



GESCHÄFTSSTELLE DARMSTADT
UND SÜDHESSEN

Position des
VhU-Regionalbeirates Darmstadt und Südhessen

Verkehrspolitik in Darmstadt und Südhessen

6. Oktober 2020



GESCHÄFTSSTELLE DARMSTADT
UND SÜDHESSEN

1 **A. Verkehrssituation in Darmstadt und Umgebung**

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

9

10

11 **B. Was fordert die südhessische Wirtschaft?**

12

13 **1. Verkehrsfluss in Darmstadt verbessern**

14

15 **Innenstadt entlasten**

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

19

20 **Verkehrstelematik ausbauen**

21 Die Verkehrsflüsse in Darmstadt können durch ein digital gestütztes intelligentes Ver-
22 kehrs- und Mobilitätsmanagement durch die Straßenverkehrsbehörde verbessert
23 werden, beispielsweise durch intelligente Ampelschaltungen, digitale Verkehrsfüh-
24 rung und Parkleitsysteme.

25

26 **Baustellenmanagement verbessern**

27 Baustellen in Darmstadt sollten hauptsächlich zu verkehrsarmen Zeiten (z. B. in den
28 Schulferien, Nachtbaustellen) eingerichtet und schneller durchgeführt werden. Zeit-
29 gleiche Baustellen auf Ausweichstrecken sollten vermieden werden.

30

31 **Keine Fahrverbote: Straßensperrung aufheben**

32 Emissionen an Stickoxid und Feinstaub müssen begrenzt werden. Dazu sollen aber
33 nur Instrumente eingesetzt werden, die sowohl wirksam als auch verhältnismäßig
34 sind. Die Sperrungen der Hängelstraße und Heinrichstraße sollten aufgehoben wer-
35 den. Die Stadt sollte städtische Fahrzeuge umrüsten, das heißt für neue Antriebsfor-
36 men aber auch für neue Kraftstoffe.

37



GESCHÄFTSSTELLE DARMSTADT
UND SÜDHESSEN

38 **Lkw-Durchfahrt: Ausnahmen ermöglichen**

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

45

46 **Ladezonen einrichten**

47 In Darmstadt fehlen Ladezonen für den Lieferverkehr und damit legale Haltemöglich-
48 keiten für Transportfahrzeuge. Zonen für die Be- und Entladung sollten in der Ver-
49 kehrsplanung besser berücksichtigt werden. Die Stadtplanungsbehörde sowie die
50 Verkehrsbehörde in Darmstadt müssen die Möglichkeit von Ladezonen in der beste-
51 henden Infrastruktur prüfen, realisieren und vor Ort sowie in elektronischen Karten
52 kenntlich machen.

53

54 **ÖPNV-Taktungen im Innenstadtbereich steigern**

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

58

59

60 **2. Verkehrsträger: An örtliche Bedarfe und Möglichkeiten orientieren**

61

62 **Verbrennungsmotor nicht diskriminieren**

63 Der motorisierte Verkehr sollte nicht aufgrund benachteiligt werden. Eine Reduzie-
64 rung von Verkehrsflächen für Pkw und Lkw kann im Einzelfall angemessen sein,
65 sollte aber keine grundsätzliche Politik. Auch Investitionskürzungen dürfen nicht dis-
66 kriminierend sein. Anzustreben ist ein bedarfsgerechtes Verhältnis zwischen motori-
67 sierten und nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern.

68

69 **Neue ICE-Strecke über HBF Darmstadt**

70 Die Stadt Darmstadt sollte eine Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs an die
71 ICE-Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar zwischen Frankfurt und Mannheim be-
72 fürworten.

73

74



GESCHÄFTSSTELLE DARMSTADT
UND SÜDHESSEN

75 **3. Mobilitätsangebote im ländlichen Raum verbessern**

76

77 **Höhere Taktung der Odenwaldbahn**

78 Ein durchweg zweigleisiger Ausbau oder zumindest „Ausweichstellen“ sind nötig, um
79 den Odenwaldkreis besser anzubinden. Übergangsweise sollen Busse als Ergän-
80 zung im Berufsverkehr eingesetzt werden.

81

82 **Ausbau der B45 planen und umsetzen**

83 Als Übergangslösung wäre ein Ausbau auf vorerst 2+1 Fahrspuren mit stoßzeitbe-
84 dingter Richtungsfreigabe denkbar. Der Unfallschwerpunkt Semder Kreuz sollte
85 durch Ampelschaltung entlastet werden.

86

87 **B38-Ortsumfahrungen planen**

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

92

93 **Mehr P+R-Plätze an gut angebundenen Umsteigepunkten schaffen**

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

98

99

100 **Kontakt**

101 Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e.V. (VhU)

102 Geschäftsstelle Darmstadt und Südhessen

103 Haus der Wirtschaft Südhessen

104 Rheinstraße 60

105 64283 Darmstadt

106 Telefon: 06151 2985-0