



GESCHÄFTSSTELLE DARMSTADT
UND SÜDHESSEN

Position des
VhU-Regionalbeirates Darmstadt und Südhessen

Verkehrspolitik in Darmstadt und Südhessen

6. Oktober 2020



GESCHÄFTSSTELLE DARMSTADT
UND SÜDHESSEN

A. Verkehrssituation in Darmstadt und Umgebung

Die gegenwärtige Verkehrssituation wird von den Mitgliedsverbänden und Unternehmen als stark verbesserungswürdig bewertet. Verkehrsstaus, Fahrverbote, ein überlasteter Personennahverkehr und eine in die Jahre gekommene Verkehrsinfrastruktur sind hierfür hauptverantwortlich. Die wachsende Region Darmstadt mit steigenden Pendlerzahlen ist auf gute Verkehrswege und Mobilitätsangebote angewiesen, um auch zukünftig attraktiver Innovations- und Wachstumsstandort für Beschäftigte und Unternehmen zu bleiben.

B. Was fordert die südhessische Wirtschaft?

1. Verkehrsfluss in Darmstadt verbessern

Innenstadt entlasten

Die Stadt Darmstadt sollte ihre ursprünglichen Pläne der Nord-Ost-Umfahrung wieder aufnehmen. An Stauschwerpunkten sollte die bestehende Verkehrsinfrastruktur ausgebaut werden, insbesondere sollten Engpässe beseitigt werden.

Verkehrstelematik ausbauen

Die Verkehrsflüsse in Darmstadt können durch ein digital gestütztes intelligentes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement durch die Straßenverkehrsbehörde verbessert werden, beispielsweise durch intelligente Ampelschaltungen, digitale Verkehrsführung und Parkleitsysteme.

Baustellenmanagement verbessern

Baustellen in Darmstadt sollten hauptsächlich zu verkehrsarmen Zeiten (z. B. in den Schulferien, Nachtbaustellen) eingerichtet und schneller durchgeführt werden. Zeitgleiche Baustellen auf Ausweichstrecken sollten vermieden werden.

Keine Fahrverbote: Straßensperrung aufheben

Emissionen an Stickoxid und Feinstaub müssen begrenzt werden. Dazu sollen aber nur Instrumente eingesetzt werden, die sowohl wirksam als auch verhältnismäßig sind. Die Sperrungen der Hülstraße und Heinrichstraße sollten aufgehoben werden. Die Stadt sollte städtische Fahrzeuge umrüsten, das heißt für neue Antriebsformen aber auch für neue Kraftstoffe.



GESCHÄFTSSTELLE DARMSTADT
UND SÜDHESSEN

Lkw-Durchfahrt: Ausnahmen ermöglichen

Das Lkw-Fahrverbot ist die falsche Maßnahme zur Reduzierung der Emissionen des gewerblichen Verkehrs. Kurzfristig sollte Darmstadt beim hessischen Umweltministerium darauf drängen, dass zumindest die Lkw-Ziel- und Quellverkehre benachbarter Gemeinden wie Roßdorf, Groß-Zimmern und Dieburg vom Verbot ausgenommen werden. Das Verbot sollte nach Schadstoffausstoß differenzieren und nicht wie jetzt pauschal gelten.

Ladezonen einrichten

In Darmstadt fehlen Ladezonen für den Lieferverkehr und damit legale Haltemöglichkeiten für Transportfahrzeuge. Zonen für die Be- und Entladung sollten in der Verkehrsplanung besser berücksichtigt werden. Die Stadtplanungsbehörde sowie die Verkehrsbehörde in Darmstadt müssen die Möglichkeit von Ladezonen in der bestehenden Infrastruktur prüfen, realisieren und vor Ort sowie in elektronischen Karten kenntlich machen.

ÖPNV-Taktungen im Innenstadtbereich steigern

Netzumfang, Taktung und Qualität im öffentlichen Personennahverkehr in Darmstadt sind vielfach zu gering. Die Angebote müssen bei Bussen und Bahnen ausgeweitet und verbessert werden, damit mehr Menschen vom Pkw auf den ÖPNV umsteigen.

2. Verkehrsträger: An örtliche Bedarfe und Möglichkeiten orientieren

Verbrennungsmotor nicht diskriminieren

Der motorisierte Verkehr sollte nicht aufgrund benachteiligt werden. Eine Reduzierung von Verkehrsflächen für Pkw und Lkw kann im Einzelfall angemessen sein, sollte aber keine grundsätzliche Politik sein. Auch Investitionskürzungen dürfen nicht diskriminierend sein. Anzustreben ist ein bedarfsgerechtes Verhältnis zwischen motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern.

Neue ICE-Strecke über HBF Darmstadt

Die Stadt Darmstadt sollte eine Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs an die ICE-Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar zwischen Frankfurt und Mannheim befürworten.



GESCHÄFTSSTELLE DARMSTADT
UND SÜDHESSEN

3. Mobilitätsangebote im ländlichen Raum verbessern

Höhere Taktung der Odenwaldbahn

Ein durchweg zweigleisiger Ausbau oder zumindest „Ausweichstellen“ sind nötig, um den Odenwaldkreis besser anzubinden. Übergangsweise sollen Busse als Ergänzung im Berufsverkehr eingesetzt werden.

Ausbau der B45 planen und umsetzen

Als Übergangslösung wäre ein Ausbau auf vorerst 2+1 Fahrspuren mit stoßzeitbedingter Richtungsfreigabe denkbar. Der Unfallschwerpunkt Semder Kreuz sollte durch Ampelschaltung entlastet werden.

B38-Ortsumfahrungen planen

Die Wirtschaftsverkehre auf der B38 führen durch Orte, wodurch Anwohner durch Lärm und Abgase belastigt und Fahrtzeiten verlängert werden. Die Ortsumgehungen von Groß-Bieberau, Fürth-Lörzenbach und Mörlenbach sollten zügig geplant und gebaut werden.

Mehr P+R-Plätze an gut angebundenen Umsteigepunkten schaffen

Park- und Ride-Plätze unterstützen den Umstieg vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehre. Rund um Darmstadt könnten attraktive P&R-Plätze den Umstieg vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehre unterstützen, beispielsweise im Südwesten zwischen B3 und dem Bahnhof Darmstadt Süd oder an der östlichen B26.

Kontakt

Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e.V. (VhU)

Geschäftsstelle Darmstadt und Südhessen

Haus der Wirtschaft Südhessen

Rheinstraße 60

64283 Darmstadt

Telefon: 06151 2985-0