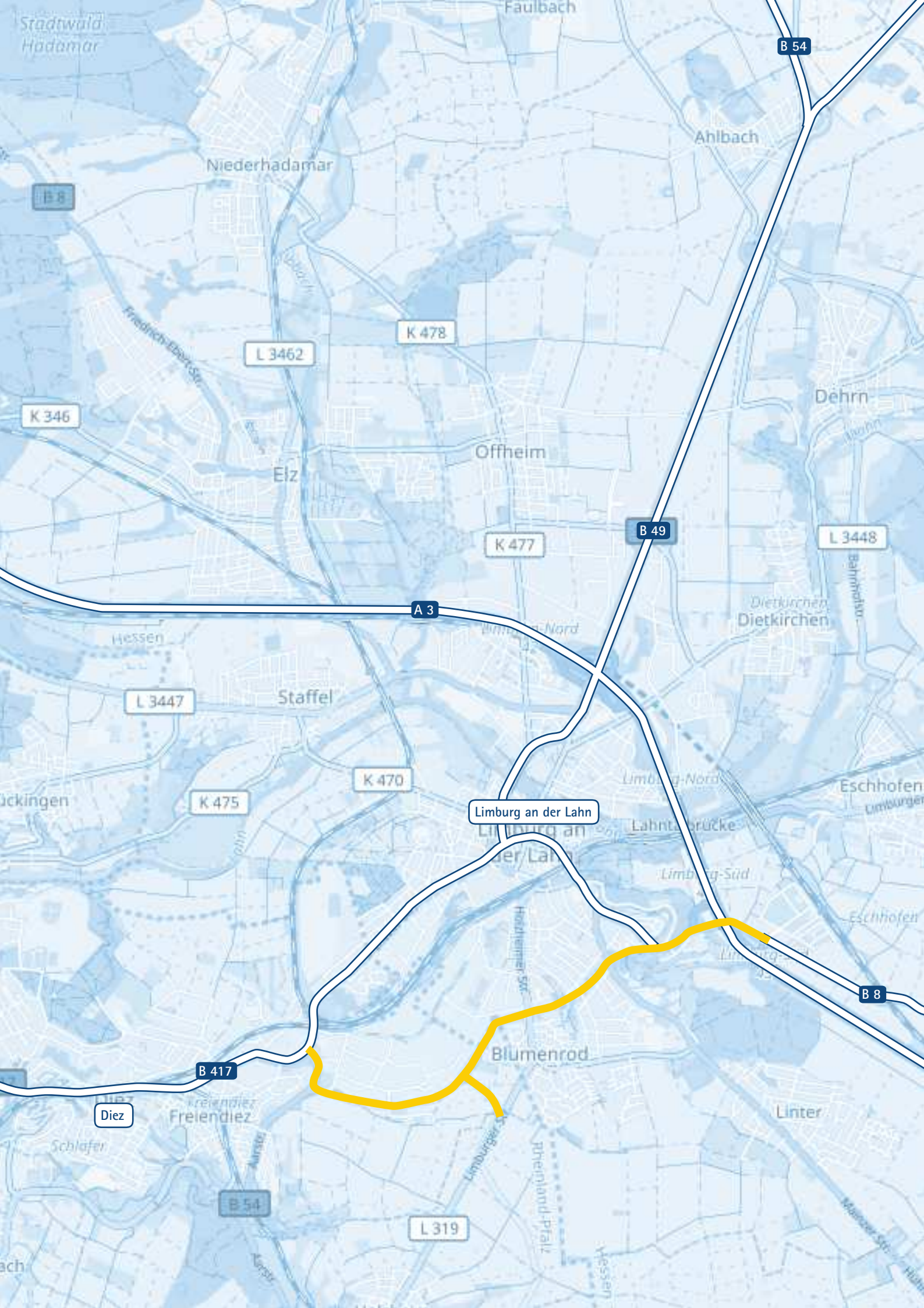
Der 3,5 Kilometer lange Neubauabschnitt verläuft nördlich um die Stadt Grünberg. Im weiteren Verlauf der B 49 besteht an der Anschlussstelle Reiskirchen eine Verknüpfung zur A 5. Im Zuge der Ortsdurchfahrt stellen sich gegenwärtig Verkehrsstärken von 6.000 Kfz pro Tag und 200 Schwerverkehre pro Tag ein. Bis zum Prognosejahr 2025 wird das Verkehrsaufkommen auf bis zu 8.000 Kfz pro Tag und 1.000 Schwerverkehre pro Tag ansteigen.

Position der IHK Gießen-Friedberg

Das Verkehrsaufkommen wird auf dem Streckenabschnitt laut Prognose bis zum Jahr 2025 ansteigen. Damit wird sich die schon jetzt sehr hohe Verkehrsbelastung noch weiter erhöhen. Fahrtzeitverluste für Wirtschaftsverkehre werden die Folge sein. Die IHK Gießen-Friedberg befürwortet einen ganzheitlichen Planungsansatz auf der B 49. Die zu begrüßenden Planungen an der weiter westlich gelegenen Ortsumgehung Reiskirchen werden ihren vollen verkehrlichen Effekt dann entfalten, wenn auch die Ortsumgehung Grünberg realisiert wird.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Ohne Planungsbeginn seit 30.09.2013.
- *Fertigstellung:*
Voraussichtlich 2028.
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf.



B 54

Ortsumgehung Limburg - Diez

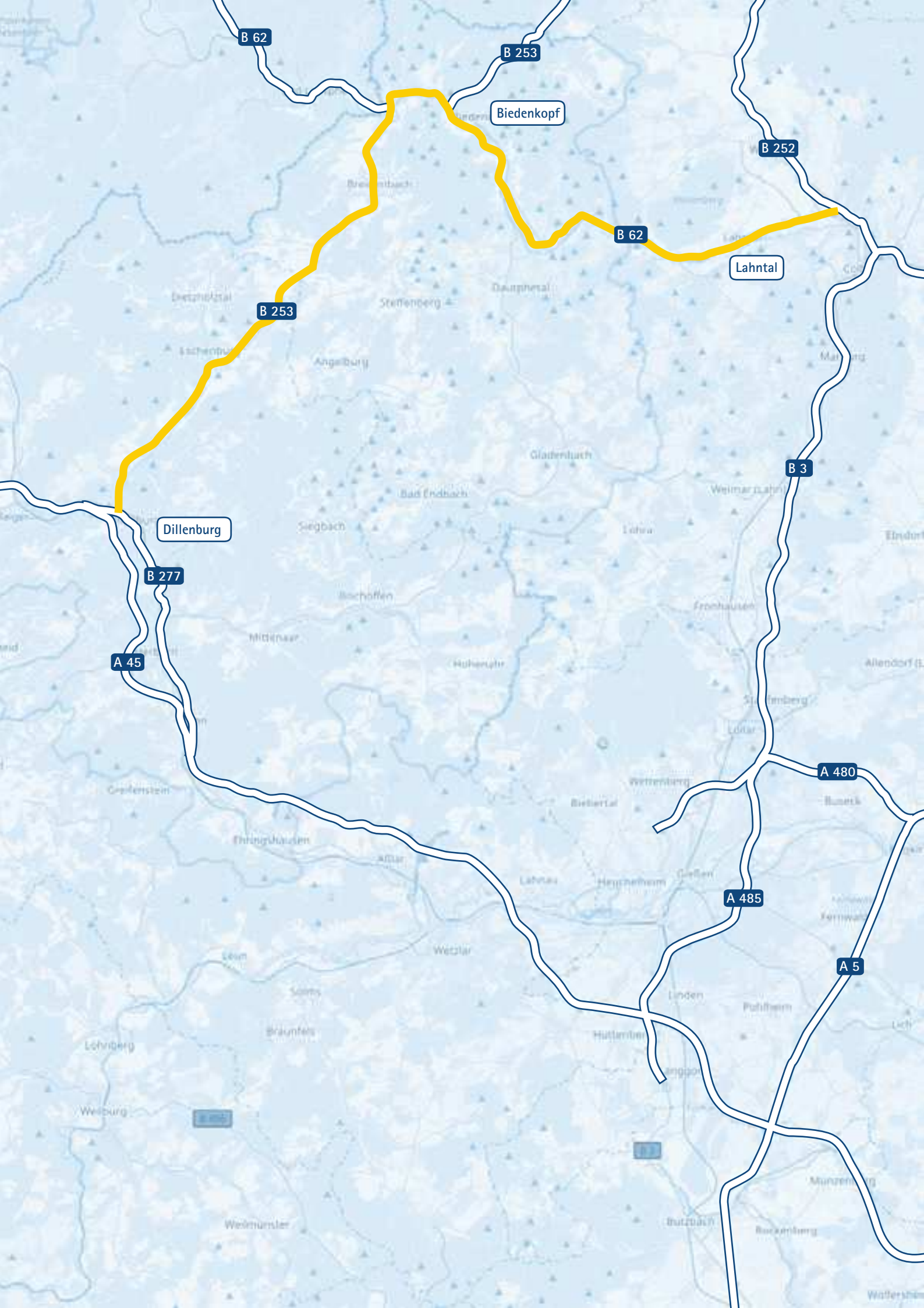
Die Ortsumgehung im Zuge der B 54 (Südumgehung Limburg) hat eine hohe Bedeutung zum einen für eine Entlastung der vorhandenen Straßenverbindung zwischen Limburg und Diez und damit der Entwicklung der sich ergänzenden Zentren wie auch vor allem für den Stadtbereich Limburg. Die Südumgehung Limburg hat für die räumliche Erreichbarkeit der Stadt Diez und der Region südlich von Limburg hinsichtlich Anbindung an Autobahn und ICE-Bahnhof eine hohe Relevanz um Erreichbarkeitsdefizite abzubauen. Limburg ist angesichts der erhöhten Luftschadstoffwerte in der Innenstadt mehr denn je auf eine Entlastung der Innenstadt durch eine Umgebungsmöglichkeit aus Richtung Süden im Zuge der B 414/B 54 angewiesen. Außerdem können durch eine Umgehung und damit Entlastung die Funktionsfähigkeit der innerstädtischen Knoten wiederhergestellt werden. Im Entwurf des BVWP 2030 wird eine Gesamtumfahrungslösung dargestellt mit vier Abschnitten, die auch Umfahrungen im Zuge der B 54 für die Orte Holzheim, Flacht und Niederneisen beinhaltet, Gesamtlänge 10,1 km. Für die o.g. Belange ist aber vor allem das Teilprojekt 1 auf hessischer Seite bzw. auf dem Stadtgebiet Limburg wichtig mit 1,6 km Länge, welches problemlos an eine schon vorhandene Umgehung B 54 über das Industriegebiet Diez über das Teilprojekt 2 (2,1 km) angeschlossen werden kann. Eine Verkehrsprognose rechnet für das Jahr 2020 mit einem Verkehrsaufkommen von bis zu ca. 15.600 Kfz pro Tag auf der Südumgehung Limburg-Diez.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Umweltverträglichkeits- / Variantenuntersuchung abgeschlossen seit 28.06.2013.
- *Fertigstellung:*
Offen.
- *BVWP 2030:*
Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (eine Aufstufung wird angestrebt).

Position der IHK Limburg

Die Südumgehung hat eine hohe Bedeutung zum einen für eine Entlastung der vorhandenen Straßenverbindung zwischen Limburg und Diez, die Innenstadt von Limburg und die Entwicklung der sich ergänzenden Zentren auf hessischer und rheinland-pfälzischer Seite. Mit der Verbindung werden bessere Bedingungen für Unternehmen, Kunden und Fachkräfte in der Region geschaffen.



B 253 und B 62

Ausbau Dillenburg – Biedenkopf – Lahntal

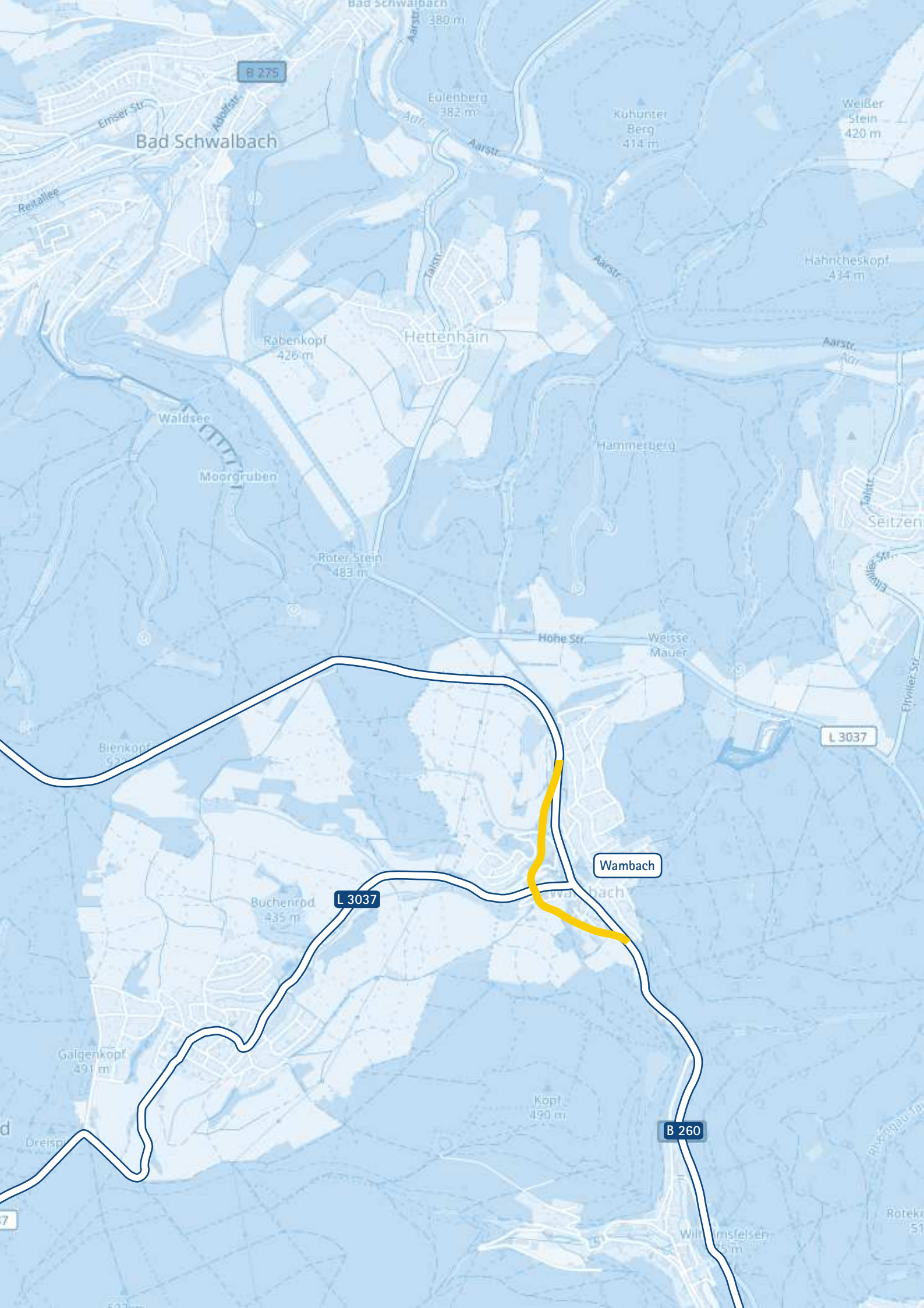
Die Wirtschaftsregion an Lahn und Dill gehört zu den Regionen mit der höchsten Industriedichte in Hessen und belegt auch bundesweit einen Spitzenplatz. Die Erreichbarkeits- und Anbindungssituation für den damit hohen Personen- und Güterstraßenverkehr im sogenannten hessischen Hinterland und dem angrenzenden Dillkreis ist vergleichsweise schlecht. Die nächstgelegenen Autobahnanschlussstellen befinden sich in großer Entfernung. Insgesamt sind in Hessen mehr als 90 Prozent aller Gemeinden besser an Autobahnen angeschlossen als die an der B 62 gelegenen Kommunen Biedenkopf und Dautphetal. Die Qualität der Zubringerfunktion der Bundesstraßen B 253 und B 62 zu den Autobahnen A 45, A 5 und A 49 ist daher entscheidend für die Erreichbarkeitssituation der Region. Aus diesem Grund hat die IHK Lahn-Dill 2009 und 2014 zwei Verkehrsuntersuchungen erstellen lassen. Diese zeigen, dass eine Kombination aus Ortsumgehungen und verschiedenen Ausbaumaßnahmen, die auch Überholspurbehalten, die am schnellsten umzusetzende Lösung zur großräumigen Anbindung der Region zwischen Dillenburg, Biedenkopf und Lahntal und damit zur A 49, A 5 und zur A 45 sind.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Planfeststellungsbeschluss für zwei Ortsumgehungen in Bearbeitung, zwei Ortsumgehungen noch nicht in Planung.
- *Fertigstellung:*
Offen.
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf.

Position der IHK Lahn-Dill

Die Region um die B 62 und B 253 ist gekennzeichnet durch eine überdurchschnittlich hohe Industriedichte mit weltweiten Verflechtungen zu Zulieferern und Abnehmern. Die Wirtschaft benötigt dort gut ausgebaute Verkehrsanbindungen für den Gütertransport und für ihre Arbeitnehmer, die zum Arbeitsort pendeln. Die gute verkehrliche Erreichbarkeit der Bundesstraßen wird für die Unternehmen zum wettbewerbsrelevanten Faktor.



B 260

Ortsumgehung Schlangenbad/Wambach

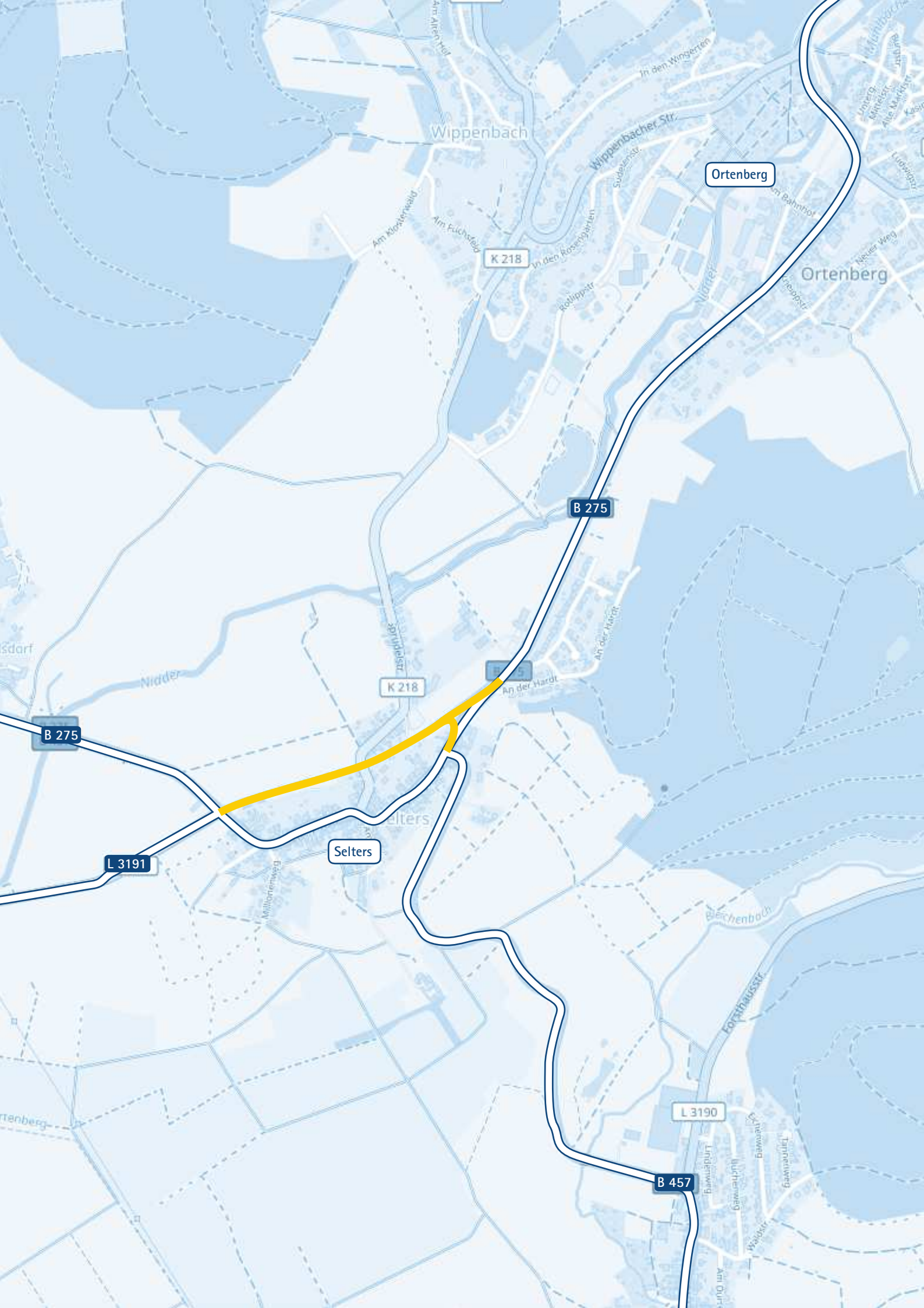
Die B 260 verbindet den Fernverkehr zwischen dem unteren Lahntal und dem westlichen Rhein-Main-Gebiet, aber auch den Großraum Wiesbaden/Mainz mit den bevorzugten Erholungsgebieten im westlichen Taunus. Ein erheblicher Teil der werktäglichen Verkehrsbelastung entsteht aus Pendler- und Wirtschaftsverkehr zwischen dem Untertaunus und dem Raum Wiesbaden. Die enge Ortsdurchfahrt Schlangenbad-Wambach ist ein Nadelöhr, das täglich von etwa 16.000 Fahrzeugen genutzt wird. Eine Ortsumgehung mit zwei Tunnel soll die Ortsdurchfahrt auf 1,7 km vom hohen Durchgangsverkehr entlasten. In der Folge werden sich die Verkehrssicherheit in der Ortslage verbessern und die Emissions- und Immissionsbelastungen für die Wohnbevölkerung sinken. Von einer besseren Anbindung von Schlangenbad-Wambach an das Oberzentrum Wiesbaden, die Autobahn und umliegenden Orte des Untertaunus profitiert auch der ländliche Raum mit seinen Bewohnern und dem Gewerbe.

Position der IHK Wiesbaden

Seit den 1980er Jahren befürwortet die IHK die Umgehungsstraße um den Schlangenbader Ortsteil Wambach als verkehrliche Notwendigkeit. Auch die Arbeitsgemeinschaft hessischer Industrie- und Handelskammern bewertete das Vorhaben schon 2004 als unverzichtbares Verkehrsinfrastrukturprojekt für Hessen. Bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 war die Ortsumgehung Schlangenbad-Wambach in den Vordringlichen Bedarf eingestuft, aber nicht umgesetzt worden. Für das Baurecht fehlt aktuell nur noch ein rechtsgültiger Planfeststellungsbeschluss. Durch die Ortsumgehung gewinnen Wirtschaftsverkehr, Pendler und auch die Anwohner.

Planungsstand

- **Status Quo/Planungsstand:**
Nach Beantragung der Planfeststellung 2010 lief ab 2012 das Anhörungsverfahren. Im „Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aus dem Jahr 2012 ist die Ortsumgehung Schlangenbad-Wambach als Vorhaben gekennzeichnet, dessen Planung „weiter vorangetrieben bzw. abgeschlossen werden soll“, mit dem Ziel, dieses Projekt „nach 2015 beginnen zu können“. Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren. Für das Baurecht fehlt nur noch ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung.
- **Fertigstellung:**
Offen.
- **BVWP 2030:**
Vordringlicher Bedarf.



B 275

Neubau der Ortsumfahrung Ortenberg/Selters

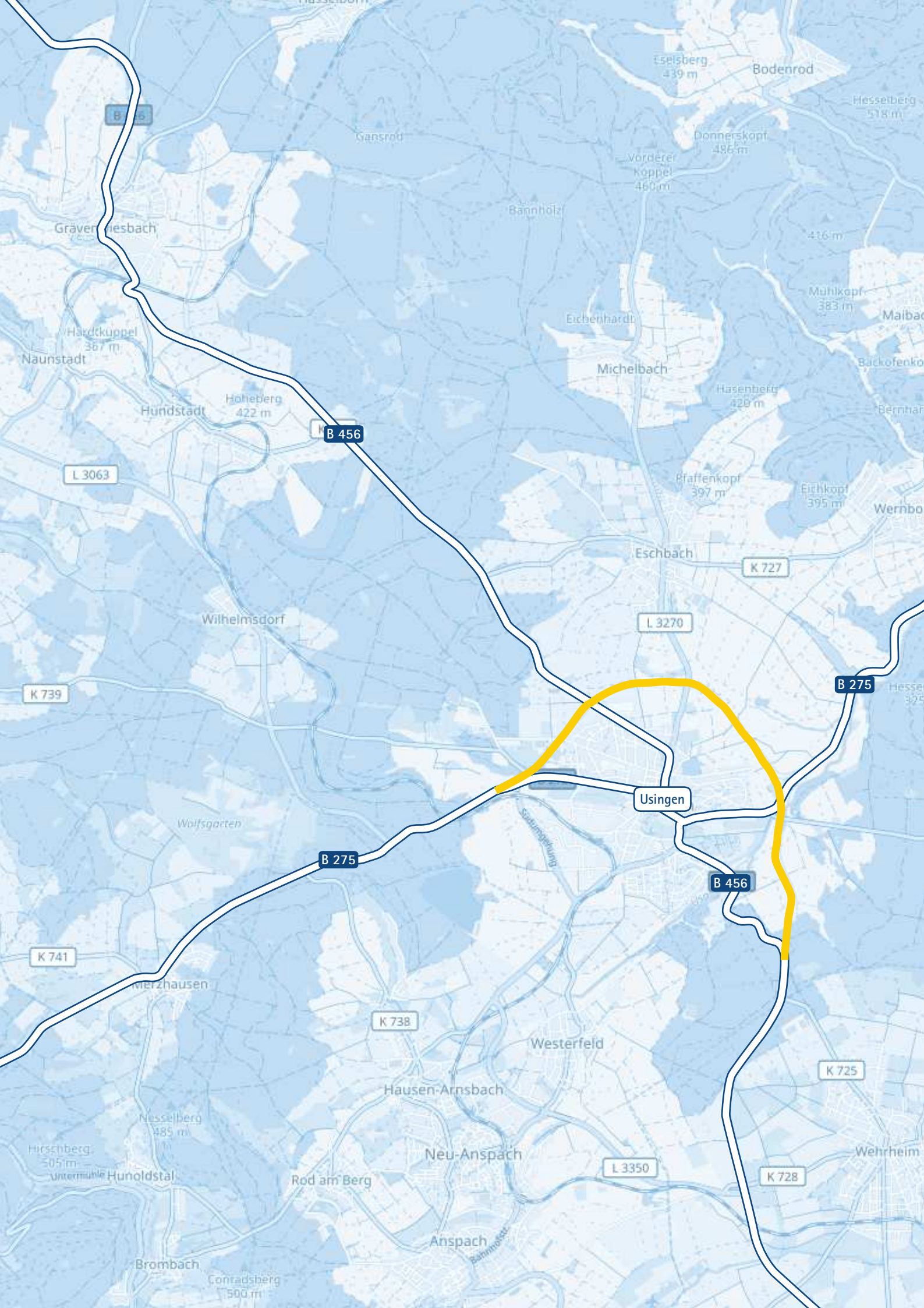
Die 0,9 Kilometer lange Neubaustrecke der B 275 verläuft nördlich um den Stadtteil Ortenberg/Selters. Im Zuge der Ortsdurchfahrt stellen sich gegenwärtig Verkehrsstärken von bis zu 9.500 Kfz pro Tag und 400 Schwerverkehre pro Tag ein. Bis zum Prognosejahr 2025 wird das Verkehrsaufkommen auf bis zu 13.000 Kfz pro Tag und 1.000 Schwerverkehre pro Tag ansteigen. Durch den Neubau einer Ortsumgehung um Ortenberg/Selters soll sich die Verkehrssituation deutlich verbessern.

Position der IHK Gießen-Friedberg

Die Verkehrsqualität für den durchfahrenden Verkehr ist im Streckenabschnitt nicht ausreichend. Durch die zahlreichen einmündenden Straßen kommt es immer wieder zu Verkehrsbehinderungen und Gefahrensituationen. Der aktuelle Zustand ist für Wirtschaftsverkehre nicht haltbar. Die IHK Gießen-Friedberg begrüßt es daher, dass die Ortsumgehung Ortenberg/Selters in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen worden ist.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Flächennutzungsplanverfahren läuft seit 30.09.2013; ohne Planungsbeginn.
- *Fertigstellung:*
Offen.
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf.



B 275 / B 456

Nordost-Umfahrung Usingen

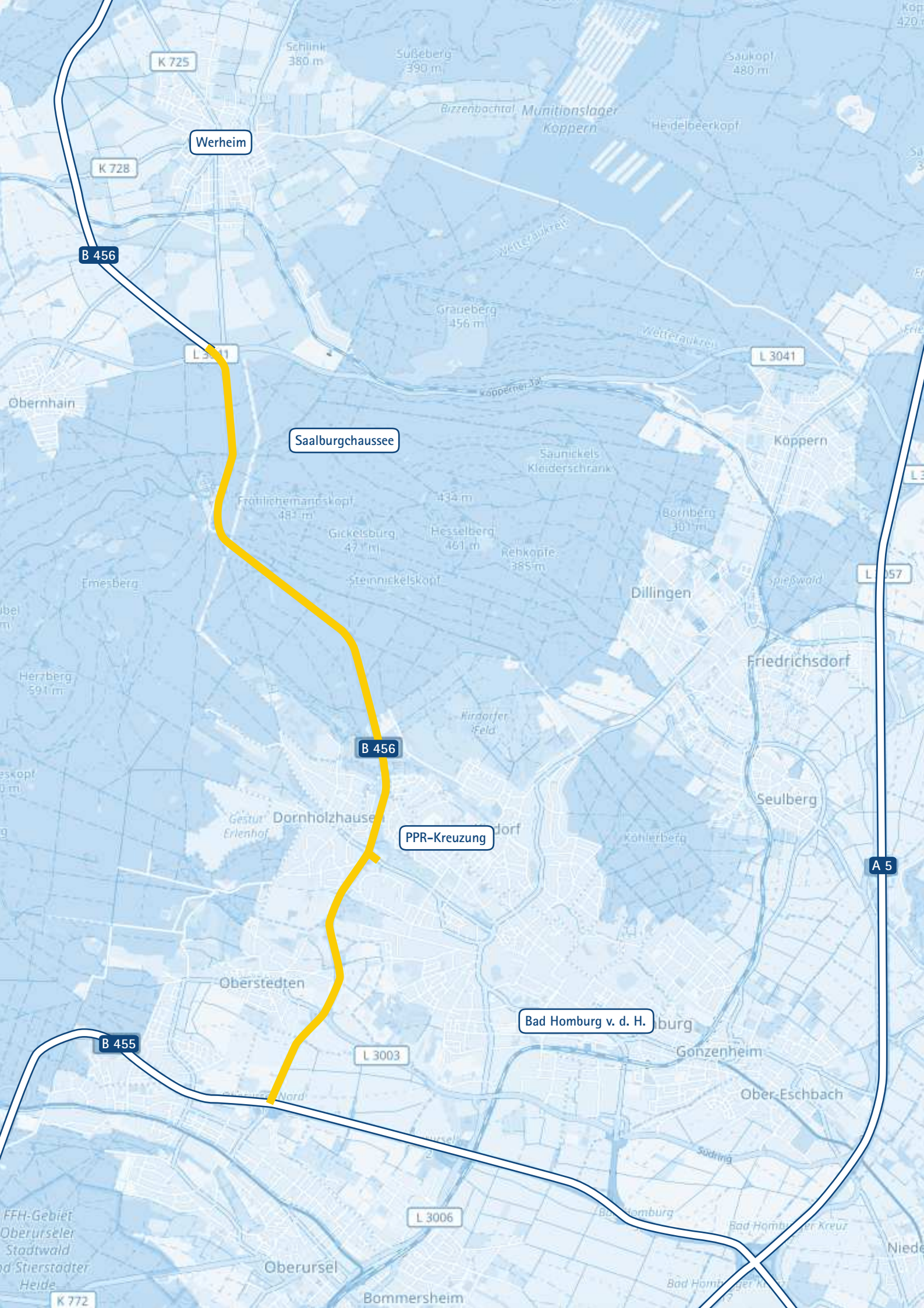
In Usingen kreuzen sich die überregionalen und regionalen Straßenverbindungen B 456 und B 275, führen strahlenförmig auf das Stadtgebiet zu und sorgen für ein hohes Verkehrsaufkommen im Stadtzentrum. Da der Durchgangsverkehr mit 60 Prozent hier einen Großteil der Fahrzeuge ausmacht und von 6 Prozent Schwerverkehrsanteil gekennzeichnet ist, verspricht die Ortsumgehung eine deutliche Steigerung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses für den Wirtschaftsverkehr im Stadtgebiet. Die insgesamt 5,8 km lange Umgehungsstraße wird Usingen in einem 3/4-Kreis von Westen kommend bis in den Süden umschließen. An den als Kreisverkehrsplätzen geplanten Knotenpunkten Nord-West, Nord und Ost werden die auf Usingen zuführenden Straßen angebunden und der Durchgangsverkehr um das Stadtzentrum geleitet. Im Zuge dieser Nord-Ost-Umgehung sind neun Brückenbauwerke, davon zwei Talbrücken, geplant. Die so eintretenden Verkehrsverlagerungen ermöglichen eine Reduzierung des Querschnittes vom bisherigen dreistreifigen zum zweistreifigen Querschnitt. Die Knotenpunkte Nord-West, Nord und Ost werden als Kreisverkehrsplätze geplant. Durch Gradientenänderungen kann in Teilabschnitten die Straße im Einschnitt geführt werden, was auch zu einer Reduzierung der Lärmemissionen führt.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Planfeststellung wurde 2007 beantragt, Planfeststellung der Nordumfahrung läuft derzeit.
- *Fertigstellung:*
Offen.
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf.

Position der IHK Frankfurt am Main

Die Nordostumfahrung ist zügig zu realisieren, um die Verkehrssituation Usingen zu entlasten, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Stau zu vermeiden und die Lärm- und Abgasbelastung zu reduzieren. Mit der Verbindung wird der Verkehrsfluss erheblich verbessert und die Fahrzeiten verringert. Auch die Verkehrsanbindung der Gewerbegebiete wird durch die Ortsumgehung deutlich verbessert. Darüber hinaus wäre ein geringerer Durchgangsverkehr eine große Chance, die Attraktivität der Innenstadt zu steigern.



K 725

Werheim

K 728

B 456

L 3011

Saalburgchaussee

L 3041

B 456

PPR-Kreuzung

A 5

B 455

L 3003

Bad Homburg v. d. H.

L 3006

K 772

B 456

Ausbau Wehrheim – Bad Homburg und Ausbau PPR-Kreuzung

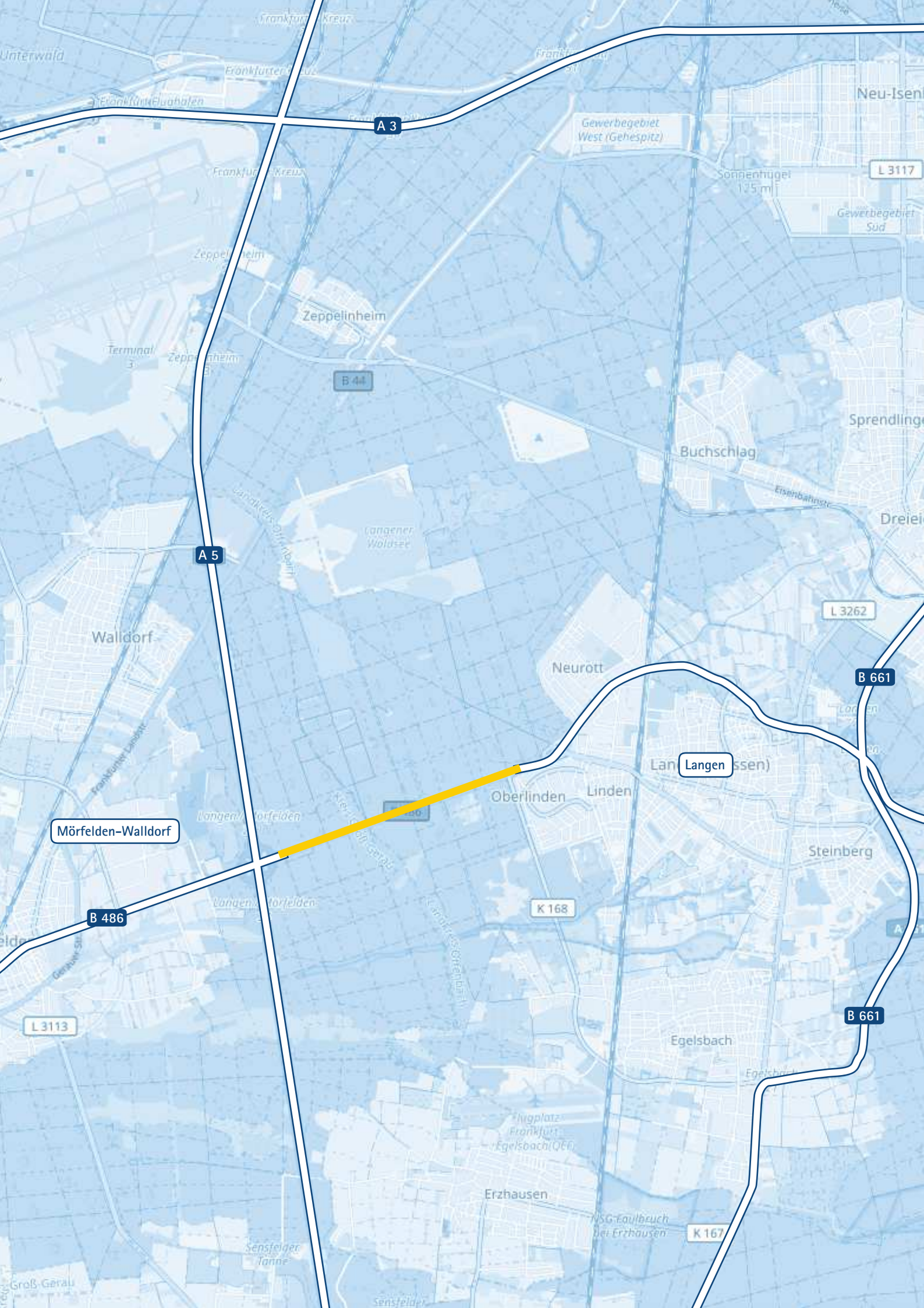
Bad Homburg ist insgesamt gut an das Straßenverkehrsnetz angebunden, allerdings sind die Kapazitätsgrenzen oftmals erreicht. Die B 456 ist die Einfallstraße der Städte und Gemeinden aus dem Hinter- und Hochtaunus nach Frankfurt. Sehr viele Berufspendler nutzen diese Strecke. Daher kommt es zu Spitzenzeiten immer wieder zu sehr langen Staus und großen Fahrzeitverlusten. Besonders die Peters-Pneu-Renova (PPR)-Kreuzung in Bad Homburg ist ein Nadelöhr, auf der die B 456 die ebenfalls stark frequentierte Saalburgstraße kreuzt. Durch die Fahrspurveränderung (kleine Lösung) wurde eine Verbesserung der Verkehrsströme erreicht. Ziel ist darüber hinaus der vier-spurige Ausbau des Streckenabschnitts der B 456 zwischen Bad Homburg und Wehrheim. Das Projekt zeichnet sich durch ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von mehr als 10 aus, wodurch die verkehrliche Bedeutung der Ausbaumaßnahme und deren Dringlichkeit deutlich wird.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Ohne Planungsbeginn seit 01.09.2013.
- *Fertigstellung:*
Offen.
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf.

Position der IHK Frankfurt am Main

Der Hochtaunuskreis ist mit rund 22.000 IHK-zugehörigen Unternehmen und rund 99.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ein wichtiger Wirtschaftsstandort in der Region FrankfurtRheinMain. Eine gute Verkehrsinfrastruktur zählt zu den wichtigsten Standortfaktoren für Unternehmen. Grundsätzlich ist die Verkehrsanbindung des Hochtaunuskreises zwar als gut zu bewerten, doch um auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu anderen Regionen zu bleiben, gilt es, die Verkehrsinfrastruktur weiter auszubauen. Der Ausbau der B 456 ist überfällig, ein Ausbau der Bad Homburger PPR-Kreuzung zur besseren Verkehrsanbindung des nördlichen Hochtaunuskreises ist ebenfalls dringend erforderlich, um die Erreichbarkeit der Stadt Bad Homburg zu verbessern. Daher muss es Ziel sein, eine Lösung der Verkehrssituation rund um die PPR-Kreuzung mit Nachdruck anzustreben. Ergänzend zu den Ausbaumaßnahmen sollte auch der ÖPNV weiter ausgebaut werden (insbes. Verlängerung der U2 nach Bad Homburg, Elektrifizierung bis Grävenwiesbach und Bau der Regionaltangente West), um alternative Mobilitätsangebote zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen und diesen so zu reduzieren.



B 486

Ausbau zwischen Ortsumfahrung Langen und Mörfelden-Walldorf (A 5)

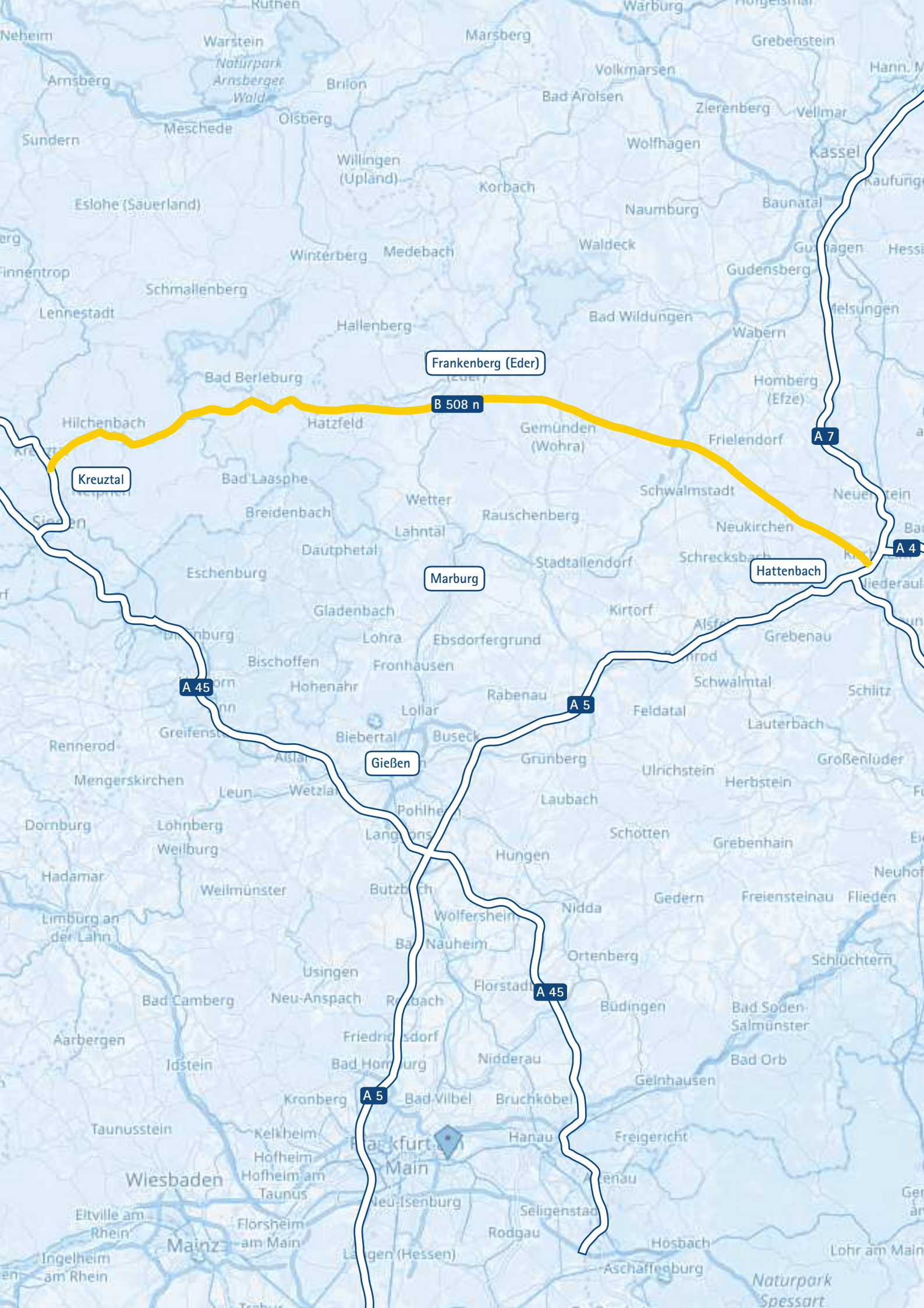
Die B 486 ist seit Jahren Engstelle und Unfallschwerpunkt und kann dem hohen Verkehrsaufkommen (2015 30.279 Kfz pro Tag) nicht mehr gerecht werden. Vor allem morgens und abends entstehen lange Staus. Der Ausbau der B 486 von derzeit zwei auf vier Fahrstreifen zwischen der Anschlussstelle Langen/Mörfelden zur A 5 und der K 168 in Langen soll die Verkehrssituation entschärfen und die Verbindungsfunktion stärken. Neben der Erweiterung ist die Errichtung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges vorgesehen, der eine Entflechtung des motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrs ermöglicht.

Position der IHK Offenbach am Main

Als wichtige Ost-West-Verbindung, mit Zubringer-Funktion zur A 5, hat die Leistungsfähigkeit der B 486 für viele Pendler eine hohe Bedeutung. Vor allem die Erreichbarkeit von Unternehmen in den Langener Gewerbegebieten und am Flugplatz Frankfurt-Egelsbach wird maßgeblich durch den Verkehrsfluss auf der B 486 bestimmt. Einer zusätzlichen Belastung der innerörtlichen Gebiete Langens durch einen verstärkten Verkehrsabfluss auf die Mörfelder Landstraße und die Südliche Ringstraße sollte entgegengewirkt werden. Hierzu muss neben der eigentlichen Ausbaustrecke auch die Anschlussstelle der B 486 an die A 661 entsprechend leistungsfähig umgebaut werden. Der straßenbegleitende Rad- und Gehweg stellt einen sinnvollen Lückenschluss im Radwegenetz dar. Der vierstreifige Ausbau der B 486 verbessert die Verkehrssituation vor allem auch für die Unternehmen und deren Mitarbeiter maßgeblich und sollte zügig umgesetzt werden.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Ende 2016 wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, 2017 fand ein Erörterungstermin statt. Aufgrund von Änderungen am Plan, die auf Einwände und aktualisierten Verkehrsprognosen zurückgehen, fand Mitte 2019 ein erneutes Anhörungsverfahren statt. 2020 und 2021 werden umweltrelevante Untersuchungen wiederholt sowie Neukartierungen durchgeführt und müssen erneut öffentlich ausgelegt werden.
- *Fertigstellung:*
Offen
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf



B 508 n

Bau einer leistungsfähigen und kreuzungsfreien Bundesstraße Kreuztal – Hattenbach

Die Region Südwestfalen-Nordhessen steht in hartem Wettbewerb mit anderen starken Wirtschaftsräumen und ist gleichzeitig in Teilbereichen besonders schlecht an das Autobahnnetz angebunden wie z. B. der Altkreis Frankenberg. Wenn diese Region auch zukünftig in diesem Wettbewerb bestehen und genügend Arbeitsplätze bieten will, muss sie gut erreichbar sein. Südwestfalen und Nordhessen brauchen daher dringend einen schnellen und leistungsfähigen Zugang zu den Knotenpunkten des europäischen Verkehrsnetzes. Um das gestiegene Verkehrsaufkommen durch die zunehmend an Bedeutung gewinnende Logistikregion Bad Hersfeld zu bewältigen, ist die Herstellung eines leistungsfähigen Lückenschlusses zwischen den Wirtschaftsräumen Bad Hersfeld – Frankenberg – Siegen sehr wichtig.

Position der IHK Kassel–Marburg

Die IHK Kassel–Marburg fordert eine leistungsfähige und kreuzungsfreie Verkehrsverbindung von Kreuztal über Frankenberg/Eder bis zum Hattenbacher Dreieck zur hochwertigen Anbindung der Industrieregion Waldeck–Frankenberg / Marburg an das überregionale Verkehrsnetz.

Planungsstand

- **Status Quo/Planungsstand:**
Im Gegensatz zu den Abschnitten in NRW befindet sich das Teilstück Erndtebrück/Schameder – Frankenberg nur im weiteren Bedarf mit Planungsrecht. Der weitere Verlauf von Frankenberg bis in die Nähe des Hattenbacher Dreiecks/A5 ist nicht im BVWP enthalten.
- **Fertigstellung:**
Offen.
- **BVWP 2030:**
Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (Schameder und Frankenberg), von Frankenberg bis Hattenbach nicht enthalten.



A 66

L 3366

L 3265

L 3265

Hofheimer Straße

B 519

Flörsheim-Weilbach

B 40

L 3266

Raunheimer Straße

Weierstraße

Rüsselsheimer Straße

A 3

B 519

Ortsumfahrung Flörsheim-Weilbach

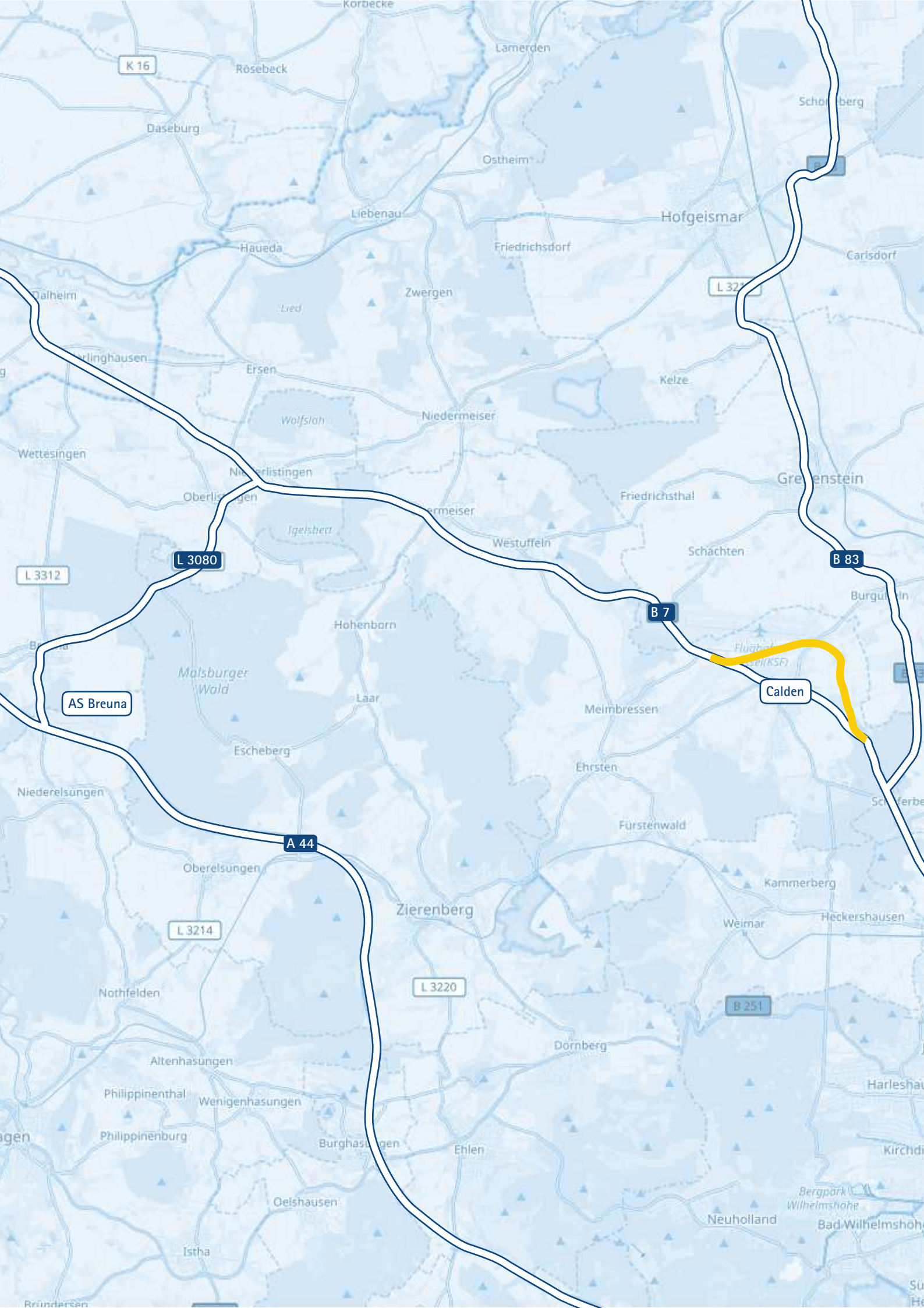
Die Ortsumfahrung Flörsheim-Weilbach dient der Reduzierung des Verkehrsaufkommens und Entlastung des Stadtteils. Die geplante Ortsumfahrung wird einem Gutachten zur Folge den Verkehr im Ortskern um ein vielfaches reduzieren. Es wird eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens um 91 Prozent in der Raunheimer Straße, um 58 Prozent in der Rüsselsheimer Straße und um 34 Prozent bis 45 Prozent in der Frankfurter sowie Hofheimer Straße prognostiziert. Das Projekt ist in zwei Bauabschnitte aufgeteilt: Abschnitt 1 stellt die Verbindung der Frankfurter Straße und der Raunheimer Straße her. Der zweite Abschnitt verknüpft die Raunheimer Straße mit der Rüsselsheimer Straße und bedingt eine Veränderung der Querspange L 3366 mit Anbindung an die Hofheimer Straße. Auch wird ein besserer Verkehrsfluss im Rahmen des Projekts in Form von Kreuzungen und Ampelanlagen als Anknüpfungspunkte an die Frankfurter und Raunheimer Straße gewährleistet. Die Möglichkeiten zur Querung der Ortsumfahrung sind in Höhe der Schillerstraße für den landwirtschaftlichen Verkehr und am Haus des Dichters für Fußgänger und Radfahrer, in Form von Brücken, angedacht.

Position der IHK Frankfurt am Main

Die IHK Frankfurt am Main begrüßt die Einstufung des Projektes in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030, da es einen erheblichen Beitrag zur Verkehrsentslastung für Flörsheim leistet. Ebenso wird ein besserer Verkehrsfluss und dadurch eine Reduzierung der Fahrtzeiten ermöglicht. Dies ist vor allem für die ansässigen Unternehmen sehr wichtig.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Die Strecke stellt einen zweistreifigen Neubau mit einer Länge von 3,7 km dar und wird voraussichtlich 12,8 Millionen € kosten. Für den ersten Planungsabschnitt hat Stadt Flörsheim im Jahr 2018 Baurecht geschaffen. Es wird erwartet, dass für den zweiten Bauabschnitt bis zum Jahr 2024 das Baurecht vorliegt und der Bau beginnen kann.
- *Fertigstellung:*
ca. 2026.
- *BVWP 2030:*
Vordringlicher Bedarf.



Neubau

einer Nordumgehung Kassel zwischen A 7 und A 44

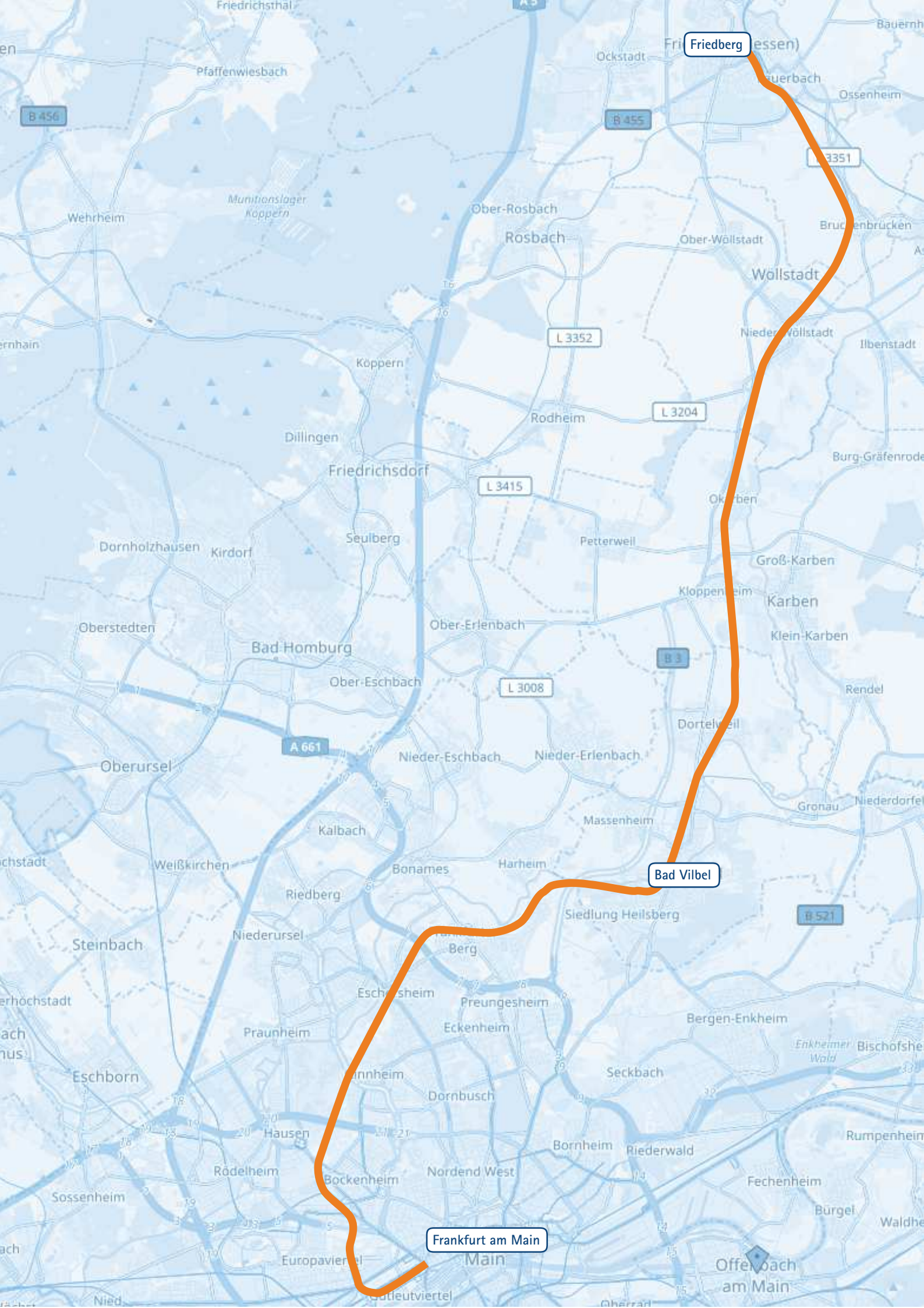
Im Norden des Landkreises Kassel haben einige Unternehmen, die auch wichtige Arbeitgeber sind, ihren Standort. Zugleich bestehen zahlreiche Pendlerbeziehungen zu den vielen Arbeitgebern in der Stadt und den östlich bzw. südlich anschließenden Gewerbegebieten bestehen. Alle diese Verkehre müssen über sehr wenige Straßen am Rande der Innenstadt abgewickelt werden. Auch der Flughafen Kassel-Calden muss über diese zunehmend stärker belasteten Straßen angefahren.

Position der IHK Kassel-Marburg

Für die IHK Kassel-Marburg stellt die Nordumgehung Kassel eine wichtige Verkehrsverbindung dar, die die Entwicklung des nördlichen Kreisteils des Landkreises Kassel deutlich befördert. Durch massiv erleichterte Pendlerbeziehungen wird die Standortqualität der vielen und großen Unternehmen in der Stadt und den benachbarten Gemeinden verbessert. Gleichzeitig profitieren die Wohnstandorte durch die verbesserte Anbindung an die Gewerbegebiete und die Stadt. Die Nordumgehung entlastet die Stadt von zahlreichen Durchgangsverkehrern und bindet den Regionalflughafen Kassel-Calden deutlich besser sowohl an die A 44 als auch die A 7 an.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Aktuell wird die OU Calden im Verlauf der B 7 gebaut. Zum westlich an die bestehende B7 anschließende Anbindung an die A 44 Anschlussstelle Breuna gibt es erste Überlegungen. Für eine Fortsetzung in östlicher Richtung zur A7 nördlich von Kassel gibt es keine offiziellen Planungen.
- *Fertigstellung:*
Offen.
- *BVWP 2030:*
OU Calden, Laufende und fest disponierte Vorhaben.



Viergleisiger Ausbau Frankfurt-Friedberg

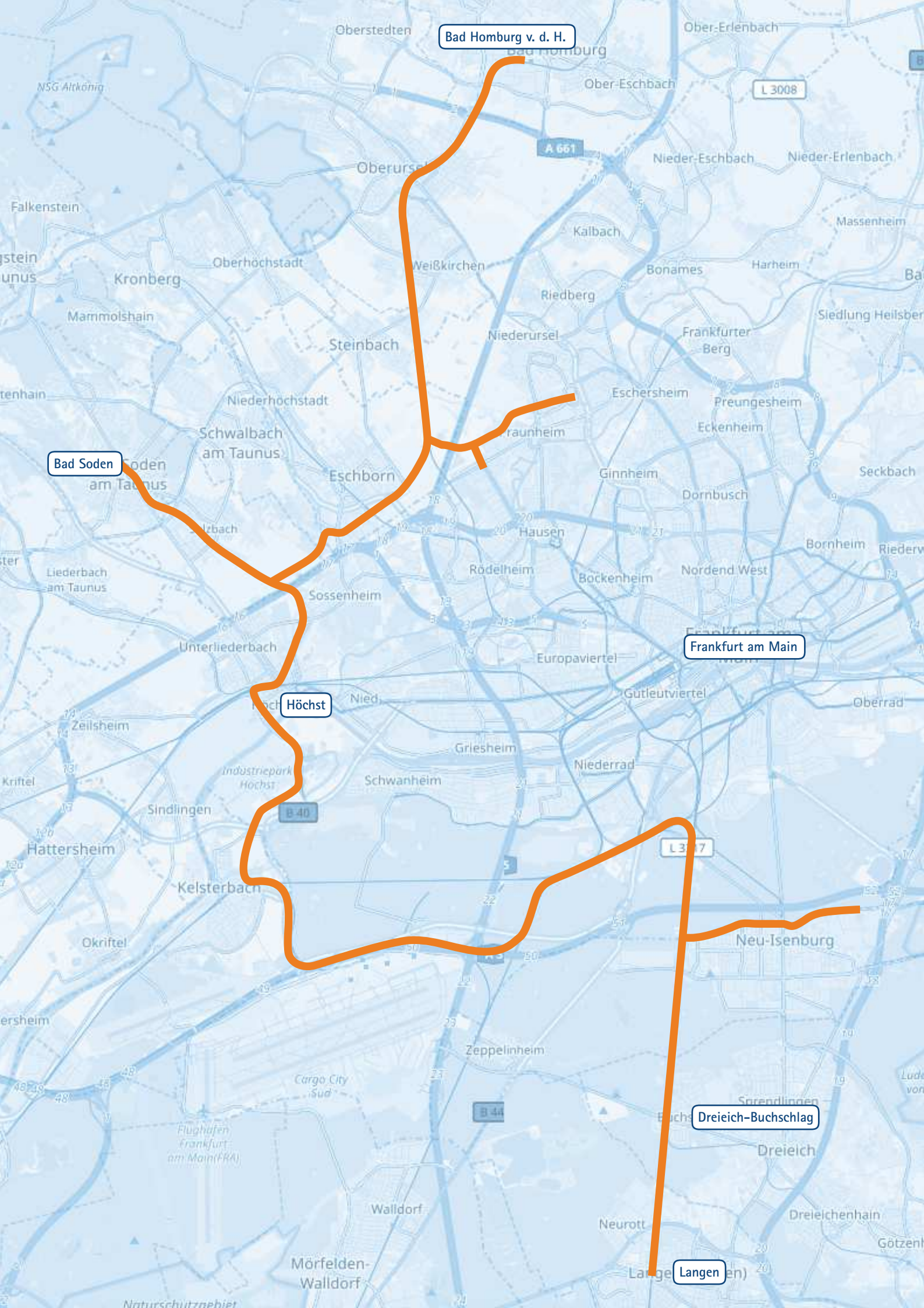
In den vergangenen Jahren hat das Angebot im Regionalverkehr auf der Strecke Frankfurt-Friedberg zugenommen. Gerade zu den Hauptverkehrszeiten sind deshalb so viele Züge unterwegs, dass die Strecke an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Abweichende Fahrzeiten – je nach Uhrzeit und Richtung – sowie planmäßige Standzeiten durch Überholungen schnellerer Züge in Frankfurter Berg oder Frankfurt West führen zu gegenseitigen Behinderungen im Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr. Die Lösung: systemeigene Gleise für die S6. Die verschiedenen Zugarten können dann getrennt voneinander abgewickelt werden und der S-Bahn-Verkehr ist nicht mehr von den Zeitfenstern der Fernverkehrs- und Regionalzüge abhängig. Das verspricht pünktlichere Züge und regelmäßige Abfahrtszeiten. Der Ausbau erfolgt in zwei Baustufen. In der 1. Baustufe (Frankfurt West-Bad Vilbel) werden auf einer Länge von rund 13 Kilometern die Gleise von zwei auf vier erweitert. Zudem werden fünf Stationen modernisiert und der Haltepunkt Frankfurt-Ginnheim neu gebaut. In der 2. Baustufe (Bad Vilbel-Friedberg) werden die Gleise auf knapp 17 Kilometern Länge von zwei auf vier erweitert. Sechs Stationen werden modernisiert.

Position der IHK Frankfurt am Main und der IHK Gießen-Friedberg:

Ohne den 4-gleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn ist eine verbesserte Pünktlichkeit und Angebotsverbesserungen für den Personenverkehr auf der Achse Marburg-Gießen-Friedberg-Frankfurt nicht möglich. Die systemeigenen Gleise für die S6 ermöglichen einen stabilen 15-Minuten-Takt im S-Bahn-Verkehr. Durch die höheren Kapazitäten kann auch der Regional- und Fernverkehr besser abgewickelt werden. Durch die verbesserte Fahrplanstabilität profitiert auch der Schienengüterverkehr in der Region. Durch die Kapazitätserhöhung werden die Rahmenbedingungen für die Wirtschaftsverkehre auf Straße und Schiene verbessert. Die IHKs Frankfurt am Main und Gießen-Friedberg setzen sich für eine zügige Realisierung des Projektes ein.

Planungsstand

- **Status Quo/Planungsstand:**
Seit 2013 besteht Baurecht im ersten Bauabschnitt, seit 2017 laufen hier die Bauhauptmaßnahmen. Der zweite Bauabschnitt befindet sich derzeit im Genehmigungsverfahren, der Baubeginn ist für das Jahr 2023 geplant.
- **Fertigstellung:**
*2023 (erster Bauabschnitt),
2028 (zweiter Bauabschnitt).*
- **BVWP 2030:**
Nicht enthalten, da keine Schienen-nahverkehrsprojekte aufgenommen werden.



Regionaltangente West (RTW)

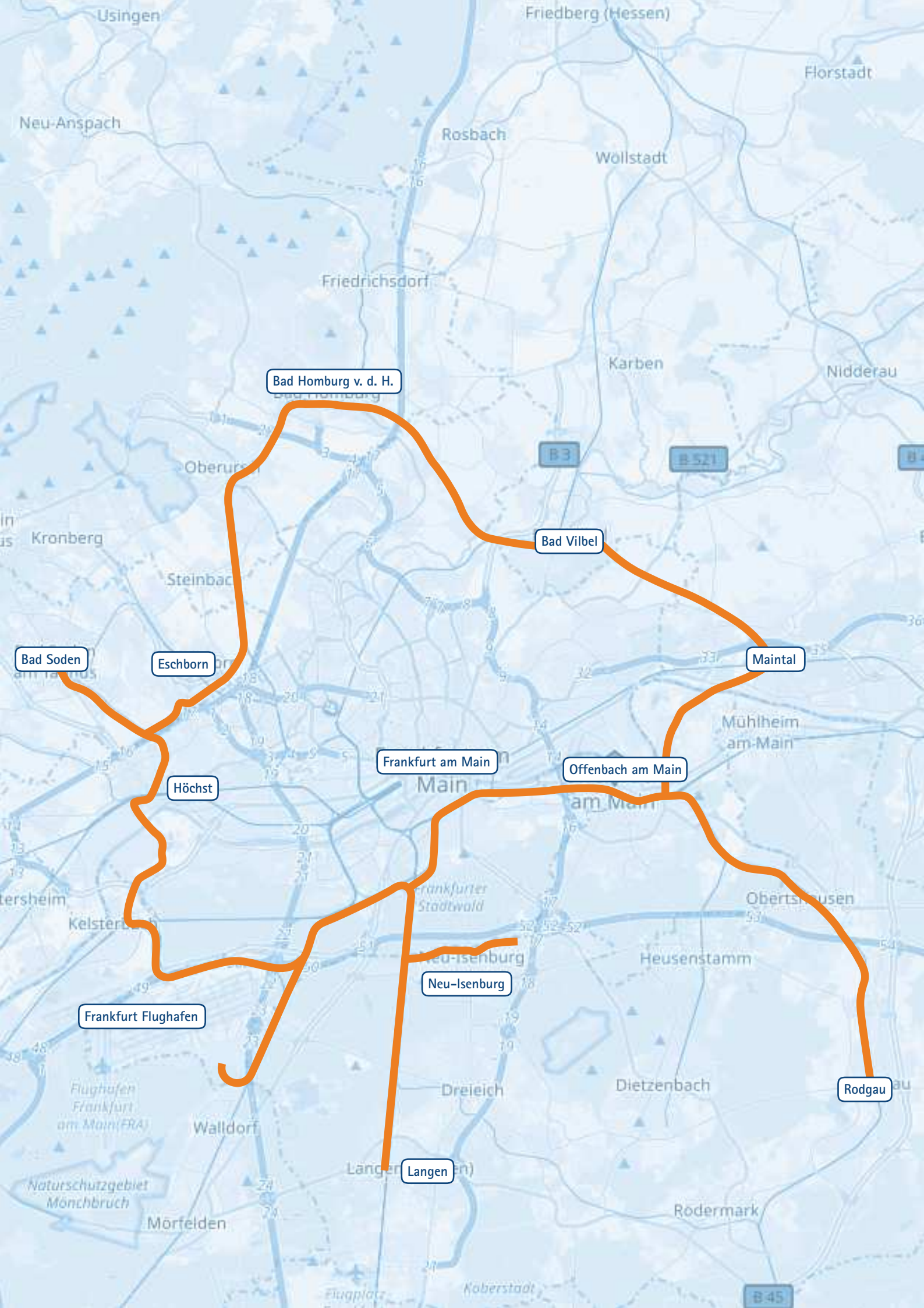
Das Schienennetz um Frankfurt ist sternförmig auf den Frankfurter Hauptbahnhof und den City-Tunnel ausgerichtet, der immer mehr an seine Kapazitätsgrenzen stößt. Unter Umgehung der Frankfurter Innenstadt soll mit der 38 Kilometer langen tangentialen Schienenverbindung, der Regionaltangente West (RTW), von Bad Homburg und Oberursel über Eschborn und Höchst eine direkte Verbindung zum Frankfurter Flughafen geschaffen und der City-Tunnel entlastet werden. Bis nach Neu-Isenburg werden zahlreiche Städte, wichtige Gewerbegebiete und der Flughafen direkt miteinander verknüpft und das Umsteigen am Frankfurter Hauptbahnhof entfällt. Entlang der geplanten RTW werden nach Angaben der Planer mehr als 230 000 Arbeitsplätze liegen. Vor allem für Unternehmen und Fachkräfte im Hochtaunus- und Main-Taunus-Kreis sowie im Kreis Offenbach ist die RTW ein verkehrsstrategisch bedeutendes Projekt. Planungen zufolge werden täglich 100.000 Menschen die Regionaltangente nutzen. Die Förderung der Planung des Projekts durch die EU erfolgt im Rahmen des „Connecting Europe Facility“-Programms. Die EU stellt diese Mittel bereit, um die sogenannten „Urbanen Knoten“ in den Transeuropäischen Netzen (TEN-T) zu stärken. Die Metropolregion FrankfurtRheinMain, die im Schnittpunkt zweier TEN-Strecken liegt (Rhein-Alpen-Korridor und Rhein-Donau-Korridor), ist einer dieser urbanen Knoten mit hoher Bevölkerungsdichte und Wirtschaftskraft.

Position der IHK Frankfurt am Main und der IHK Offenbach am Main

Die RTW ist eine unverzichtbare Ergänzung, um eine zukunftsfähige ÖPNV-Struktur in FrankfurtRheinMain zu schaffen. Die Wirtschaftsstandorte entlang der Linie werden für Unternehmen attraktiver und die gesamte Region rückt näher zusammen. Bei der Planung könnte der Bahnhof Höchst als Umsteigeknoten durch eine Streckenverlängerung der Straßenbahn von der Zuckschwerdtstraße weiter gestärkt werden. Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung zeigt, dass eine Verlängerung von Dreieich-Buchschlag nach Langen Bahnhof sinnvoll ist und in die Planung aufgenommen werden sollte. Die sich daraus ergebenden Änderungen in Neu-Isenburg, Dreieich-Buchschlag und Langen sind zu berücksichtigen und optimale Verknüpfungen zu gewährleisten.

Planungsstand

- **Status Quo/Planungsstand:**
Am 28.11.2019 haben die Gesellschafter der RTW Planungsgesellschaft mbH gemeinsam die Realisierung der Regionaltangente West beschlossen. Bund und Land fördern das Projekt mit etwa 2/3 der Kosten. Bis Ende 2020 sollen alle Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren beim RP Darmstadt eingereicht werden.
- **Fertigstellung:**
Ab 2026
- **BVWP 2030:**
Nicht enthalten, da keine Schienen-nahverkehrsprojekte aufgenommen werden.



Tangentenring um Frankfurt

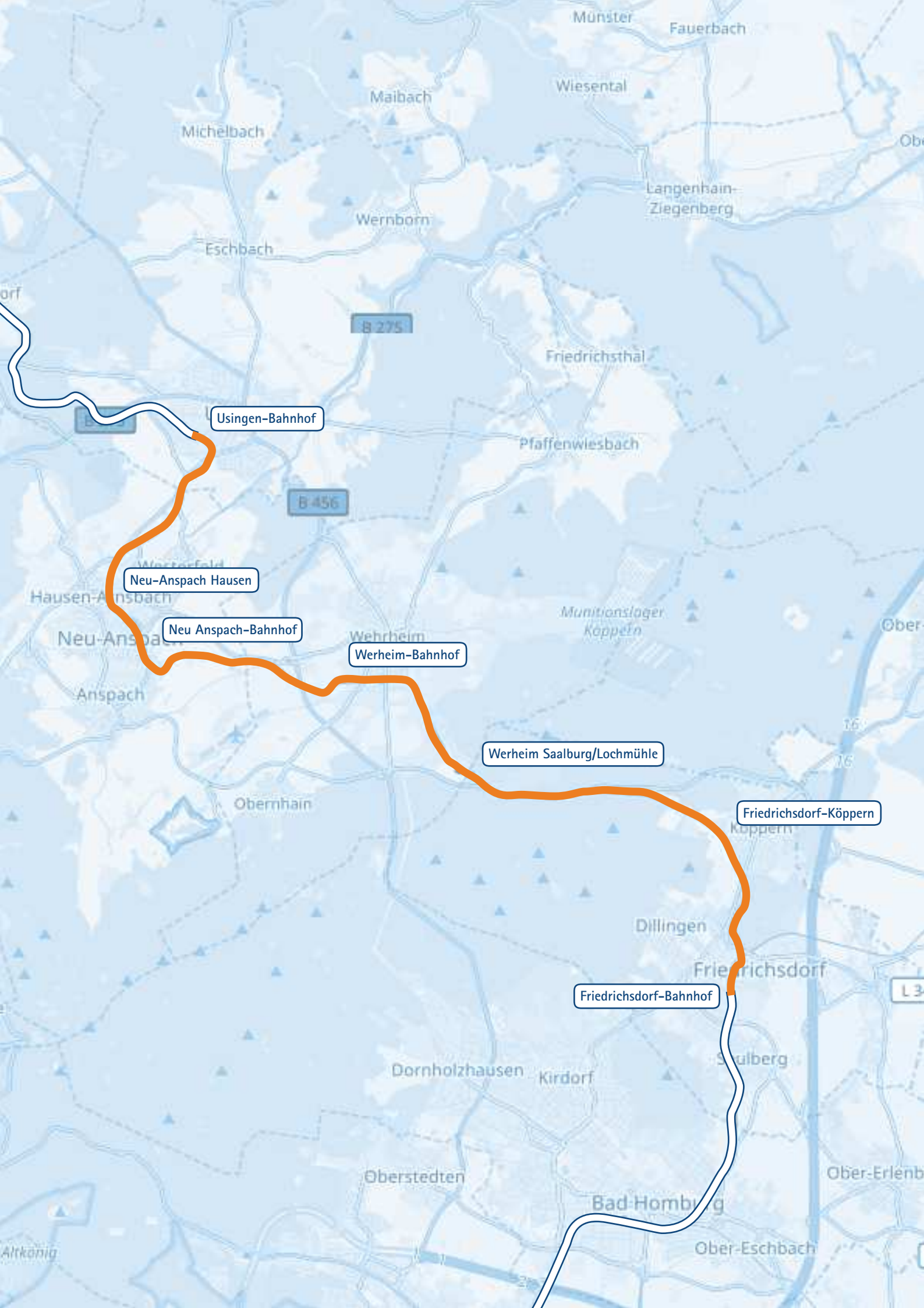
Das Schienennetz in FrankfurtRheinMain wurde bei seiner Entwicklung radial auf den Frankfurter Hauptbahnhof ausgerichtet. Dies führt dazu, dass zwischen den Städten rund um Frankfurt bis heute kaum Direktverbindungen vorhanden sind. Mit der Regionaltangente West werden erstmals viele Orte westlich von Frankfurt direkt miteinander verbunden. Durch den Anschluss von großen Wohn- und Arbeitsplatzstandorten wie den Städten Bad Homburg, Eschborn, Frankfurt-Höchst, Neu-Isenburg und Dreieich sowie dem Frankfurter Flughafen werden täglich über 100.000 Fahrgäste profitieren. Um auch im Süden, Osten und Norden Direktverbindungen zu schaffen, wird ein Tangentenring um Frankfurt benötigt. Dazu gehört eine südmainische Verbindung (RTS) mit der Kernstrecke Rödermark – Offenbach Ost – Offenbach Hbf – Frankfurt Süd – Flughafen Terminal 3. Die Führung der RTS hängt von dem noch unbekannten Anschluss des Frankfurter Fernbahntunnels östlich von Frankfurt zusammen. Längerfristig sind z. B. Erweiterungen in Richtung Hanau, Aschaffenburg, Groß-Gerau oder Darmstadt denkbar. Weiterhin sollen Direktverbindungen zwischen dem Frankfurter Osten und Teilen des Wetterau- und Main-Kinzig-Kreis (RTO) sowie von Bad Vilbel und Bad Homburg bzw. Friedrichsdorf (RTN) eingerichtet werden.

Planungsstand

- **Status Quo/Planungsstand:**
Es liegen noch keine Planungen vor. Für die RTO leitet der Rhein-Main-Verkehrsverbund einen Dialog-Prozess zur Bestimmung von Untersuchungsräumen und -korridoren ein.
- **Fertigstellung:**
Offen.
- **BVWP 2030:**
Nicht enthalten, da keine Schienenbahnverkehrsprojekte aufgenommen werden.

Position der IHKs Darmstadt Rhein Main Neckar, Frankfurt am Main, Gießen-Friedberg, Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern und Offenbach am Main:

Eine leistungsfähige Anbindung der großen Arbeitsplatz- und Wohnstandorte rund um Frankfurt ist eine wichtige Voraussetzung, damit die Region FrankfurtRheinMain in Zukunft wettbewerbsfähig bleibt. Durch tangentielle Verbindungen wird zudem der Frankfurter Hauptbahnhof sowie der Frankfurter S-Bahn-Tunnel entlastet. Von zentraler Bedeutung ist es bereits heute, Potentialstrecken wie die RTS, RTO und RTN mit zurzeit noch geringer Planungstiefe bei laufenden Planungen (Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim), Untersuchungen (Fernbahntunnel Frankfurt) und bereits im Bau befindlichen Infrastrukturmaßnahmen, zu berücksichtigen. Im Zuge der Planungen des Frankfurter Fernbahntunnels sollte der Aufbau von zusätzlichen Schienekapazitäten im Regionalverkehr südlich des Mains (RTS) sowie die stärkere Etablierung des Hanauer Hauptbahnhofes als Fernverkehrsknoten im Osten der Metropolregion FrankfurtRheinMain berücksichtigt werden. Auch eine Direktverbindung zwischen Darmstadt und Offenbach sollte im Rahmen der Regionaltangente Süd geprüft werden.



Münster

Fauerbach

Wiesental

Maibach

Michelbach

Wernborn

Eschbach

B 275

Friedrichsthal

Langenhain-Ziegenberg

Usingen-Bahnhof

B 456

Pfaffenwiesbach

Neu-Anspach Hausen

Hausen-Ansbach

Neu-Anspach

Neu Anspach-Bahnhof

Wehrheim

Werheim-Bahnhof

Munitionslager Köppern

Anspach

Werheim Saalburg/Lochmühle

Obernhain

Friedrichsdorf-Köppern

Dillingen

Friedrichsdorf

Friedrichsdorf-Bahnhof

Dornholzhausen

Kirdorf

Sulberg

Oberstedten

Bad-Homburg

Ober-Erlenbach

Ober-Eschbach

Alt-König

Elektrifizierung der Taunusbahn

Die Taunusbahn soll zwischen Friedrichsdorf und Usingen elektrifiziert werden. Mit der Elektrifizierung soll die S-Bahn-Linie S5, die bisher zwischen Frankfurt Süd und Friedrichsdorf verkehrt, bis Usingen verlängert werden. Ziel ist es, eine bessere Anbindung des Usinger Landes durch eine umsteigefreie Verbindung von Frankfurt-Süd bis Usingen zu schaffen. Der Umbau wird zwischen den Bahnhöfen Saalburg/Lochmühle und Wehrheim in Form eines zweigleisigen Ausbaus der Strecke erfolgen. Auf diesem Abschnitt werden sich die Züge zukünftig fahrplanmäßig begegnen.

Im Bahnhof Usingen wird ein zweiter Bahnsteig mit zwei Bahnsteigkanten entstehen, damit bis zu vier Züge gleichzeitig im Bahnhof halten können. Mit einem neuen, barrierefreien Fußgängersteg werden die Bahnsteige miteinander verbunden und eine Fuß- und Radwegeverbindung ins Usinger Gewerbegebiet geschaffen. Auch am Bahnhof Hundstadt wird ein zweiter Bahnsteig entstehen, damit sich Züge zukünftig dort begegnen können.

Position der IHK Frankfurt am Main

Die Elektrifizierung der Taunusbahn bringt einen dichteren Takt von Bad Homburg bis Usingen. Diese attraktive Direktverbindung wird einen Fahrgastzuwachs auf der Taunusbahn ermöglichen und die Straßeninfrastruktur für den Wirtschaftsverkehr entlasten. Durch die verbesserte Anbindung wird die Attraktivität des nördlichen Taunus als Wohn- und Arbeitsort steigen. Die IHK Frankfurt am Main setzt sich für eine zügige Realisierung des Projektes ein, um den Wirtschaftsstandort Usinger Land zu stärken und besser mit der Region FrankfurtRheinMain zu verknüpfen. Aus Sicht der IHK Frankfurt am Main ist zudem eine weitere Elektrifizierung bis Grävenwiesbach anzustreben.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Anfang 2016 haben der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) und der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) eine Kooperationsvereinbarung für die Planung einer Elektrifizierung der Taunusbahn unterzeichnet. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung sowie die Ingenieurplanungen wurde vorgenommen. Im Februar 2020 wurden die Planfeststellungsunterlagen beim Regierungspräsidium Darmstadt eingereicht.
- *Fertigstellung:*
Dezember 2023.
- *BVWP 2030:*
Nicht enthalten, da keine Schienen-nahverkehrsprojekte aufgenommen werden.



Elektrifizierung und Ausbau der Bahnstrecke Stockheim – Bad Vilbel (Niddertalbahn)

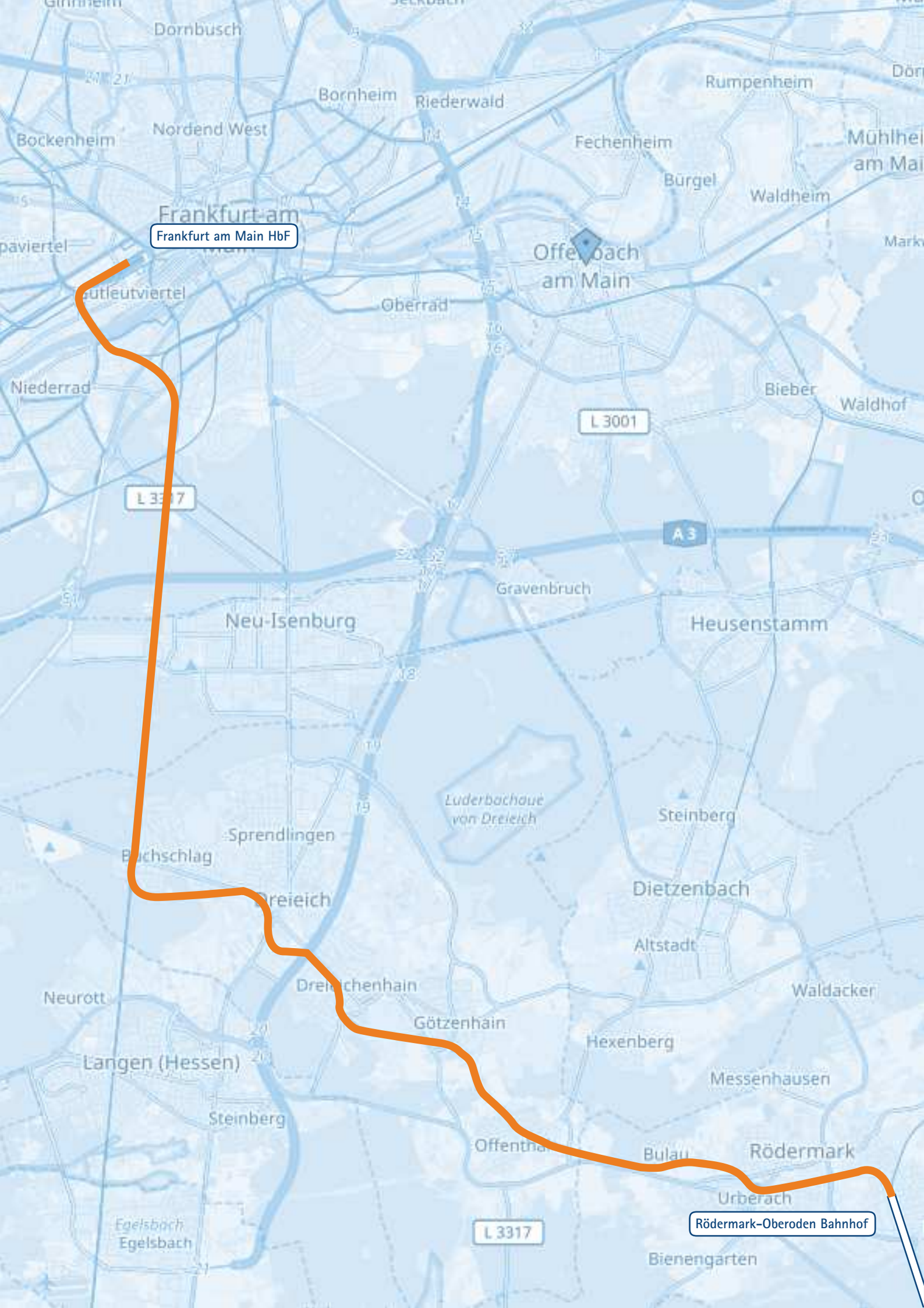
Die Niddertalbahn ist eine wichtige Pendlerverbindung aus dem Wetterau- und dem Main-Kinzig-Kreis nach Frankfurt am Main sowie zunehmend auch zwischen beiden Landkreisen. Über die Zukunft der Niddertalbahn wird schon seit dem Jahr 2000 diskutiert. Die Niddertalbahn war eine von drei in den Frankfurter Verkehrsverbund (FVV) integrierten, nicht als S-Bahn betriebenen, Nahverkehrslinien und wurde damals auch als N-Bahn bezeichnet. 2004 wurde die Niddertalbahn, das früher mehrmals von der Stilllegung bedroht war, modernisiert und bekam neue Signal- und Steuerungstechnik, um den Takt zu erhöhen und die Kapazitäten zu steigern. Zusammen mit der Deutschen Bahn und dem RMV versuchen die betroffenen Kommunen mit den beiden Landkreisen, die Niddertalbahn zu modernisieren. Auch wegen des Lizenzwechsels 2028 werden auf der Strecke Ertüchtigungsmaßnahmen dringend benötigt. Die Maßnahmen sollten die Elektrifizierung und den abschnittweisen zweigleisigen Ausbau beinhalten. Zusätzlich ist die Etablierung des Verkehrsmittels in den Nebenverkehrszeiten wichtig, um auch dann der wachsenden Verflechtung insbesondere der beiden Landkreise Rechnung zu tragen und das Fahrgästaufkommens gleichmäßiger zu verteilen.

Position der IHK Gießen-Friedberg und der IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern

Die IHKs Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern und Gießen-Friedberg unterstützen die in der Machbarkeitsstudie geforderten Ertüchtigungsmaßnahmen. Um die Zukunftsfähigkeit und die Taktung der Niddertalbahn zu verbessern, werden die Elektrifizierung und der weitestgehend zweigleisige Ausbau gefordert. Gerade im Hinblick auf die steigenden Verflechtungen zwischen den Landkreisen aber auch in den Metropolraum Frankfurt am Main würde die Niddertalbahn durch einen Kapazitätsausbau die Zukunftsfähigkeit der Schienenstrecke und eine Attraktivitätssteigerung für potenzielle Fahrgäste garantieren. Mit der Maßnahme wird die Erreichbarkeit der Unternehmen für die Fachkräfte erheblich verbessert.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
2016 wurde auf der 1. Niddertalbahn-Konferenz die Erstellung einer Machbarkeitsstudie beschlossen. Diese liegt seit 2019 vor und bestätigt die Sinnhaftigkeit einer Kombination aus Elektrifizierung und abschnittweisem zweigleisigem Ausbau. Eine entsprechende Resolution wurde mittlerweile durch die Anrainerkommunen gemeinsam mit den Verkehrsverbänden verabschiedet.
- *Fertigstellung:*
Bis zum Lizenzwechsel 2028 sinnvoll.
- *BVWP 2030:*
Nicht enthalten, da keine Schienen-nahverkehrsprojekte aufgenommen werden.



Frankfurt am Main HbF

L 3317

L 3001

A 3

Neu-Isenburg

Heusenstamm

Buchschlag

Sprendlingen

Luderbachau
von Dreieich

Steinberg

Dietzenbach

Altstadt

Waldacker

Neurott

Dreieichenhain

Götzenhain

Hexenberg

Messenhausen

Langen (Hessen)

Steinberg

Offenthal

Bulau

Rödermark

Urberach

Egelsbach
Egelsbach

L 3317

Rödermark-Oberoden Bahnhof

Bienengarten

Elektrifizierung und Ausbau der Dreieichbahn

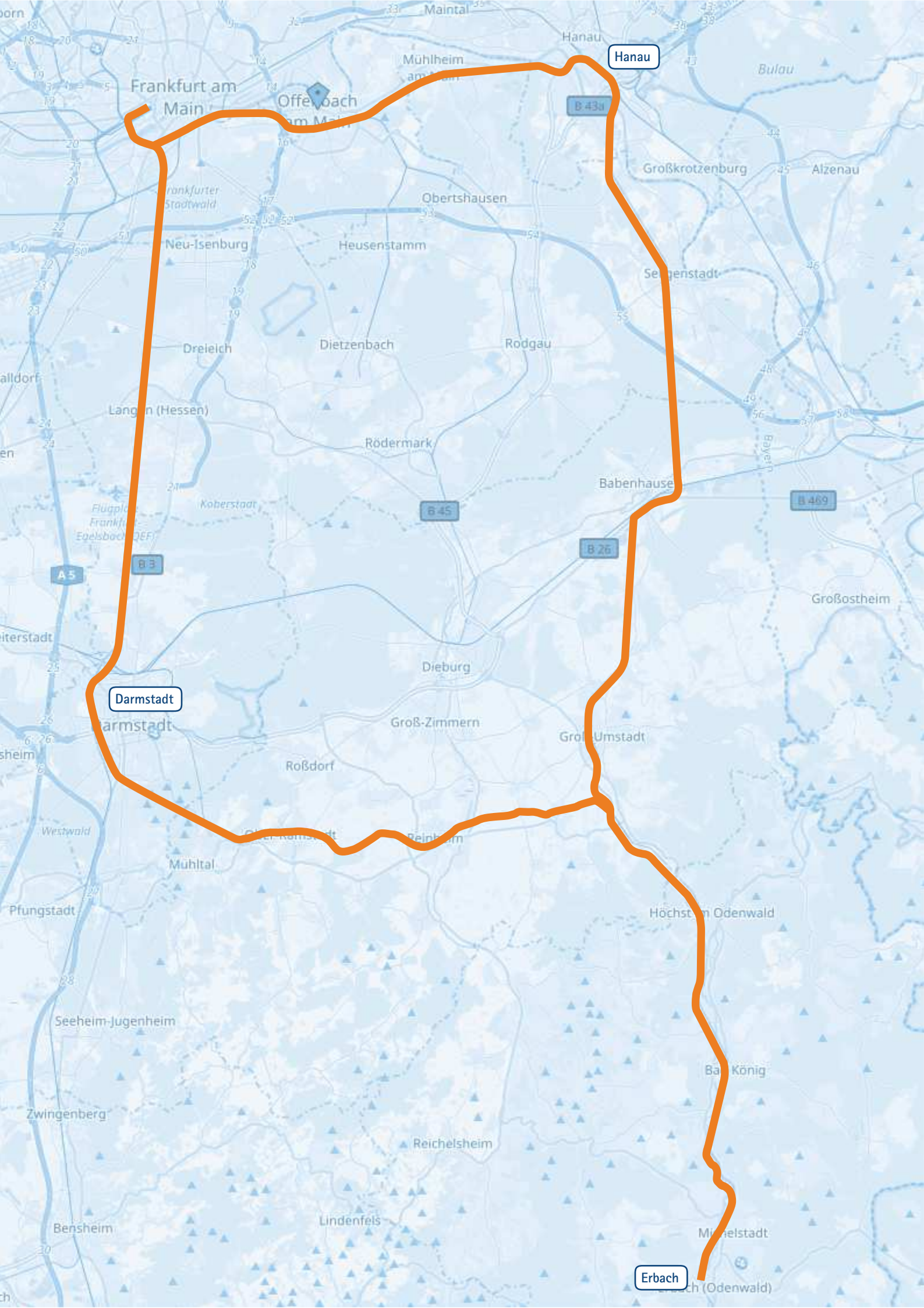
Die Dreieichbahn ist eine halbstündig verkehrende, nicht elektrifizierte und eingleisige Verbindung von Dreieich-Buchschlag über die Dreieicher Stadtteile nach Rödermark-Ober Roden und Rödermark-Urberach. Im Stundentakt wird sie nach Frankfurt Hauptbahnhof und Dieburg verlängert. Die Dreieichbahn ist insbesondere in den Morgen- und Abendstunden für Pendler ein wichtiges Angebot im ÖPNV und hat seit ihrer Durchbindung nach Frankfurt an Nachfrage hinzugewonnen.

Position der IHK Offenbach am Main

Es sollte zwingend kurzfristig geklärt werden, wie ein zukunftsfähiges Angebot der Dreieichbahn aussehen kann und umgesetzt wird. Dazu gehört nicht nur ein stärkerer Takt Richtung Frankfurt-Hauptbahnhof, sondern auch die Verknüpfung zur RTW, die in diesem Zusammenhang stehende etwaige Weiterführung zum Flughafen sowie Wechselwirkungen zu einer eventuellen Verlängerung der S 2. Mit diesen Maßnahmen wird die Erreichbarkeit der Unternehmen in den betroffenen Orten deutlich verbessert. Daneben sollte vor allem die Frage geklärt werden, wie der Betrieb elektrifiziert oder mit einem alternativen Antrieb effizient betrieben werden kann. Hierzu sollte die in den nächsten Jahren anstehende Ausschreibung des Betriebes als Chance genutzt werden.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Es liegen noch keine Planungen vor.
- *Fertigstellung:*
Offen.
- *BVWP 2030:*
Nicht enthalten, da keine Schienen-nahverkehrsprojekte aufgenommen werden.



Hanau

Frankfurt am
Main

Offenbach
am Main

B 43a

Großkrotzenburg

Alzenau

Neu-Isenburg

Obertshausen

Heusenstamm

Seligenstadt

Dreieich

Dietzenbach

Rodgau

Langen (Hessen)

Rödermark

Babenhause

B 469

B 3

B 45

B 26

Darmstadt

Darmstadt

Dieburg

Groß-Zimmern

Groß-Umstadt

Roßdorf

Ober-Komschardt

Reinheim

Mühltal

Höchst im Odenwald

Seeheim-Jugenheim

Bad König

Zwingenberg

Reichelsheim

Bensheim

Lindenfels

Michelstadt

Erbach

Esch (Odenwald)

Kapazitätsverbesserung der Odenwaldbahn

Das Angebot der „neuen“ Odenwaldbahn wurde vom ersten Tag an sehr gut angenommen. So gut, dass mittlerweile von einer Überlastung gesprochen werden kann, welche mit den zusätzlichen Fahrtangeboten nach dem Fahrplanwechsel 2017/2018 fortbestehen. Insbesondere vor dem Hintergrund der Emissionsbelastungen und der Infrastrukturengpässe in den Zentren des Verflechtungsraums Rhein Main Neckar und weiterem Fahrgastzulauf ist zu prüfen, mit welchen Maßnahmen die Kapazität wesentlich erhöht und der Takt wesentlich verdichtet werden kann.

Ende Juni 2020 wurden in der „Erbacher Erklärung“ Maßnahmen zur Angebotsverbesserung vorgestellt. Mehr Kapazität am Wochenende, Taktverdichtungen zum nächsten Fahrplanwechsel und weitere Fahrzeugbestellungen sollen kurzfristig umgesetzt werden. Langfristig sollen alle Bahnsteige mindestens auf 170m Länge ausgebaut und zwei Stationen zu Begegnungsbahnhöfen umgebaut werden. Sollte die Kapazität zukünftig weiterhin nicht ausreichen, sollte ergänzend der Einsatz von Doppelstockwagen, eine Elektrifizierung der Strecke und der zweigleisiger Ausbau erneut geprüft werden.

Planungsstand

- *Status Quo/Planungsstand:*
Absichtserklärung
„Erbacher Erklärung“.
- *Fertigstellung:*
Offen.
- *BVWP 2030:*
Nicht enthalten.

Position der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar

Nur mit einem Angebot, das der Qualität eines Metropolraums entspricht, kann der Odenwald seine zentrenentlastende Rolle ausbauen und die Metropolregion insgesamt stärken. Eine bessere Erreichbarkeit der Unternehmen für Fachkräfte bietet wirtschaftliche Vorteile. Die Maßnahmen zur Kapazitätsverbesserung aus der Erbacher Erklärung sind schnellstmöglich umzusetzen. Auch die IHK Offenbach am Main setzt sich für eine Taktverdichtung auf den Linien RE 85 / RB 86 der Odenwaldbahn ein, sodass die östlichen Kommunen des Kreises Offenbach besser an die Oberzentren Hanau, Offenbach und Frankfurt angebunden werden. Insbesondere von einer Ausweitung der Durchbindung nach Frankfurt könnten viele Pendler profitieren.

Weitere bedeutsame Verkehrsprojekte in Hessen

Straßenprojekte

- 1 A 3: Ausbau AS Limburg-Süd bis AK Wiesbaden (IHK Limburg und IHK Wiesbaden)
- 2 A 3: Ausbau AK Wiesbaden bis AD Mönchhof (IHK Frankfurt am Main)
- 3 A 5/ A 67: Umbau Darmstädter Kreuz (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 4 A 7: Neubau Anschlussstelle Gersfeld-Rhön (Döllbach-Eichenzell) (IHK Fulda)
- 5 B 8: Neubau Ortsumgehung Elz, OU Limburg-Lindenholzhausen, OU Brechen-Niederbrechen, OU Bad Camberg-Erbach-Würges (IHK Limburg)
- 6 B 8: Ortsumgehung Waldems-Esch (IHK Wiesbaden)
- 7 B 26: Neubau Südumgehung Babenhausen (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 8 B 42: Teilortsumgehung Rüdesheim (Auf der Lach) (IHK Wiesbaden)
- 9 B 44: Neubau Ortsumgehung Groß-Gerau/Dornheim (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 10 B 44/B 486: Neubau Ortsumgehung Mörfelden (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 11 B 47: Ausbau von Worms bis Lorsch (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 12 B 54: Ortsumgehungen Dornburg-Langendernbach, OU Elbtal-Dorchheim-Elbgrund und OU Hadamar-Oberzeuzheim (IHK Limburg)
- 13 B 251: Neubau der Ortsumgehungen Willingen und Usseln (IHK Kassel-Marburg)
- 14 B 252: Neubau von Ortsumgehungen zwischen A 44 und Cölbe (IHK Kassel-Marburg)
- 15 B 254: Ortsumgehungen Lauterbach und Wartenberg (IHK Gießen-Friedberg)
- 16 B 260: Ortsumgehung Eltville/Martinsthal (IHK Wiesbaden)
- 17 B 260: Ortsumgehung Schlangenbad/Wambach (IHK Wiesbaden)
- 18 B 275: Ortsumgehung Idstein/Eschenhahn (IHK Wiesbaden)
- 19 B 275: Verlegung bei Bad Schwalbach (IHK Wiesbaden)
- 20 B 426: Neubau Umfahrung Ober-Ramstadt, OT Hahn (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 21 B 448: Bau einer Verbindungsstraße zwischen der B 448 und Mühlheimer Straße in Offenbach (IHK Offenbach am Main)
- 22 L 2310: Realisierung des dritten Abschnitts der OU Seligenstadt (IHK Offenbach am Main)
- 23 L 3262: Verkehrliche Lösung zur Bahnschranke in Dreieich-Buchschlag (IHK Offenbach am Main)

Schienenprojekte

- 1 Elektrifizierung der Strecke Friedrichsdorf – Friedberg (IHK Frankfurt am Main und IHK Gießen-Friedberg)
- 2 Elektrifizierung und Ausbau der Bahnstrecke Gießen – Büdingen – Gelnhausen (Lahn-Kinzig-Bahn) (IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern und Gießen-Friedberg)
- 3 Ausbau der Vogelsbergbahn zwischen Gießen und Fulda (IHK Fulda und IHK Gießen-Friedberg)
- 4 Reaktivierung der Lumdatalbahn (IHK Gießen-Friedberg)
- 5 Reaktivierung der Horloffthalbahn (IHK Gießen-Friedberg)
- 6 Reaktivierung der Ohmtalbahn (IHK Gießen-Friedberg)
- 7 Ertüchtigung der Strecke Erndtebrück- Wallau-Cölbe mit Railport Biedenkopf-Breidenbach (IHK Lahn-Dill)

Projekte Wasserstraßen

- 1 Fahrinnenvertiefung am Mittelrhein (Abladeoptimierung) (IHK Wiesbaden)
- 2 Erhalt der Wasserstraße Fulda – Weser zwischen Kassel und Minden (IHK Kassel-Marburg)
- 3 Erhalt der Wasserstraße Lahn – von Gießen bis Mündung in den Rhein bei Lahnstein (IHK Lahn-Dill und IHK Limburg)

Übersichtskarte





Hessischer Industrie-
und Handelskammertag

Impressum

Herausgeber

Hessischer Industrie- und Handelskammertag (HIHK) e. V.

Karl-Glässig-Straße 8

65183 Wiesbaden

☎ 0611 115-0

@ info@hihk.de

🌐 www.hihk.de

Fachliche Verantwortung

Dr. Alexander Theiss

Lukas Berkel

Federführung Verkehr und Mobilität

Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main

☎ 069 2197-1303

@ l.berkel@frankfurt-main.ihk.de

Bildnachweis

Cover: Matthias Buehner - Adobe Stock

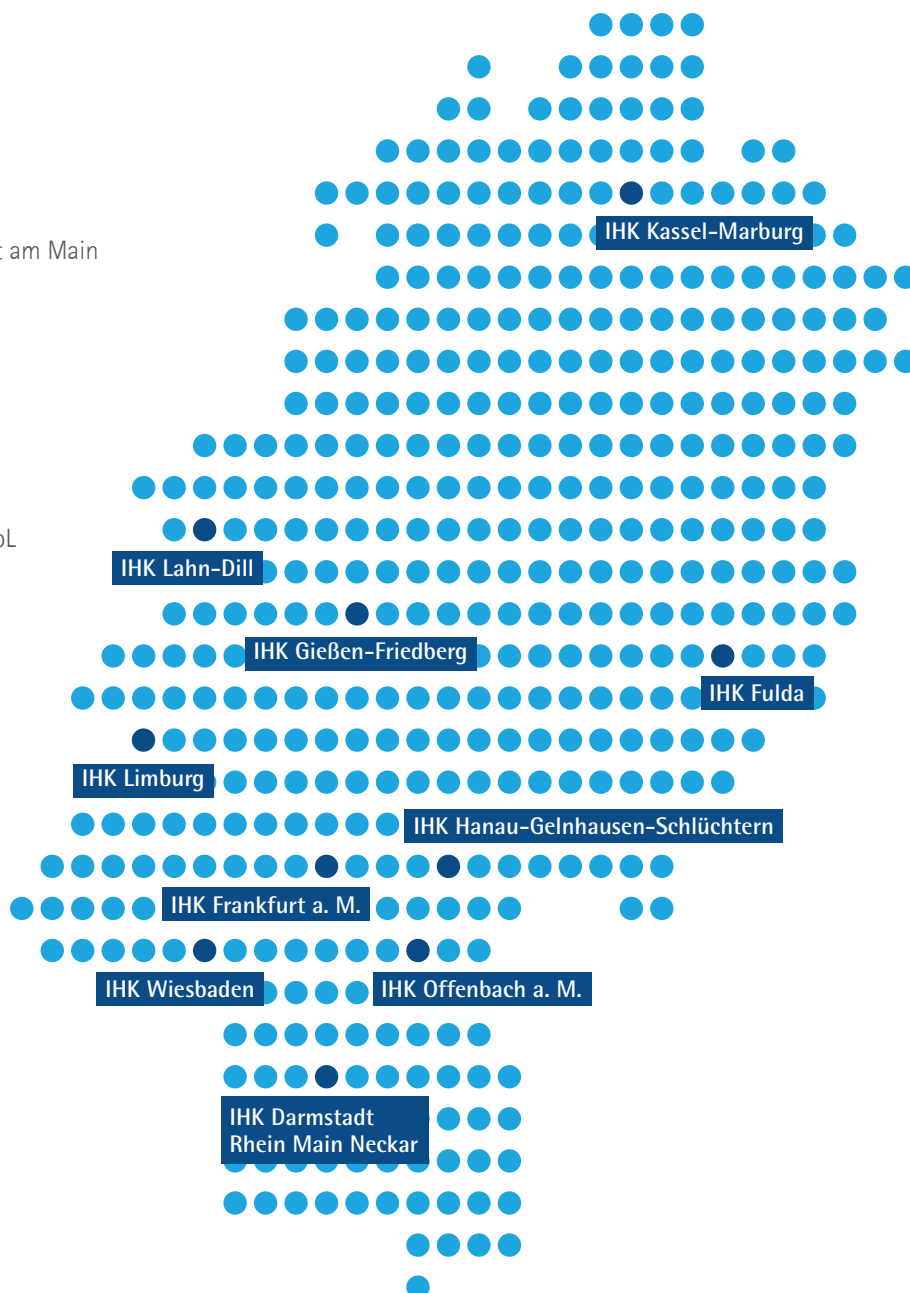
Seite 3: Brigitte - Adobe Stock

Kartenausschnitte:

OpenStreetMap, veröffentlicht unter ODbL

Stand

August 2020



Über den Hessischen Industrie- und Handelskammertag

Gemeinsam für Hessens Wirtschaft: Der Hessische Industrie- und Handelskammertag (HIHK) koordiniert die landespolitischen Aktivitäten der zehn hessischen IHKs. Als Sprachrohr der gewerblichen Wirtschaft in Hessen vertreten wir die Interessen von rund 400.000 Mitgliedsunternehmen gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit. Mit engen Kontakten zur Landesregierung, dem Landtag, den Medien sowie allen wichtigen Akteuren auf Landesebene wollen wir einen Beitrag leisten, damit die Standpunkte der hessischen Wirtschaft Gehör finden und auch in der öffentlichen Wahrnehmung zur Geltung kommen. Dabei ist das Gesamtinteresse der Wirtschaft der Maßstab unserer Arbeit.