



Arbeitsgemeinschaft
Hessen



POSITION DER ARBEITSGEMEINSCHAFT
HESSISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN

VERKEHRSINFRASTRUKTUR IN HESSEN | STATUS QUO 2016

VERKEHRSINFRASTRUKTUR IN HESSEN STATUS QUO 2016

Position der Arbeitsgemeinschaft
hessischer Industrie- und Handelskammern

Inhalt

Vorwort	7
Einführung	9
Wo steht Hessens Wirtschaft zur Mitte der Legislaturperiode?	9
Schwerpunkte im Bereich Verkehr der hessischen IHKs seit 2014	9
Verkehrsinfrastruktur	10
Wie es ist	10
Was zu tun ist	11
Kommunales und Landesstraßennetz sanieren	11
Projekte beschleunigen und Planungskapazitäten ausbauen	11
Ausgewogene Maßnahmen in Lärmschutz und Luftreinhaltung	11
Schienenknoten ausbauen und ÖPNV-Angebot stabilisieren	11
Flughafen Frankfurt	11
Übersichtskarte überregional bedeutsamer Verkehrsprojekte in Hessen	12
A. Straßenprojekte	13
B. Schienenprojekte	13
C. Projekte im Luftverkehr	13
D. Projekte Wasserstraßen	13
A. Projektsteckbriefe Straße	14
A 3: Autobahnkreuz Offenbach bis Anschlussstelle Hanau	15
Erweiterung der A 5 auf acht Fahrstreifen zwischen Autobahnkreuz Bad Homburger Kreuz und der Anschlussstelle Friedberg	16
Erweiterung der A 5 auf sechs Fahrstreifen zwischen Autobahndreieck Reiskirchen und dem Autobahndreieck A 5/A 49 (Ohmtaldreieck)	17
Lückenschluss der A 44 zwischen Kassel (A 7) und Wommen (A 4)	18
A 45: Sechsspüriger Ausbau vom Gambacher Kreuz bis zur Landesgrenze Nordrhein-Westfalen Lückenschluss der A 49 vom heutigen Bauende bei Bischhausen bis zum Anschluss an die A 5 bei Gemünden (Felda)	20
A 60: Erweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen mit Standstreifen zwischen Autobahndreieck Mainspitz und Autobahndreieck Rüsselsheim	21
A 66: Sechsstreifiger Ausbau zwischen Schiersteiner Kreuz und Wiesbadener Kreuz	22
A 67: Ausbau von vier auf sechs Fahrstreifen vom Autobahndreieck Mönchhof bis Autobahnkreuz Lorsch	23
A 5/A 67: Umbau des Autobahnkreuzes Darmstadt	24
Lückenschluss A 66/A 661 – Neubau des Riederwaldtunnels	25
A 661: Bad Homburger Kreuz – Anschlussstelle Offenbach Kaiserlei	26
B 3: Neubau der Ortsumfahrung Butzbach bis zur Anschlussstelle A 5 Windhof	27
B 26: Ortsumfahrung Babenhausen	28
B 26: Ortsumfahrung Ober-Ramstadt, Ortsteil Hahn	29

B 38: Ortsumfahrung Groß-Bieberau	30
B 49: Neubau der Ortsumfahrungen Reiskirchen und Lindenstruth	31
Vierstreifiger Ausbau der B 49	32
Neubau der Ortsumfahrung B 49 Grünberg	33
B 54 Ortsumgehung Limburg - Diez	34
Ausbau der B 253 und der B 62 Dillenburg – Biedenkopf – Lahntal	35
B 260: Ortsumfahrung Schlangenbad/Wambach	36
Neubau der Ortsumfahrung Ortenberg/Selters auf der B 275	37
B 275/ B 456: Nordost-Umfahrung Usingen und Ortsumfahrung Merzhausen	38
B 456: Ortsumfahrung Wehrheim/Oberursel – Bad Homburg und Ausbau Saalburgchaussee	39
Ausbau der B 486 zwischen Ortsumfahrung Langen und Mörfelden-Walldorf (A 5)	40
B 508 n – Bau einer leistungsfähigen und kreuzungsfreien Bundesstraße Kreuztal - Hattenbach	41
B 519: Ortsumfahrung Flörsheim-Weilbach	42
B. Projektsteckbriefe Schiene	44
Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar	45
Wallauer Spange	46
Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Gießen	47
Aus- und Neubaustrecke Frankfurt – Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt	48
Schienenverkehrskonzept für den Ballungsraum FrankfurtRheinMain	49
Neubau der Nordmainischen S-Bahn	50
Neubau der Regionaltangente West (RTW)	51
C. Projektsteckbriefe Luftverkehr	52
Ausbau Frankfurter Flughafen: Neubau von Terminal 3	53
Weiterentwicklung des Flugplatzes Frankfurt-Egelsbach	54
Ausbau des Flughafens Kassel-Calden zu einem Regionalflygafen	55
D. Projektsteckbriefe Wasserstraßen	56
Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg	57
Gesamtprojektliste der IHKs Hessen 2016	58
1. Abgeschlossene Projekte	60
2. Laufende und fest disponierte Projekte	62
3. Von Bund oder Land nicht weiter verfolgte Projekte	64
4. Im BVWP 2030 im Vordringlichen Bedarf enthaltene Projekte (VB-E, VB)	66
5. Im BVWP 2030 im Weiteren Bedarf enthaltene Projekte (WB, WB*)	68
6. Nicht im BVWP 2030 enthaltene Projekte, aber aus IHK-Sicht weiterhin wünschenswert	70
Impressum	73

Vorwort

Hessens verkehrsgünstige Lage im Herzen Europas hat die wirtschaftliche Entwicklung der Region erheblich gefördert. 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 gibt Impulse und ergänzt das fortlaufende Eintreten der hessischen IHKS zugunsten einer nachfragegerechten und zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur, um sowohl der ansiedlungswilligen als auch der ansässigen Wirtschaft einen langfristig wettbewerbsfähigen Standort bereitzustellen. Gleichwohl ist den hessischen IHKS bewusst, dass aufgrund der Haushaltssituation von Bund, Ländern und Kommunen nicht alle wünschenswerten Projekte zugleich verwirklicht werden können. Daher soll die vorliegende Broschüre den Status Quo wichtiger hessischer Verkehrsprojekte 2016 darstellen und als perspektivisches Entwicklungsziel verstanden werden. Sie ist zudem eine Fortschreibung der zuletzt 2012 erschienenen Broschüre.

Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur waren jahrelang nicht hoch genug, um sie in einem guten Zustand zu erhalten und an die wachsende Verkehrsnachfrage anzupassen. Dies zeigen marode Brücken, Fahrbahndecken, Engpässe und unzureichende Schienenkapazitäten in Hessen. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 leistet einen wesentlichen Beitrag zur Sanierung der Infrastruktur, insbesondere zur Beseitigung von Engpässen. Viele wichtige hessische Schienen- und Straßenprojekte wurden in den "Vordringlichen Bedarf" eingestuft, was ihre verkehrliche Bedeutung im Gesamtnetz unterstreicht. Grundsätzlich ist die ARGE mit dem BVWP 2030 für Hessen daher zufrieden. Angesichts gravierender Probleme vor allem auf den Hauptverkehrsachsen und im Schienenknoten rund um Frankfurt, die für die Leistungsfähigkeit des gesamtdeutschen Netzes von Bedeutung sind, stellt dies eine notwendige Kurskorrektur dar. Die Mittelaufteilung priorisiert den Erhalt vor dem Neubau und lässt gleichzeitig regionale Projekte gegenüber den überregional bedeutsamen Hauptachsen nicht zu kurz kommen. Diese Prioritätensetzung wird nicht jeden zufriedenstellen, denn es gibt auch Projekte, die dadurch vorerst auf Umsetzung verzichten müssen.

Entscheidend für den Erfolg des neuen BVWP wird sein, ob er wie vorgesehen umgesetzt wird und über die gesamte Laufzeit bis 2030 ausreichend Mittel zur Verfügung stehen werden. Zur zügigen Umsetzung der Projekte im BVWP 2030 bedarf es zudem einer ausreichend finanziellen und personellen Ausstattung bei Hessen Mobil und bei der DB Netz AG. Ebenso erforderlich ist eine frühzeitige und kontinuierliche Öffentlichkeitsbeteiligung bei Großvorhaben, um gegenüber den verschiedenen Stakeholdern für Transparenz zu sorgen. Wir ermuntern alle, die an Planungs- und Entscheidungsprozessen beteiligt sind, sich mit uns gemeinsam für den Erhalt und für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und Hessens wirtschaftliche Zukunft einzusetzen.



Einführung

Die Arbeit der hessischen Landesregierung setzt in vielen Politikbereichen den Rahmen für den Erfolg der hessischen Wirtschaft. Zur Halbzeit der Legislaturperiode 2014 bis 2018 haben die hessischen Industrie- und Handelskammern für die Verkehrspolitik der hessischen Landesregierung eine Zwischenbilanz erstellt und die Perspektive für die aus ihrer Sicht vordringlichen Schritte der Landespolitik im weiteren Verlauf der Legislaturperiode formuliert.

Wo steht Hessens Wirtschaft zur Mitte der Legislaturperiode?

Bei der Verkehrsinfrastruktur hat die Landesregierung das Signal auf Bestandssicherung vor Neubau gestellt. Nur teilweise werden notwendige Sanierungsarbeiten mit Nachdruck verfolgt, weil die zur Verfügung gestellten Finanzmittel nicht reichen. Die ÖPNV-Finanzierung scheint über das Jahr 2019 hinaus gesichert, sowohl die Steigerung der Regionalisierungsmittel als auch eine geplante Neuauflage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG, Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) sind beschlossen.

Viele Straßenprojekte in Hessen kommen nicht schnell genug voran. Bei den Schienenprojekten hingegen sind Fortschritte erkennbar. Mit dem Terminal 3 wurde die Zukunft des Drehkreuzes Frankfurter Flughafen gesichert, die von uns geforderte Schienenanbindung steht allerdings noch aus.

Schwerpunkte im Bereich Verkehr der hessischen IHKs seit 2014

Viele Unternehmen klagen über den Zustand der Verkehrsinfrastruktur in Hessen. Dies ist ein Ergebnis der ersten gemeinsamen Umfrage des Hessischen Verkehrsministeriums und der hessischen Industrie- und Handelskammern. Die Antworten der knapp 2.500 Unternehmen, die an der Online-Umfrage 2014 teilnahmen, zeigen, dass die Verkehrsinfrastruktur für die Unternehmen einer der entscheidenden Standortfaktoren ist. 80 Prozent der Antworten messen einer leistungsfähigen Infrastruktur eine große bis sehr große Bedeutung bei. Die eingeleitete Sanierungsinitiative der Landesregierung und die Erhöhung der Mittel für den Straßenbau werden als erster richtiger Schritt angesehen. Dennoch liegt der Werteverzehr noch weit über den Investitionen. Der Sanierungsstau wird so nicht aufgelöst. Hier muss weiter gegengesteuert werden.

Der Bau des Terminals 3 am Frankfurter Flughafen wird von der hessischen Wirtschaft begrüßt. Die IHKs drängen auf einen Schienenanschluss des Terminals. Die Lärmpause wird als sinnvolles Instrument zur Verringerung der Fluglärmbelastung am Flughafen Frankfurt angesehen. Positiv ist insbesondere die Kombination von siebenstündigen Lärmpausen bei Beibehaltung der bisherigen Zahl von Starts und Landungen. Bedingung bei allen Eingriffen am Frankfurter Flughafen ist, dass die Drehkreuzfunktion sowie die Kapazität des Flughafens nicht eingeschränkt werden. Die Einführung einer Lärmobergrenze als Bestandteil des Mediationspaketes darf die nach Planfeststellungsbeschluss möglichen 701.000 Flugbewegungen nicht einschränken.

Verkehrsinfrastruktur

WIE ES IST

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

Das wachsende Verkehrsaufkommen führt zu einem beschleunigten Verschleiß vieler Straßen, Bahnstrecken, Schleusen und Wasserwege. In Hessen sind insgesamt 600 Brücken sanierungsbedürftig – das sind zehn Prozent aller Brücken. In der Verkehrsumfrage standen Brücken- und Straßensperrungen folgerichtig auch als größtes Sorgenkind auf der Liste der Unternehmen: 73 Prozent fühlten sich stark bis sehr stark beeinträchtigt. In Hessen gibt es aufgrund von unterlassenen Sanierungsmaßnahmen einen erheblichen Investitionsstau, der behoben werden muss. Allein bei Brücken wurde ein Bedarf von ca. 1 Mrd. Euro ermittelt. Insgesamt beträgt der Sanierungsstau bei der Straßeninfrastruktur in Hessen mindestens 4 Mrd. Euro. Für überregionale Schienenausbauprojekte fehlen allein mehr als 6 Mrd. Euro.

Darüber hinaus hat sich in Hessen insbesondere der mangelhafte Zustand vieler Landesstraßen zu einem Problem entwickelt. Mit einer Sanierungs-offensive will das hessische Verkehrsministerium bis 2022 rund 385 Millionen Euro in rund 540 Einzelbaumaßnahmen investieren. Zu den Projekten in der Sanierungs-offensive 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 die maroden Verkehrsadern selten, dafür immer wieder geflickt.

Als Konsequenz daraus, oder um vermeintliche Lärmschutz- oder Luftreinhalteziele zu erreichen, werden immer mehr Straßen und sogar ganze Städte für den Schwerverkehr gesperrt. Dies hat gravierende Folgen, insbesondere in Nordhessen und im ländlichen Raum, da es den Wirtschaftsverkehr zu immer größeren Umwegen zwingt. Dies kostet nicht

nur Geld – sondern ist am Ende auch kontraproduktiv für Luftreinhaltung und Lärmschutz –wichtige Ziele der hessischen Landesregierung – da es an anderer Stelle zu Lärm und Emissionen führt. In den aktuellen Lärmaktionsplänen finden sich alarmierend oft Vorschläge für Durchfahrtsverbote für Lkw oder Geschwindigkeitsbeschränkungen. Während dies punktuell aufgrund von Verkehrssicherheitsaspekten vertretbar sein mag, wird es zum ersten Problem, wenn dies an immer mehr Stellen unkoordiniert als kostengünstige Maßnahme der Kommunen eingeführt wird, um scheinbar den Lärm zu reduzieren oder zur Luftreinhaltung beizutragen. Dabei wird oft vergessen, dass der Verkehr nicht verringert, sondern nur auf längere Strecken verlagert wird.

Hessen ist Deutschlands wichtigster Schienenknoten. Dieser ist an der Grenze seiner Kapazität und Leistungsfähigkeit angekommen, das Angebot ist nicht zuverlässig und die Züge häufig verspätet. Wichtige Nahverkehrs- und Schienenprojekte, gerade rund um den Bahnknoten Frankfurt, sind seit Jahrzehnten in der Planung, kommen aber nur sehr langsam voran. Die Anbindung des ländlichen Raums an die Schiene hat sich verschlechtert.

Bund und Länder haben die Regionalisierungsmittel für den ÖPNV auf 8,2 Mrd. Euro erhöht und mit einer jährlichen Rate von 1,8 Prozent dynamisiert. Hessen sollen 50 Mio. Euro mehr zur Verfügung stehen.

Der Flughafen Frankfurt/Main ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für FrankfurtRheinMain und ganz Hessen. Er ist für die international aufgestellte Wirtschaft der Region unverzichtbar und die größte Arbeitsstätte in Hessen. Die derzeitige Debatte zum Thema Ausweitung des Nachtflugverbots ist daher kontraproduktiv für die zukünftige Entwicklung des Frankfurter Flughafens. Den bisher erfolgreich verlaufenden Versuch der Lärmpausen haben die IHKS begrüßt und halten diese Maßnahme nach wie vor für sinnvoll.

WAS ZU TUN IST

Kommunales und Landesstraßennetz sanieren

Der Zustand der Straßen in vielen Kommunen hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verschlechtert. Sie müssen mehr in ihre Verkehrsinfrastruktur investieren, benötigen dazu aber auch dringend mehr Mittel für den Erhalt ihrer Straßen von Bund und Land.

Dies gilt auch für die Landesstraßen. Bei aller Euphorie für das Landesstraßenbau-Programm darf nicht übersehen werden, dass die 540 Projekte immerhin ein Viertel, aber dennoch nur einen Bruchteil der nötigen Maßnahmen abbilden. Alle Bauprojekte, die nicht aufgenommen wurden, haben erst ab 2023 eine Chance auf Realisierung. 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. Der jährliche Werteverzehr ist im Haushalt des Landes mit rund 170 Mio. Euro beziffert. Investiert wurden 2015 lediglich 90 Mio. Euro.

Projekte beschleunigen und Planungskapazitäten ausbauen

Ausreichende finanzielle Mittel sind zwar Vorbedingung für Erhalt und Ausbau der Infrastruktur in Hessen, reichen alleine aber nicht aus. Es bedarf einer gleichzeitig qualifizierten wie zügigen Planung. Dafür müssen bei Hessen Mobil und der DB Netz AG ausreichende Personalkapazitäten vorgehalten werden, um den Bedarf auch planerisch optimal begleiten zu können.

Ausgewogene Maßnahmen in Lärmschutz und Luftreinhaltung

Effiziente Maßnahmen ohne Fahrverbote sind z.B. lärmindernder Asphalt, eine intelligente Verkehrslenkung (z.B. ein Lkw-Routenkonzept oder grüne Welle) sowie Geschwindigkeitskontrollen. Auch die Weiterentwicklung alternativer Antriebe, Ausbau von ÖPNV, Schieneninfrastruktur, Radwegenetz und Förderung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement sind Schritte in die richtige Richtung. Generell sind positive Anreize zur Verhaltensänderung und technologischer Entwicklungen Restriktionen vorzuziehen.

Schienenknoten ausbauen und ÖPNV-Angebot stabilisieren

Hessen als Deutschlands wichtigster Schienenknoten muss weiter gestärkt werden, um den bundesweiten Flaschenhals aufzulösen. Bedeutende Schienenprojekte im Fern- und Nahverkehr müssen zügig realisiert werden,

ohne dabei die ländlichen Regionen abzuhängen. Die Leistungsfähigkeit muss gesteigert, Verspätungen reduziert und die Zuverlässigkeit erhöht werden. Viele Schieneninfrastrukturprojekte sind seit langer Zeit in Planung, werden aber in vielen Fällen zu langsam umgesetzt. Dies muss deutlich beschleunigt werden.

Wichtigste Maßnahmen sind der Umbau des Gleisvorfelds des Frankfurter Hauptbahnhofs, um das Nadelöhr „Bahnknoten Frankfurt“ aufzulösen, die Neubaustrecken von Frankfurt nach Mannheim über Darmstadt und Frankfurt nach Fulda/Würzburg sowie eine Schienenanbindung des neuen Terminal 3 des Frankfurter Flughafens, der Bau der Nordmainischen S-Bahn, der viergleisige Ausbau der Strecke nach Friedberg und die Realisierung der Regionaltangente West.

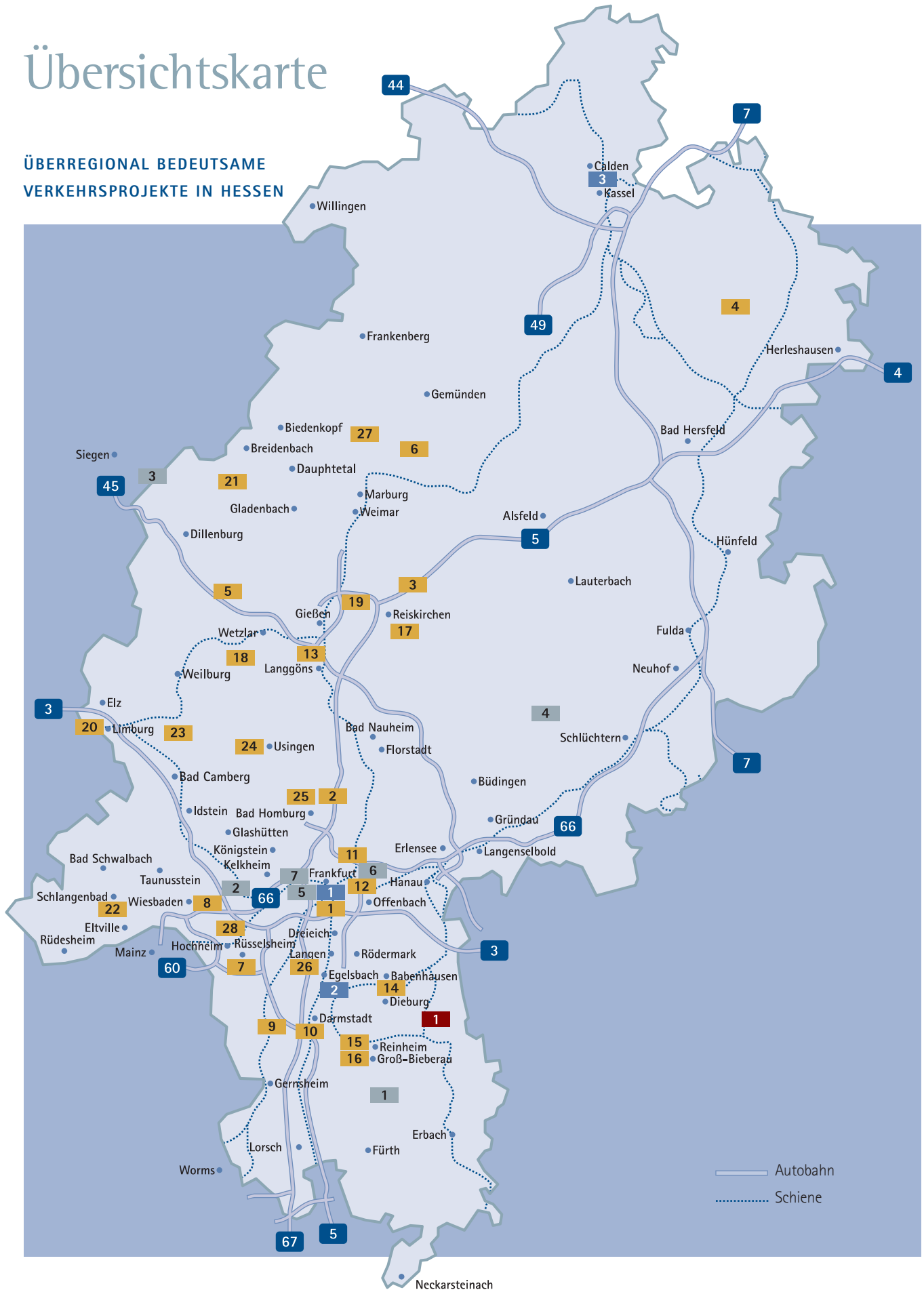
Ein attraktives ÖPNV-Angebot und ein gutes Radwegenetz für Pendler entlasten die Straße spürbar, helfen die Konkurrenz um Parkraum zu reduzieren und schaffen Freiräume für Wirtschaftsverkehr. Bei den Regionalisierungsmitteln ist eine schnelle Klärung der Verteilungskriterien und eine gerechte Mittelverteilung erforderlich, um Planungs- und Finanzierungssicherheit zu erreichen. Die Finanzierung eines leistungsfähigen ÖPNV muss vom Land gewährleistet werden.

Flughafen Frankfurt

Den Bau von Terminal 3 hat die ARGE begrüßt. Der Flughafen Frankfurt/Main muss sich entwickeln können und leistungsfähig bleiben. Weitere betriebliche Einschränkungen stellen die hohe wirtschaftliche und strukturpolitische Bedeutung in Frage. Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sollten die Wettbewerbsfähigkeit sowie die Kapazität des Flughafens erhalten und seine Attraktivität für international agierende Unternehmen gewährleisten. Eine Ausweitung des bestehenden Nachtflugverbots lehnt die ARGE entschieden ab. Die Einführung einer Lärmobergrenze darf die nach Planfeststellungsbeschluss möglichen 701.000 Flugbewegungen nicht einschränken.

Übersichtskarte

ÜBERREGIONAL BEDEUTSAME VERKEHRSPROJEKTE IN HESSEN



A. Straßenprojekte

- 1** A 3: AK Offenbach bis AS Hanau
- 2** A 5: AK Bad Homburg bis AS Friedberg
- 3** A 5: Autobahndreieck Reiskirchen bis Autobahndreieck A 5/A 49 (Ohmtdreieck)
- 4** Lückenschluss der A 44 zwischen Kassel (A 7) und Wommen (A 4)
- 5** A 45: Sechsspüriger Ausbau vom Gambacher Kreuz bis zur Landesgrenze NRW
- 6** Lückenschluss der A 49 bis zum Anschluss an die A 5 bei Gemünden (Felda)
- 7** A 60: Erweiterung zwischen AD Mainspitz und AD Rüsselsheim
- 8** A 66: Sechsstreifiger Ausbau zwischen Schiersteiner Kreuz und Wiesbadener Kreuz
- 9** A 67: Ausbau AD Mönchhof bis AK Lorsch
- 10** A 5/A 67: Umbau des AK Darmstadt
- 11** Lückenschluss A66/A661 - Neubau des Riederwaldtunnels
- 12** A 661: Bad Homburger Kreuz bis Anschlussstelle Offenbach Kaiserlei
- 13** B 3: Neubau der OU Butzbach bis zur AS A 5 Windhof
- 14** B 26: OU Babenhausen
- 15** B 26: OU Ober-Ramstadt OT Hahn
- 16** B 38: OU Groß-Bieberau
- 17** B 49: Neubau der Ortsumgehungen Reiskirchen und Lindenstruth
- 18** Vierstreifiger Ausbau der B 49
- 19** Neubau der Ortsumgehung B49 Grünberg
- 20** B 54 Ortsumgehung Limburg - Diez
- 21** Ausbau B 253 und B 62 Dillenburg - Biedenkopf - Lahntal
- 22** B 260: Ortsumfahrung Schlangenbad/Wambach
- 23** Neubau der Ortsumgehung Ortenberg/Selters auf der B 275
- 24** B 275/ B 456: Nordost-Umfahrung Usingen und OU Merzhausen
- 25** B 456: Ortsumgehung Wehrheim/Oberursel - Bad Homburg und Saalburgchaussee
- 26** Ausbau der B 486 zwischen OU Langen und Mörfelden-Walldorf (A 5)
- 27** B 508 n - Bau einer kreuzungsfreien Bundesstraße Kreuztal - Hattenbach
- 28** B 519: Ortsumfahrung Flörsheim-Weilbach

B. Schienenprojekte

- 1** Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar
- 2** Bau der Wallauer Spange
- 3** Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke Hagen-Gießen
- 4** Ausbau der Schienenstrecke Frankfurt - Hanau - Fulda - (Erfurt)
- 5** Schienenverkehrskonzept für den Ballungsraum FrankfurtRheinMain
- 6** Neubau der Nordmainischen S-Bahn
- 7** Regionaltangente West

C. Projekte im Luftverkehr

- 1** Ausbau des Flughafens Frankfurt Main: Neubau des dritten Terminals
- 2** Weiterentwicklung des Flugplatzes Frankfurt Egelsbach Airport
- 3** Ausbau des Flughafens Kassel-Calden zu einem vollwertigen Regionalflughafen

D. Projekte Wasserstraßen

- 1** Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg

OU = Ortsumfahrung

AD = Autobahndreieck

AK = Autobahnkreuz

AS = Anschlussstelle

A. Projektsteckbriefe Straße



A 3: AUTOBAHNKREUZ OFFENBACH BIS ANSCHLUSSSTELLE HANAU

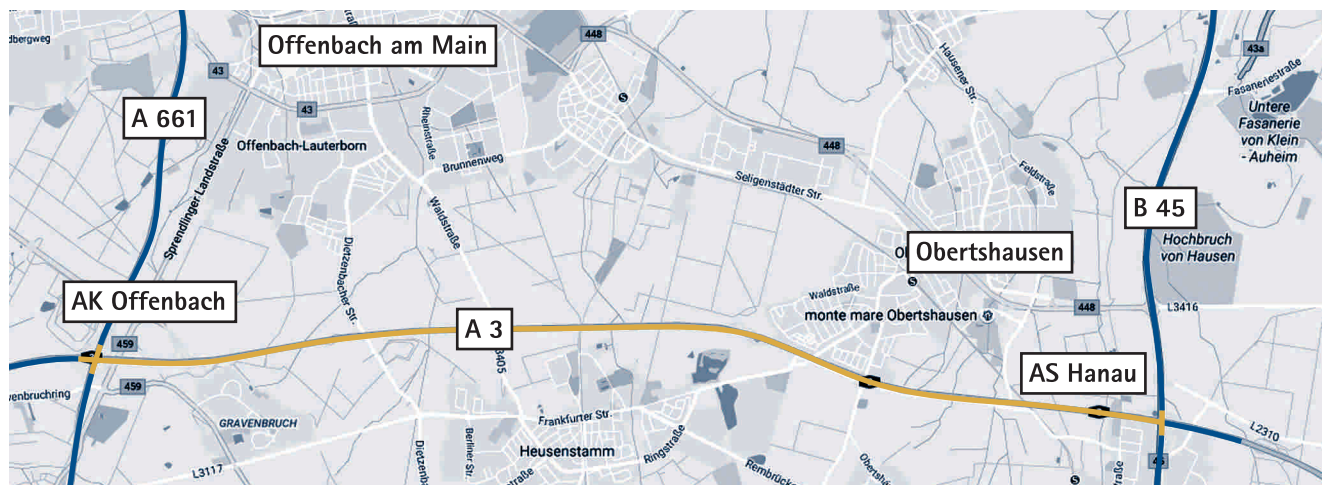
Auf dem Abschnitt der A 3 vom Kreuz Offenbach bis zur Anschlussstelle Hanau sind Staus, eine eingeschränkte Verkehrssicherheit und Ausweichverkehre durch die Kommunen an der Tagesordnung. Auf dem sechsspurigen Abschnitt wird temporär der Standstreifen freigegeben. Trotzdem führt das hohe Verkehrsaufkommen (2010 rund 120.000 Kfz pro Werktag) zu kilometerlangen Staus, insbesondere in den Morgen- und Abendstunden. Die momentane und prognostizierte Verkehrsmenge ist mit dem jetzigen Zuschnitt nicht mehr zu bewältigen. Durch einen Ausbau der Strecke auf acht Fahrspuren mit temporärer Seitenfreigabe und dem Umbau der Knotenpunkte am Autobahnkreuz Offenbach, den Anschlussstellen Obertshausen und Hanau sowie am Tannenmühlkreisel (B 45) wird die verkehrliche Situation maßgeblich verbessert. Durch die Engpassbeseitigung auf der A 3 können die Verkehrsströme wieder auf der Hauptverkehrsachse gebündelt und so die anliegenden Kommunen stark entlastet werden. Zudem können bei Ausbau der Strecke ein wirksamer und moderner Lärmschutz eingesetzt werden, der der heutigen und zukünftigen Belastung angemessen ist.

Planungsstand

- Status Quo/Planungsstand: Im BVWP 2003 wurde das Projekt in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Bis zum Beginn der Legislaturperiode wurden lediglich erste Voruntersuchungen durchgeführt. Das Planfeststellungsverfahren wurde noch nicht eingeleitet. Als Voruntersuchung wurde eine verkehrliche Mikrosimulation auf der A 3 zwischen dem Frankfurter Kreuz und der Anschlussstelle Hanau durchgeführt. Derzeit arbeitet Hessen Mobil an einer Machbarkeitsstudie „Umbau AK Offenbach/ AS Offenbach“.
- BVWP 2030: Im Kabinettsbeschluss zum BVWP 2030 wurde das AK Offenbach in den Vordringlichen Bedarf Engpass (VB-E), der achtstreifige Ausbau vom AK Offenbach bis zur AS Hanau aber lediglich in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) eingestuft. Durch den partei- und bundeslandübergreifenden Einsatz der Bundestagsabgeordneten und der Initiative der IHKs und weiterer Akteure aus der Region, wurde im Ausbaugesetz zum BVWP das Gesamtprojekt (Umbau AK Offenbach und Ausbau Strecke AK Offenbach bis AS Hanau) in den Vordringlichen Bedarf Engpass (VB-E) priorisiert.

Position 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, wie den Frankfurter Flughafen, miteinander. Als Hauptverkehrsachse des Rhein-Main-Gebietes hat die A 3 eine enorm hohe Bedeutung für Wirtschaft und Gesellschaft. 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. Der zentrale Standortfaktor der Region Offenbach, die Lage und Anbindung, wird so eingeschränkt. Um die Verkehrssituation zu verbessern, muss ein Gesamtpaket von Maßnahmen ergriffen werden, das den Ausbau der Strecke und den Umbau des AK Offenbachs, der AS Obertshausen, der AS Hanau und des Tannenmühlkreisels enthält. Wir fordern eine zügige Planung sowie die Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen bis zum Baubeginn, um die jetzige Situation zu entschärfen.



ERWEITERUNG DER A 5 AUF ACHT FAHRSTREIFEN ZWISCHEN AUTOBAHNKREUZ BAD HOMBURGER KREUZ UND DER ANSCHLUSSTELLE FRIEDBERG

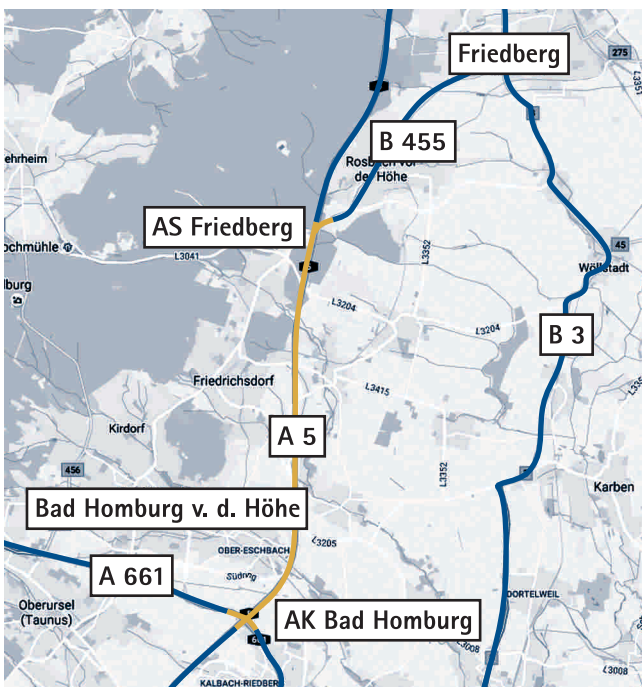
Der 7,7 Kilometer lange Ausbauabschnitt der A 5 erstreckt sich von der Anschlussstelle Friedberg im Norden bis zum Autobahnkreuz Bad Homburg im Süden. An der Anschlussstelle Friedberg besteht eine Verknüpfung zur B 455 und zur L 3057 und am Bad Homburger Kreuz zur A661. Im Zuge der A 5 stellen sich gegenwärtig Verkehrsstärken von 11.500 Kfz pro Stunde und 17.100 Schwerverkehre pro Tag ein. Bis zum Prognosejahr 2025 wird das Verkehrsaufkommen auf 164.000 Kfz pro Tag und 27.000 Schwerverkehre pro Tag ansteigen. Die derzeitigen und insbesondere die prognostizierten Verkehrsstärken sind mit dem vorhandenen sechsstreifigen Querschnitt nicht zu bewältigen. Die Verkehrssicherheit ist stark eingeschränkt und die Störanfälligkeit hoch.

Planungsstand

- Status Quo/Planungsstand: In Planung; Trassenführung wurde am 19.11.2012 festgelegt.
- Fertigstellung: Voraussichtlich bis 2030
- BWVP 2030: Vordringlicher Bedarf

Position 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 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.



ERWEITERUNG DER A 5 AUF SECHS FAHRSTREIFEN ZWISCHEN AUTOBAHDREIECK REISKIRCHEN UND DEM AUTOBAHDREIECK A 5/A 49 (OHMTALDREIECK)

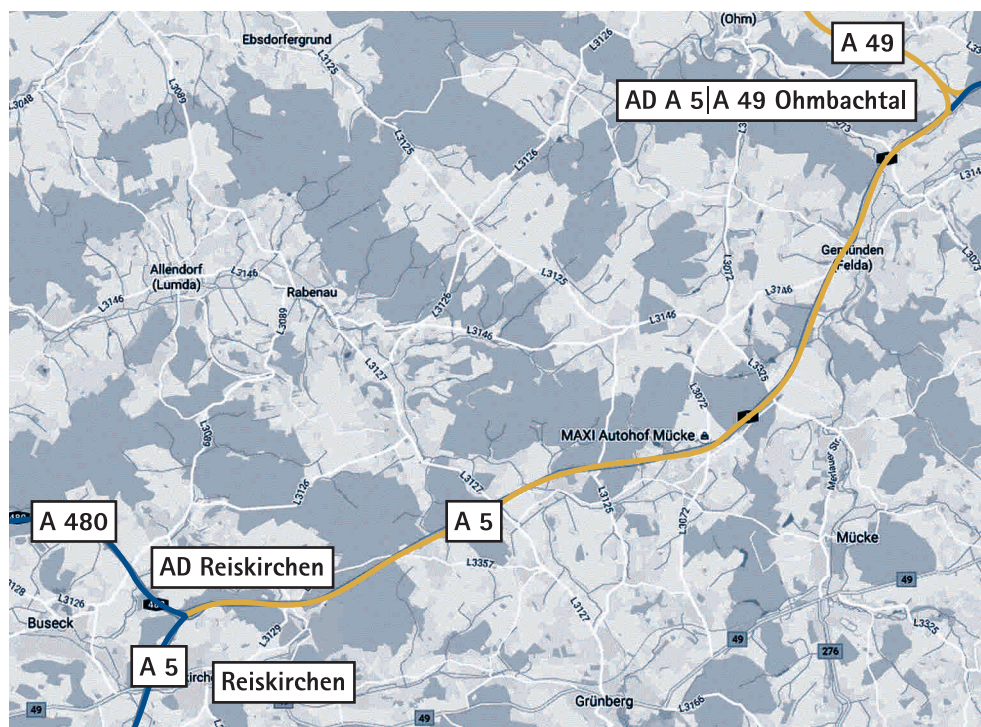
Im Zuge der A 5 stellen sich gegenwärtig Verkehrsstärken von bis zu 62.000 Kfz pro Tag und 10.600 Schwerverkehre pro Tag ein. Bis zum Prognosejahr 2025 wird das Verkehrsaufkommen auf bis zu 85.000 Kfz pro Tag und 22.000 Schwerverkehre pro Tag (+25,9%) ansteigen. Die derzeitigen und insbesondere die prognostizierten Verkehrsstärken sind mit dem vorhandenen vierstreifigen Querschnitt nicht zu bewältigen. Der 22,6 Kilometer lange Ausbaubereich 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 Ausbaubereich der A 5 zwischen dem Ohmtaldreieck und dem Reiskirchener Dreieck deutlich verbessern.

Planungsstand

- Status Quo/Planungsstand: In Planung, Teilverkehrs freigabe 2 am 30.09.2013
- Fertigstellung: 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 Streckenabschnittes auf sechs Fahrstreifen notwendig, um den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit weiterhin sicherzustellen.



LÜCKENSCHLUSS DER A 44 ZWISCHEN KASSEL (A 7) UND WOMMEN (A 4)

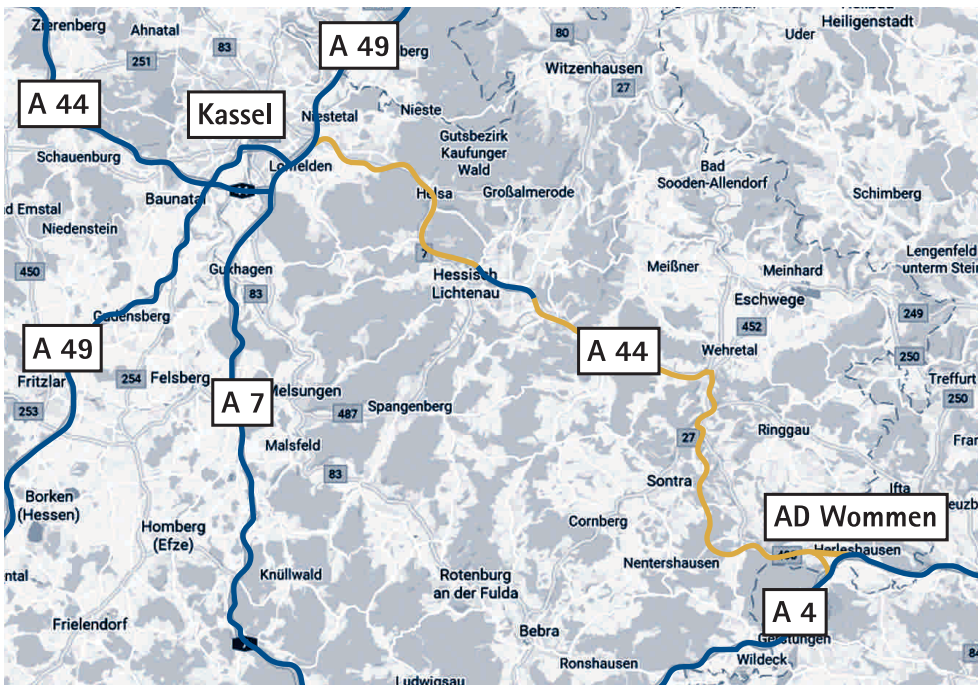
Die Region Nordhessen ist aufgrund ihrer zentralen Lage in Deutschland immer mehr zum "Durchgangsland" für den großräumigen Nord-Süd-Verkehr und seit 1989/90 auch für den immer wichtiger werdenden Ost-West-Verkehr geworden. Um die ständig steigenden Verkehrsmengen reibungslos bewältigen zu können und 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 10 Verkehrskosteneinheiten (VKE) eingeteilt.

Planungsstand

- Status Quo/Planungsstand: Zum Teil in Betrieb, zum Teil in Bau, zum Teil in Planung. Baubeginn 2000, Bauende unklar. Anschluss an A 7 ungeklärt (VKE 11). Einige Streckenabschnitte in Planung, einige im Bau und zwei Streckenabschnitte sind fertig gestellt.
- BVWP 2030: Laufende und fest disponierte Vorhaben

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 Vereinigung ist der Ost-West-Verkehr spürbar angestiegen und belastet verschiedene Bundesstraßen, wie die B 7, 27 und 400, um westlich von Eisenach die A 4 zu erreichen. Die verzögerte Fertigstellung führt zu erheblichen Umwegverkehren und, damit verbunden, zu Umweltbelastungen entlang der A 7 und A 4. Vor dem Hintergrund der Entlastung der Anwohner und der Schaffung einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung ist die zügige Fertigstellung der durchgehenden Autobahnverbindung für Nordhessen unverzichtbar.



A 45: SECHSSPURIGER AUSBAU VOM GAMBACHER KREUZ BIS ZUR LANDESGRENZE NORDRHEIN-WESTFALEN

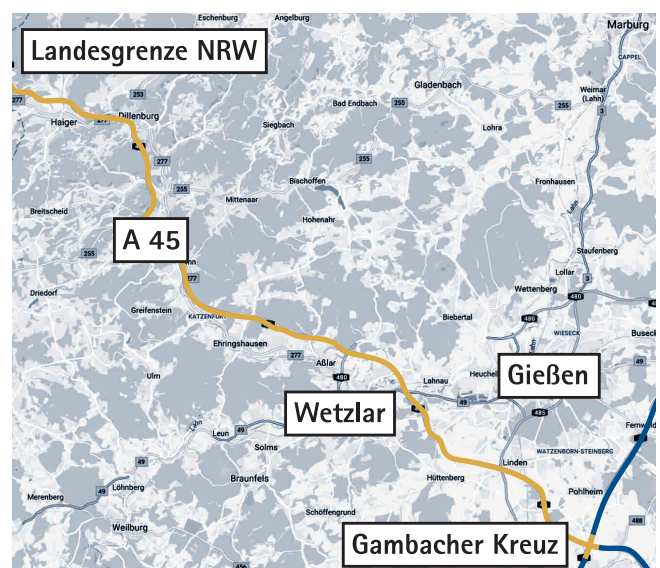
Die A 45 stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung dar. Sie verbindet zwei der wichtigsten europäischen Metropolregionen, das Rhein-Ruhr- und das Rhein-Main-Gebiet, und erschließt ein topografisch bewegtes Gebiet. Neben der Verbindungsfunktion übernimmt die A 45 ebenso eine bedeutsame Erschließungsfunktion 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 der Studie „A 45 – Der Infarkt droht! – 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 prognostiziert das Gutachten für den Planungshorizont 2020, dass die erheblich niedrigeren Verkehrsqualitätsstufen generell zu einer Verschlechterung der Zentrenreichbarkeiten führen würden. Die damit einhergehende Entwertung der Standortattraktivität würde sich negativ sowohl auf die Neuansiedelung von Unternehmen als auch auf die bestehende Industrie auswirken. Dies hätte wiederum zur Folge, dass auch die Attraktivität für die Ansiedlung junger Bevölkerungsgruppen und hoch qualifizierter Arbeitskräfte sinken würde.

Planungsstand

- **Status Quo/Planungsstand:** Im BVWP 2003 war der A 45-Ausbau in keiner Kategorie enthalten: Beschlüsse zum sechsspürigen Ausbau wurden von der vorherigen Landesregierung gefasst. Die A 45-Brücken werden aufgrund von § 6 des „Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen“ erneuert und gleichzeitig sechsspürig ausgebaut. Diese Regelung greift, wenn ein Ausbau aufgrund eines unvorhergesehenen höheren Verkehrsbedarfs erforderlich ist. Diese Notwendigkeit belegt bereits ein Gutachten der Universität Siegen aus dem Jahr 2007. Hessen Mobil erstellt die Planverfahren für die Brücken und hat den sechsspürigen Ausbau der A 45 an den Bund für die Fortschreibung des BVWP vorgeschlagen.
- **Fertigstellung:** Ein Teil der Brücken ist gebaut, im Bau oder in Planung. Die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme hängt von der zeitlichen Erstellung der Planfeststellungsverfahren für die einzelnen Bauabschnitte ab.
- **BVWP 2030:** Vordringlicher Bedarf-Engpass

Position der IHK Lahn-Dill

Der sechsspürige Ausbau der A 45 sowie die Sanierungsmaßnahmen der Brücken sollten schnell abgeschlossen werden. Dies verdeutlicht der enge Zeitplan für den Neubau der Brücken. Wird dieser nicht eingehalten, müssen diese gesperrt werden. Dies würde zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen in dem betroffenen Wirtschaftsraum führen.



LÜCKENSCHLUSS DER A 49 VOM HEUTIGEN BAUENDE BEI BISCHHAUSEN BIS ZUM ANSCHLUSS AN DIE A 5 BEI GEMÜNDEN (FELDA)

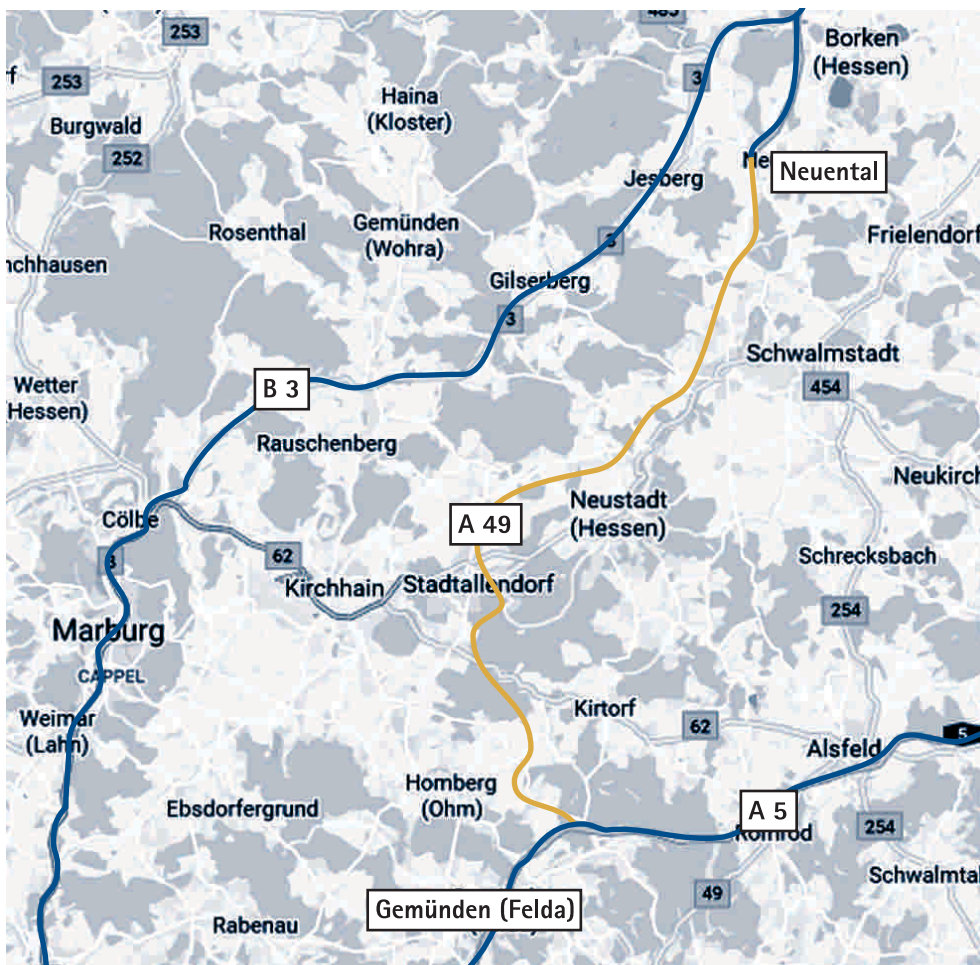
Die A 49 soll eine schnelle Verkehrsverbindung von Kassel durch den Schwalm-Eder-Kreis in den Raum Marburg-Gießen unter Umgehung starker Steigungsstrecken schaffen. Derzeit beginnt sie in Kassel und endet bei Neuenthal-Bischhausen (Schwalm-Eder-Kreis). Die geplante rund 43 km lange Verbindung ist in drei Verkehrskosteneinheiten (VKE) aufgeteilt. VKE 20 – Neuenthal bis Schwalmstadt: Der Abschnitt befindet sich im Bau. Für die weiteren insgesamt 30 km langen Abschnitte VKE 30 Schwalmstadt bis Stadtallendorf und VKE 40 Stadtallendorf bis zum Anschluss an die A 5 bei Gemünden ist die Finanzierung über ein ÖPP-Projekt vorgesehen.

Planungsstand

- Status Quo/Planungsstand: Baurecht – Ausschreibung zur ÖPP-Finanzierung in Vorbereitung
- Fertigstellung: evtl. 2026
- BVWP 2030: Laufende und fest disponierte Vorhaben

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. Daher muss der Lückenschluss schnellstmöglich realisiert werden.



A 60: ERWEITERUNG VON VIER AUF SECHS FAHRSTREIFEN MIT STANDSTREIFEN ZWISCHEN AUTOBAHNDREIECK MAINSPITZ UND AUTOBAHNDREIECK RÜSSELSHEIM

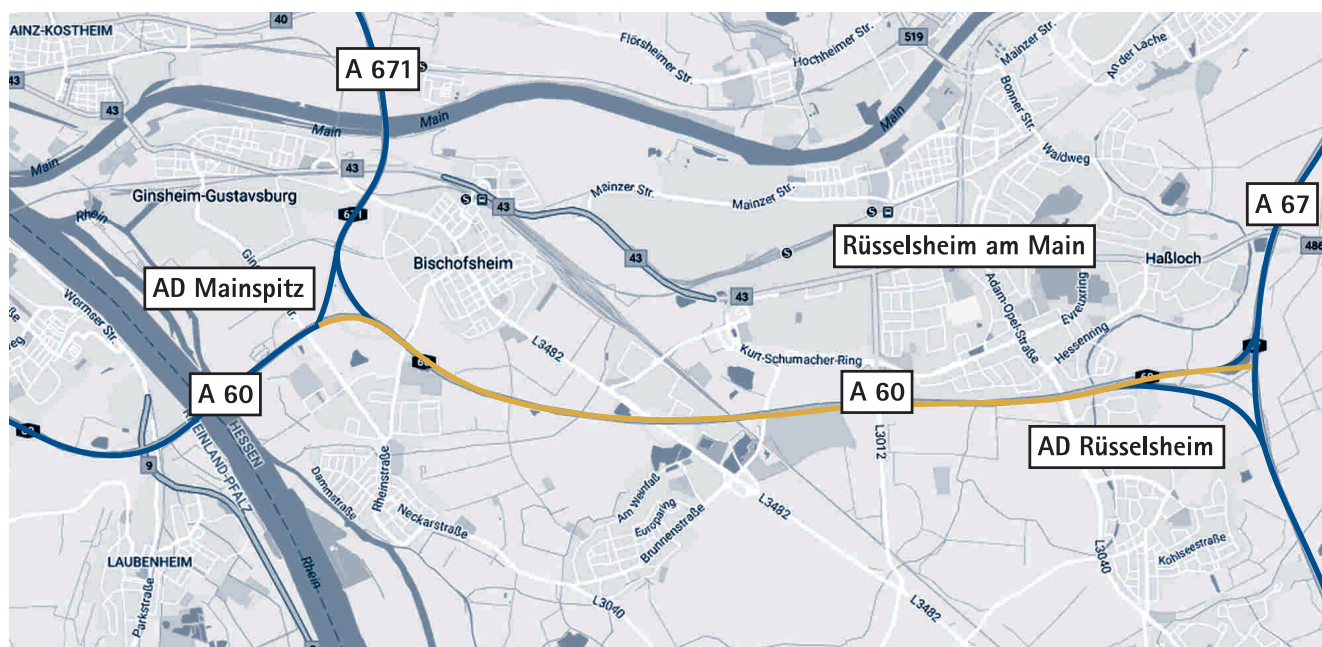
Die Autobahn ist aktuell zweistreifig in beide Fahrrichtungen ausgebaut und mit bis zu 80.000 Fahrzeugen pro Tag belastet. Durch die Entwicklung der Region wird eine Zunahme des Verkehrs, z. B. durch den Wirtschaftsverkehr oder die Pendlerverkehre, prognostiziert. Damit kann die Nachfrage nicht störungsfrei abgewickelt werden, und mit der weiteren Verkehrsentwicklung wird sich die Verkehrsqualität tendenziell weiter verschlechtern. Damit kommt es zu einer Erhöhung der Reisezeit sowie zu einer Beeinträchtigung der Erreichbarkeit innerhalb der Region und darüber hinaus, so u.a. für die Pendlerströme der Region. Mit dieser Störungsanfälligkeit geht dann auch eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit einher. Die Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs führt zu höheren Emissionen.

Planungsstand

- Status Quo/Planungsstand: Der Abschnitt zwischen der Weisenauer Brücke und dem Mainspitz-Dreieck wurde bereits ausgebaut.
- Fertigstellung: offen
- BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf - Engpass

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.



A 66: SECHSSTREIFIGER AUSBAU ZWISCHEN SCHIERSTEINER KREUZ UND WIESBADENER KREUZ

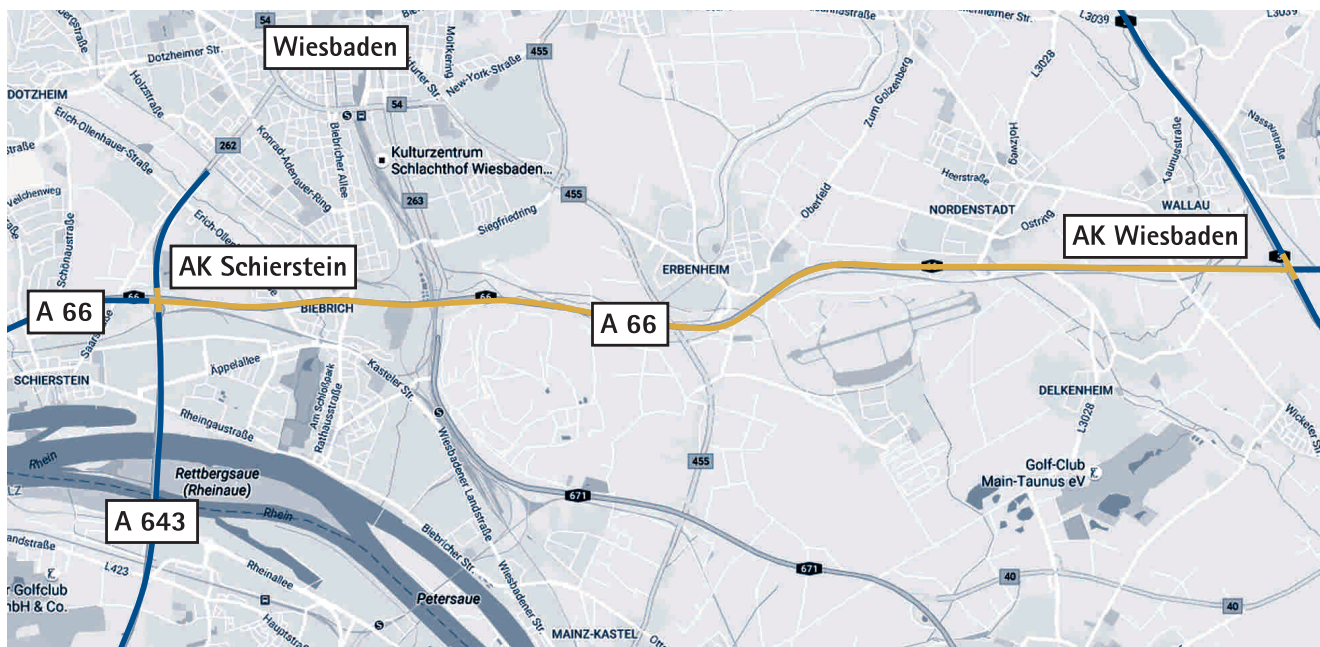
Die durchschnittliche Verkehrsbelastung der A 66 zwischen dem Schiersteiner Kreuz und dem Wiesbadener Kreuz liegt bei 106.000 Fahrzeugen pro Tag. Auf der 12,5 km langen Strecke sind 9,7 km staugefährdet. Die Verkehrsqualität ist auch hinsichtlich der prognostizierten Verkehrsstärken nicht mehr ausreichend. 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 sechsstreifige Ausbau der A 66 mit dem Teilstück Autobahnkreuz Wiesbaden-Schierstein bis Anschlussstelle Wiesbaden-Erbenheim im Weiteren Bedarf eingestuft.

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.



A 67: AUSBAU VON VIER AUF SECHS FAHRSTREIFEN VOM AUTOBAHNDREIECK MÖNCHHOF BIS AUTOBAHNKREUZ LORSCH

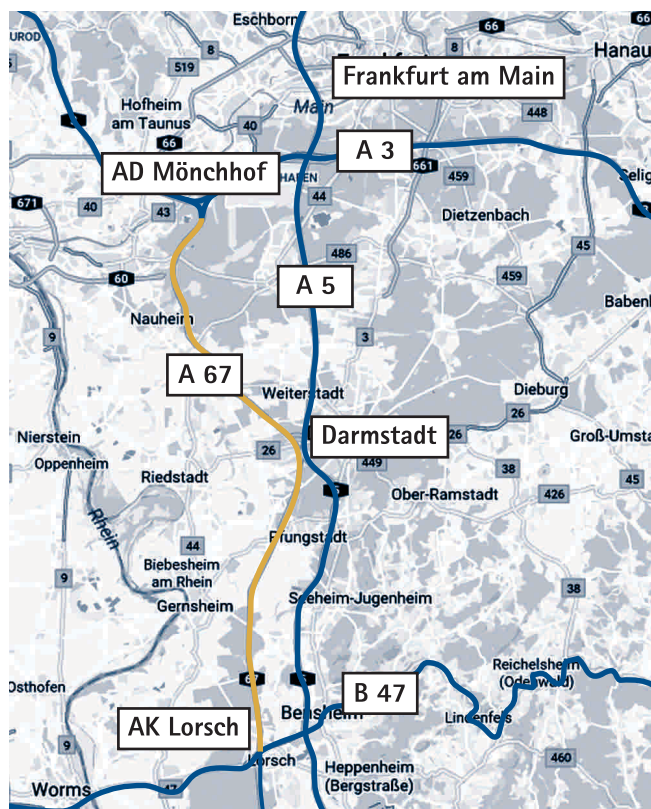
Die A 67 ist eine der wichtigsten deutschen überregionalen Nord-Süd-Verbindungen mit Transitfunktion zwischen Nord- und Südeuropa. Sie gehört zu den Autobahnen mit den höchsten durchschnittlichen Verkehrsstärken. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) liegt beispielsweise auf dem Abschnitt 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.

Planungsstand

- Status Quo/Planungsstand: Es existiert ein Vorentwurf. Die Planung soll nach Beschluss des BVWP 2030 fortgesetzt werden.
- Fertigstellung: offen
- BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf-Engpass

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 die Ergreifung ergänzender verkehrstelematischer Maßnahmen nicht möglich.



A 5/A 67: UMBAU DES AUTOBAHNKREUZES DARMSTADT

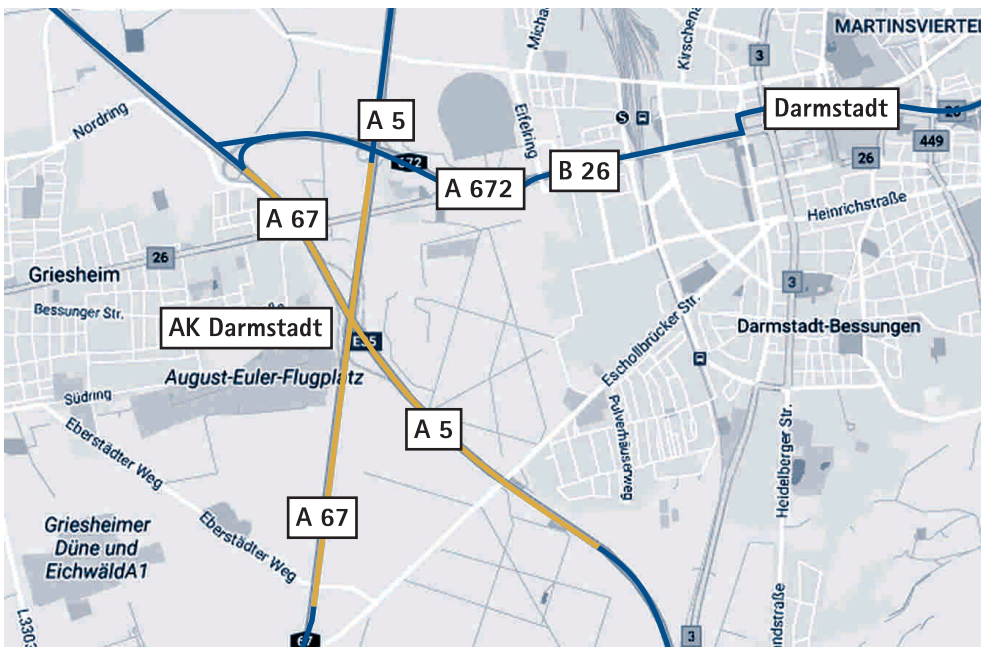
Am Darmstädter Kreuz treffen mit den Autobahnen 5 und 67 zwei hoch belastete Autobahnen aufeinander. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der Höhe des Autobahnkreuzes Darmstadt beträgt auf der A 5 ca. 110.000 Kfz pro Tag und auf der A 67 ca. 83.000 Kfz pro Tag. Die Verflechtungen im Darmstädter Kreuz sind einerseits wegen ihrer Zahl und andererseits wegen der ungleichen Verkehrsströme, die sich verflechten müssen (starke Ströme müssen in schwache Ströme einfahren) als kritisch einzustufen. Zudem fordert die Komplexität des Kreuzes für einige Verkehrsbeziehungen viele Fahrspurwechsel. Lkw müssen von der A 5 aus Fahrtrichtung Norden kommend auf die A 67 nach Süden fahrend zwei Spuren nach links queren.

Planungsstand

- Status Quo/Planungsstand: Sanierung 2014 abgeschlossen. ICE Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim wurde nicht berücksichtigt, Umbau evtl. erforderlich.
- Fertigstellung: offen
- BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf-Engpass

Position der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar

Der Umbau des Autobahnkreuzes Darmstadt würde die Verkehrssicherheit erheblich erhöhen und auch den staubehafteten Knotenpunkt entzerren.



LÜCKENSCHLUSS A 66/A 661 – 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 auf durchschnittlich 8.400 pro Tag 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 etwa 101.900 Fahrzeugen genutzt wird.



Planungsstand

- Status Quo/Planungsstand: Baubeginn 2014, Bauende voraussichtlich 2025. Überarbeitung der Planung und neue Verkehrsuntersuchung, dadurch Verschiebung des Projekts um ein bis zwei Jahre, aber auch Erhöhung der Planungssicherheit.
- BVWP 2030: Laufende und fest disponierte Vorhaben

Position der IHK Frankfurt am Main

Die gegenwärtige Verkehrssituation im Frankfurter Osten ist für Anwohner und Unternehmen gleichermaßen untragbar. Der Ausbau des Riederwaldtunnels wird diesbezüglich für eine Entspannung der anliegenden Wohngebiete und 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: BAD HOMBURGER KREUZ – ANSCHLUSSTELLE OFFENBACH KAISERLEI

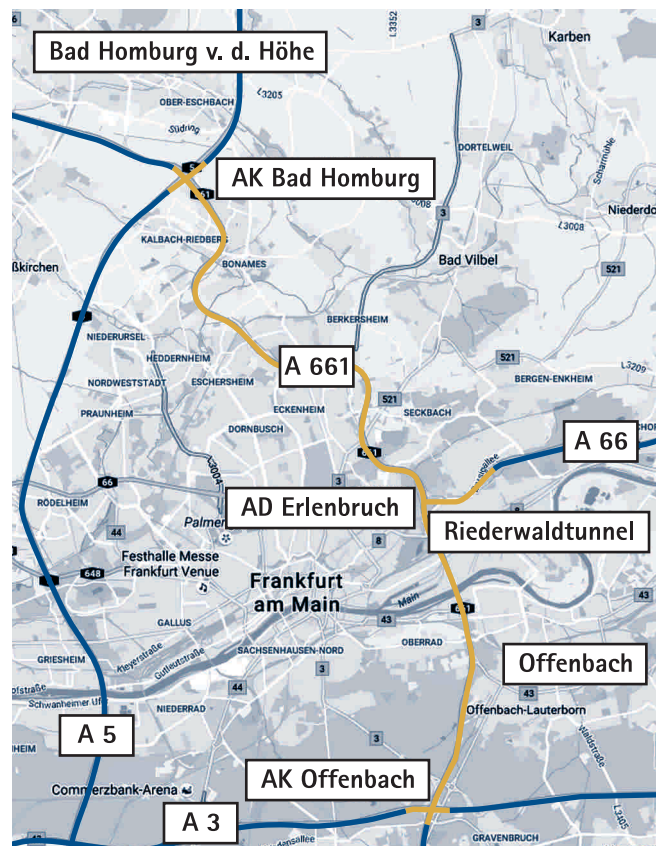
Der Streckenabschnitt der A 661 zwischen dem Bad Homburger Kreuz und der Anschlussstelle Offenbach Kaiserlei ist bisher größtenteils vierspurig und soll sechsstreifig ausgebaut werden. Bisher ist nur der Abschnitt zwischen Bad Homburger Kreuz und der Anschlussstelle Niedereschbach bereits sechsspurig. Der Ausbau des Kaiserleikreises zu einem leistungsfähigeren Verkehrsknoten ist dabei ebenfalls von großer Bedeutung, um die Standortattraktivität des Gewerbegebietes Kaiserlei auch bei einem steigenden Verkehrsaufkommen gewährleisten zu können. 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 Fertigstellung 2025 zu einer Entlastung der städtischen Straßen im Frankfurter Osten führen, deren Kapazitätsgrenze erreicht ist. Derzeit verkehren täglich etwa 24.000 Fahrzeuge „Am Erlenbruch“. Das Tunnelbauwerk von 1,1 km Länge wird entlang der Straße „Am Erlenbruch“ realisiert und wird die tägliche Verkehrsbelastung dieser um ca. 65 % reduzieren, wovon insbesondere Pendler profitieren. Um Wohn- und Kleingartengebiete, Schulen, Kindertagesstätten sowie Naherholungsgebiete zu schützen, werden Lärmschutzwände errichtet und lärmindernder Asphalt verwendet.

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*

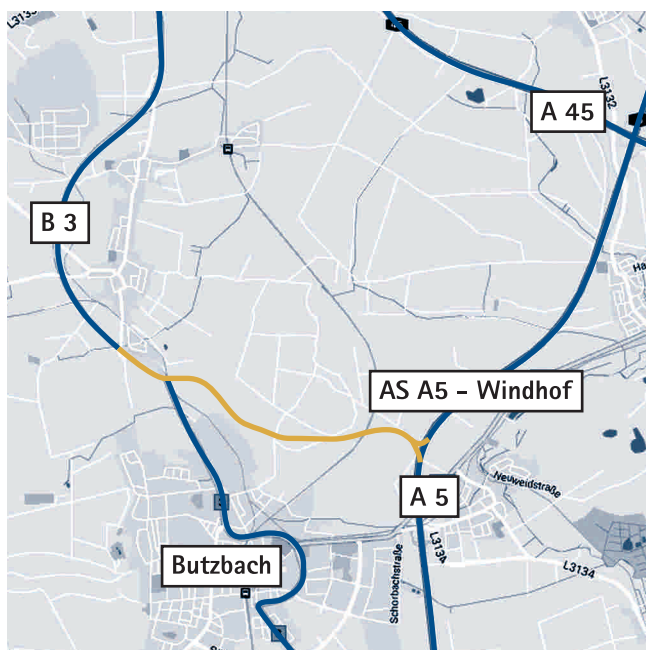
Position der IHKs Frankfurt am Main und Offenbach am Main

Die IHKs Offenbach am Main und Frankfurt am Main sehen die Abstufung des Projekts von der Kategorie VB-E in WB* sehr kritisch und 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 nach Erachten der IHKs deswegen so wichtig, da es neben der nordöstlichen Erschließung der Stadt Frankfurt vom Taunus her eine Alternativroute zur A 5 und zur A 3 darstellt. Zudem wird die bisher nur teilausgebaute Autobahn mit dem Anschluss an die A 66 zusätzliche Verkehre aufnehmen müssen. Auch die täglichen Staus in der Metropolregion FrankfurtRheinMain und damit Fahrtzeitverlängerungen könnten dadurch reduziert werden.



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 (+5,3 %) ansteigen. Die derzeitigen und die prognostizierten Verkehrsstärken schränken die Verkehrssicherheit, insbesondere für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer, stark ein. Die Belastung der Anwohner durch Lärm und Schadstoffe ist erheblich. Zudem wird die Verkehrsqualität für den durchfahrenden Verkehr durch einmündende klassifizierte Straßen sowie Fußgänger- und Radverkehr gemindert. 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 26: ORTSUMFAHRUNG BABENHAUSEN

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

Planungsstand

- Status Quo/Planungsstand: Als Alternative prüft Hessen mobil aktuell den Umbau eines innerstädtischen Verkehrsknotens. Bei positivem Ergebnis kann evtl. auf eine Ortsumfahrung verzichtet werden.
- Fertigstellung: offen, ohne BVWP-Mittel ist die Umsetzung schwierig.
- BVWP 2030: Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, Hochstufung in den Vordringlichen Bedarf angestrebt

Position der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar

Die Bündelung der zwei starken Verkehrsachsen (B 26/ L 3116) würde entzerrt und Babenhausen vom Durchgangsverkehr der B 26 befreit.



B 26: ORTSUMFAHRUNG OBER-RAMSTADT, ORTSTEIL HAHN

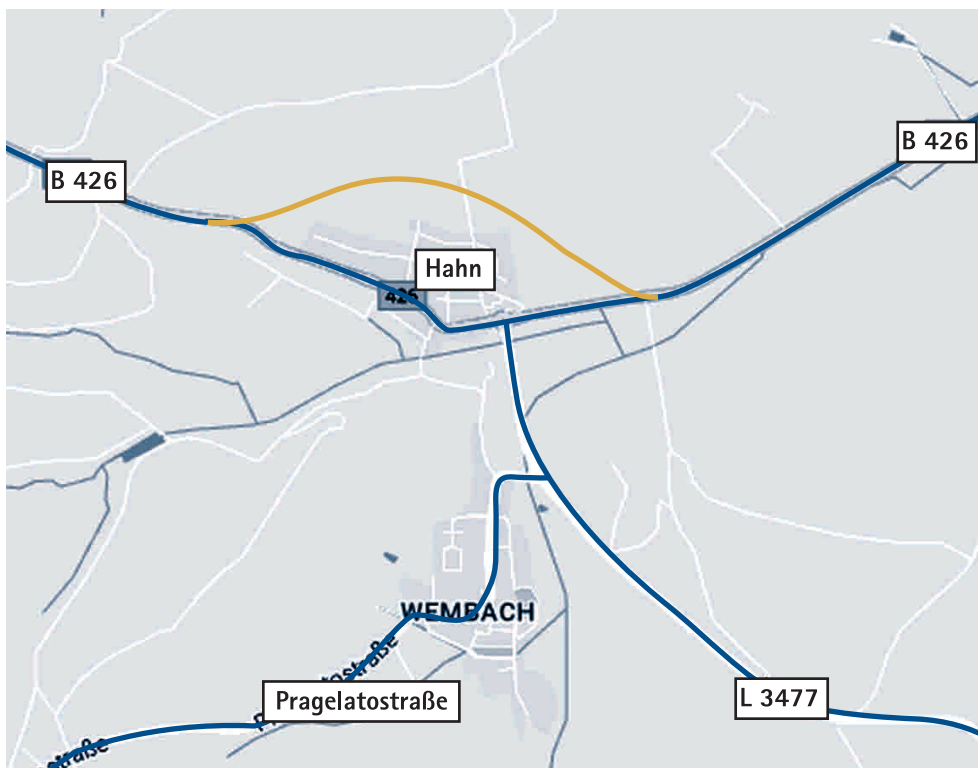
Die Hauptstraße in Ober-Ramstadt, Ortsteil Hahn, ist durch enge Straßenräume gekennzeichnet. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) liegt bei ca. 12.000 Kfz pro Tag. Damit verursacht der Straßenverkehr schon derzeit erhebliche Lärm- und Schadstoffbelastungen. Durch die engen Querschnitte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

Planungsstand

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

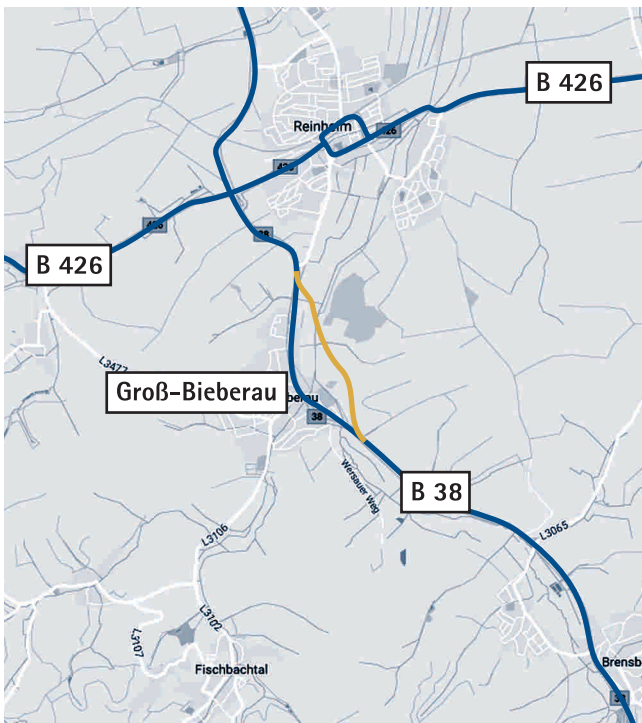
Position der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar

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.



B 38: ORTSUMFAHRUNG GROSS-BIEBERAU

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf der Ortsdurchfahrt von Groß-Bieberau beträgt 14.000 Kfz pro Tag. Es ist bis zum Jahr 2020 mit einem weiteren Anstieg zu rechnen (Voruntersuchung 2009). Die Landesstraßen L 3106 und L 3477 sind mit 6.000 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

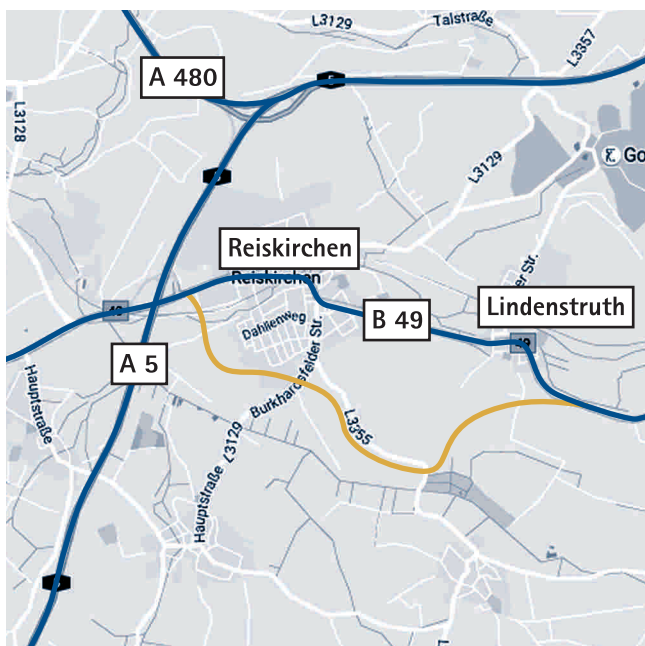
- Status Quo/Planungsstand: Vorplanung
- Fertigstellung: frühestens 2023
- BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf

Position der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar

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

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 ergangen am 11.04.2011. Hessen Mobil und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) haben nach der Abwägung aller Umwelt-, verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Belange die Entscheidung für die Trassenführung IV getroffen.
- 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.

VIERSTREIFIGER AUSBAU DER B 49

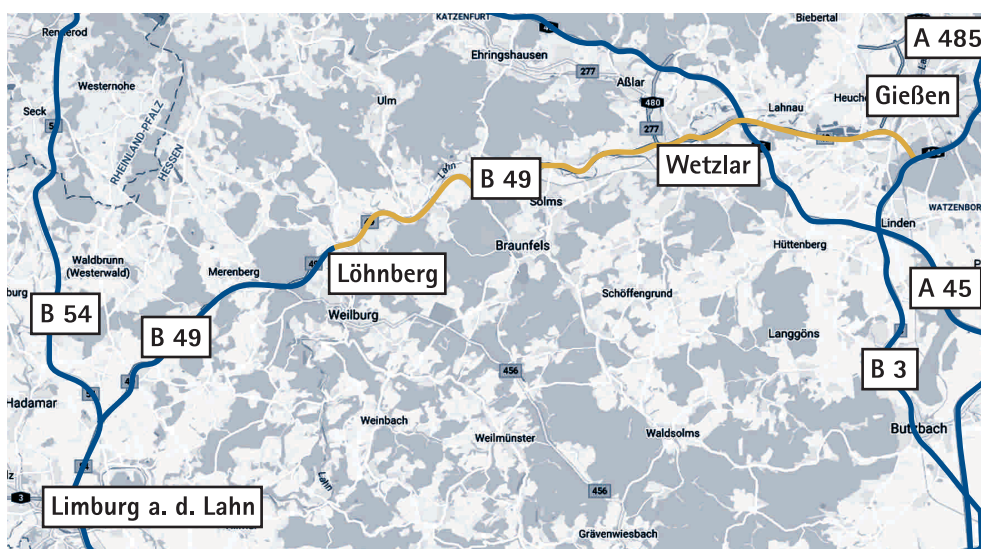
Die B 49 stellt eine wichtige Ost-West-Verbindung zwischen den Großräumen Koblenz und der mittelhessischen Region dar. Darüber hinaus hat sie besondere Bedeutung für den Anschluss an die Autobahnen A 3, A 45 und A 5. In Verbindung mit den genannten Autobahnen verbindet die B 49 den mittelhessischen Raum mit deutschlandweiten und europäischen Metropolen. Die B 49 hat eine Verkehrsbelastung erreicht, deren Leistungsfähigkeit als unzureichend eingestuft werden kann. Der Verkehr verläuft in Abschnitten vor allem in den Hauptverkehrszeiten 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 wichtiges Infrastrukturvorhaben für Hessen dar. Die Wirtschaftsstruktur in Mittelhessen wird durch den Ausbau der B 49 gestärkt, da die Ausbauplanung die Erreichbarkeit der Oberzentren 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 Wetzlar bis Gießen ist sie zwar bereits vierstreifig ausgebaut, jedoch fehlen dort die Standstreifen.

Planungsstand

- Status Quo/Planungsstand: Im BVWP 2003 enthalten, der Ausbau hat bereits begonnen. Von 13 Teilabschnitten sind sieben fertiggestellt, drei im Bau, für einen Teilabschnitt ist der Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig, einer befindet sich im Planfeststellungsverfahren und ein Abschnitt in der Vorplanung.
- 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

Position der IHKS Lahn-Dill und Limburg

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



NEUBAU DER ORTSUMFAHRUNG B 49 GRÜNBERG

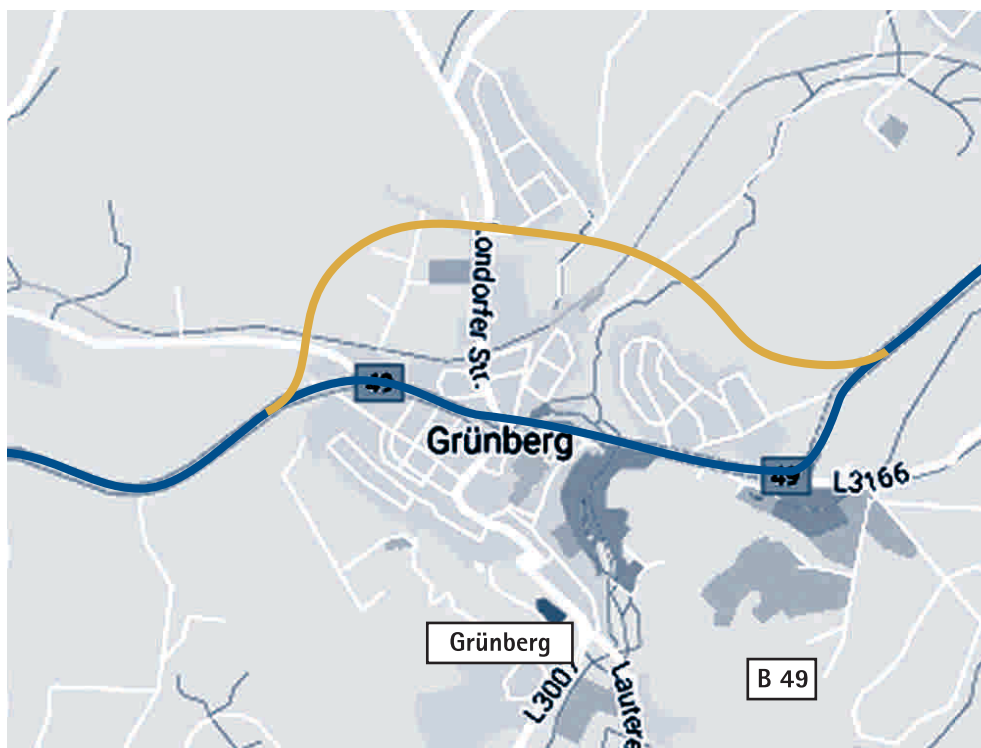
Der 3,5 Kilometer lange Neubauabschnitt verläuft nördlich um die Stadt Grünberg. Im weiteren Verlauf der B 49 besteht an der Anschlussstelle Reiskirchen eine Verknüpfung zur A 5. Im Zuge der Ortsdurchfahrt stellen sich gegenwärtig Verkehrsstärken von 6.000 Kfz pro Tag und 200 Schwerverkehre pro Tag ein.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

Planungsstand

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

Position der IHK Gießen-Friedberg

Das Verkehrsaufkommen wird auf dem Streckenabschnitt laut Prognose bis zum Jahr 2025 um 12,5 % 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.



B 54 ORTSUMGEHUNG LIMBURG - DIEZ

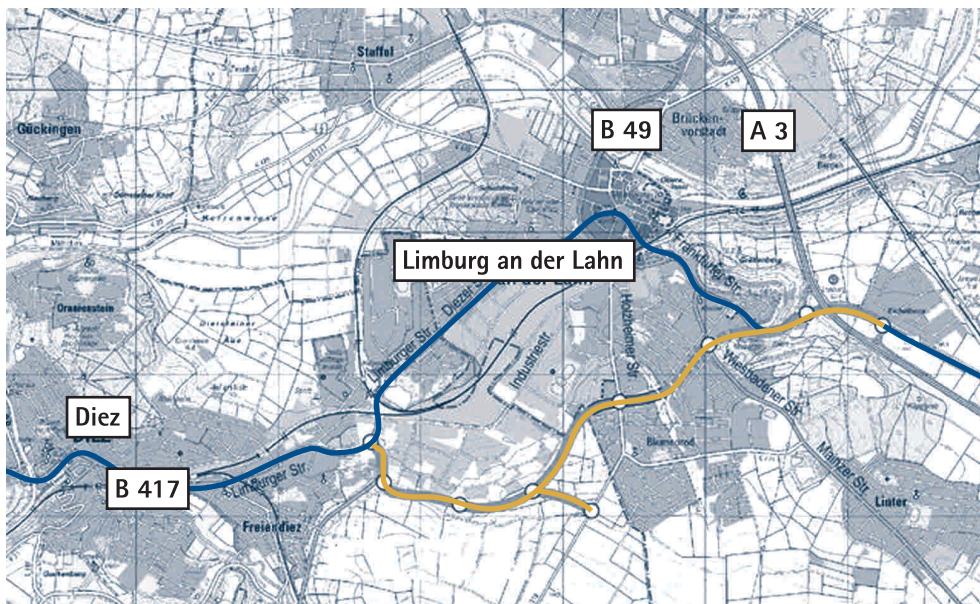
Die Ortsumgehung im Zuge der B 54 (Südumgehung Limburg) hat eine hohe Bedeutung zum einen für eine Entlastung der vorhandenen Straßenverbindung zwischen Limburg und Diez und damit der Entwicklung der sich ergänzenden Zentren wie auch vor allem für den Stadtbereich Limburg. Die Südumgehung Limburg hat 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 Umgehungsmöglichkeit 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: Raumordnungsverfahren in Vorbereitung seit 30.07.2013. Umweltverträglichkeits- / Variantenuntersuchung abgeschlossen seit 28.06.2013.
- 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.



AUSBAU DER B 253 UND DER B 62 DILLENBURG – BIEDENKOPF – LAHTAL

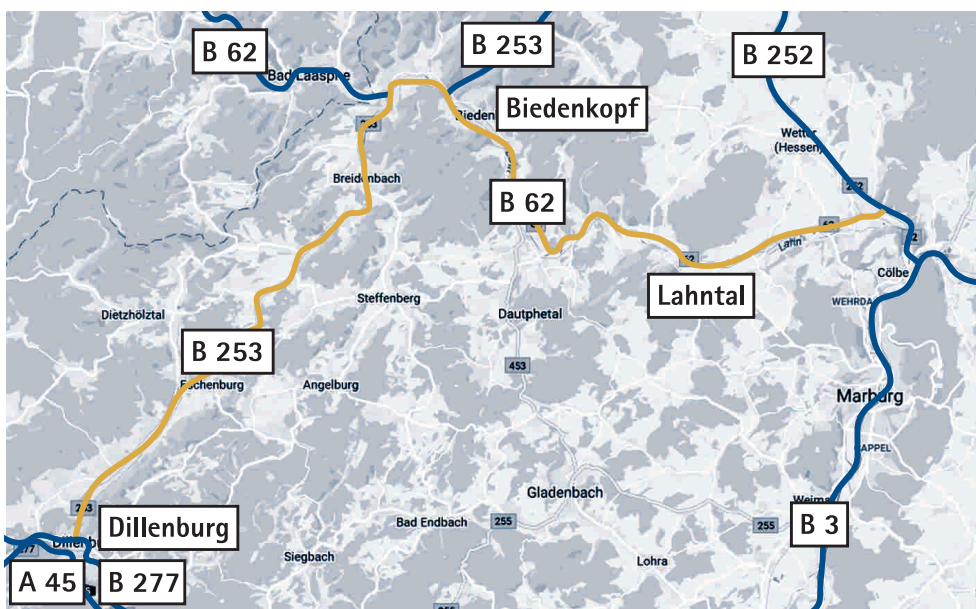
Die Erreichbarkeits- und Anbindungssituation für den Personen- und Güterstraßenverkehr im sogenannten hessischen Hinterland und dem angrenzenden Dillkreis ist vergleichsweise schlecht. Die nächstgelegenen Autobahnanschlussstellen befinden sich in großer Entfernung. Insgesamt sind in Hessen mehr als 90 Prozent aller Gemeinden besser an Autobahnen angeschlossen als beispielweise 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 Überholspuren beinhalten, 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: Ortsumgehungen Eckelshausen und Breidenbach in Planung, Ortsumgehungen Buchenau, Frohnhausen-Wissenbach und Überholspuren nicht in Planung.
- Fertigstellung: offen
- BVWP 2030: Vier Ortsumgehungen im Vordringlichen Bedarf, zwei nicht im BVWP enthalten

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 wird für die Unternehmen zum wettbewerbsrelevanten Faktor.



B 260: ORTSUMFAHRUNG SCHLANGENBAD/WAMBACH

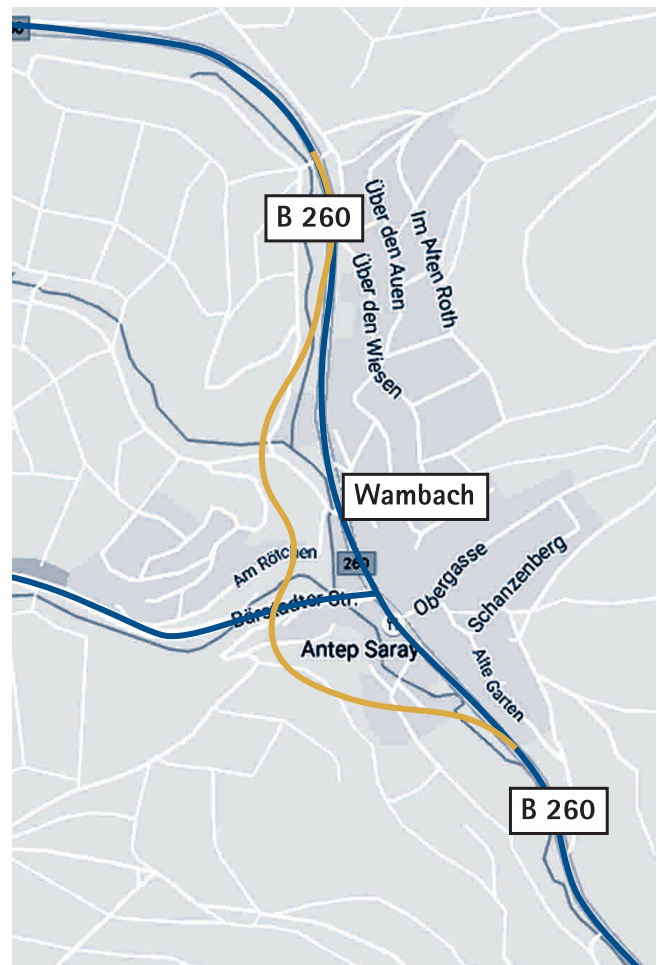
Die B 260 verbindet den Fernverkehr zwischen dem unteren Lahntal und dem westlichen Rhein-Main-Gebiet, aber auch den Großraum Wiesbaden/Mainz mit den bevorzugten Erholungsgebieten im westlichen Taunus. Ein erheblicher Teil der werktäglichen Verkehrsbelastung entsteht aus Pendler- und Wirtschaftsverkehr 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 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.

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

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 Wirtschaftsverkehre, Pendler und auch die Anwohner.



NEUBAU DER ORTSUMFAHRUNG ORTENBERG/SELTERS AUF DER B 275

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 (+7,7 %) ansteigen. Durch den Neubau einer Ortsumgehung um Ortenberg/Selters soll sich die Verkehrssituation deutlich verbessern.

Planungsstand

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

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 sowohl für Wirtschaftsverkehre als auch für die betroffenen Anwohner nicht haltbar. Die IHK Gießen-Friedberg begrüßt es daher, dass die Ortsumgehung Ortenberg/Selters in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen worden ist.



B 275/ B 456: NORDOST-UMFAHRUNG USINGEN UND ORTSUMFAHRUNG MERZHAUSEN

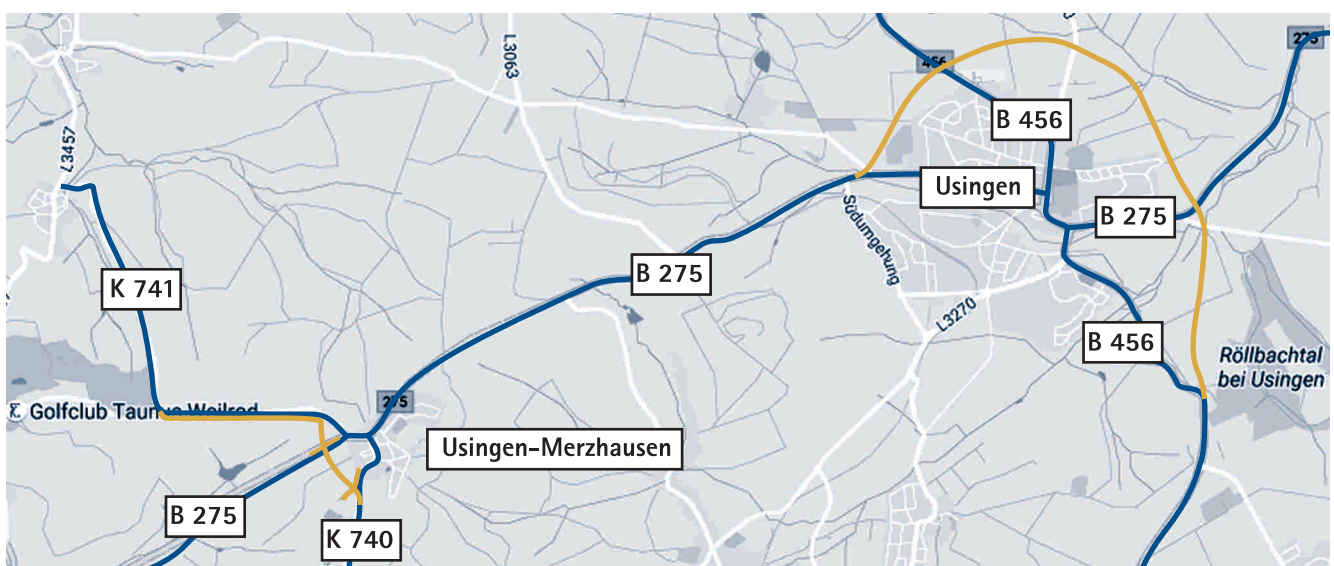
In Usingen kreuzen sich die überregionalen und regionalen Straßenverbindungen B 456 und B 275, führen strahlenförmig auf das Stadtgebiet zu und sorgen für ein hohes Verkehrsaufkommen im Stadtzentrum. Da der Durchgangsverkehr mit 60 % hier einen Großteil der Fahrzeuge ausmacht und von 6 % Schwerverkehrsanteil gekennzeichnet ist, verspricht die Ortsumgehung eine deutliche Steigerung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit 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. Weiterhin wird eine Ortsumfahrung Usingen-Merzhauseen geplant. Ziel ist eine verkehrliche Entlastung des Stadtteils vor allem für Durchgangs- und Schwerlastverkehr. Das Projekt umfasst eine Länge von 2,2 km. Der Streckenabschnitt bindet an die K 741 an der Gemarkungsgrenze von Alt-Weilnau an und verläuft anschließend entlang des Ortsrands von Merzhauseen in Richtung Süd-Osten. Hier kreuzt die geplante Ortsumfahrung die B 275, schließt an die K 740 „Schmittener Straße“ an und schwenkt an dieser Stelle Richtung Süden.

Planungsstand

- Status Quo/Planungsstand: Planfeststellung wurde 2007 beantragt, Planfeststellung der Nordumfahrung läuft derzeit. Planung der OU Merzhauseen wird mit einem zweistufigen Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange durchgeführt. Eine Erhebung der Biotopsituation wurde 2009, 2011 und 2015 durchgeführt. Der Bau der Ortsumfahrung gilt in diesem Zusammenhang als unbedenklich.
- Fertigstellung: offen
- BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf (Nord-Umfahrung)

Position der IHK Frankfurt am Main

Die Projekte sind zügig zu realisieren, um die Verkehrssituation Usingen zu entlasten, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Stau zu vermeiden und die Lärm- und Abgasbelastung zu reduzieren. So kann eine umweltfreundliche Stadtgestaltung, die mit einer erhöhten Lebensqualität im Innenstadtbereich einhergeht, realisiert werden. Zudem wird der Verkehrsfluss erheblich verbessert und 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.



B 456: ORTSUMFAHRUNG WEHRHEIM/OBERURSEL – BAD HOMBURG UND AUSBAU SAALBURGCHAUSSÉE

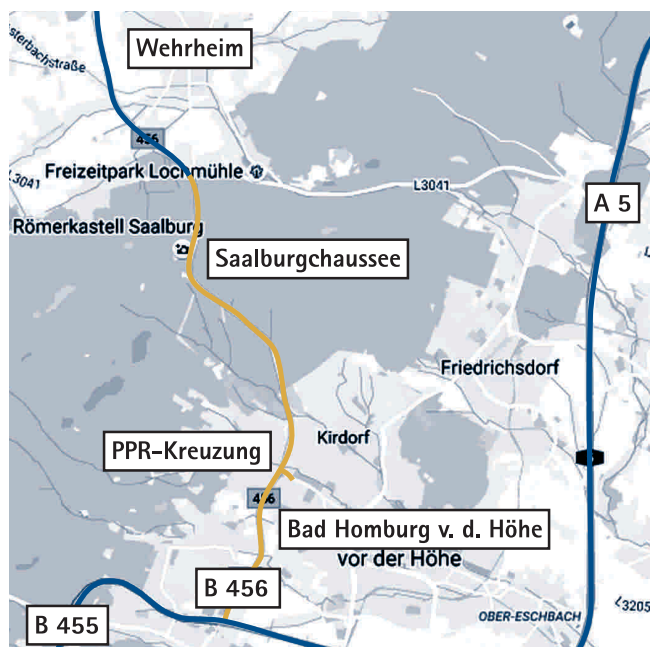
Bad Homburg ist insgesamt gut an das Straßenverkehrsnetz angebunden, allerdings sind die Kapazitätsgrenzen oftmals erreicht. Die B 456 ist die Einfallstraße der Städte und Gemeinden aus dem Hinter- und Hochtaunus nach Frankfurt. Sehr viele Berufspendler nutzen diese Strecke. Daher kommt es zu Spitzenzeiten 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. Ein Ausbau der Bad Homburger PPR-Kreuzung zur besseren Verkehrsanbindung des nördlichen Hochtaunuskreises ist dringend erforderlich. Ziel ist darüber hinaus der vierspurige 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. Eine Untertunnelung der PPR-Kreuzung ist vorerst vom Tisch. Andere Verkehrslenkungsversuche konnten das Problem bisher nicht lösen.
- Fertigstellung: offen
- BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf

Position der IHK Frankfurt am Main

Der Hochtaunuskreis ist mit über 87.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und rund 21.000 IHK-zugehörigen Unternehmen 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. Die Aufnahme des Ausbaus der B 456 in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 ist überfällig. Ein Ausbau der Bad Homburger PPR-Kreuzung zur besseren Verkehrsanbindung des nördlichen Hochtaunuskreises ist ebenfalls dringend erforderlich. Der Ausbau der PPR-Kreuzung führt zu einer besseren Erreichbarkeit der Stadt. 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.



AUSBAU DER B 486 ZWISCHEN ORTSUMFAHRUNG LANGEN UND MÖRFELDEN-WALLDORF (A 5)

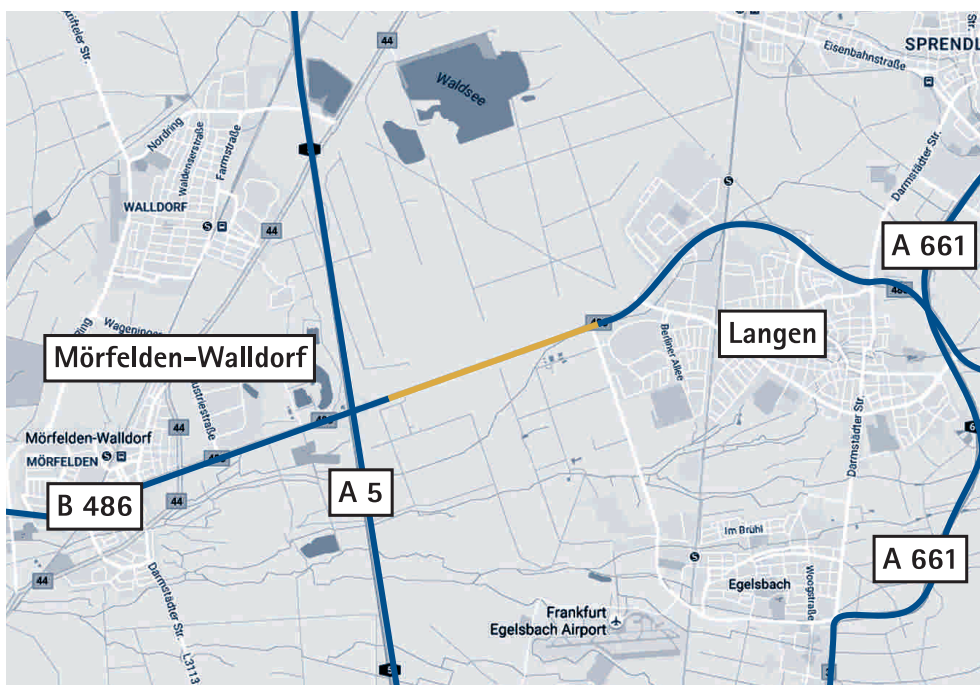
Die B 486 ist seit Jahren Engstelle und Unfallschwerpunkt und kann dem hohen Verkehrsaufkommen (2010 bereits 30.248 Kfz pro Tag) nicht mehr gerecht werden. Vor allem Morgens und Abends entstehen lange Staus. Der Ausbau der B 486 von derzeit zwei auf vier Fahrstreifen zwischen der Anschlussstelle Langen/Mörfelden 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.

Planungsstand

- Status Quo/Planungsstand: Das Planfeststellungsverfahren wurde eingeleitet, die Anhörung ausgelöst. Die Stellungnahmen werden derzeit gesichtet und erwidert. Voraussichtlich 2017 findet ein Erörterungstermin statt.
- Fertigstellung: offen
- BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf

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 Flughafen 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.



B 508 N – BAU EINER LEISTUNGSFÄHIGEN UND KREUZUNGSFREIEN BUNDESSTRASSE KREUZTAL – HATTENBACH

Die Region Südwestfalen-Nordhessen steht in hartem Wettbewerb mit anderen starken Wirtschaftsräumen. 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.

Planungsstand

- Status Quo/Planungsstand: Nicht im BVWP 2003 enthalten. Da ein A 4-Lückenschluss politisch nicht durchsetzbar war, erfolgte die Fokussierung auf eine leistungsfähige, kreuzungsfreie Bundesstraße (B 508n). Zwischen Siegen und Frankenberg bis auf einen Abschnitt im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht. Von Frankenberg bis Hattenbach nicht im BVWP enthalten.
- Fertigstellung: offen
- BVWP 2030: Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (Siegen und Frankenberg), von Frankenberg bis Hattenbach nicht enthalten.

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.



B 519: ORTSUMFAHRUNG FLÖRSHEIM-WEILBACH

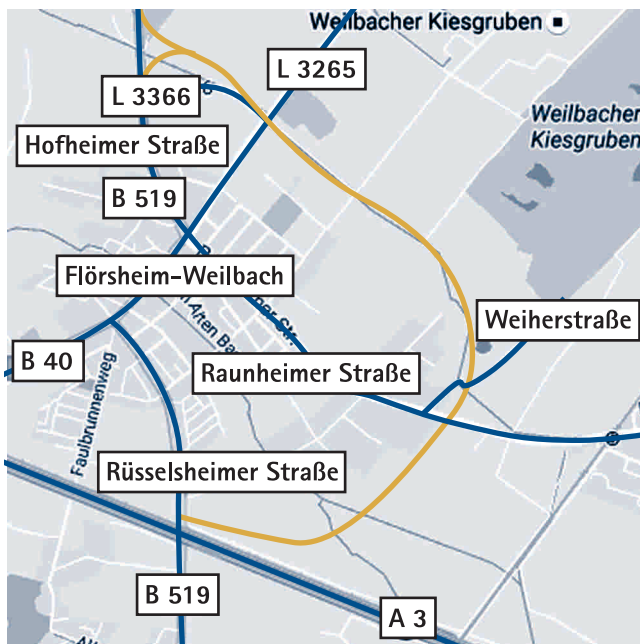
Die Ortsumfahrung Flörsheim-Weilbach dient der Reduzierung des Verkehrsaufkommens und Entlastung des Stadtteils. Hierzu war zunächst die sogenannte „große Umfahrung“ Flörsheim-Wicker-Weilbach geplant, deren Planung aber schon 2011 aufgegeben wurde. Die geplante Ortsumfahrung wird einem Gutachten zur Folge den Verkehr im Ortskern um ein vielfaches reduzieren. Es wird eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens um 91 % in der Raunheimer Straße, um 58 % in der Rüsselsheimer Straße und um 34 % bis 45 % 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, in Form von Brücken, angedacht.

Planungsstand

- Status Quo/Planungsstand: Ohne Planungsbeginn seit 01.02.2013. Die Strecke stellt einen zweistreifigen Neubau mit einer Länge von 3,7 km dar und wird voraussichtlich 12,8 Millionen Euro kosten.
- Fertigstellung: offen
- BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf

Position der IHK Frankfurt am Main

Die IHK Frankfurt 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 nicht zuletzt für die ansässigen Unternehmen sehr wichtig.



B. Projektsteckbriefe Schiene



NEUBAUSTRECKE RHEIN/MAIN – RHEIN/NECKAR

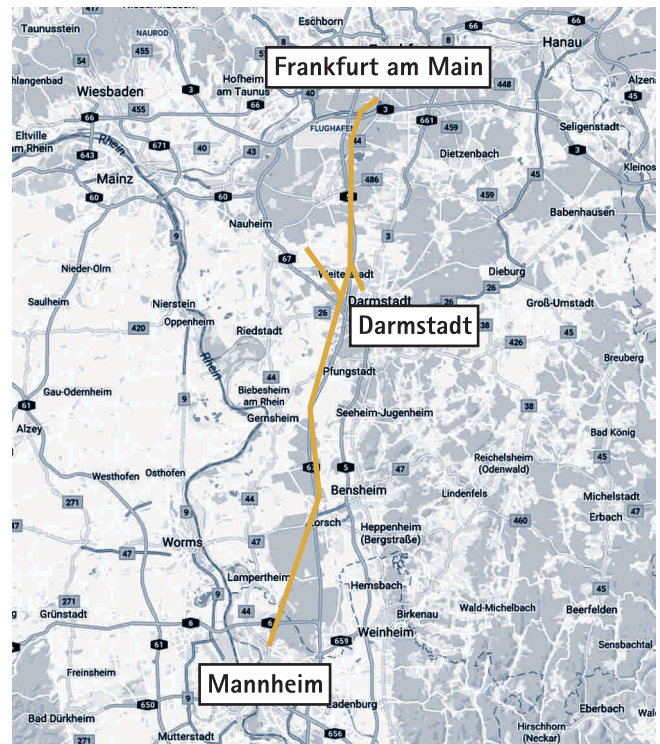
Die Schienenstrecke zwischen Frankfurt und Mannheim ist einer der am stärksten belasteten Abschnitte des transeuropäischen Eisenbahnnetzes. Gegenwärtig verkehrt der Güter- und Personenverkehr zwischen Frankfurt und Mannheim auf der Riedbahn sowie der Main-Neckar-Eisenbahn. Die Schieneninfrastruktur des 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-Hochgeschwindigkeitstrecke 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.

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

Position der Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKS

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.



WALLAUER SPANGE

Die Wallauer Spange ergänzt die Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main um eine eingleisige Verbindungsspanne 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 (Hessen-Express-Linie) 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 13 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.

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 (Mittelheimstudie), 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

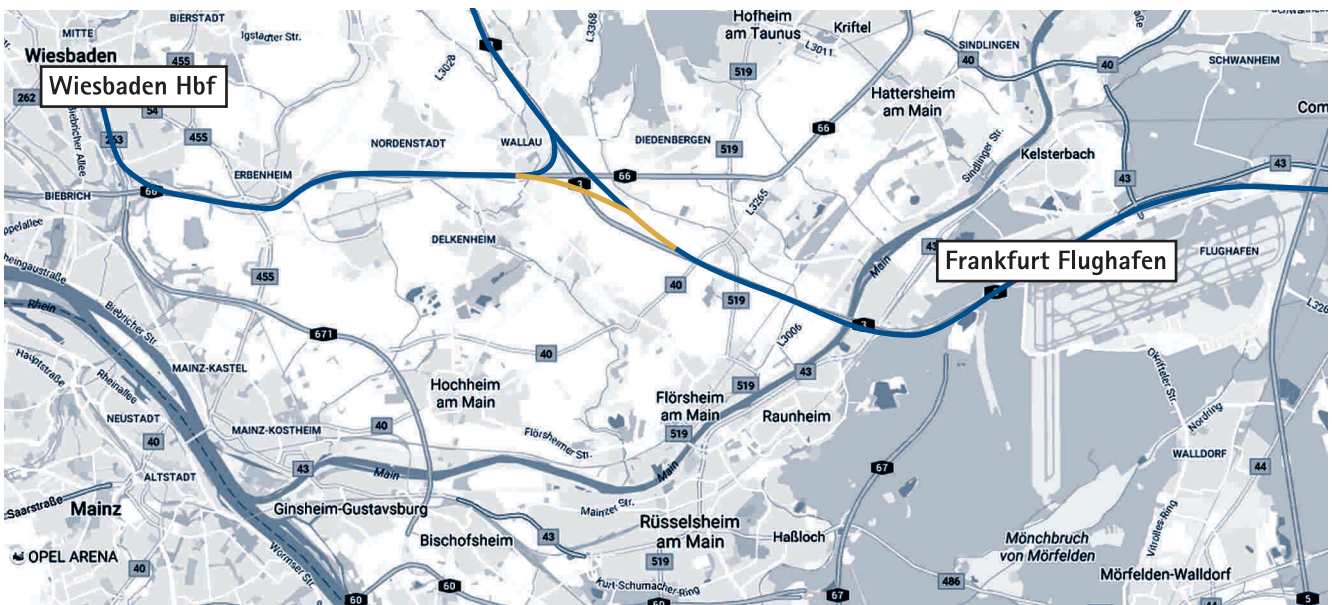
beschlossen worden ist, ist die Wallauer Spange als Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs eingestuft. Auf dieser Basis wird der Planungsprozess baldmöglichst aufgenommen.

■ Fertigstellung: wird auf etwa zehn Jahre geschätzt.

■ BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf

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. Der Planungsprozess sollte schnellstmöglich beginnen.



AUSBAU DER RUHR-SIEG-STRECKE HAGEN – GIESSEN

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) bzw. 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: Im BVWP 2003 war die 1. Ausbaustufe (Anpassung Neigetechnik) im Vordringlichen Bedarf und die 2. Ausbaustufe (Linienverbesserungen auf der Strecke) im Weiteren Bedarf. Planungen wurden noch nicht begonnen
- Fertigstellung: offen
- BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf in der Gesamtmaßnahme Korridor Mittelrhein Zielnetz I (ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau: Herstellung KV-Profil P/C 400 und Blockverdichtung)

Position der IHK Lahn-Dill

In 2012 wurde eine Studie zu den Ausbaumöglichkeiten Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Gießen und die Sieg-Strecke (Köln – Troisdorf – Siegen) erstellt, die u.a. 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.



AUS- UND NEUBAUSTRECKE FRANKFURT – HANAU – WÜRZBURG/FULDA – ERFURT

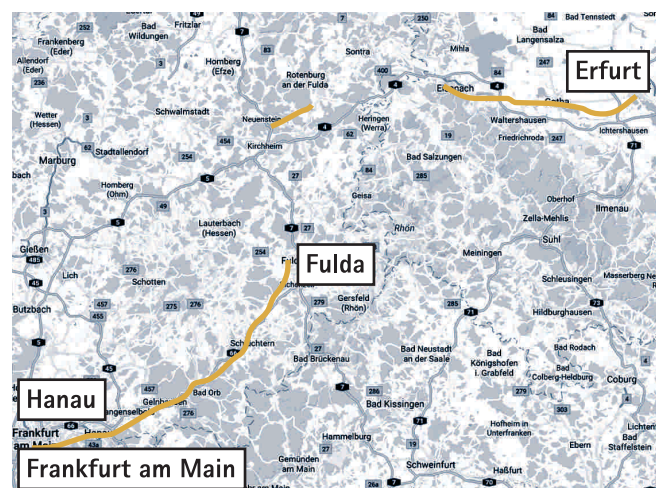
Der gesamte Schienenfernverkehr zwischen Frankfurt und Hamburg, Berlin oder Leipzig verläuft über die Strecke Frankfurt – Hanau – Fulda durch das Kinzigtal. Das entsprechend hohe Verkehrsaufkommen überlastet die überwiegend zweigleisige Trasse, die auch den Nahverkehr von Fulda nach Frankfurt aufnehmen 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. Um die Planungen offen gestalten zu können, wurde ein größerer Suchraum gewählt, der nördlich der Bestandstrasse beginnt und sich bis zur ICE-Strecke Hannover – Würzburg ausdehnt. Sollte eine Streckenführung über den Spessart als umweltfreundlichste und wirtschaftlichste Lösung im Zuge der Untersuchungen ermittelt werden, würden zwei Gleise nordöstlich von Gelnhausen aus der Kinzigtalbahn ausfädeln und an die Schnellfahrtstrecke Würzburg – Hannover anschließen (sog. Mottgers-Spange). Vorteil der Variante wäre, dass dadurch nicht nur die Verbindung von Frankfurt nach Norden und Osten, sondern auch gen Süden über Würzburg gestärkt würde. Im weiteren Verlauf ist vorgesehen, die Strecke am bisherigen ICE-Haltepunkt Bad Hersfeld vorbei zu führen.

Planungsstand

- **Status Quo/Planungsstand:** Im Januar 2013 gaben die DB AG und das hessische Verkehrsministerium bekannt, die weiteren Planungen aufzunehmen. Betroffene Kommunen, Institutionen und Bürger sollten frühzeitig in die Planungen eingebunden werden. Für den zweiten Abschnitt Gelnhausen – Würzburg/Fulda soll die genaue Trasse bis 2017 im Raumordnungsverfahren ermittelt werden. Hier läuft derzeit das Beteiligungsverfahren unter Einbezug der Öffentlichkeit. Die oberen Planungsbehörden RP Kassel und RP Darmstadt führen das Raumordnungsverfahren durch. Gleichzeitig begleitet das vom Land Hessen und der DB AG eingerichtete Dialogforum die Planungen.
- **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 mehr als fünf Jahre betragen. 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

Position der Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKS

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 zu Lasten bisher angebundener Haltepunkte wie z. B. Bad Hersfeld gehen.



SCHIENENVERKEHRSKONZEPT FÜR DEN BALLUNGSRAUM FRANKFURTRHEINMAIN

Täglich passieren rund 450.000 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 RheinMainplus zusammengeschlossen. Unter den bereits realisierten Vorhaben finden sich beispielsweise: die elektronischen Stellwerke Frankfurt-Hauptbahnhof und Bad Vilbel, die Erneuerung des Hallendachs im Frankfurter Hauptbahnhof, der Umbau der Verkehrsanlagen am Bahnhof Frankfurt-Stadion und die neue S-Bahnwerkstatt. Die weiteren Maßnahmen des Projekts FrankfurtRheinMainplus im Überblick: Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens Frankfurts, die Nordmainische S-Bahn, S-Bahn-Ausbau Frankfurt West – Bad Vilbel – Friedberg, Steigerung der Leistungsfähigkeit der Tunnelstammstrecke, S-Bahn nach Gateway Gardens, 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). Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan ist der „Großknoten Frankfurt“ im Vordringlichen Bedarf aufgenommen worden. Welche Teilprojekte darin enthalten sind, bleibt aber unklar, bis das Bundesverkehrsministerium die Nachbewertung der Projekte beendet hat.

Planungsstand

- Status Quo/Planungsstand: Einige Projekte sind bereits umgesetzt, andere sind in der Planfeststellung, bei vielen, wie der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar, ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda(–Erfurt) geht es nur langsam voran. Im BVWP 2030 ist der Großknoten Frankfurt enthalten, die Teilprojekte sind aber noch nicht im Einzelnen bewertet. Insbesondere gibt es Bemühungen, die Nordmainische S-Bahn in den Vordringlichen Bedarf mit aufzunehmen.
- Fertigstellung: offen, Abarbeitung der einzelnen Projekte
- BVWP 2030: Der Großknoten Frankfurt ist im Vordringlichen Bedarf-Engpass enthalten. Welche Teilprojekte enthalten sind, ist aber noch unklar.

Position der Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKS

FrankfurtRheinMainplus ist unverzichtbar für einen leistungs- und zukunftsfähigen Schienenknoten in der Region FrankfurtRheinMain. Viele der Projekte gehen zu langsam voran und müssen nun zügig umgesetzt werden. Die zentralen Projekte für den Großknoten Frankfurt – das Nadelöhr im bundesdeutschen Schienenverkehr – müssen weiterhin prioritär behandelt und auch regionale Projekte, wie die Nordmainische S-Bahn, für den Vordringlichen Bedarf im BVWP berücksichtigt werden, da sie ebenfalls immense Netzwirkung haben.



NEUBAU DER NORDMAINISCHEN 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 verwaht 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 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:** Planfeststellungsverfahren wurde 2014 eingeleitet. Für einzelne Bauwerke, wie Bahnüberführungen, besteht bereits Baurecht, es gibt drei Planfeststellungsabschnitte: Frankfurt, Maintal und Hanau. In allen läuft bereits das Planfeststellungsverfahren.
- **Fertigstellung:** Mit dem Bau kann nach heutigem Planungsstand frühestens im Jahr 2021 begonnen werden. Die Finanzierung ist noch nicht geklärt.
- **BVWP 2030:** Der Großknoten Frankfurt ist im Vordringlichen Bedarf-Engpass genannt. Welche Teilprojekte enthalten sind, ist aber noch unklar.

Position der IHKs 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. Durch die Umsetzung des Projekts wird der Bahnverkehr in der gesamten Region rund um den Verkehrsknotenpunkt Frankfurt entlastet. Bau und Planung sollten zügig umgesetzt und die Nordmainische S-Bahn im Vordringlichen Bedarf-Engpass im BVWP berücksichtigt werden.



NEUBAU DER REGIONALTANGENTE WEST (RTW)

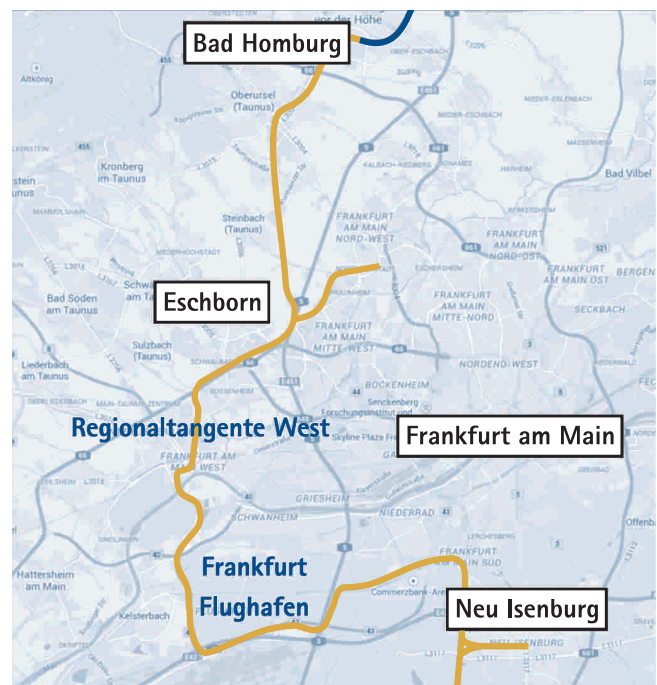
Das Schienennetz um Frankfurt ist sternförmig auf den Frankfurter Hauptbahnhof und den City-Tunnel ausgerichtet, der immer mehr an seine Kapazitätsgrenzen stößt. Unter Umgehung der Frankfurter Innenstadt soll mit der 38 Kilometer langen tangentialen Schienenverbindung, der Regionaltangente West (RTW), 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 bis 2020 mehr als 200 000 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 45.000 Menschen die Regionaltangente nutzen. Etwa 15.000 davon sind Pendler, die derzeit noch mit dem Auto zur Arbeit fahren. 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.

Planungsstand

- Status Quo/Planungsstand: Im November 2014 ist das Land Hessen der Planungsgesellschaft beigetreten. Die EU fördert die Planung der RTW und unterstützt damit zum ersten Mal in größerem Umfang ein Verkehrsprojekt in Hessen. Bis Ende 2016 sollen die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren beim RP Darmstadt eingereicht werden. Gebaut werden kann nur, wenn der Bund sich an der Finanzierung beteiligt. Weitere Förderungen von Planungs- und Infrastrukturkosten der EU und mit Hilfe der Wirtschafts- und Infrastrukturbank Hessen der Europäischen Investitionsbank werden beantragt. Nach der Finanzierungszusage für die Planung ist es möglich, dass die EU auch Mittel für den Bau zur Verfügung stellt.
- Fertigstellung: offen
- BVWP 2030: Nicht enthalten, da keine Schienennahverkehrsprojekte aufgenommen wurden.

Position der IHKS Frankfurt am Main und 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. Die RTW muss schnellstmöglich gebaut werden. Bei der Planung könnte der Bahnhof Höchst als Umsteigeknoten gleichzeitig auch durch eine Streckenverlängerung der Straßenbahn in Höchst bis Höchst Bahnhof weiter gestärkt werden. Im Gegensatz zu Ortsumfahrungen wurden keine Nahverkehrsprojekte aus dem Schienenverkehr in den BVWP aufgenommen. Dies stellt eine fachliche Schiefelage des BVWPs dar.



C. Projektsteckbriefe Luftverkehr



AUSBAU FRANKFURTER FLUGHAFEN: NEUBAU VON TERMINAL 3

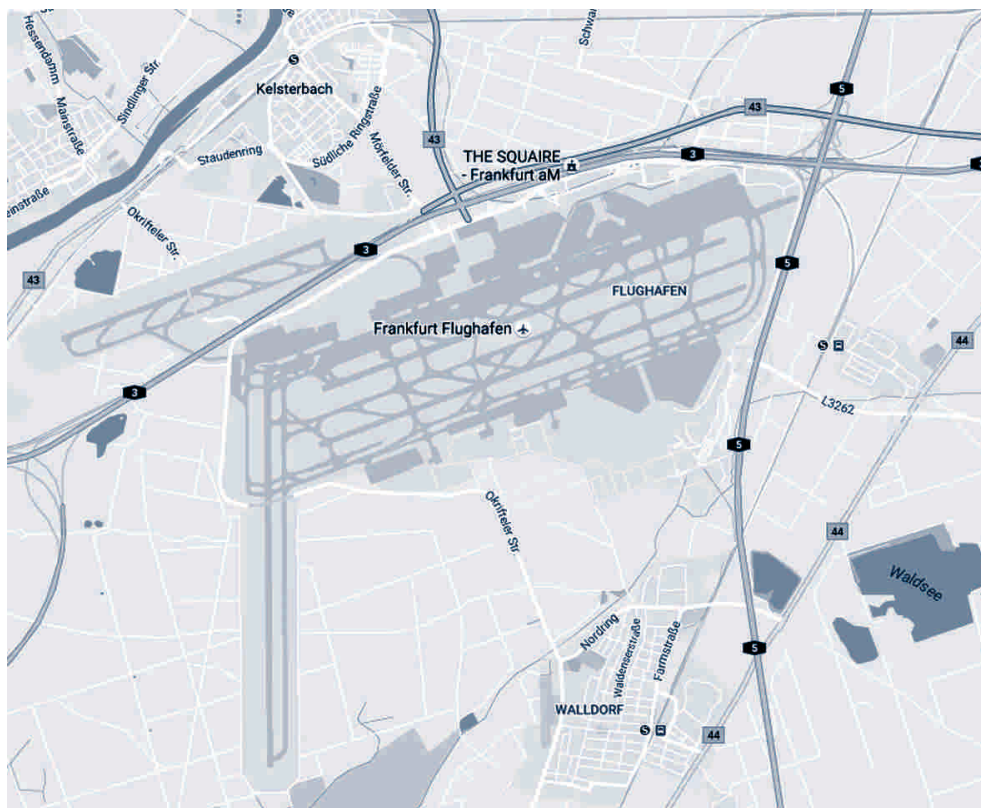
Der Frankfurter Flughafen ist Grundlage für Wachstum und Beschäftigung in der Region FrankfurtRheinMain. Mit rund 80.000 Arbeitnehmern ist er nicht nur der größte lokale Arbeitgeber Deutschlands. Um die Drehkreuzfunktion für Deutschland und Zentraleuropa im intensiven internationalen Wettbewerb aufrechtzuerhalten, 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.

Planungsstand

- Status Quo/Planungsstand: 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: 2023

Position der Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKs

Die Region FrankfurtRheinMain braucht den Flughafen als 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. Die IHK spricht sich ausdrücklich für das Vorhaben aus. Mit dem Bau des Terminals kommen aus Sicht der IHK die Zielsetzungen der Mediation zum Flughafen 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.

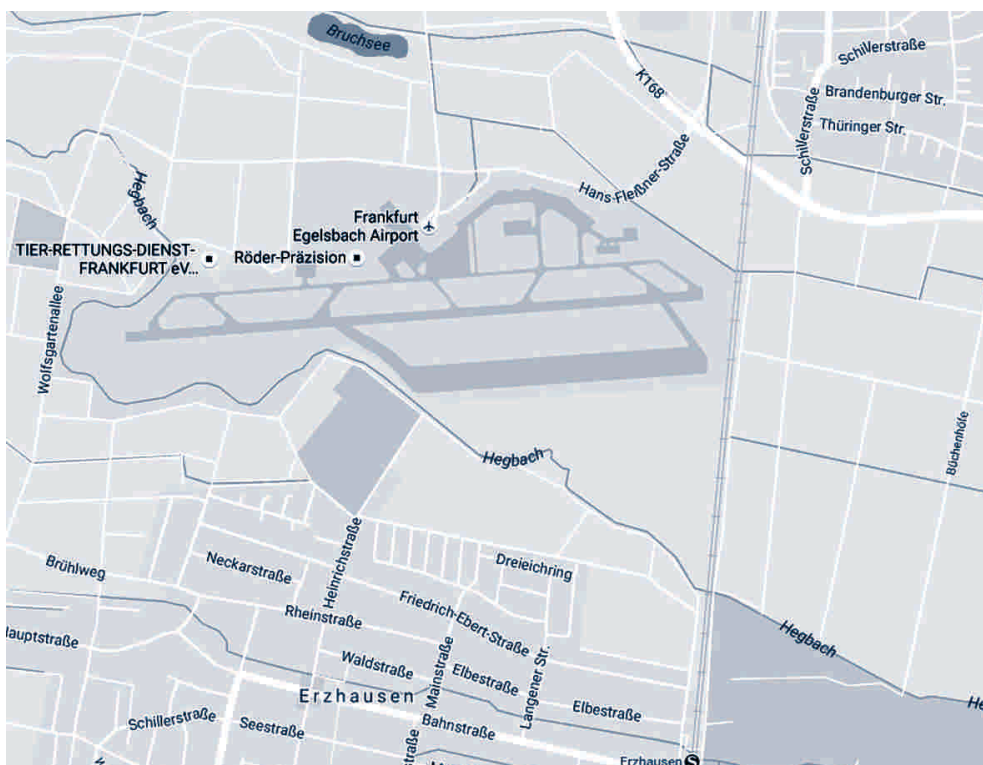


WEITERENTWICKLUNG DES FLUGPLATZES FRANKFURT-EGELSBACH

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. Insbesondere für international tätige Unternehmen ist diese Mobilität eine bedeutende Alternative. Der Flugplatz hat damit auch eine Ergänzungs- und Entlastungsfunktion für den Flughafen Frankfurt, da er ohne Slotbeschränkung operiert und insbesondere eine Alternative 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. Die Verantwortlichen des Frankfurt-Egelsbach Airport streben die Einführung eines instrumenten-gestützten An- und Abflugverfahrens an. Hierzu werden derzeit von den zuständigen Behörden die prozeduralen Rahmenbedingungen erarbeitet. Die Gesamtlänge der Start- und Landebahn soll dabei unverändert bleiben. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Sanierung und Pflege der komplexen Infrastruktur.

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

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.



AUSBAU DES FLUGHAFENS KASSEL-CALDEN ZU EINEM REGIONALFLUGHAFEN

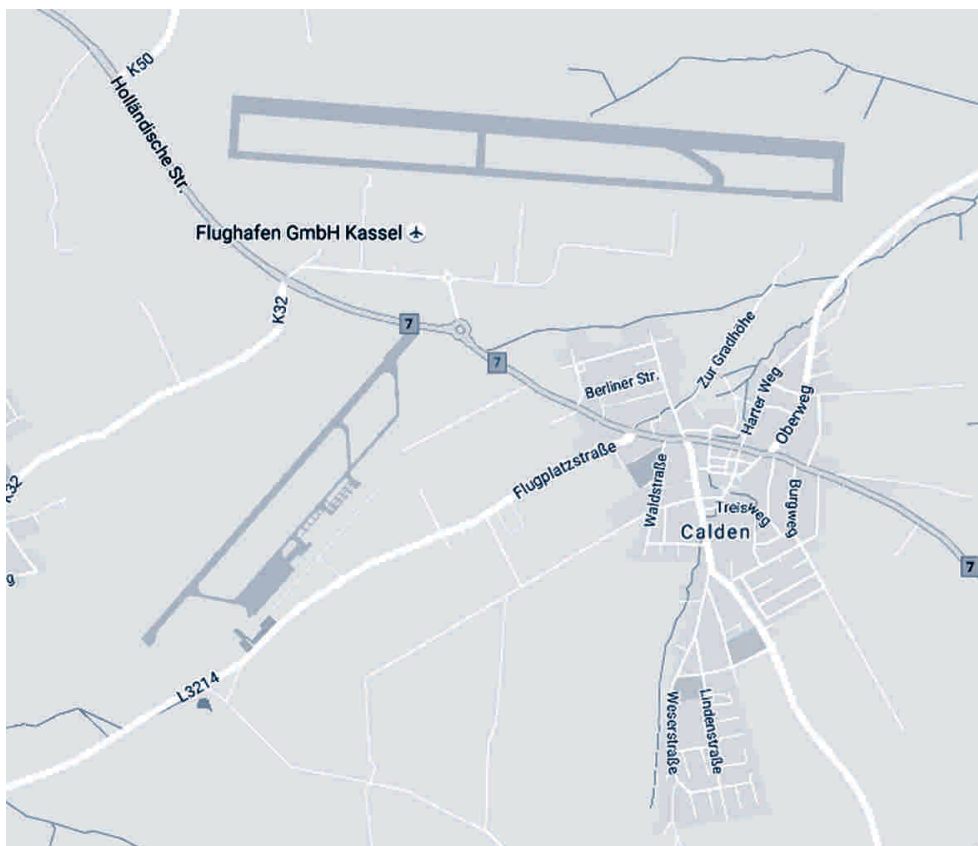
Zur Anbindung der nordhessischen Wirtschaft an das internationale Luftverkehrsnetz wurde der Ausbau des alten Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zu einem Regionalflughafen erforderlich. Gleichzeitig ist mit dem Ausbau die Neuentwicklung von Gewerbeflächen am alten und neuen Standort verbunden.

Planungsstand

■ Status Quo/Planungsstand: Baubeginn 2010. Fertigstellung 2013. Das Land ist maßgeblicher Gesellschafter der Flughafen Kassel GmbH. Laut Koalitionsvertrag ist im Jahr 2017 eine Evaluierung zur Entwicklung des Flughafens vorgesehen.

Position der IHK Kassel-Marburg

Die nordhessische Wirtschaft benötigt als wichtigen Standortfaktor für bestehende und neu zu gewinnende Unternehmen die Möglichkeit, hochwertigen Geschäftsflugverkehr abzuwickeln und die regelmäßige Anbindung an einen attraktiven Luftverkehrshub.



D. Projektsteckbriefe Wasserstraßen



FAHRNINNENVERTIEFUNG DES UNTERMANS BIS ASCHAFFENBURG

Durch die Vertiefung der Fahrrinne des Untermaines von 2,90 auf 3,30 Meter kann eine Effizienzsteigerung erzielt werden. Die verbesserte Abladetiefe in diesem Abschnitt erlaubt (abhängig von Schiffstyp und Wasserstand) eine meist deutlich bessere Auslastung der Schiffe, höhere Transportvolumina und damit geringere Transportkosten. 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 Untermaines ausrichten müssen.

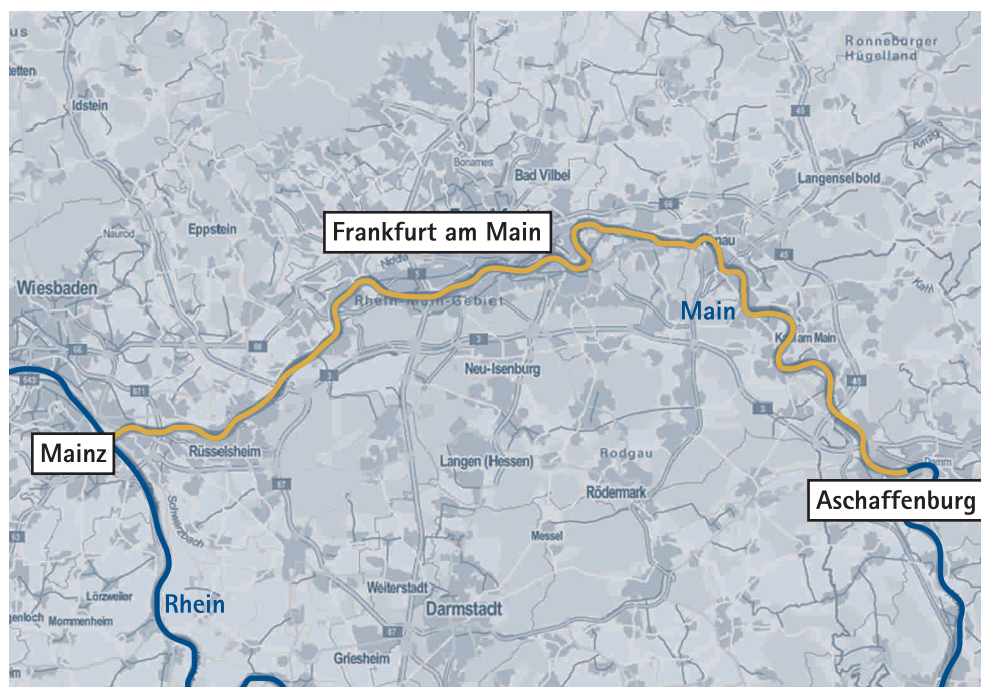
Planungsstand

- 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.
- BVWP 2030: Vordringlicher Bedarf-Engpass

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

Die Binnenschifffahrt kann einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs leisten, wenn die infrastrukturellen Voraussetzungen

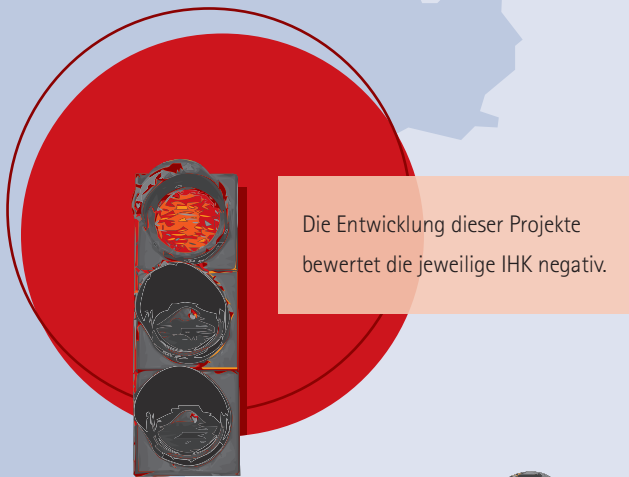
hierfür geschaffen werden. Das Projekt hat daher auch eine klare Umweltkomponente. Um die genannten Effekte bewirken zu können, wäre auch die Vertiefung von Hafenbecken nötig. Besonders Fahrgastschiffe auf dem Main erleben durch Wartezeiten und Staubildung massive Verzögerungen, die zu einer fahrgastunfreundlichen Fahrplangestaltung und zu unrentablen Umläufen führen. Aber auch Frachtschiffe sind von den Staus in diesem Abschnitt betroffen. Deshalb ist neben der Fahrninnenvertiefung 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.



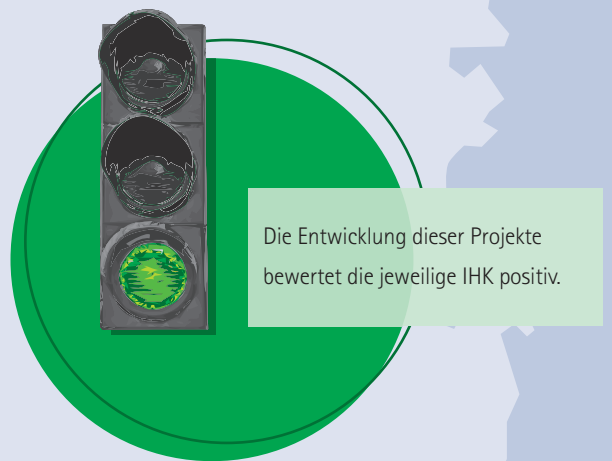
Gesamtprojektliste der hessischen IHKs 2016



942K013(D,H,J,P,R,S,T,X,Y)50-54+56



Die Entwicklung dieser Projekte bewertet die jeweilige IHK negativ.



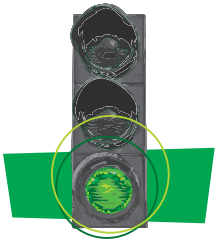
Die Entwicklung dieser Projekte bewertet die jeweilige IHK positiv.



Die Entwicklung dieser Projekte bewertet die jeweilige IHK als Fortschritt, die Umsetzung wird leider aber erst nach 2030 stattfinden.

1. ABGESCHLOSSENE PROJEKTE*





A. Straßenprojekte

- 1** A 3/ A 5: Flughafen ausbau Frankfurt – Anpassung der landseitigen Anbindung (AS Zeppelinheim/Cargocity Süd/ A 5 und neuer Anschluss West/A 3) (IHK Frankfurt am Main)
- 2** A 66: Schließen der Lücke A 7 zwischen Schlüchtern und Fulda (IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern)
- 3** A 66: Abschluss des Tunnelbaus in NeuhoF und Lückenschluss zum Dreieck Fulda (IHK Fulda)
- 4** B 253: Ausbau zwischen Biedenkopf-Ludwigshütte und der Sackpfeife (IHK Lahn-Dill)
- 5** B 486: Bau der OU Dreieck/Offenthal (IHK Offenbach am Main)

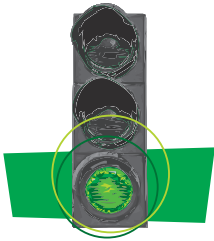
B. Schienenprojekte

C. Projekte im Luftverkehr

- 6** Ausbau des Flughafens Kassel-Calden zum vollwertigen Regionalflughafen (IHK Kassel-Marburg)

2. LAUFENDE UND FEST DISPONIERTE PROJEKTE*





A. Straßenprojekte

- 1** A 3: Neubau Autobahnbrücke Limburg mit Ausbau auf acht Spuren zwischen den Anschlussstellen Limburg-Nord und Limburg-Süd (IHK Limburg)
- 2** A 3: Verlegung und Erweiterung der Tank- und Rastanlage Limburg West (IHK Limburg)
- 3** A 44: Lückenschluss Kassel – Herleshausen/A 4, incl. Ausbau des „Versatzes auf der A 7“ (IHK Kassel-Marburg)
- 4** A 49: Lückenschluss vom heutigen Bauende bei Bischhausen bis zur A 5 bei Gemünden (Felda) (IHK Kassel-Marburg)
- 5** A 66: Bau des Riederwaldtunnels in Frankfurt (im Bau) (IHK Frankfurt)
- 6** A 643: Ersatz der Schiersteiner Brücke durch eine 6-streifige neue Brücke (IHK Wiesbaden)
- 7** A 643: Sechsstreifiger Ausbau zwischen Schiersteiner Brücke und Autobahndreieck Mainz (IHK Wiesbaden)
- 8** A 661/ B 43 Umbau des Kaiserleikreisels (IHK Offenbach am Main)
- 9** B 7: OU Calden im Zusammenhang mit dem Ausbau des Verkehrsplatzes Calden zu einem Regionalflughafen (IHK Kassel-Marburg)
- 10** B43 a: Ausbau zwischen AS Hanauer Hafen und Hanauer Kreuz, dadurch Auflösung der Engstelle der B 43 a zur A 66 in Richtung Erlensee/Langenselbold (IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern)
- 11** B 44: OU Gernsheim/Klein-Rohrheim (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 12** B 49: Fertigstellung des vierstreifigen Ausbaus zwischen Limburg/Ahlbach und Wetzlar durchgehend mit Standstreifen (IHK Lahn-Dill, IHK Limburg)
- 13** B 252: OUs Münchhausen/Simtshausen und Todenhausen/Wetter-Lahntal (IHK Kassel-Marburg)

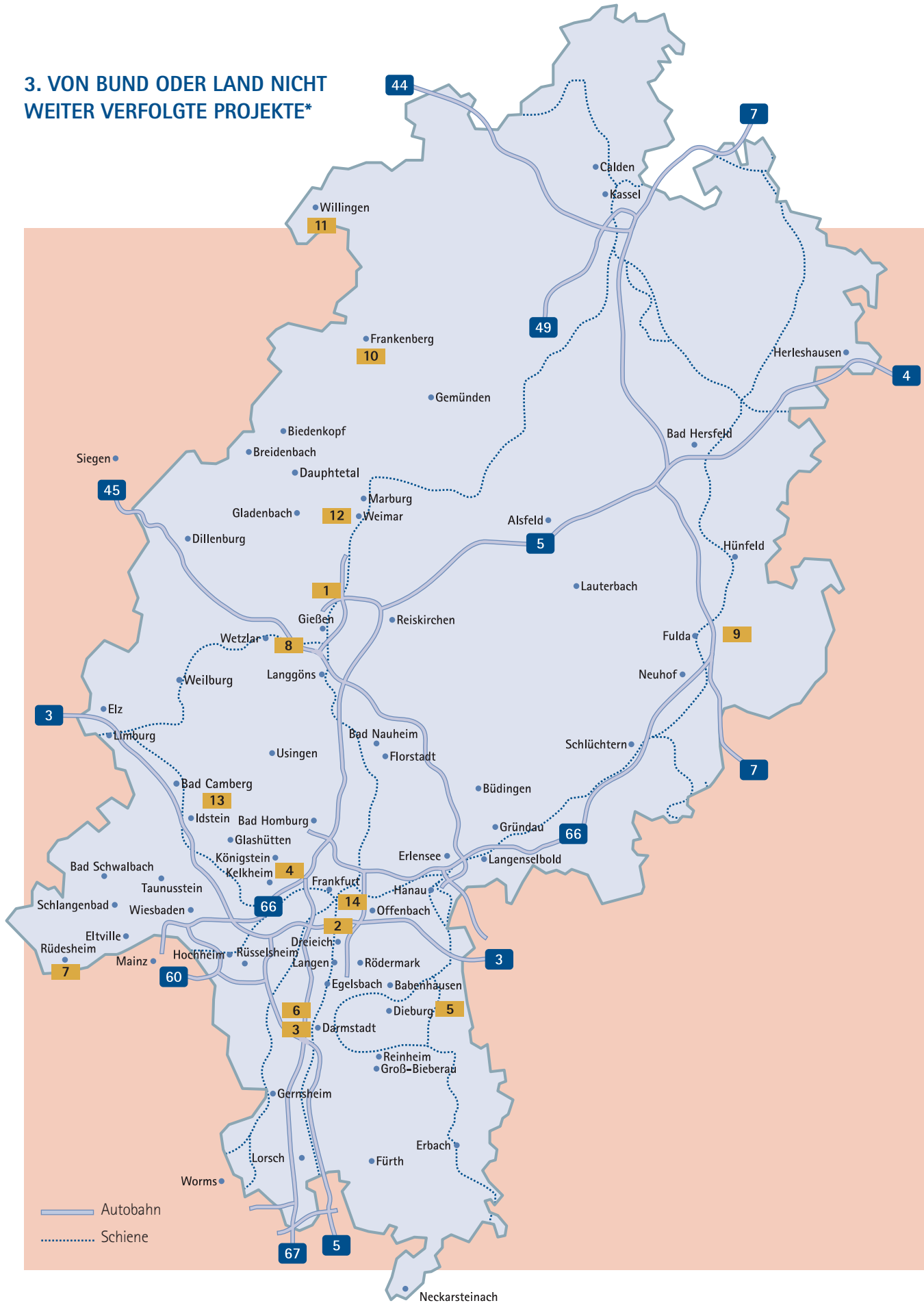
B. Schienenprojekte

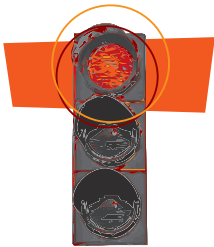
—

C. Projekte im Luftverkehr

- 14** Ausbau des Flughafens Frankfurt Main (Neubau Terminal 3, im Bau) (ARGE)

3. VON BUND ODER LAND NICHT WEITER VERFOLGTE PROJEKTE*





A. Straßenprojekte

- 1** A 480: Lückenschluss zwischen AK Wetzlar und AS Wettenberg. (IHK Lahn-Dill)
- 2** A 661: Neubau einer AS Dreieich – Dreieichenhain in Verbindung mit der Südumfahrung Dreieich-Buchsschlag (IHK Offenbach am Main)
- 3** B 3: Ausbau der B 3 (Darmstadt) bis Karlsruher Straße (Westumgehung Darmstadt) (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 4** B 8: OU Kelkheim – Königsstein (kann nicht mit den Erfordernissen der Raumordnung in Übereinstimmung gebracht werden) (IHK Frankfurt am Main)
- 5** B 26: Dreistreifiger Ausbau zwischen Dieburg bis bayrische Landesgrenze mit planfreier Anbindung an alle vorhandenen Knotenpunkte (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 6** Nord-Ost-Umgehung Darmstadt (und Verknüpfung mit B 42) (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 7** B 42: OU Rüdeshheim (Bahntunnel) (Verlegung des Bahnverkehrs in den Tunnel wird nicht weiterverfolgt, da im Rahmen der TOU Rüdeshheim Beseitigung des Bahnübergangs zu sehen ist) (IHK Wiesbaden)
- 8** B 62: im Bereich Lahntal wurden einzelne Ortsumgehungen herausgenommen. (IHK Lahn-Dill)
- 9** B 87n: Ablehnung der verkehrlich wichtigen Verbindung zwischen Fulda und Meinigen (Thüringen) aus naturschutzfachlichen und planerischen Gründen.
- 10** B 252/253: Ergänzung durch die Nordbrücke Frankenberg zwischen Schreufa und der Abzweigung B 252/253 (IHK Kassel)
- 11** B 251: OU Usseln (IHK Kassel-Marburg)
- 12** B 255: Bau von Ortsumgehungen im Bereich der Gemeinde Weimar (IHK Kassel-Marburg)
- 13** B 275: OU Waldems-Esch (IHK Wiesbaden)
- 14** B 448: Weiterbau von Offenbach/Bieberer Berg nach Frankfurt-Fechenheim als zusätzliche Mainquerung (Forderung einer Fortführung der Verbindung zur A 66 wurde aufgegeben. Bau einer lokalen Verbindungsstraße zur Mühlheimer Straße erforderlich.) (IHK Offenbach am Main)

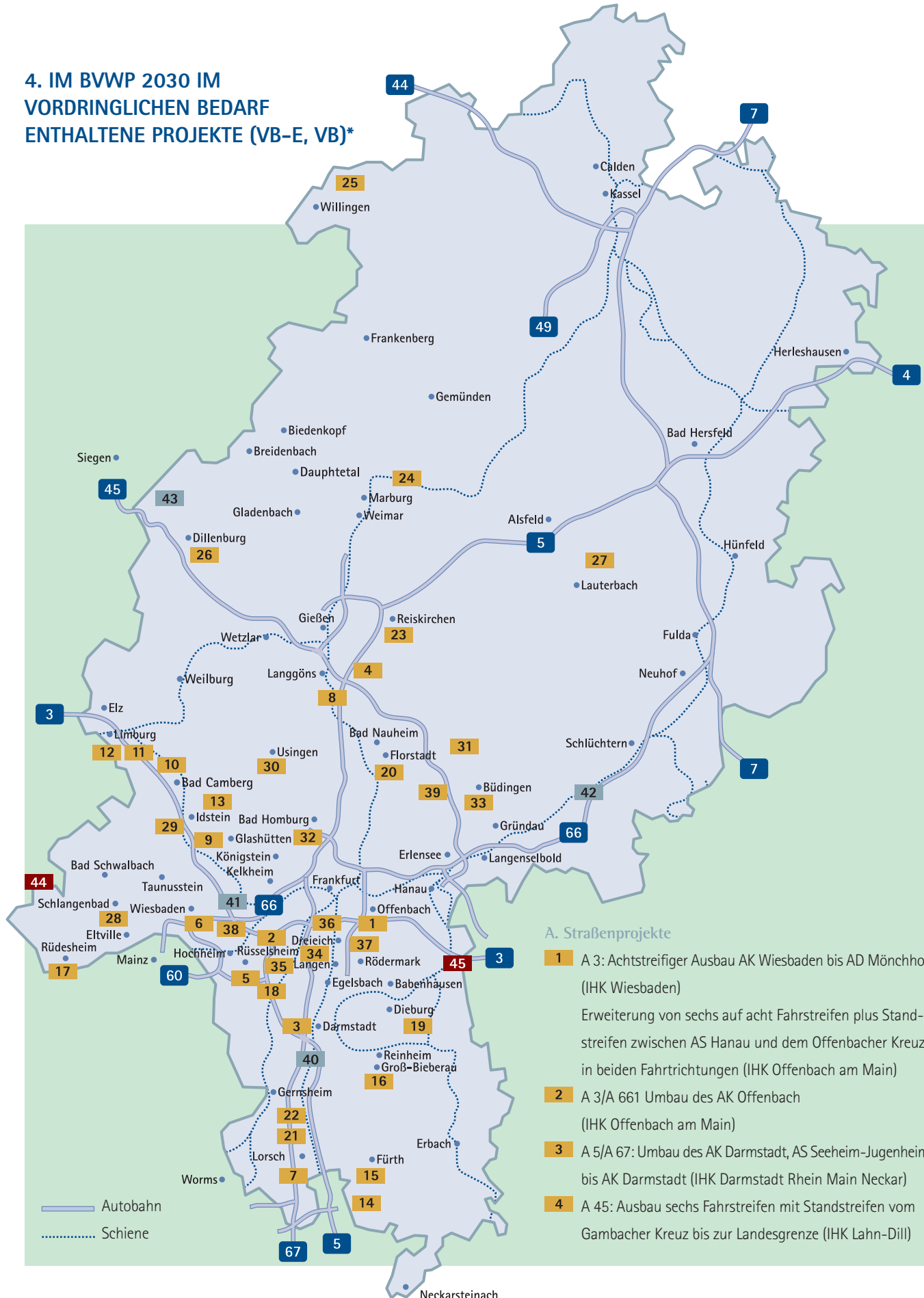
B. Schienenprojekte

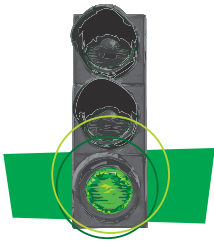
—

C. Projekte im Luftverkehr

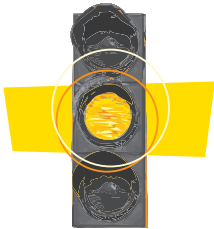
—

4. IM BVWP 2030 IM VORDRINGLICHEN BEDARF ENTHALTENE PROJEKTE (VB-E, VB)*





- 5** A 60: Erweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen mit Standstreifen zwischen AD Mainspitz und AD Rüsselsheim (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 6** A 66: Sechs-/Achtstreifiger Ausbau zwischen Schiersteiner Kreuz und Wiesbadener Kreuz (IHK Wiesbaden)
- 7** A 67: Ausbau von vier auf sechs Fahrstreifen vom AD Mönchhof bis AK Lorsch (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 8** B 3/ B 3a: Kapazitätserhöhung durch Ausbau und Bau von Ortsumgehungen zwischen Langgöns und Karben (IHK Gießen-Friedberg)
- 9** B 8: OU Glashütten (IHK Frankfurt am Main)
- 10** B 8: OU Bad Camberg – Erbach – Würges (IHK Limburg)
- 11** B 8: Ortsdurchfahrt Brechen/Niederbrechen – Berger Kirche mit Beseitigung des Bahnübergangs (IHK Limburg)
- 12** B 8: OU Limburg – Lindenholzhausen (IHK Limburg)
- 13** B 8: OU Waldems-Esch (IHK Wiesbaden)
- 14** B 38: OU Mörlenbach (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 15** B 38: OU Fürth (Odw./Lörzenbach) und OU Rimbach mit zweistreifigem Ausbau (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 16** B 38: OU Groß-Bieberau (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 17** B 42: TOU Rüdesheim (Auf der Lach) (IHK Wiesbaden)
- 18** B 44: Groß-Gerau/ Dornheim (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 19** B 45: Dieburg bis Groß-Umstadt, vierstreifiger Ausbau (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 20** B 45: OU Niddatal/Ilbenstadt (IHK Gießen-Friedberg)
- 21** B 47: Durchgängiger vierspuriger Ausbau von OU Bürstadt bis Lorsch (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 22** B 47: OU Bürstadt und OU Rosengarten (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 23** B 49: Bau der Ortsumgehungen Reiskirchen und Lindenstruth (IHK Gießen-Friedberg)
- 24** B 62: mehrere Ortsumgehungen von Kirchhain bis Alsfeld sowie Lahntal bis Biedenkopf (IHK Gießen-Friedberg und IHK Lahn-Dill)
- 25** B 252: OU Twiste und OU Ernsthäusen (IHK Kassel-Marburg)
- 26** B 253: OU Dillenburg-Frohnhausen – Eschenburg-Wissenbach, OU Breidenbach VB (IHK Lahn-Dill)
- 27** B 254: Bau von Ortsumgehungen zwischen Alsfeld und Fulda (IHK Gießen-Friedberg)
- 28** B 260: OU Schlangenbad/Wambach (IHK Wiesbaden)
- 29** B 275: OU Idstein/Eschenhahn (IHK Wiesbaden)
- 30** B 275: OU Usingen, Nordost-Umfahrung zwischen B 275 und B 456 (IHK Frankfurt am Main)
- 31** B 275: Ortsumgehungen zwischen Bad Nauheim und Lauterbach (Ober-Mörlen und Bad Nauheim, Friedberg, Ossenheim, Florstadt/ Niederflorstadt/Ober-Florstadt, Florstadt/Nieder-Mockstadt, Ranstadt/ Ober-Mockstadt, Ortenberg/Selters, Lauterbach/Blitzenrod) (IHK Gießen-Friedberg)
- 32** B 456: OU Wehrheim/Oberursel (IHK Frankfurt am Main)
- 33** B 457: Ortsumgehungen Büdingen/Büches, Ortenberg/Bleichenbach, Büdingen und Nidda und Ranstadt (IHK Gießen-Friedberg)
- 34** B 486: Mörfelden – OU Langen (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 35** B 486: OU Mörfelden (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 36** B 486: Vierspuriger Ausbau zwischen Langen und A 5 (IHK Offenbach am Main)
- 37** B 486: Planung und Bau einer Ortsumfahrung Rödermark-Urberach (IHK Offenbach am Main)
- 38** B 519: OU Hofheim/Kriftel, OU Weilbach, OU Flörsheim/Weilbach (IHK Frankfurt am Main)
- 39** B 521: OU Altenstadt (IHK Gießen-Friedberg)
- B. Schienenprojekte**
- 40** Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar (ARGE)
- 41** „Wallauer Spange“ (Teil des Korridors Mittelrhein: Zielnetz I: eingleisige Verbindungsspanne zwischen Wiesbadener und Frankfurter Ast der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main (IHK Wiesbaden)
- 42** Ausbau der Schienenstrecke Frankfurt – Hanau – Fulda – (Erfurt) (ARGE)
- 43** Ausbau Ruhr-Sieg-Strecke als Gesamtmaßnahme Mittelrheintal (ARGE)
- C. Wasserprojekte**
- 44** Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein (IHK Wiesbaden)
- 45** Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg (IHKs Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern, Frankfurt und Offenbach am Main)

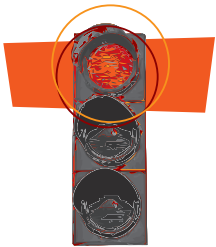


A. Straßenprojekte

- 1** A 3: Achtstreifiger Ausbau AS Limburg-Süd bis Wiesbadener Kreuz (IHK Wiesbaden und Limburg)
- 2** A 4: Ausbau bis Landesgrenze, Herstellung eines leistungsfähigen Lückenschlusses zwischen den Wirtschaftsräumen Bad Hersfeld – Frankenberg – Siegen (IHK Kassel-Marburg)
- 3** A 5: Sechsspuriger Ausbau der A 5 von AS Seeheim-Jugenheim bis Landesgrenze BW (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 4** A 661: Ausbau/Erhöhung der Leistungsfähigkeit zwischen Offenbach und Bad Homburger Kreuz (IHK Offenbach am Main und Frankfurt am Main)
- 5** B 8: OU Elz (IHK Limburg)
- 6** B 26: OU Babenhausen (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 7** B 37: OU Neckarsteinach (IHK Darmstadt Rhein Main Neckar)
- 8** B 54: Ortsumgehungen Dornburg/Langendernbach, Elbtal/Dorchheim-Elbgrund und Hadamar/Oberzeuzheim (IHK Limburg)
- 9** B 54: OU Limburg – Diez – zweistreifiger Neubau im Zuge der B 54 (IHK Limburg)
- 10** B 251: OU Willingen – Usseln (IHK Kassel-Marbug)
- 11** B 252: OU Berndorf und OU Bottendorf (IHK Kassel-Marbug)
- 12** B 254: Bau der Ortsumgehungen Lauterbach/Reuters und Alsfeld/Eudorf (IHK Gießen-Friedberg)
- 13** B 255: OU Gladenbach (IHK Lahn-Dill)
- 14** B 257: Bau der Ortsumgehung Lauterbach/Blitzenrod (IHK Gießen-Friedberg)
- 15** B 260: OU Eltville/Martinthal (BVWP 2030 WB) (IHK Wiesbaden)
- 16** B 275: Verlegung bei Bad Schwalbach (BVWP 2030 WB) (IHK Wiesbaden)
- 17** B 489: Bau der Ortsumgehungen Hungen/Inheiden und Hungen/Utphe (IHK Gießen-Friedberg)
- 18** B 508n Frankenberg – Schameder (IHK Kassel)
- 19** B 521: Bau der Ortsumgehung Altstadt (IHK Gießen-Friedberg)

B. Schienenprojekte

—



A. Straßenprojekte

- 1** Anbindung des Nordens der Stadt und des Landkreises Kassel an die A 7 bei Lutterberg, inkl. Fuldabrücke (Nordspange Kassel) (IHK Kassel-Marburg)
- 2** A 66: Sechsspuriger Ausbau zwischen Langenselbolder Dreieck und Gründau (IHK Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern)
- 3** B 26: OU Ober-Ramstadt OT Hahn (IHK Darmstadt)
- 4** B 45/ B 448: Umbau des Tannenmühlkreisels (IHK Offenbach am Main)
- 5** B 448: Zweispurige Verbindungsstraße zur Mülheimer Straße (IHK Offenbach am Main)
- 6** B 457: Bau der Ortsumgehungen Büdingen/Büches, Ortenberg/Bleichenbach, Büdingen, Nidda und Ranstadt (IHK Gießen-Friedberg)
- 7** Rheinbrücke Rüdesheim/Bingen zur Integration der Wirtschaftsräume Rheingau und Bingen/Bad Kreuznach (IHK Wiesbaden)

B. Schienenprojekte

- 8** Bau der Regionaltangente West (IHKs Frankfurt und Offenbach am Main)

C. Projekte im Luftverkehr

- 9** Weiterentwicklung des Frankfurt Egelsbach Airport (IHK Offenbach am Main)

Impressum

Herausgeber

Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKs
c/o IHK Frankfurt am Main

Federführung

Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main
Geschäftsfeld Standortpolitik
Dr. Alexander Theiss
Börsenplatz 4
60313 Frankfurt am Main

Redaktionsteam

Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKs
c/o IHK Frankfurt am Main
Dr. Susanne Rühle

IHK Darmstadt Rhein Main Neckar
Daniel Kaeding

IHK Gießen-Friedberg
Andreas Schwerin

Koordination und Kontakt

Dr. Susanne Rühle
Telefon 069 2197-1303
E-Mail s.ruehle@frankfurt-main.ihk.de

Grafik

Varia Design Illustration,
Münster-Altheim

Druck

Druck und Verlagshaus Zarbock GmbH & Co. KG
Frankfurt am Main

Bildnachweis

Fotolia: Dmitry Vereshchagin Titel, S. 14, ThKatz Titel, S. 44,
BildPix.de Titel, S. 52, Ralf Geithe Titel, S. 56, Stockfoto mania S.8,
Daniel Ernst S. 58
Kartendaten Google Maps: S. 15 – S. 42
Stadt Limburg an der Lahn: S. 34
Deutsche Bahn AG: S. 45 – S. 50
RTW Planungsgesellschaft mbH: S. 51
Fraport AG: S. 53
Hessische Flugplatz GmbH Egelsbach: S. 54
Flughafen AG Kassel: S. 55
BMVI, Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030:
S. 57

Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Quellenangabe gestattet,
Belegexemplar erbeten.

Die Veröffentlichung erfolgt nach bestem Wissen, ohne jegliche
Gewähr und Haftung auf die Richtigkeit aller Angaben.

IHK Frankfurt am Main, 2016

ISBN 978-3-925483-32-5

Stand: Dezember 2016



Arbeitsgemeinschaft
Hessen

**Arbeitsgemeinschaft hessischer
Industrie- und Handelskammern**
Börsenplatz 4
60313 Frankfurt am Main
Telefon 069 2197-1384
Telefax 069 2197-1497
www.ihk-hessen.de

**Industrie- und Handelskammer
Darmstadt Rhein Main Neckar**
Rheinstraße 89
64295 Darmstadt
Telefon 06151 871-0
Telefax 06151 871-101
www.darmstadt.ihk.de

**Industrie- und Handelskammer
Frankfurt am Main**
Börsenplatz 4
60313 Frankfurt am Main
Telefon 069 2197-0
Telefax 069 2197-1424
www.frankfurt-main.ihk.de

Industrie- und Handelskammer Fulda
Heinrichstraße 8
36037 Fulda
Telefon 0661 284-0
Telefax 0661 284-44
www.ihk-fulda.de

**Industrie- und Handelskammer
Gießen-Friedberg**
Lonystraße 7
35390 Gießen
Telefon 0641 7954-0
Telefax 0641 75914
www.giessen-friedberg.ihk.de

**Industrie- und Handelskammer
Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern**
Am Pedro-Jung-Park 14
63450 Hanau
Telefon 06181 9290-0
Telefax 06181 9290-77
www.hanau.ihk.de

**Industrie- und Handelskammer
Kassel-Marburg**
Kurfürstenstraße 9
34117 Kassel
Telefon 0561 7891-0
Telefax 0561 7891-290
www.ihk-kassel.de

Industrie- und Handelskammer Lahn-Dill
Am Nebelsberg 1
35685 Dillenburg
Telefon 02771 842-0
Telefax 02771 842-1190
www.ihk-lahndill.de

**Industrie- und Handelskammer
Limburg a. d. Lahn**
Walderdorffstraße 7
65549 Limburga. d. Lahn
Telefon 06431 210-0
Telefax 06431 210-205
www.ihk-limburg.de

**Industrie- und Handelskammer
Offenbach am Main**
Frankfurter Straße 90
63067 Offenbach
Telefon 069 8207-0
Telefax 069 8207-199
www.offenbach.ihk.de

**Industrie- und Handelskammer
Wiesbaden**
Wilhelmstraße 24 - 26
65183 Wiesbaden
Telefon 0611 1500-0
Telefax 0611 1500-222
www.ihk-wiesbaden.de

www.ihk-hessen.de