



Verkehrsprojekte in Hessen beschleunigen

Positionspapier



IHK

Hessischer Industrie-
und Handelskammertag

#GemeinsamFürHessensWirtschaft

Warum Straßen & Bahnstrecken 50 Jahre geplant werden & wie es besser werden kann

Die Planung von Verkehrsinfrastrukturprojekten nimmt in Hessen nicht selten Jahrzehnte in Anspruch. Wir haben die Probleme bei einigen Verkehrsprojekten gesammelt – und Vorschläge, wie es schneller gehen kann.

Einheitliche Verfahren für alle Infrastrukturen

Bei der Umsetzung von Infrastrukturvorhaben kommen Fachgesetze zum Einsatz, die sich hinsichtlich des Ablaufes der Prozessketten deutlich unterscheiden, obwohl die inhaltlichen Anforderungen weitgehend ähnlich sind. Dies ist Ausdruck historisch gewachsener Verfahren, aber heute nicht mehr sachgerecht. Die Fachgesetze sollten daher von unnötigen Verfahrensschritten und Anforderungen befreit werden und zu einem einheitlichen Verfahren zusammengebunden werden. Durch einheitliche Verfahren wird die Planung von Infrastrukturvorhaben transparenter.

Doppelprüfungen vermeiden

Aktuell sind viele Doppelprüfungen in Gesetzen enthalten, die entfernt werden müssen. Sogar im kürzlich beschlossenen Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz sind vier Stufen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen, die das Vorhaben verkomplizieren. Durch lange Verfahren und verschiedene Planungsstufen müssen häufig Gutachten (Naturschutz, Gewässerschutz, etc.) wiederholt und aktualisiert werden. Das führt häufig zu starken Verzögerungen. Planungsstufen sollten reduziert und der Aufwand für Gutachten deutlich reduziert werden.

Maßnahmengesetze – auch für den Verkehrsträger Straße

Die Umsetzung des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes hat viel Kritik aus der Fachwelt erfahren. Auch der DIHK bemängelt, dass die aktuelle Konstruktion keine Beschleunigung erwarten lässt, da ein vierstufiges Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung beschlossen wurde. Ein einstufiges Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung sowie ein Verfahren zur Umweltprüfung mit ggf. Verzicht auf einen Erörterungstermin sind besser geeignet, um eine Beschleunigung zu erreichen und mehr Verfahrenstransparenz zu ermöglichen. Zudem wurde der Verkehrsträger Straße bei den 13 Pilotprojekten bisher nicht berücksichtigt. Im Rahmen einer Aufnahme von Straßenprojekten sollte das Gesetz hinsichtlich seiner Beschleunigungspotentiale angepasst werden. Eine Gesetzesänderung sollte sich an einem Konzept für einheitliche Planrechtsverfahren für alle Infrastrukturen orientieren.

Fachbehörden in die Pflicht nehmen

Lange Bearbeitungszeiten bei Fachbehörden sind einer der häufigen Gründe für die Verzögerung von Genehmigungsverfahren. Deshalb sollten auch für Behörden einheitliche Bearbeitungsfristen mit konkreten Konsequenzen (Genehmigungsfiktion) in Genehmigungsverfahren geregelt werden.

Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren verbessern

In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass eine strukturierte und frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung positiv auf die Identifizierung von Konfliktpunkten einzuwirkt. Konflikte können daher noch vor Beginn des Planrechtsverfahrens aus dem Weg geräumt werden, erneute Anhörungsverfahren können somit häufig entfallen. Es soll daher ein eigenständiges Anhörungsverfahren vor dem Planrechtsverfahren etabliert werden.

Präklusion wieder einführen

Die Wiedereinführung der Präklusion ist ein Baustein, um Projekte schneller zur Baureife zu führen. Mit einer Stichtagsregelung können Kläger gegen ein Infrastrukturprojekt nur bis zu einem bestimmten Tag Einwände erheben. Allein Planfeststellungsverfahren für Schienenprojekte dauern in Deutschland bis zu 18 Jahre, Klageverfahren haben daran einen gewichtigen Anteil. Nachdem Deutschland die Regelung nach einem Urteilsspruch des Europäischen Gerichtshofs aus dem Gesetz strich, steht ein weiteres Urteil über ein Gesetz in den Niederlanden aus. Es wird erwartet, dass das Urteil unmittelbare Wirkung auf die Rechtslage in Deutschland haben wird.

Prozesse vollständig digitalisieren

Nach dem Investitionsbeschleunigungsgesetz ist bislang nur das Raumordnungsverfahren digital möglich. Ein digitaler Austausch von Unterlagen aller Verfahren muss jedoch das Ziel sein.

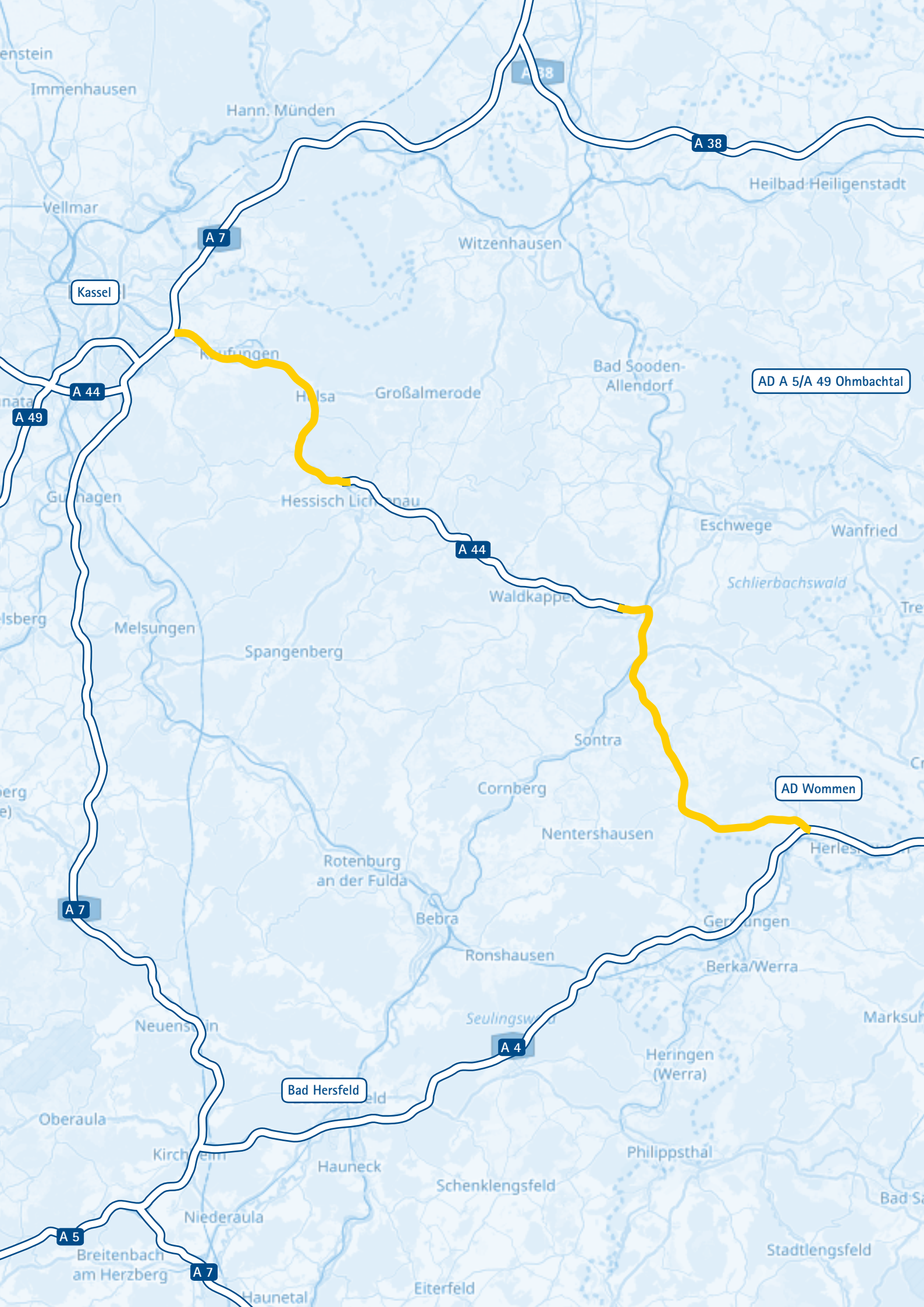
Druck auf Politik ausüben

Die besten Regeln nützen nichts, wenn die Ursachen für langsame und stockende Verfahren bei der Politik selbst liegen. Kurzfristige Interessen und eine Verweigerung zur Übernahme politischer Verantwortung führen häufig dazu, dass langfristige Infrastrukturprojekte verschleppt werden. Meist ist eindeutig, dass ein Projekt nicht in der laufenden oder anschließenden Legislatur realisiert werden kann. Hier gilt es, den politischen Druck von allen Seiten aufrecht zu erhalten, damit Entscheidungen nicht nur an Wahlterminen festgemacht werden. Strategische, verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsentwicklungskonzepte können auf allen Ebenen die Grundlagen für schnelle politische Entscheidungen legen. Neben den oben genannten Ansätzen zur Planungsbeschleunigung gilt es auch alle Möglichkeiten der politischen Entscheidungsbeschleunigung zu nutzen.

Hessische Projekte mit langen Planungszeiten

- 1 A 44 Lückenschluss zwischen Kassel (A 7) und Wommen (A 4)
 - 2 A 66 Riederwaldtunnel
 - 3 A 49 Neuental – Gemünden/Felda
 - 4 Verbindung von A 45 und A 49
 - 5 Südumgehung Limburg
 - 6 B 47 Vierstreifiger Ausbau zwischen Worms und Lorsch
 - 7 B 468 Vierspuriger Ausbau zwischen Langen und der AS Langen
 - 1 Schienen-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar
 - 2 Regionaltangente West
 - 3 Nordmainische S-Bahn
-





AD A 5/A 49 Ohmbachtal

AD Wommen

Bad Hersfeld

Kassel

A 7

A 44

A 49

A 38

A 38

A 7

A 4

A 5

A 7

Hann. Münden

Witzenhausen

Heilbad-Heiligenstadt

Kaufungen

Hilsa

Großalmerode

Bad Sooden-Allendorf

Hessisch Lichtenau

A 44

Eschwege

Wanfried

Schlierbachswald

Waldkappel

Melsungen

Spangenberg

Sontra

Cornberg

Nentershausen

AD Wommen

Rotenburg an der Fulda

Bebra

Gerungen

Ronshausen

Berka/Werra

Neuensau

Seulingswald

Marksuhl

Oberaula

Bad Hersfeld

Heringen (Werra)

Kirchheim

Haunack

Philippsthal

Schenklengsfeld

Bad S

Niederaula

Stadtlengsfeld

Breitenbach am Herzberg

Haunetal

Eiterfeld

A 44

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



Das Projekt

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.

Von der Idee zum Beschluss

Die Idee der Anbindung Dortmund-Kassel-Eisenach-Erfurt geht bis in die Weimarer Republik zurück. Die Abschnitte Dortmund bis Kassel wurden bis 1975 fertiggestellt und enden am Dreieck Kassel-Süd auf der A 7. Nach der Wiedervereinigung und politischen Diskussionen wurde die Trassenplanung auf das nördlich der A 44/A 7 Anschlussstelle befindliche Lossetal (Versatz auf A 7 bis Kassel-Ost) fokussiert und als Regionalautobahn proklamiert.

Beginn der Planungen

Außer dem Streckenabschnitt Kassel-Ost-Helsa befinden sich alle Abschnitte aktuell im Bau oder sind unter Verkehr. Zu dem besagten letzten Streckenabschnitt wurde bereits 2006 ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet, welches aber auf Grund zahlreicher Einwände noch einmal überarbeitet werden musste. 2012 wurde erneut ein Vorschlag vorgelegt, dieser wurde aber auch auf Grund erneuter Einwände und einer anzupassenden Verkehrsprognose für das Jahr 2030 zurückgenommen. Aktuell läuft eine erneute öffentliche Einsichtnahme.

Hindernisse

Die A 44 zwischen Kassel und Herleshausen-Wommen wird auf Grund enormer Umweltschutzmaßnahmen (Brücken, Tunnel, etc.) auf 70 km rund 2,5 Milliarden Euro kosten (stand heute). Durch mehrfachen Abstimmungen zwischen Bund und dem Land Hessen, Bedenken, Einwänden und Klagen kam es zu jahrelangen Verzögerungen und temporär zu mangelnder politischer Unterstützung. Der fehlende Bauabschnitt (VKE 11) wird eine dann sonst fertige, neue Autobahn hindern, ihre bündelnde und entlastende Wirkung wahrzunehmen.

Fertigstellung 2032

Bis auf VKE 11 werden alle Streckenabschnitte bis 2025 fertiggestellt werden. Mit der Fertigstellung der Verbindung zur A 7/A 44 wird aktuell bis 2032 gerechnet.

Entwicklung

1990er Wiederaufnahme der Planung im Rahmen des VDE 15

2000er Beginn des Baus einzelner Abschnitte

2006 Einleitung eines ersten Planfeststellungsverfahrens für den letzten Streckenabschnitt

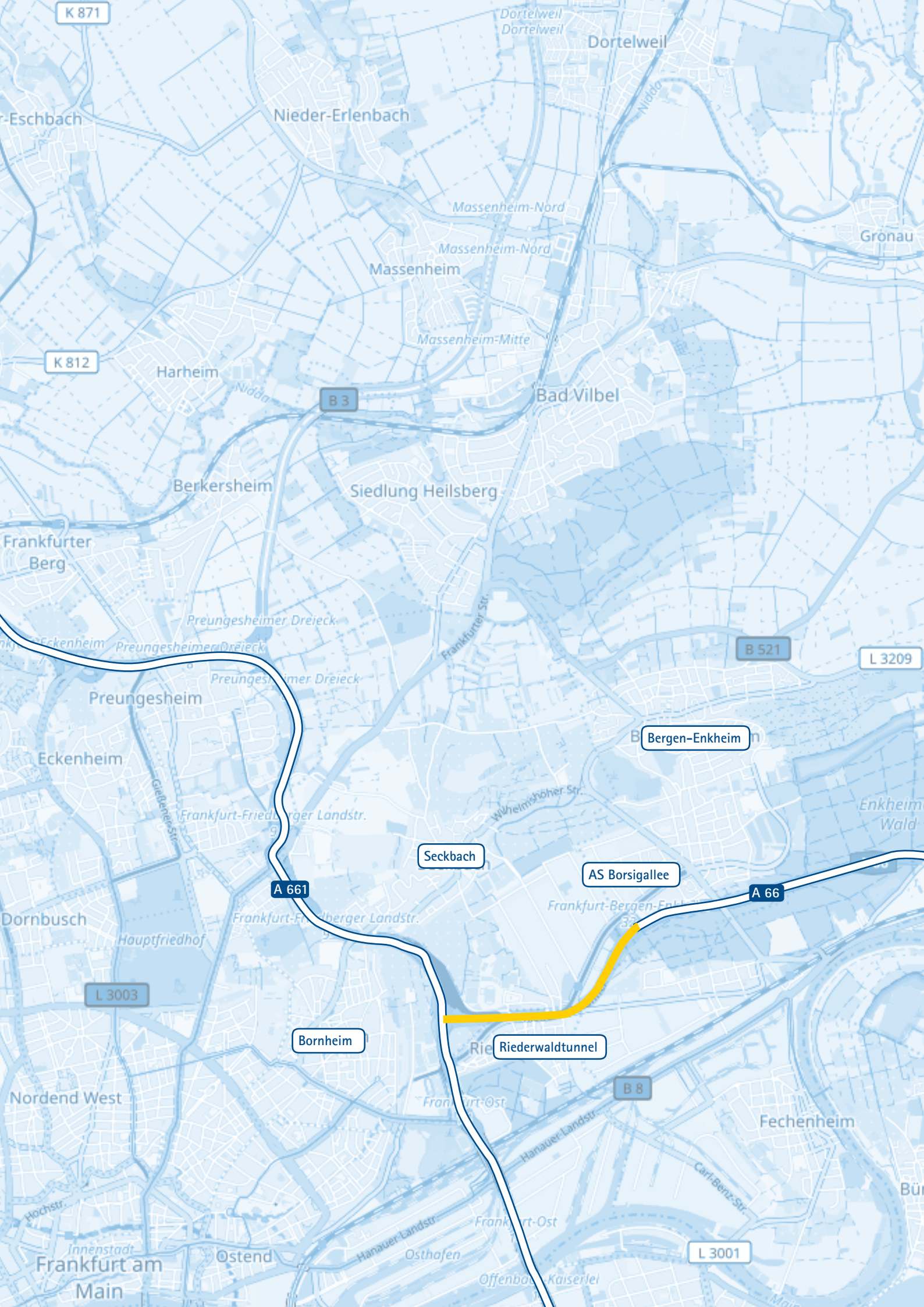
2021 Erneute Offenlegung der Planfeststellungsverfahren

2032 Geplante Fertigstellung

Hindernisse

Abstimmung zwischen Bund und Land, häufige Überarbeitung der Planfeststellungsunterlagen

Durch die Dauer immer wieder anzupassende Umweltvorgaben und Verkehrsprognosen



K 871

-Eschbach

Nieder-Erlenbach

Dortelweil
Dortelweil

Dortelweil

K 812

Harheim

B 3

Massenheim-Nord

Massenheim-Nord

Massenheim

Massenheim-Mitte

Bad Vilbel

Berkersheim

Siedlung Heilsberg

Frankfurter
Berg

Preungesheimer Dreieck

Preungesheimer Dreieck

Preungesheimer Dreieck

Preungesheim

Eckenheim

Frankfurt-Friedberger Landstr.

Seckbach

B 521

L 3209

B 521

B 521

B 521

Enkheim
Wald

Dornbusch

Hauptfriedhof

Frankfurt-Friedberger Landstr.

A 661

AS Borsigallee

A 66

L 3003

Bornheim

Riederwaldtunnel

B 8

Nordend West

Frankfurt-Ost

Fechenheim

Hochstr.

Innenstadt
Frankfurt am
Main

Ostend

Hanauer Landstr.

Osthafen

Frankfurt-Ost

Offenbach
Kaiserlei

L 3001

Carl-Benz-Str.

Main

A 66

Riederwaldtunnel



Das Projekt

Der Riederwaldtunnel ist neben dem künftigen Erlenbruch Dreieck und der neuen Anschlussstelle Borsigallee zentraler Bestandteil des Lückenschlusses zwischen der A 66 und der Ostumgehung Frankfurt A 661. Die geplante Erweiterung des Autobahnnetzes wird die städtischen Straßen im Osten Frankfurts in erheblichem Umfang von Lärm und Abgasen entlasten.

Von der Idee zum Beschluss

Um die Lücke zur künftigen Ostumgehung Frankfurt zu schließen, sollte die A 66 ursprünglich als Hochstraße über der Straße „Am Erlenbruch“ verlaufen. Die Lösung stieß auf starken Widerstand und führte somit zur (nochmaligen) Untersuchungen möglicher Alternativtrassen, die sich jedoch nicht gegen die vorgesehene Linie durchsetzen konnten.

In einem weiteren Vergleich wurde die Hochstraße einer Tiefstraßenlösung gegenübergestellt. Hierbei sollte die A 66 in einem teilweise offenen Tunnel verlaufen. Diese Lösung fand die Zustimmung der Stadt Frankfurt. Gestiegene Anforderungen an Umwelt- und insbesondere Lärmschutz führten jedoch schließlich zu einer geschlossenen Tunnellösung. Die ursprüngliche Tunnellänge von 670 Metern wurde – ebenfalls aus Gründen des Immissionsschutzes – auf 1.100 Meter verlängert. Schließlich wurde 2007 das Baurechtsverfahren zum Lückenschluss erfolgreich abgeschlossen. Die Trasse wurde „planfestgestellt“. Aufgrund von Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss wurde die Lage des Tunnels nochmals um circa sechs Meter nach Süden verschoben. Hierdurch wurde die Erhaltung eines ökologisch bedeutenden Baum- und Gehölzstreifens möglich. Ebenfalls aufgrund von Klagen wurde der aktive Lärmschutz – die Lärmschutzwände an der Autobahn – nochmals untersucht und deutlich erweitert.

Hindernisse

Gegen den Planfeststellungsbeschluss wurden Klagen erhoben. Der Beschluss unterliegt jedoch dem „Sofortvollzug“ – das heißt Teile der Maßnahme, die nicht von den Klagen betroffen sind, können ausgeführt werden. Gegenwärtig werden Bauvorbereitungsarbeiten und Maßnahmen zur Leitungssicherung und -verlegung durchgeführt.

Nicht beklagte Abschnitte seit 2015 im Bau

Der Riederwaldtunnel wird in geringer Tiefe gebaut. Deshalb wird mit einer offenen Baugrube gearbeitet. Während der Bauarbeiten soll der Verkehr mit nur geringen Einschränkungen aufrechterhalten werden.

Entwicklung

60er Erste politische Diskussionen

1977 Zustimmung der Stadt Frankfurt zur Tiefstraßenlösung

1989 Beginn Planfeststellungsverfahren

2007 Planfeststellungsbeschluss, danach Klageverfahren

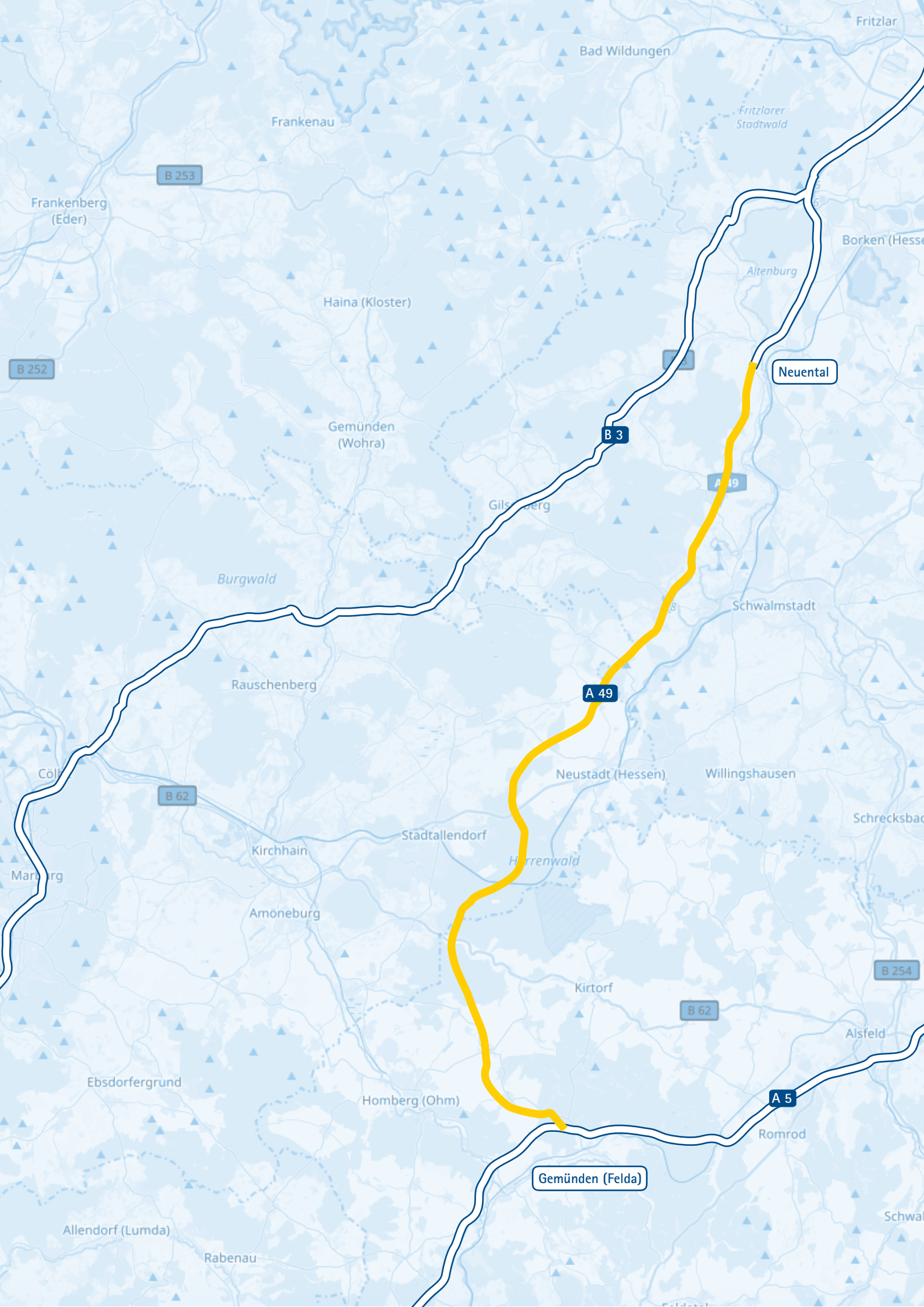
2015 Baubeginn

2030 Fertigstellung

Hindernisse

Große Raumwiderstände (Wohnbebauung, Eingriffe in Natur).
8 Jahre Verzögerung durch Klagen gegen Planfeststellungsbeschluss

Änderung des Umweltrechts während der Planungen. Inkonsequentes Vorgehen der Beteiligten (Bund, Land, Stadt)



Fritzlar

Bad Wildungen

Frankenau

Fritzlarer Stadtwald

B 253

Frankenberg (Eder)

Borken (Hesse)

Altenburg

Haina (Kloster)

Neuental

B 252

Gemünden (Wohra)

B 3

A 49

Gilsberg

Burgwald

Schwalmschloß

Rauschenberg

A 49

Cöl

B 62

Neustadt (Hessen)

Willingshausen

Schrecksbach

Marburg

Kirchhain

Städtellendorf

Herrenwald

B 254

Amöneburg

Kirtorf

B 62

Alsfeld

Ebsdorfergrund

Homberg (Ohm)

A 5

Romrod

Gemünden (Felda)

Allendorf (Lumda)

Rabenau

Schwalmschloß

A 49

Neuental – Gemünden/Felda



Das Projekt

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. Das Projekt wird als PPP durchgeführt.

Von der Idee zum Beschluss

Seit den 60er Jahren wird eine Verbindung zwischen Kassel, Marburg/Gießen und dem Rhein-Maingebiet in Erwägung gezogen. In den darauffolgenden Jahrzehnten wurden einzelne Streckenabschnitte der A 49 gen Süden fertiggestellt. Der letzte Abschnitt bis Neuental wurde 1994 fertiggestellt. Für den verbleibenden Abschnitt wurden vor allem aufgrund von Umweltaspekten immer neue, zunehmend in Richtung Osten zur A 5 wandernde Korridore diskutiert. Zeitweise bestand durch die Kombination der Raumwiderstände, der Unterfinanzierung des BVWP und der mangelnden politischen Unterstützung der Landesregierung die Befürchtung eines kompletten Abbruchs des Baus.

Wiederaufnahme der Planungen

In den 2000er Jahren wurden die Planungen zum Lückenschluss an die A 5 wieder aufgenommen. Wichtig dafür war der Druck, der durch einen Arbeitskreis aufgebaut wurde, der aus Vertretern der Wirtschaft und Regionalpolitik in enger Abstimmung mit Hessen Mobil ins Leben gerufen wurde und bis heute besteht. Der Anschluss an die A 5 verschob sich von der ursprünglich geplanten Trasse weiter ostwärts. Der Planfeststellungsbeschluss sollte ursprünglich 2004 vorliegen.

Hindernisse

Der für 2004 geplante Planfeststellungsbeschluss für den letzten Streckenabschnitt verzögerte sich durch die Ausweisung eines FFH-Gebiets im Jahr 2003 aufgrund seltener Kammolchvorkommen im Herrenwald. Die 2005 bereits vorgelegte Alternativtrasse erhielt 2012 einen Planfeststellungsbeschluss. Zu diesem wurde die letzte Klage im Juli 2020 abgewiesen. Gegen die darauf beginnenden Rodungsarbeiten im Dannenröder Forst und in einem kleinen Teil des Herrenwaldes wurde von verschiedenen Organisationen heftig protestiert, aber ohne nennenswerte Auswirkungen auf die Fertigstellung.

Fertigstellung 2025

Mit einem vollständigen Lückenschluss wird frühestens 2025 gerechnet.

Entwicklung

60er *Erste politische Diskussionen*

1994 *Fertigstellung des vorerst letzten Streckenabschnitts bis Neuental*

2000er *Wiederaufnahme der Planungen für den Lückenschluss*

2004 *Verschiebung der Planfeststellung auf Grund eines neu ausgewiesenen FFH-Gebietes*

2012 *Planfeststellungsbeschluss*

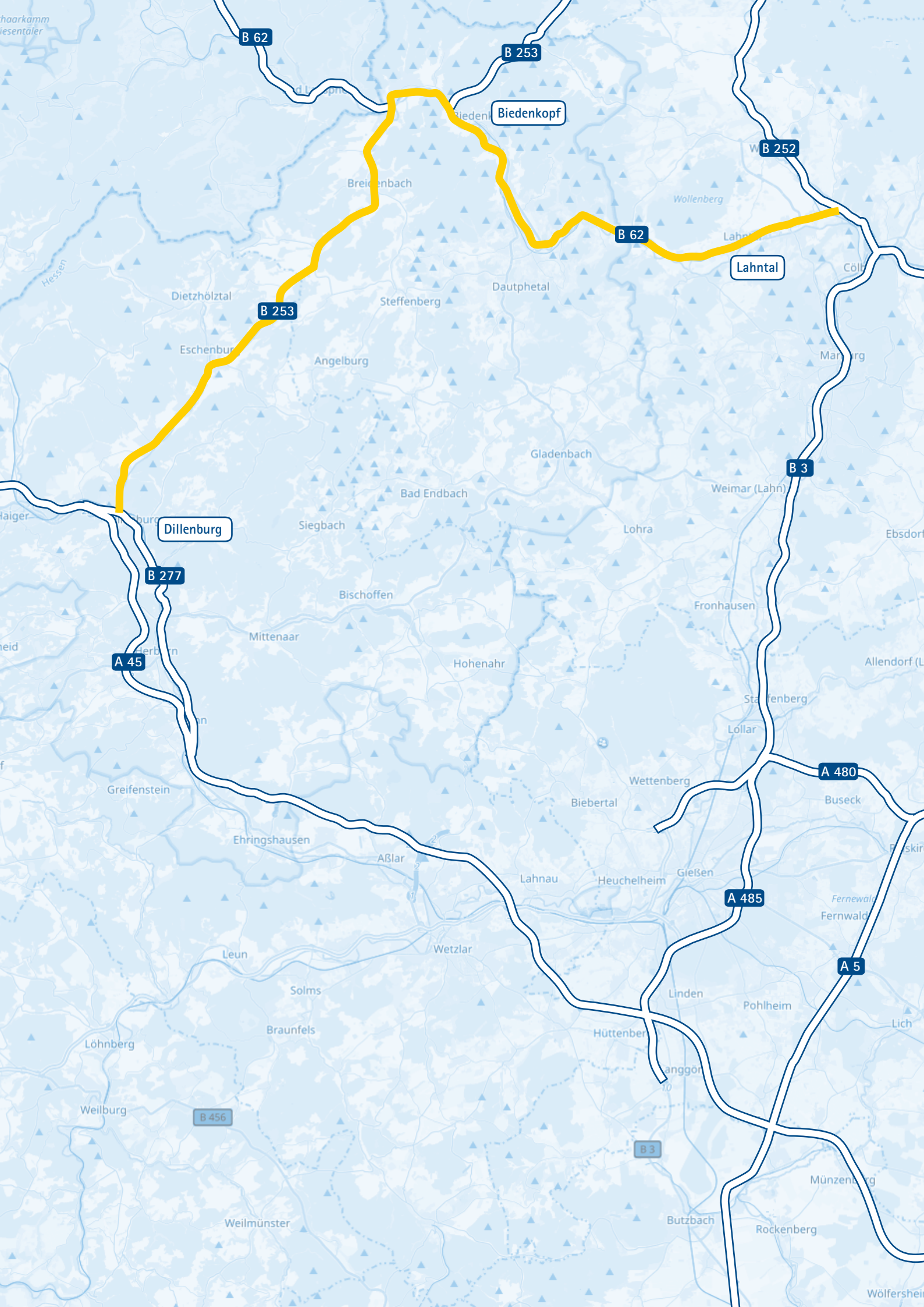
2020 *Abweisung der letzten Klage*

2025 *geplante Fertigstellung*

Hindernisse

kleinteilige Planung, behördliche Uneinigkeit, fehlende Finanzierung

Änderungen im Umweltrecht, langwierige Planfeststellungsverfahren und Klageverfahren



B 62

B 253

Biedenkopf

B 252

Lahntal

B 62

B 253

Dillenburg

B 277

A 45

B 3

A 480

A 485

A 5

B 456

B 3

Münzenberg

Rockenberg

Wölfersheim

haarkamm

iesentaler

dillenburg

Biedenkopf

Breidenbach

Wollenberg

Hesseln

Dietzhöhlztal

Steffenberg

Dautphetal

Eschenburg

Angelburg

Gladenbach

Bad Endbach

Weimar (Lahn)

haiger

Dillenburg

Siegbach

Lohra

Ebsdorf

heid

Mittenaar

Hohenahr

Allendorf (L)

f

Greifenstein

Bischoffen

Fronhausen

Staufenberg

Lollar

Wettenberg

Buseck

Ehringshausen

ABlar

Lahnau

Heuchelheim

Gießen

Fernewald

Fernewald

Leun

Wetzlar

Linden

Pohlheim

Lich

Löhnberg

Braunfels

Hüttenberg

Langgörs

Weilburg

Weilmünster

Butzbach

Rockenberg

Verbindung von A 45 und A 49



Das Projekt

Die insgesamt circa 70 km lange Bundesstraße stellt die Verbindung zwischen den Autobahnen A 45 im Westen und der neuen A 49 im Osten dar. Eine Kombination aus Ortsumgehungen mit Überholspuren ist die am schnellsten umzusetzende Lösung zur großräumigen Anbindung der hessischen Region im nördlichen Teil der Landkreise Lahn-Dill und Marburg-Biedenkopf. Diese Wirtschaftsregion gehört zu den Regionen mit der höchsten Industriedichte in Hessen. Dies macht sie zu einem wichtigen Wirtschaftsstandort und induziert LKW-Transporte sowie Pendelverkehre. Die Durchgangsverkehrsanteile liegen auf den Bundesstraßen zwischen 90 und 70 Prozent in den Ortslagen. Die gute verkehrliche Erreichbarkeit der Bundesstraßen zu den Autobahnanschlüssen im Westen und Osten ist für die Unternehmen ein wettbewerbsrelevanter Faktor.

Von der Idee zum Beschluss

Eine Verbindung zwischen den Autobahnanschlüssen im Westen und Osten wurde seit den 80er Jahren diskutiert. Im Bundesverkehrswegeplan 1992 befand sich der sogenannte Lückenschluss der A 4 im vordringlichen Bedarf, im Bundesverkehrswegeplan 2004 im weiteren Bedarf und in den Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde er nicht mehr aufgenommen. Bereits 2010 wurde der Lückenschluss von der hessischen Landesregierung aufgegeben, in Nordrhein-Westfalen bereits davor. Die südliche Ersatzverbindung in Hessen verläuft auf den bestehenden Bundesstraßen B 253 und B 62. Mit Ortsumgehungen und Überholspuren kann die Leistungsfähigkeit der Bundesstraßen gesteigert und ein höheres Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt werden als mit dem Neubau einer Autobahnverbindung.

Beginn der Planungen

Erste Studien wurden in 2007 und 2015 zum Ausbau der Bundesstraßen B 253 und B 62 als Teil der Ersatzverbindung zu den Autobahnen auf hessischer Seite erstellt. Begonnen wurde in 2016 mit den Ortsumgehungen Breidenbach und Eckelshausen.

Hindernisse

Da der Lückenschluss der A 4 durch topographisch und naturschutzfachlich anspruchsvolles Gelände führt, wurde er nicht weiterverfolgt. Die Ersatzverbindung auf hessischer Seite konzentriert sich daher auf bestehende Bundesstraßen. Die hierfür notwendigen Ortsumgehungen sind seit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 alle im vordringlichen Bedarf enthalten. Mit allen Planungen könnte begonnen werden, wenn ausreichend Planungskapazitäten zur Verfügung stehen würden.

Erster Baubeginn im Jahr 2024 erwartet

Stand 2021 befinden sich zwei Ortsumgehungen im Planfeststellungsverfahren, eine in der Vorplanung, die andere ist noch nicht in Planung. Mit dem Baubeginn der ersten Maßnahme wird in 2024 gerechnet. Die Fertigstellung aller Maßnahmen ist offen.

Entwicklung

80er Erste politische Diskussionen

2016 Beginn der Planungen

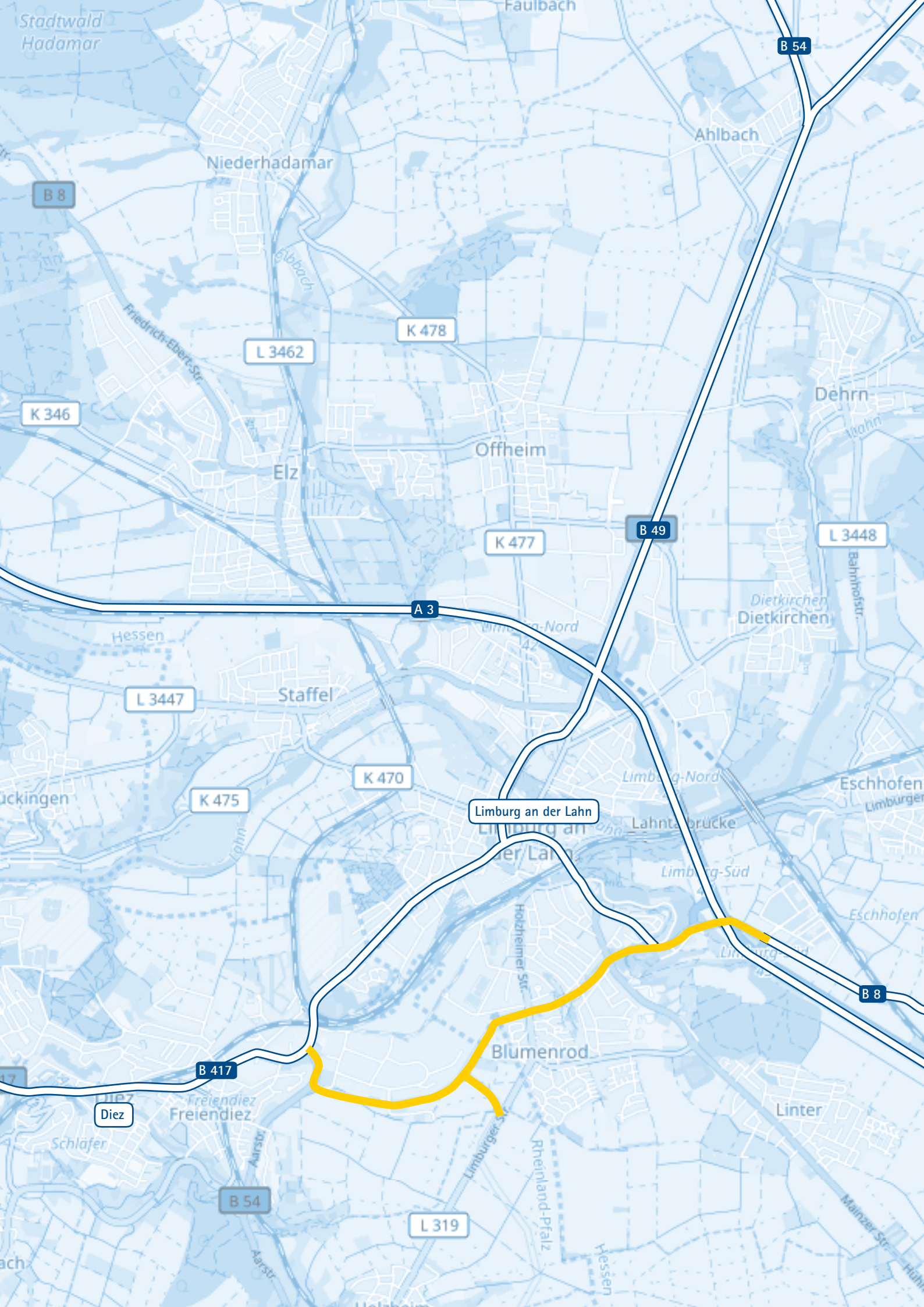
2024 (Prognose) Baubeginn

offen Fertigstellung

Hindernisse

fehlende Planungskapazitäten,
politische Uneinigkeit

Umfassende Voruntersuchungen,
Änderungen im Umweltrecht



Stadt Wald Hadamar

B 54

Niederhadamar

Ahlbach

B 8

K 346

L 3462

K 478

Friedrich-Ebert-Str

Elz

Offheim

K 477

B 49

Dehrn

L 3448

Dietkirchen
Dietkirchen

Hessen

A 3

L 3447

Staffel

K 470

K 475

Limburg an der Lahn

Limburg-Nord

Eschhofen
Limburger

ickingen

Lahnbrücke

Limburg-Süd

Eschhofen

B 8

B 417

Blumenrod

Linter

Diez

Freiendiez
Freiendiez

B 54

L 319

ach

Hessen

Mainzer Str

Südmumgehung Limburg



Das Projekt

Aus dem südlichen Bereich von Limburg und dem angrenzenden Bereich der Stadt Diez bzw. Rheinland-Pfalz erfolgt die überregionale Straßenanbindung zur Autobahn A 3 und zu Bundesstraßen Richtung Nord und Ost sowie zu den Bahnhöfen in Limburg über eine Bundesstraßenverbindung mitten durch die Kernstadt von Limburg. Aufgrund der Prosperität des genannten Raumes und des Verkehrswachstums beginnt deshalb bereits in den 1960er Jahren die Suche nach einer Umgehungslösung, um die Ortsdurchfahrten zu entlasten.

Lange Zeit bis zum Beschluss

Für eine Umgehungsvariante wird seit den 60er Jahren ein Grüngürtel im stark wachsenden Stadtteil Limburg-Blumenrod freigehalten. Wegen Widerständen aus dem Stadtteil wird in den folgenden Jahrzehnten nach weniger belastenden Varianten gesucht. Nach ca. 50 Jahren Variantenuntersuchungen und -diskussionen konnte sich Ende 2012 eine Mehrheit der Stadtverordneten auf eine Trassenvariante festlegen, auf die sogenannten Alttrasse aus den 60er Jahren.

Planungen kommen nicht voran

In 2016 erfolgte die Aufnahme des Projektes mit Alttrassenvariante in den BVWP in die Rubrik „weiterer Bedarf“ mit Planungsrecht. Die Umweltproblematik vor Ort hätte eine höhere Einstufung gerechtfertigt. Vom Land Hessen kommt aber inzwischen insgesamt eine eher zurückhaltende Unterstützung für das Projekt und man verweist nach der Einstufung des BVWP auf die begrenzten Planungskapazitäten des Landes.

Hindernisse

U.a. aufgrund der zunehmenden Bebauung und der Natura2000-Verordnung wurden in den langen Jahren bis zur Festlegung auf eine Umgehungsvariante die Bedingungen für eine Lösungsmöglichkeit immer schwieriger. Unterschiedliche Zuständigkeiten und Interessen beiderseits der Landesgrenze und politischer Wandel bremsen und gefährden den Erfolg des Umgehungsprojektes. Allerdings ist eine Umgehungslösung aufgrund der Überlastung der Limburger Innenstadt dringender als je. Dies führt jedoch dazu, dass man sich auf kurzfristige Lösungen konzentriert und die langfristige Lösung nicht nachhaltig betreibt.

Ausblick

Bei einer Zwischenbewertung des laufenden BVWP müsste eine höhere Einstufung des Projektes erfolgen, um zu einer Verwirklichung in absehbarer Zeit zu kommen.

Entwicklung

60er Bedarf festgestellt

60er Variantendiskussion

2012 Festlegung auf Altvariante

2016 BVWP 2030 weiterer Bedarf

Hindernisse

Politische Uneinigkeit zwischen Städten und Bundesländern

Geänderte Umweltvorschriften



B 47

Vierstreifiger Ausbau zwischen Worms und Lorsch



Das Projekt

Die B 47 nimmt eine überregionale Verbindungsfunktion zwischen Hessen und Rheinland-Pfalz wahr. Sie ist eine Querspange zwischen den rechtsrheinisch verlaufenden Autobahnen A 5 und A 67 und der westlich des Rheins verlaufenden A 61. Die eingeschränkte Nutzbarkeit der südliche gelegenen Rheinbrücken zwischen Mannheim und Ludwigshafen erhöht die Frequenz auf der Querspange. Der Abschnitt zwischen Bensheim und Lorsch und die Rheinbrücke Richtung Worms sind bereits vierstreifig ausgebaut. Die Planung aus den 70er Jahren sah anfänglich bereits einen vierstreifigen Ausbau vor.

Vom Beschluss zur Neuplanung

Bereits 1965 beschlossen die Straßenbauverwaltungen Rheinland-Pfalz und Hessen einen vierstreifigen Ausbau der B 47 mit einer entsprechenden Verbreiterung der bestehenden Rheinbrücke bei Worms. Die Planungen für den mittleren Abschnitt wurden mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 15.12.1971 rechtskräftig. In einer ersten Ausbaustufe wurde allerdings nur die nördliche Richtungsfahrbahn gebaut, zweistreifig markiert und dem Verkehr übergeben. Daher mussten weitere Planungen für den Ausbau erfolgen. Im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen wurde allerdings im Jahre 1985 das Projekt als nachrangiger Bedarf eingestuft und die planerische Bearbeitung dieser Maßnahme gänzlich eingestellt. 1993 wurde die Maßnahme im ersten gesamtdeutschen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen in der Dringlichkeitskategorie „Weiterer Bedarf“ eingestellt. Erst im Bundesverkehrswegeplan 2030 sind die drei Abschnitte wieder im Vordringlichen Bedarf. Ein Planfeststellungsbeschluss für einen Teilabschnitt wurde beklagt und muss nachgebessert werden. Die zwei übrigen Abschnitte müssen per Planänderungsantrag aktualisiert werden. Mit einem Baubeginn wird nicht vor 2023 gerechnet.

Hindernisse

Die unvollständige Umsetzung mit der ersten Bauphase zog neue Planungen nach sich, die durch die Herabstufung der Priorität im Bedarfsplan des Bundes weiter verzögert wurde. Auch die Einteilung in drei Bauabschnitte mit jeweils eigenen Beteiligungsverfahren hat dazu geführt, dass die Fertigstellung sehr lückenhaft erfolgt und 2021 noch immer nicht vollständig abgeschlossen ist.

Entwicklung

1971 Erster Planfeststellungsbeschluss

1985 Abstufung in nachrangiger Bedarf

2015 Planfeststellungsbeschluss für einen Teilabschnitt und Klage

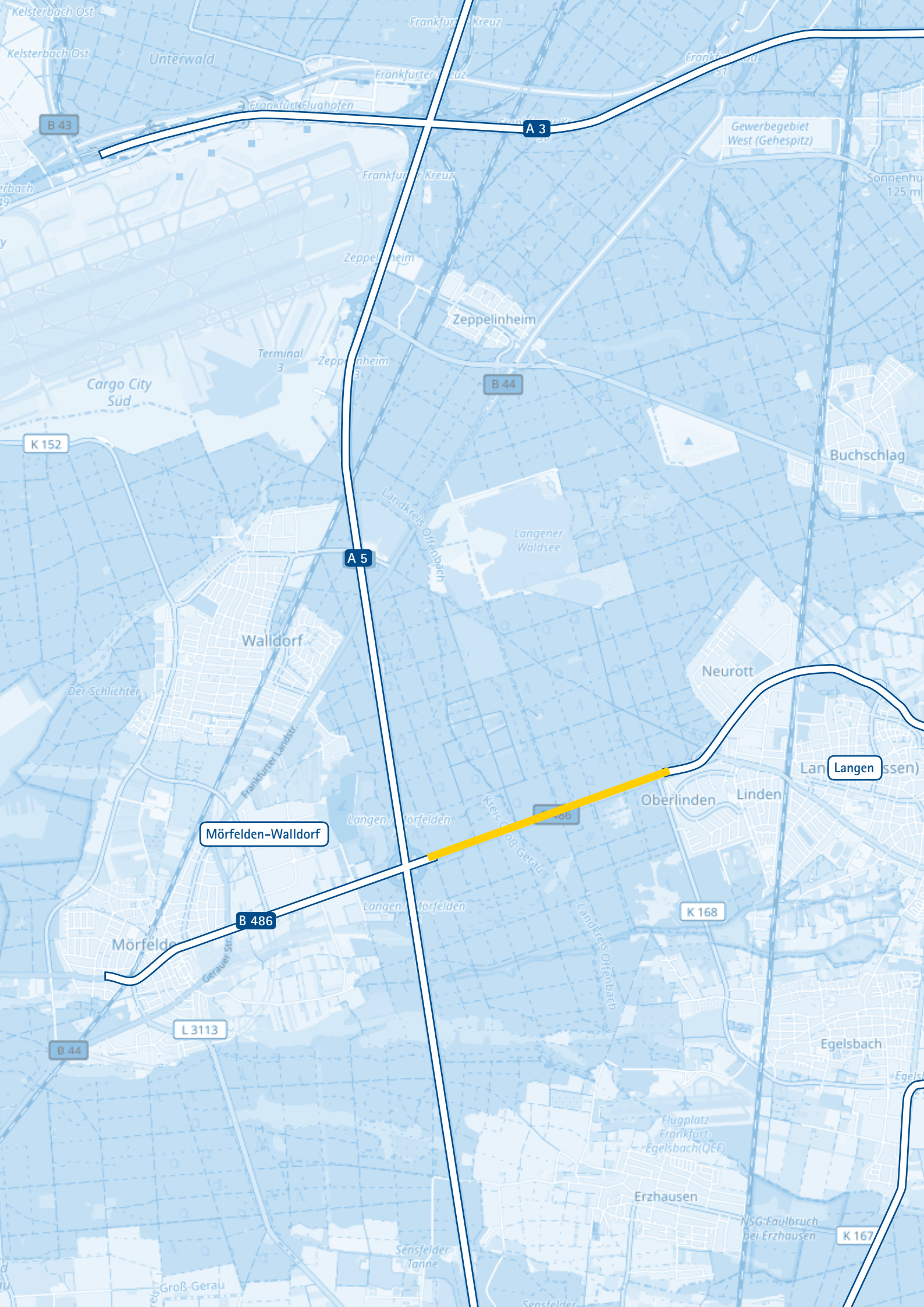
2021 Planänderungen für 2 Teilabschnitte

offen Baubeginn

Hindernisse

Aufteilung einer 11 km langen Strecke in drei Planungsabschnitte

Lange Planungsdauer löst Abstufung aus: Nur noch „nachrangiger Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan



B 43

A 3

Gewerbegebiet West (Gehespitz)

K 152

A 5

B 44

Mörfelden-Walldorf

Langen

B 486

K 168

B 44

L 3113

Flugplatz Frankfurt-Egelsbach (QEF)

K 167

B 486

Vierspuriger Ausbau zwischen Langen und der AS Langen



Das Projekt

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.

Beginn der Planungen in den 70ern

Erste Überlegungen zum Ausbau der B 486 bestanden schon in den 70er Jahren. 1978 wurde ein erstes Planfeststellungsverfahren eingeleitet, welches 1989 wegen zahlreicher Einwendungen eingestellt wurde.

In der Zwischenzeit konnte die Ortsumfahrung Langen erfolgreich gebaut und 1999 in Betrieb genommen werden. Der Ausbau der Strecke wurde 2003 im Bundesverkehrswegeplan sowie auch im aktuell geltenden Plan seitens des Bundes als Vordringliches Projekt eingestuft.

Wiederaufnahme des Projekts

Mit der Aufnahme im Regionalplan Südhessen wurde der Ausbau der Strecke als Projekt wieder weiterverfolgt. 2006 konnte dann erneut ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Jedoch fehlten ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag sowie ein faunistisches Guthaben. Der Prognosehorizont für verkehrliche Untersuchungen musste indes von 2015 auf 2020 geändert werden. Ein Verfahrensfehler führte zur Neuauslegung der Planungsunterlagen in Egelsbach. Daneben gab es auch in der Stadtpolitik Änderungen. 2016 revidierten die Langener Stadtverordneten den Beschluss von 2014, womit sich die Stadt nun wieder hinter den geplanten vierspurigen Ausbau stellte.

Aktualisierung von Untersuchungen und wiederholte Auslegungen

Wegen zahlreicher Änderungen musste das Planfeststellungsverfahren neu aufgelegt werden. Inzwischen musste eine Hochgeschwindigkeitstrasse der Deutschen Bahn und der Ausbau des Flughafens bei den Planungen berücksichtigt und der Verkehrsprognosezeitraum erneut auf 2030 geändert werden. Die Änderung machte eine erneute Auslegung der Unterlagen im Jahr 2020 notwendig. Infolge neuerer EU-Rechtsprechung ist ergänzend ein gesonderter Fachbeitrag nach dem Wasserhaushaltsgesetz nötig. Aufgrund von Änderungen der Lebensraumstrukturen und der Untersuchungsmethoden muss außerdem eine Neukartierung einzelner Arten erfolgen. Die umweltrelevanten Unterlagen müssen im Anschluss erneut offengelegt werden. Der Baubeginn ist noch offen.

Kernprobleme

- Mehrfache Anläufe für Planverfahren - Warum Planverfahren nicht zu Ende gebracht wurden und Einwände nicht gelöst wurden, bleibt unklar.
- Gutachten mussten durch Verzögerungen der Planverfahren mehrfach aktualisiert werden.
- Verfahrensfehler und Neuauslegung
- Zeitweise fehlte der politische Wille in der Stadt Langen, der politische Wille auf Landesebene ist fraglich.

Entwicklung

70er Erste politische Diskussionen

80er Beginn und Einstellung eines ersten Planfeststellungsverfahrens

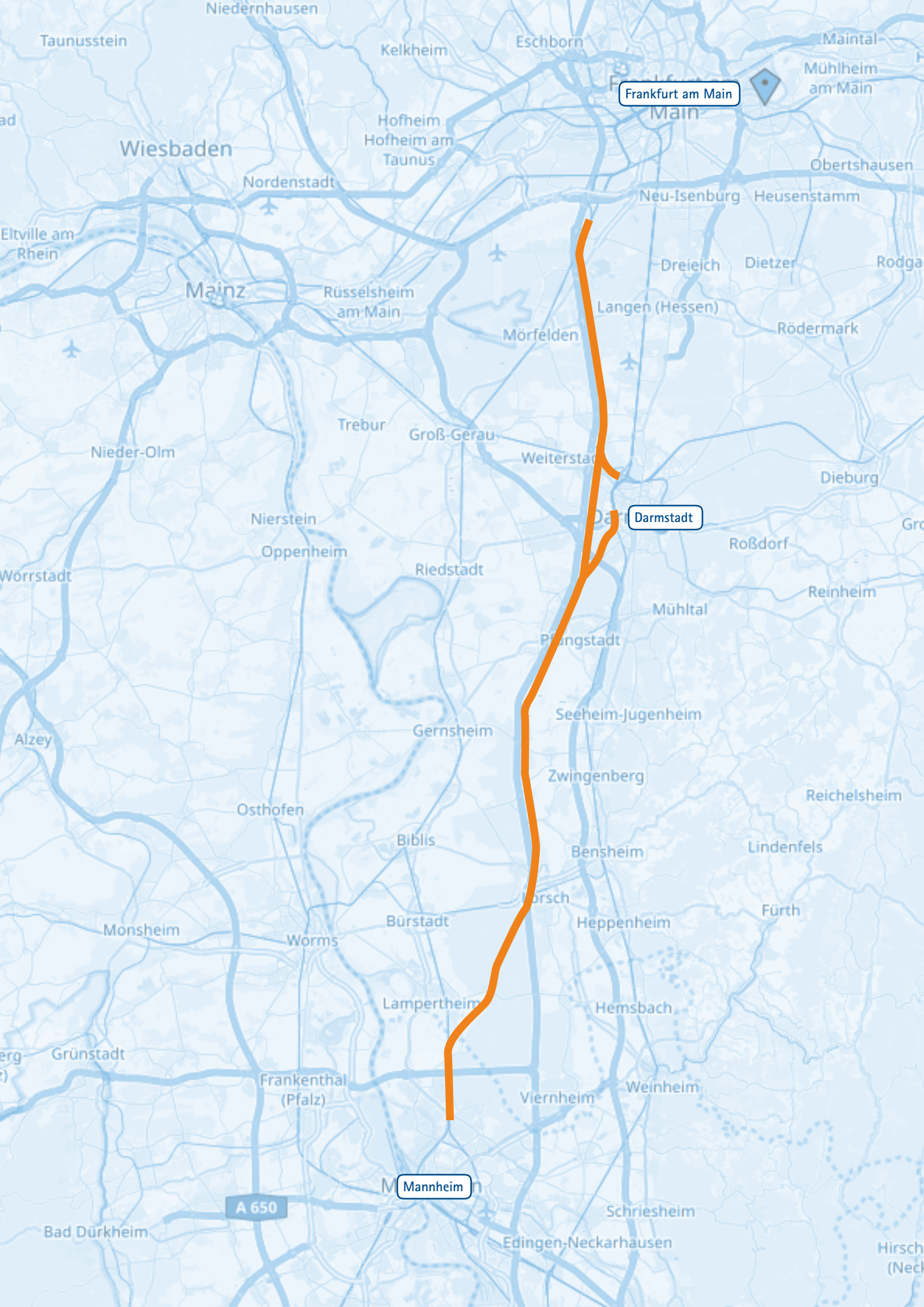
2000er Einleitung eines weiteren Planfeststellungsverfahrens

bis heute Einwendungen, Aktualisierungen, Verfahrensfehler, Neuauslegungen, Baubeginn offen

Hindernisse

aufwendige umweltrelevante Untersuchungen

lange Planungszeiträume und komplexe Abläufe führen zu Verfahrensfehlern und Wiederholung von Untersuchungen



Frankfurt am Main

Darmstadt

M Mannheim

A 650

Schienen-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar



Das Projekt

Die Schienenstrecke zwischen Frankfurt und Mannheim ist eine 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 mit dem Neubau einer 77 km langen Mischverkehrsstrecke ergänzt werden. Tagsüber verkehren ICE, nachts soll der Güterverkehr von den Bestandsstrecken verlagert werden. So wird auch Kapazität für den Nahverkehr geschaffen.

Die erste Umplanung

1998 prüfte die Deutsche Bahn, statt eines weiteren Ausbaus der Riedbahn, eine Neubaustrecke in der Region zu errichten. Weitere Kapazitäten wurden durch die 2002 eröffnete Neubaustrecke Köln–Rhein/Main notwendig.

Planungsstopp und Beteiligung

Zwischen 2004 und 2010 wurden bereits einzelne Abschnitte der Neubaustrecke geplant. Im Zusammenhang mit der Bedarfsplanüberprüfung des Bundes wurden im November 2010 die Planungsaktivitäten jedoch stark reduziert, 2011 wurden die Planungen stillgelegt. 2016 wurde die Beteiligung der Betroffenen und Anrainer mit dem Beteiligungsforum aufgenommen. Die Ende 2020 daraus hervorgegangene Vorzugsvariante der Deutschen Bahn wird allerdings nicht von allen Beteiligten akzeptiert.

Weitere Hindernisse

Die zwischenzeitliche Abwertung des Projekts durch den Bund, die zahlreichen örtlichen Betroffenheiten durch die Dichte der Metropolregionen, das ländergrenzen-überschreitende Projektgebiet, fehlende Planungsgelder und die damit einhergehende, lange Planungsphase haben das Projekt bis heute verzögert. Hindernisse gab es während der Planung auch, weil die Straßenbaubehörde Hessen Mobil zeitgleich den Ausbau der parallel verlaufenden A 67 vorgesehen hatte. Die Planungen wurden mittlerweile aufeinander abgestimmt, was den Ausbau der A 67 allerdings verzögert.

Baubeginn im Jahr 2024 erwartet

Stand 2021 befindet sich der erste Abschnitt, die „Wallauer Spange“ zwischen Frankfurter Flughafen und Wiesbaden, im Planfeststellungsverfahren, sodass mit einem Baubeginn ab dem Jahr 2024 gerechnet wird. Die weiteren Abschnitte erfolgen wahrscheinlich erst anschließend.

Entwicklung

1993 Beginn der Planungen

ab 2000 wiederkehrende Unterbrechungen

2016 Wiederaufnahme der Planung

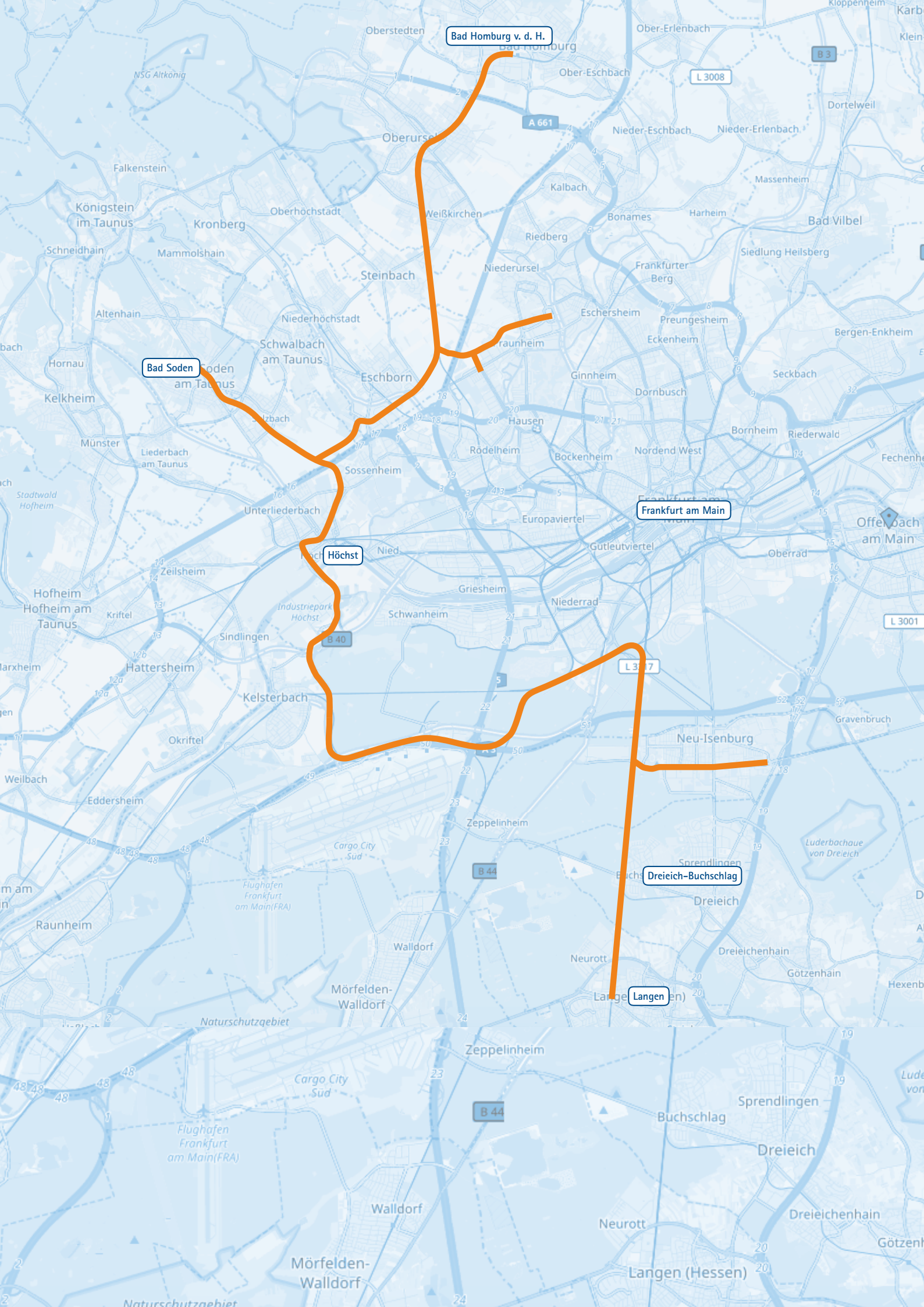
2024 Baubeginn des 1. Abschnitts

2030er Geplante Fertigstellung

Hindernisse

Geringe Akzeptanz durch „not in my backyard“-Mentalität. Uneinigkeit der beteiligten Bundesländer und Städte

Lange Planungsphase mit zahlreichen Unterbrechungen. Fehlende Priorisierung im Bundesverkehrswegeplan



Bad Homburg v. d. H.

Bad Soden

Höchst

Frankfurt am Main

L 317

Dreieich-Buchsschlag

Langen

Mörfelden-Walldorf

Langen (Hessen)

Regionaltangente West



Das Projekt

Die 38 km lange tangentielle Schienenverbindung soll von Bad Homburg über Oberursel, Eschborn, Höchst und zum Frankfurter Flughafen eine direkte Verbindung bis nach Neu-Isenburg und Langen schaffen. 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. Den Planungen zufolge werden täglich 100.000 Menschen die Regionaltangente nutzen.

Von der Idee zum Beschluss

Das Schienennetz in FrankfurtRheinMain ist sternförmig auf den Frankfurter Hauptbahnhof ausgerichtet. Tangentiale Verkehre sind mit dem ÖPNV daher nur mit erhöhtem Zeitaufwand zu bestreiten. Diese Problematik wurde im Westen Frankfurts aufgrund der wachsenden Bevölkerungszahlen und Arbeitsplätzen schon in den 1980er Jahren erkannt. Nach jahrelangen Diskussionen wurde die Planung erstmals im Rahmen des Frankfurter Gesamtverkehrsplans 2005 beschlossen.

Beginn der Planungen

Im Jahr 2008 wurde die Regionaltangente West-Planungsgesellschaft gegründet, um innerhalb drei Jahren Baurecht zu schaffen und die Finanzierung festzulegen.

Hindernisse

Nach zahlreichen Einzelverfahren, umfangreichen umwelttechnischen Untersuchungen und politischen Uneinigkeiten der beteiligten Städte und Landkreise wurden im Jahr 2017 die ersten Unterlagen zur Planfeststellung eingereicht. Zwischenzeitlich verzögerten sich die Planungen, da unter anderem zeitgleich Teile einer Autobahnabfahrt auf demselben Gebiet in Eschborn geplant wurden.

Baubeginn im Jahr 2022 erwartet

Stand 2021 befinden sich alle Abschnitte im Planfeststellungsverfahren, sodass mit einem Baubeginn ab dem Jahr 2022 gerechnet wird.

Entwicklung

80er Erste politische Diskussionen

2008 Beginn der Planungen

2017 Einreichung der Planunterlagen

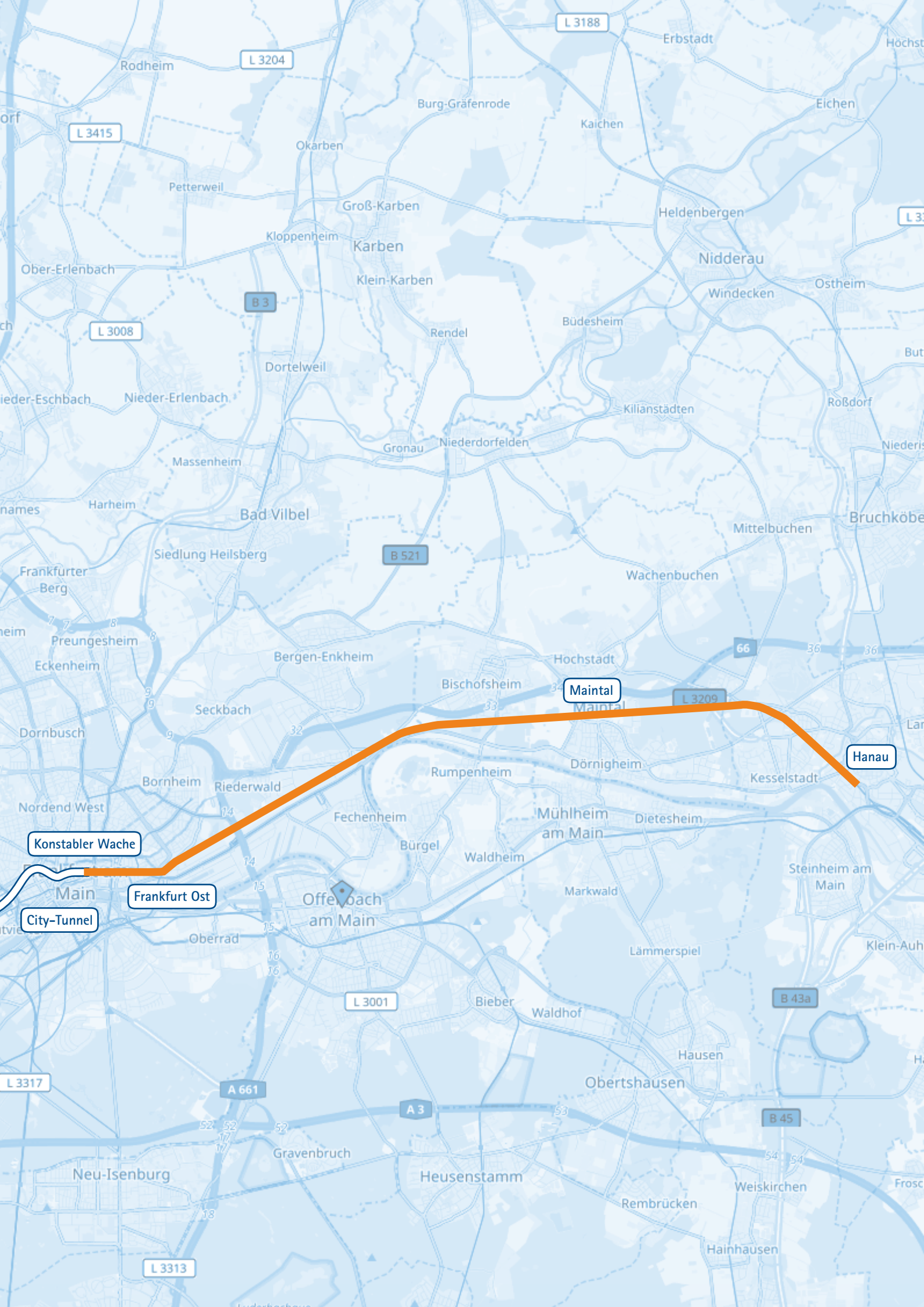
2022
(Prognose) Planfeststellung und Baubeginn

2026/
2030 (Teil-)Fertigstellung

Hindernisse

politische Uneinigkeit, fehlende politische Unterstützung

Konkurrierende Planungen anderer Behörden



L 3188

Erbstadt

Höchst

Rodheim

L 3204

Burg-Gräfenrode

Eichen

L 3415

Okarben

Kaichen

Petterweil

Groß-Karben

Heldenbergen

L 3

Ober-Erlenbach

Kloppenheim

Karben

Nidderau

Ostheim

L 3008

B 3

Klein-Karben

Rendel

Büdesheim

Windecken

But

Nieder-Eschbach

Nieder-Erlenbach

Gronau

Niederdorfelden

Kilianstädten

Roßdorf

Niederis

names

Harheim

Bad Vilbel

B 521

Mittelbuchen

Bruchköbe

Frankfurter Berg

Siedlung Heilsberg

Wachenbuchen

heim

Preungesheim

Bergen-Enkheim

Hochstadt

66

36

36

Eckenheim

Seckbach

Bischofsheim

Maintal

L 3209

Hanau

Dornbusch

Bornheim

Riederwald

Rumpenheim

Dörnigheim

Kesselstadt

Nordend West

Konstabler Wache

Oberrad

Fechenheim

Bürgel

Waldheim

Mühlheim am Main

Dietesheim

Steinheim am Main

Main

Frankfurt Ost

Offenbach am Main

Markwald

Klein-Auh

City-Tunnel

Oberrad

Bieber

Waldhof

Lammerspiel

H

L 3317

A 661

A 3

Obertshausen

B 43a

Neu-Isenburg

Gravenbruch

Heusenstamm

Rembrücken

Weiskirchen

Fros

L 3313

Hainhausen

Nordmainische S-Bahn



Das Projekt

Bau einer zweigleisigen Strecke für eine reine S-Bahnnutzung zwischen der Frankfurter City im Westen und Hanau Hbf im Osten. Diese verläuft weitgehend parallel zur bestehenden nordmainischen Strecke und mündet im westlichen Abschnitt, als Tunnel ausgeführt, in den City-Tunnel Frankfurt. Durch das Projekt wird eine Entflechtung des S-Bahnverkehrs vom Fern-, Regional- und Güterverkehr auf der Strecke möglich, was wiederum mehr Streckenkapazität freisetzt. Die Fahrtzeit zwischen der Frankfurter Innenstadt und Hanau verkürzt sich um 11 Minuten. Dadurch ist eine engere Taktfolge zwischen den Städten gewährleistet. Gleichzeitig werden durch die Schaffung neuer oder den Ausbau bestehender Halte der Frankfurter Osten, Maintal sowie das westliche Hanau an das Netz der S-Bahn Rhein-Main angebunden.

Erste Ideen

Erste Ideen für den Bau einer S-Bahn zwischen Frankfurt und Hanau gehen bis in die 60er Jahre zurück. Konkreter wurden diese 1983, als unmittelbar östlich der Station Frankfurt-Konstablerwache ein Anschluss im City-Tunnel Frankfurt für eine Strecke Richtung Hanau eingefügt wurde. Ebenso lange laufen die Planungen für das Projekt: Sie wurden mehrfach verworfen und zeitweise nicht intensiv weiterverfolgt. Trotz der Tatsache, dass der Rückhalt für das Projekt bereits damals seitens der Anwohner wie auch der Pendler groß war.

Genehmigungsverfahren – Beginn und Verlauf

Das Planfeststellungsverfahren startete 2013. Die Abschnitte Frankfurt, Maintal und Hanau werden getrennt untersucht, um flexibel auf Herausforderungen in den Teilabschnitten reagieren zu können. Die ersten zur Feststellung eingereichten Planunterlagen der Deutschen Bahn können als ungenügend bezeichnet werden, da beispielsweise im Bereich Lärm- und Erschütterungsschutz grobe Versäumnisse ausgemacht wurden. Diese führten zu einer mehrmaligen Überarbeitung der Planunterlagen, weshalb das Genehmigungsverfahren immer noch andauert.

Ungeklärte Finanzierung als Hemmnis

Bis 2018 stellte die ungeklärte Finanzierung des Projektes ein Hemmnis dar. Erst seit der Einstufung des Projekts als „vordringlicher Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist die Co-Finanzierung durch den Bund weitgehend gesichert. Die positiven Auswirkungen der Kapazitätserweiterung, auch auf den Fernverkehr, waren jedoch seit jeher bekannt.

Baubeginn im Jahr 2023 erwartet

Vorbereitende Baumaßnahmen, wie die Beseitigung von Bahnübergängen und die notwendige Verlegung von Kabeln im Bereich des Tunnels, haben bereits begonnen. Die Hauptbaumaßnahmen werden 2023 starten. Eine Inbetriebnahme der Abschnitte Frankfurt und Maintal scheint frühestens 2028, des Abschnitts Hanau und somit der gesamten Strecke 2030 möglich.

Entwicklung

60er Erste politische Diskussionen

1983 Errichtung eines Abzweigs im Rahmen der Verlängerung des City-Tunnels Frankfurt (Bauvorleistung)

2014 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

2021/22 Planfeststellung (mehrmals verschoben)

2023 Beginn der Hauptbaumaßnahmen

2028/2030 (Teil-)Fertigstellung und Inbetriebnahme

Hindernisse

ungeklärte Finanzierung zwischen Bund, Land und Kommunen

ungenügende Planunterlagen erfordern mehrmalige Überarbeitung



Hessischer Industrie-
und Handelskammertag

Impressum

Herausgeber

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

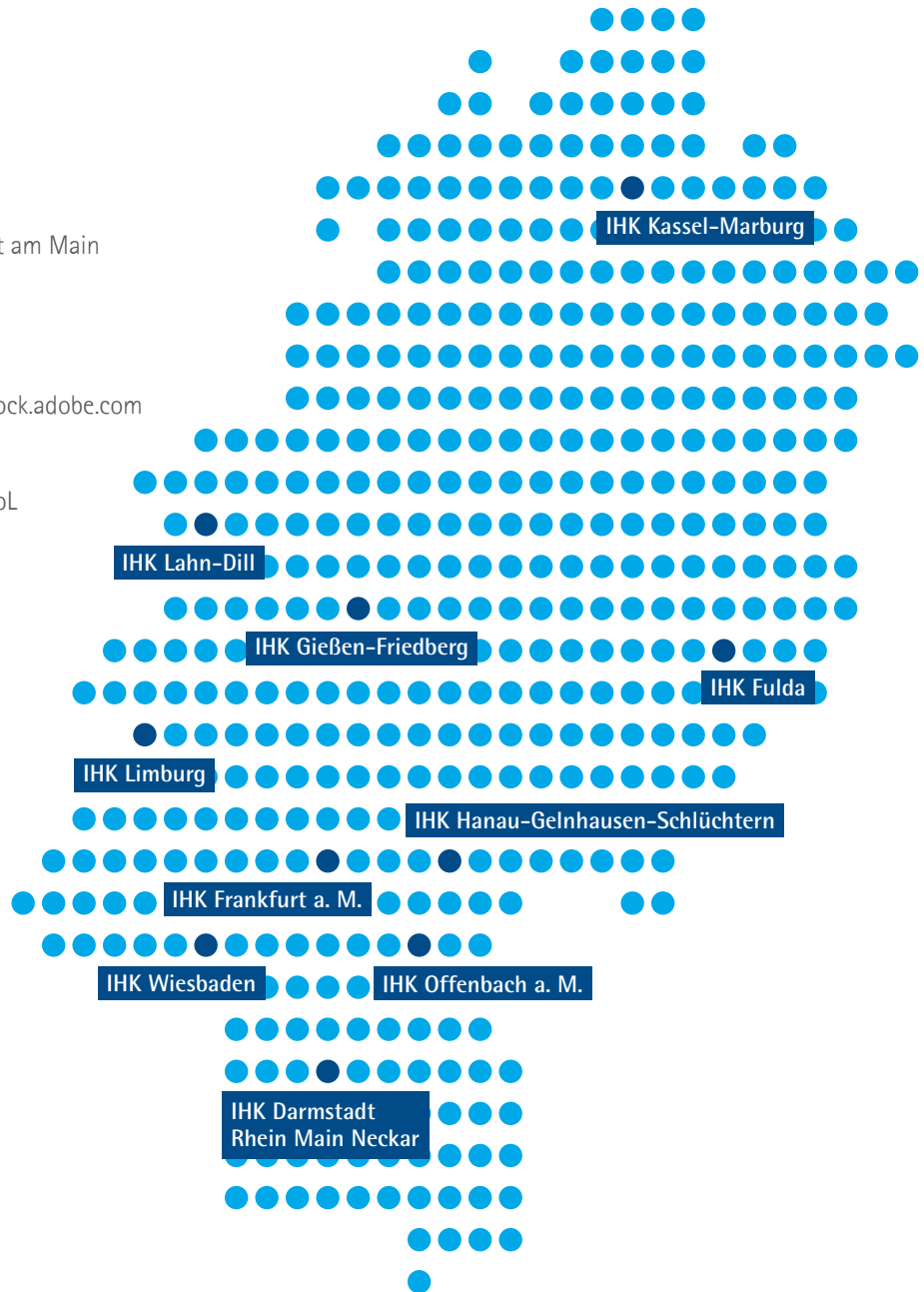
Bildnachweis

Cover: Gorodenkoff Productions OU - stock.adobe.com

Kartenausschnitte:
OpenStreetMap, veröffentlicht unter ODbL

Stand

Juli 2021



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.