

Argumentation für eine höhere Priorisierung des Projekts „A 3 AK Offenbach bis AS Hanau“ im Bundesverkehrswegeplan 2030

Unternehmen und Bürger sind auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Die A 3 ist eine der Hauptverkehrsachsen im deutschen Autobahnnetz. Der Abschnitt zwischen dem AK Offenbach und der AS Hanau ist eine der meist befahrenen Strecken Deutschlands. Die momentane und prognostizierte Verkehrsmenge ist mit dem jetzigen Zuschnitt nicht mehr zu bewältigen. An diesem Engpass kommt es täglich zu langen Staus und Verkehrsbehinderungen. Die Einstufung des Abschnitts in die Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ im Entwurf des Bundesverkehrswegeplan 2030 ist für uns daher nicht nachvollziehbar. Das Projekt erfüllt alle Kriterien für eine hohe Dringlichkeitskategorie: Es ist großräumig wirksam, hat eine hohe verkehrliche Bedeutung und keine hohe Umweltbeeinträchtigung. Ein Engpass kann durch den Ausbau vollständig beseitigt werden und die Anbindung an einen Flughafen (den größten Flughafen in Deutschland!) wird signifikant verbessert. Wir fordern daher die Aufnahme in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf Engpass“ und legen dem im Folgenden einige Argumente zu Grunde:

Projektzuschnitt

Gemäß Projektbewertung kann das Teilprojekt „AK Offenbach bis AS Hanau“ nur zusammen mit dem Knotenpunkt „AK Offenbach“ und dem Abschnitt „AK Frankfurter Kreuz bis AK Offenbach“ bewertet werden. Dies spiegelt sich allerdings nicht in der Nutzen-Kosten-Analyse wieder. Während der Nutzen-Kosten-Wert für das Offenbacher Kreuz größer als zehn ist, werden die davor und danach liegenden Abschnitte mit 2,3 bewertet. Es ist offensichtlich, dass das Ergebnis insbesondere durch den gewählten Zuschnitt bestimmt wird. Die Projekte unterliegen starker gegenseitiger Beeinflussung. Das muss auch in der Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt werden.

Temporäre Standstreifenfreigabe

Auf dem sechsspurigen Abschnitt wird temporär der Standstreifen freigegeben. Trotzdem führt das hohe Verkehrsaufkommen täglich zu kilometerlangen Staus, insbesondere in den Morgen- und Abendstunden. Die Verkehrsmenge von rund 120.000 KFZ/Werktag ist mit dem jetzigen „6 + 2 Zuschnitt“ nicht mehr zu bewältigen. Hinzu kommen eine hohe Störanfälligkeit und Mängel in der Verkehrssicherheit, sodass ein reibungsloser und sicherer Ablauf des Verkehrsgeschehens nicht mehr gewährleistet ist. Bei einem achtspurigen Ausbau in derart hoch belasteten Korridoren muss die Möglichkeit einer Standstreifenfreigabe mitbedacht werden. Eine grundsätzliche Ablehnung einer „8 + 2 Lösung“ durch den Bund ist nicht akzeptabel. In Zeiten von knappen Kassen müssen die Ressourcen zukunftsorientiert eingesetzt werden. Das Potenzial einer Standstreifenfreigabe bei achtspurigem Ausbau ist in der Nutzen-Kosten-Analyse nicht einkalkuliert worden. Wurde als Basis der Analyse der jetzige „6+2 Zuschnitt“ zugrunde gelegt, fällt der Nutzenzuwachs auf einen achtstreifigen Ausbau ohne Standstreifenfreigabe zu gering aus. Das Land Hessen zeigte mit der Standstreifenfreigabe eine hohe Innovationsbereitschaft. Das darf bei der Bewertung des Ausbauprojekts nicht durch einen verminderten Nutzenzuwachs „bestraft“ werden.

Lärmbelastung

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

Erreichbarkeit und großräumige Wirkung

Der Verkehrsfluss auf der A 3 in der Region Offenbach hat Einfluss auf die europa- und deutschlandweite Mobilität. Die A 3 ist Teil mehrerer europäischer Verkehrskorridore, wie der E 35 von Amsterdam bis nach Rom. Innerhalb Deutschlands verbindet sie fünf Bundesländer, mehrere Ballungsräume und zahlreiche große Städte miteinander. Die Funktionalität des Verkehrssystems in der Region FrankfurtRheinMain ist zu einem großen Teil vom Verkehrsfluss auf der A 3 abhängig. Die großräumige Erreichbarkeit der Ballungsräume Offenbach und Frankfurt, des Frankfurter Flughafens und zahlreicher weiterer wirtschaftlich bedeutender Standorte ist durch die jetzige Situation eingeschränkt. Als regionale und internationale Drehscheibe für den Güter- und Personenverkehr ist das eine nicht tragfähige Situation. Es ist unverständlich, dass das Grundprinzip „Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren“ im Fokus der Investitionen für Aus- und Neubauprojekte steht, ein sechsstreifiger Ausbau aber grundsätzlich einem acht- bzw. zehnstreifigen Ausbau vorangestellt wird. Dies stellt eine prinzipielle Benachteiligung von dichtbesiedelten Regionen und Logistikstandorten wie dem Rhein-Main-Gebiet dar.

Engpassverlagerung

Den Knotenpunkten auf den Autobahnen in Hessen wurde im Entwurf des BVWP 2030 eine hohe Priorität eingeräumt. Das AK Offenbach wurde richtigerweise, auch wegen einem hohen Anteil an Ersatzinvestitionen, in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf Engpass“, eingestuft. Die stark befahrenen vor- und nachgelagerten Strecken auf der A 3 und A 661 wurden jedoch nur als „Weiterer Bedarf“ bzw. „Weiterer Bedarf mit

Planungsrecht“ eingeteilt. Hierbei ist zu erwarten, dass die Verkehrssituation durch den Umbau des AK Offenbach zwar entlastet wird, jedoch in keinem Fall von einer Engpassbeseitigung gesprochen werden kann. Vielmehr wird der Engpass nur verlagert und die Störanfälligkeit der nachfolgenden Strecke erhöht. Dieser Effekt wird sich bis 2030 durch das prognostizierte Wachstum von Güter- und Personenverkehr auf der Straße maßgeblich verschärfen.

Arbeitsplatzverlagerung

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

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

Planungskapazitäten

Die Anhebung der Investitionen in die seit Jahren unterfinanzierte Verkehrsinfrastruktur ist ausdrücklich zu begrüßen. Nichtsdestotrotz stellt sich die Frage, wie in vielen Bundesländern die Planung und der Bau der Projekte in den nächsten Jahren geleistet werden kann. Die Schaffung der Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ erfolgt laut dem vorgelegten Entwurf, damit unmittelbar mit den Planungen begonnen werden kann (S. 37). Dies wird auch in der Projektbewertung als Begründung der Dringlichkeitseinstufung angegeben. Problematisch ist jedoch, dass das Land Hessen unserer Einschätzung nach nicht in der Lage ist, unmittelbar mit den Planungen zu beginnen. Wir fordern daher das Land auf, die Planungskapazität bei Hessen Mobil zu erhöhen, um die Projekte zügig zu realisieren. Der Bund sollte diesbezüglich unterstützende Maßnahmen leisten. Hier ist der Aufbau eines Pools von Planungskapazität denkbar, der sich aus neu angeworbenen Fachkräften, aber auch aus Überkapazitäten der Auftragsverwaltungen in den neuen Ländern, speist. Diese könnten zentral in Berlin oder von ihrem jeweiligen Arbeitsplatz aus, auftragsgebunden und in enger Abstimmung mit den jeweiligen Ländern arbeiten.

Die Städte und Gemeinden Offenbach am Main, Heusenstamm, Obertshausen, Rodgau, Hainburg, Mainhausen, Seligenstadt und die IHK Offenbach am Main als Vertretung der regionalen Wirtschaft sprechen sich gemeinsam dafür aus das Verkehrsprojekt „A 3 AK Offenbach bis AS Hanau“ höher zu priorisieren und zügig umzusetzen.