



**Zentrum
für integrierte
Verkehrssysteme**

Stellungnahme

Erschließungssituation Ostfeld ohne achtstreifigem Ausbau der BAB A66

Anschrift

ZIV – Zentrum für integrierte
Verkehrssysteme GmbH
Robert-Bosch-Straße 7
D-64293 Darmstadt

Kontakt

Telefon +49 6151 27028-0
Telefax +49 6151 27028-10
kontakt@ziv.de
www.ziv.de

STAND: 10.02.2020

Geschäftsführer

Dipl.-Geogr. Stephan Kritzinger

Sitz der Gesellschaft

Darmstadt, HRB 7292

Bankverbindung

Taunus Sparkasse
Bad Homburg v.d. Höhe
DE71 5125 0000 0000 3236 16
BIC HELADEF1TSK

USt-IdNr. DE 198971359

IMPRESSUM

Auftraggeber



SEG Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH

Konrad-Adenauer-Ring 11

65187 Wiesbaden

Auftragnehmer



ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH

Robert-Bosch-Straße 7

64293 Darmstadt

Dr.-Ing. Owen Dieleman

1 Ausgangssituation

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Ostfeld/Kalkofen (ZIV, April 2019) wurde als eine der vorhabenunabhängigen Maßnahmen der 6- bzw. 8-streifige Ausbau der BAB 66 angenommen. Diese Maßnahme ist als vordringlicher Bedarf im aktuellen Bundesverkehrswegeplan enthalten und wird allgemein bei Verkehrsprognosen als bis zum Jahr 2030 realisiert angenommen.

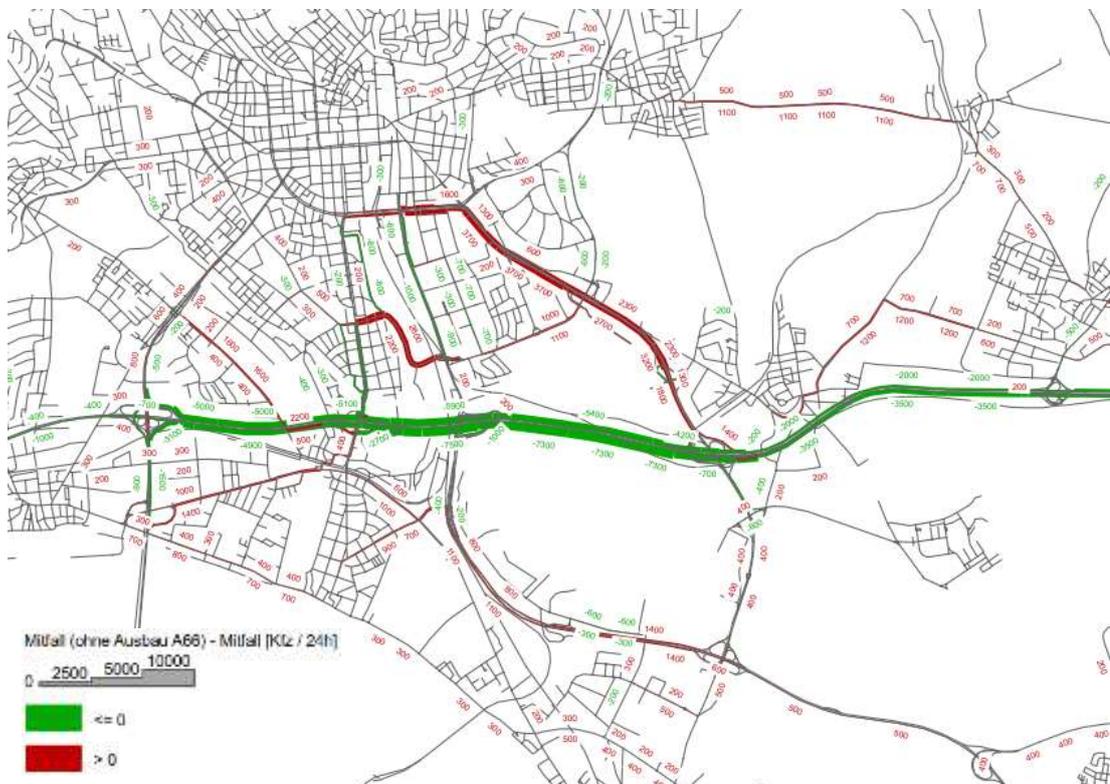
In der vorliegenden Stellungnahme wird geprüft, welche Auswirkungen für die Aussagen zur Erschließung des Ostfelds zu erwarten sind, sollte diese Maßnahme kurz- bis mittelfristig nicht umgesetzt werden.

Diese Stellungnahme umfasst eine qualitative Bewertung auf der Grundlage einer Verkehrsmodellrechnung für das Jahr 2030. Bei dieser Modellrechnung wurde keine Ausbaumaßnahme im Bereich der BAB A66 berücksichtigt. Alle weiteren Rahmenbedingungen wurden aber wie in der Verkehrsuntersuchung vom April 2019 angesetzt.

2 Ergebnisse der Modellrechnung

Abbildung 1 zeigt die Veränderungen in den Kfz-Verkehrsbelastungen im Vergleich zwischen den Fällen ohne und mit Ausbau der BAB A66. In beiden Fällen ist das Ostfeld gemäß den Annahmen der Verkehrsuntersuchung Ostfeld/Kalkofen (ZIV, April 2019) berücksichtigt worden. Auch alle weiteren Annahmen und Grundlagen sind in beiden Fällen gleich. Die **Abbildung 1** zeigt demnach die kleinräumigen Verkehrsverlagerungen, die aufgrund eines Verzichtes der Ausbaumaßnahme im Verlauf der BAB A66 auftreten würden.

Abbildung 1: Differenzbelastung mit und ohne Ausbau der BAB 66, Grundlage Prognose-Mitfall Szenario 1 (Worstcase)



Aufgrund des Modellausschnitts, welcher für die Verkehrsuntersuchung Ostfeld/Kalkofen gewählt wurde, konzentrieren sich die Verlagerungswirkungen auf den dargestellten Bereich. Großräumige Alternativrouten sind im Modell nicht abgebildet, Verlagerungen auf diese Routen können entsprechend auch nicht abgebildet werden. Die Ergebnisse stellen dadurch eine „worstcase“ Betrachtung dar.

Festzuhalten ist, dass die BAB A66 aufgrund der unzureichenden Verkehrsabwicklungsqualitäten von rd. 5.000 und 7.500 Kfz/24h weniger genutzt wird. Die verlagerten Verkehre weichen auf Alternativrouten aus (rot dargestellt). Wesentliche Zunahmen sind für den Theodor-Heuss-Ring und die B 455 festzuhalten.

Verkehr zwischen Wiesbaden und Quellen/Ziele östlich von Wiesbaden vermeiden die „Engstelle“ BAB A66, indem sie möglichst lange das nachgeordnete Netz nutzen.

Gegenüber den derzeitigen Verkehrsbelastungen auf die BAB A66 ist für die Situation ohne Ausbau der BAB A66 bis zum Jahr 2030 eine Zunahme in Höhe von ca. 5.000 Kfz/24h und Richtung zu erwarten. Es ist daher davon auszugehen, dass Behinderungen im Verkehrsablauf auf die BAB A66 künftig aufgrund der unzureichenden Kapazitäten häufiger und umfangreicher auftreten werden. Diese Entwicklung ist unabhängig von der Realisierung des Ostfelds zu erwarten. Diese Situation wird aber für Verkehrsteilnehmer vom und zum Ostfeld, die die BAB A66 nutzen möchten, ebenso ein Problem darstellen wie für die übrigen Verkehrsteilnehmer. Außerdem werden die Verkehrsbelastungen im Verlauf der BAB A66 bei einer Realisierung des Ostfelds zusätzlich ansteigen, was die Problemlage weiter verschärfen wird.

Für die direkte Erschließung des Ostfelds zeigt Abbildung 1 ein zweiteiliges Bild.

Für den Teilbereich südlich der BAB A66 (überwiegend Wohnnutzung) sind im Bereich der geplanten Straßenanbindungen an das übergeordnete Straßennetz keine maßgebenden Veränderungen erkennbar. Die ausreichende Qualität der Verkehrsabwicklung im Bereich dieser Anbindungen wird daher voraussichtlich weiterhin gegeben sein. Negative Auswirkungen können aber indirekt z.B. durch Rückstaus von oder zu der BAB A66 entstehen. (insb. AS Wi-Erbenheim und AS Wi-Mainzer Straße).

Für den Teilbereich nördlich der BAB A66 (überwiegend Büro) wird die Anbindung an die B 455 durch die zusätzlichen (von der BAB A66 verlagerten) Verkehrsbelastungen beeinträchtigt. Bei der Verkehrsuntersuchung Ostfeld/Kalkofen (ZIV, April 2019) wurde davon ausgegangen, dass die Verbindungen zwischen BAB A66 und B455 im Rahmen des Ausbaus der BAB A66 ausreichend leistungsfähig ertüchtigt werden, da sonst hier erhebliche Mängel in der Qualität der Verkehrsabwicklung (bereits ohne Realisierung des Ostfelds) zu erwarten sind. Die Abbildung 1 zeigt, dass die Verkehrsstärken ohne Ausbaumaßnahmen im Bereich der BAB A66 sogar gegenüber den bisherigen Prognoseansätze weiter ansteigen. Die Schere zwischen verfügbarer Kapazität und Nachfrage geht also gegenüber den bisherigen Planungsgrundlagen weiter (negativ) auf. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass keine ausreichende Qualität der Verkehrsabwicklung für die Kfz-Anbindung des Teilbereichs nördlich der BAB A66 gegeben sein wird.

Ferner ist davon auszugehen, dass auch ohne städtebauliche Entwicklung im nördlichen Teilbereich des Ostfelds die Kfz-Anbindung von Erbenheim und die Verkehrssituation in Erbenheim ohne Ausbau der BAB A66 erheblich beeinträchtigt wird.

3 Fazit

Sollte der Ausbau der BAB A66 nicht wie geplant umgesetzt werden, sind unabhängig von der Realisierung der städtebaulichen Entwicklung Ostfeld zusätzliche Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs aufgrund von Kapazitätsengpässen im Verlauf der BAB A66 zu erwarten. Als Folgewirkung ist von Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz in Wiesbaden auszugehen.

Die Straßenanbindung des südlich der BAB A66 gelegenen Bereichs des Ostfelds an das übergeordnete Straßennetz wird nach derzeitigem Kenntnisstand auch ohne Ausbau der BAB A66 mit ausreichender Qualität der Verkehrsabwicklung erfolgen können. Negative Folgewirkungen einer überlasteten BAB A66 werden aber die Kfz-Fahrer vom und zum Ostfeld genauso beeinträchtigen. Für diesen Bereich können durch eine frühzeitige Realisierung einer hochwertigen ÖPNV- und Radanbindung attraktive Alternativen zum MIV geboten werden, wodurch eine grundsätzlich ausreichende Verkehrserschließung des Gebiets für die Anwohner hergestellt werden kann.

Für die straßenseitige Anbindung des nördlich der BAB A66 gelegenen Bereichs des Ostfelds ist ohne Ausbau der BAB A66 zu den Hauptverkehrszeiten keine ausreichende Qualität der Verkehrsabwicklung im Kfz-Verkehr zu erwarten. Durch eine hochwertige ÖPNV- und Radanbindung kann die Erschließungsqualität verbessert werden, von einer vollständigen Wiederherstellung einer ausreichenden Qualität der Verkehrsabwicklung im Kfz-Verkehr ist aber nicht auszugehen.

Negative Auswirkungen eines nicht durchgeführten Ausbaus der BAB A66 auf die städtebauliche Entwicklung des Ostfelds, werden daher insbesondere für den nördlich der BAB A66 gelegenen Teilbereich erwartet.

Weiterführende Aussagen erfordern eine tiefergehende Untersuchung mit Quantifizierung der Wirkungen. Wir empfehlen eine Untersuchung der Verkehrserschließung unter Berücksichtigung von realistischen Realisierungsphasen, sowohl für die Entwicklung des Ostfelds, als auch für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Auf diese Grundlage können die zeitlichen Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Planungsvorhaben beurteilt, und belastbare Aussagen zur Erschließbarkeit von (Teil-)Flächen vorgenommen werden.