

4. Forum Verkehrsentwicklungsplanung Landkreis Darmstadt Dieburg



ERGEBNISPROTOKOLL - 4. SITZUNG AM 25.11.2009

Teilnehmende (siehe Anhang 1)

1 EINFÜHRUNG UND SACHSTANDSBERICHT

1.1 Begrüßung

Landrat Schellhaas begrüßt die Gäste des 4. Forums. Schwerpunkt der heutigen Veranstaltung sind die Ergebnisse der Planfalluntersuchungen, von denen verschiedene Kommunen Entscheidungen bzgl. ihrer künftigen Verkehrsplanung abhängig machen. Die entstandene zeitliche Verzögerung der Ergebnispräsentation sei zwar zu bedauern, aber weder vom Landkreis noch von den Gutachtern zu verantworten. Er hebt hervor, dass der Landkreis Darmstadt-Dieburg als einziger Landkreis in Hessen einen eigenen Verkehrsentwicklungsplan unter Mitwirkung aller Kommunen erarbeitet.

1.2 Verabschiedung des Protokolls des 3. Forums

Herr Bürgermeister Grimm (Groß-Zimmern) bittet im Protokoll zu vermerken, dass er am 3. Forum teilgenommen hat. Die Teilnehmerliste wurde bereits entsprechend korrigiert, als Herr Bürgermeister Grimm dies nach dem 3. Forum mitteilte.

Er weist zudem darauf hin, dass entgegen der Vertraulichkeitsvereinbarung Ergebnisse des 3. Forums in die Öffentlichkeit getragen wurden. Landrat Schellhaas entgegnet, dass mit der Breite des Teilnehmerkreises an den Forumsveranstaltungen bereits Öffentlichkeit hergestellt sei, so dass ein Bekanntwerden einzelner Inhalte nicht vermeidbar sei.

1.3 Sachstandsbericht zum Verkehrsentwicklungsplan Landkreis Darmstadt-Dieburg

Die Erstellung der VDRM (Verkehrsdatenbasis Rhein-Main) als erforderliche Grundlage des Verkehrsmodells für den Landkreis hat sich um ca. zwei Jahre gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen Termin verzögert. Dies war u.a. in der Schwierigkeit begründet, die komplexen Verkehrsbeziehungen im Rhein-Main-Gebiet mit der geforderten Genauigkeit abzubilden, hing aber auch mit der z.T. aufwendigen Lösungsfindung bei hard- und softwaretechnischen Problemen zusammen.

Die im Spätsommer 2008 gelieferte VDRM-Version war zunächst nicht lauffähig. Erst ab Frühjahr 2009 lag eine weitgehend fehlerbereinigte Fassung vor, so dass bis Sommer 2009 ein ortsteilscharf verfeinertes und anhand der Erhebungen im Landkreis geeichtes Analyse-Modell auf Basis der VDRM erarbeitet werden konnte. Das Prognosemodell befindet sich noch in Überarbeitung, Ende November soll nach Aussagen des Landesamts die endgültige Version vom Modellentwickler geliefert werden. Im Rahmen der Planfalluntersuchungen konnte daher nur mit einem vorläufigen Modell gerechnet werden.

Die verkehrlichen Wirkungen der untersuchten Maßnahmen lassen sich aber auch mit dem vorläufigen Modell mit hoher Zuverlässigkeit aufzeigen, die Größenordnung der ermittelten Verkehrsverlagerungen und die daraus resultierenden Aussagen werden sehr wahrscheinlich auch mit der endgültigen Modellversion bestätigt werden. Daher ist auch zum jetzigen Zeitpunkt eine Ergebnispräsentation und Diskussion der Planfalluntersuchung möglich und sinnvoll.

Seit der Zustandsanalyse Anfang 2008 hat es im Landkreis einige Entwicklungen bzgl. Planung und Baurechtschaffung gegeben, so z.B.:

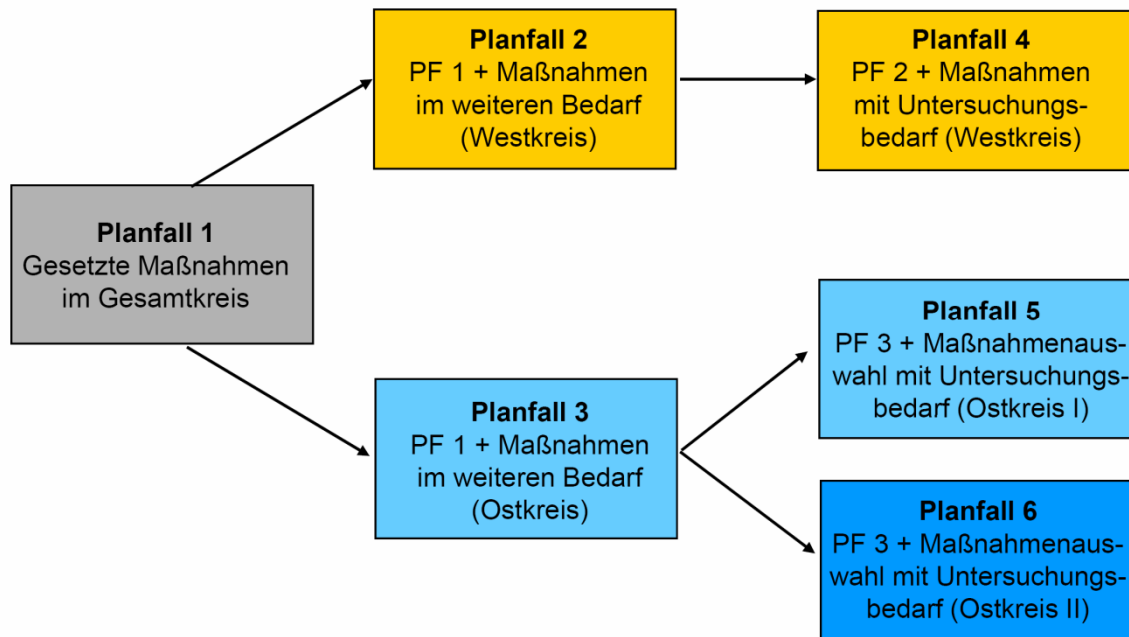
- Die Verkehrsfreigabe des Weststrings Griesheim steht im Frühjahr 2010 bevor.
- Die B38-Westumgehung Reinheim/ R.-Spachbrücken wurde planfestgestellt, mit dem Bau wurde bereits begonnen.
- Die L3097-Ortsumgehung Pfungstadt-Eschollbrücken wurde in den vordringlichen Bedarf des Landes Hessen eingestuft.
- Für die B426-Umfahrung Ober-Ramstadt, OT Hahn wurde eine vorläufige Zustimmung des Bundes für eine Umsetzung im Rahmen einer Verlegung der Ortsdurchfahrt erwirkt. Das Planungsverfahren wurde bereits eingeleitet.
- Seitens des ASV Darmstadt wird eine Variantenuntersuchung für eine Knotenpunktlösung im Bereich B42/ Riedbahn durchgeführt.
- Das ASV Darmstadt hat eine vertiefte Verkehrsuntersuchung zu Varianten möglicher Ortsumgehungen (B26 bzw. L3116) von Babenhausen beauftragt.

2 WIRKUNGSANALYSE DER UNTERSUCHTEN PLANFÄLLE

2.1 Vereinbarungen aus vergangenen Foren zu Handlungsbedarf, Zielen, Planfällen

Anhang 2: Folien 1 - 8

Als Einstieg in die Thematik fasst Frau Stete kurz die Ergebnisse der letzten Foren zusammen. Sie gibt einen Überblick über die im 1. und 2. Forum vorgestellten und diskutierten Probleme hinsichtlich des Verkehrsablaufs und der Verträglichkeit von Ortsdurchfahrten im Landkreis. Des weiteren gibt sie nochmals einen Überblick über den im 3. Forum erarbeiteten Untersuchungsumfang an Maßnahmen im Straßennetz des Landkreises mit den daraus abgeleiteten, gemeinsam mit dem Forum festgelegten sechs Planfällen als sinnfällige Maßnahmenkombinationen. Die Systematik der Planfälle ist in nachfolgender Grafik dargestellt. Sie erlaubt bei der vergleichenden Betrachtung aufeinander aufbauenden Planfälle jeweils nachvollziehbare Bewertungen der verkehrlichen Wirkungen der in ihnen enthaltenen Maßnahmen.



2.2 Methodik der Planfalluntersuchungen und der Wirkungsanalyse

Anhang 2: Folien 9 - 12

Herr Dr. Novotny erläutert die allgemeine Funktionsweise von Verkehrsmodellen sowie die Methodik von Planfalluntersuchungen.

Die als Ergebnis der Modellrechnungen ermittelten Verkehrsbelastungen sind üblicherweise mit Ungenauigkeiten in der Größenordnung von 10 –20% behaftet. Zuverlässiger und aussagekräftiger als die Absolutwerte von Verkehrsmengen sind die im Vergleich von Planfällen auftretenden Belastungsdifferenzen, die einen Aufschluss über den Verkehrswert von Netzergänzungen und Ausbaumaßnahmen sowie über die hieraus resultierenden Verkehrsverlagerungen (Mehrverkehre bzw. Entlastungen) liefern. Die Ergebnisdarstellung erfolgt hier in Belastungsklassen, da es nicht sinnvoll ist, auf Basis eines vorläufigen Modells exakte Ergebnisse anzugeben.

Die Ergebnisse der Planfalluntersuchungen liefern umfangreiche Erkenntnisse und Entscheidungshilfen hinsichtlich weiterer Planungserfordernisse, sie eignen sich dahingegen nicht zur Baurechtschaffung, hierzu sind detailliertere Einzeluntersuchungen auf Basis des vorliegenden Modells erforderlich.

Wesentliche Aufgabe der Planfalluntersuchungen ist es, die künftige Verkehrsverteilung im Netz für verschiedene relevante Maßnahmenkombinationen darzustellen und hieraus Aussagen über die Wirksamkeit der untersuchten Maßnahmen (z.B. verbesserte Abwicklung des Verkehrsaufkommens oder Entlastung von Ortsdurchfahrten) zu treffen. Dabei ist zu beachten, dass die verkehrlichen Wirkungen eines Planfalls immer im Kontext mit allen dargestellten Maßnahmen zu sehen sind.

2.3 Ergebnisse der Wirkungsanalyse und Bewertung der Wirkungen

Anhang 2: Folien 13 -24

Die verkehrlichen Wirkungen der abgestimmten Planfälle lassen sich wie folgt zusammenfassend beschreiben:

Planfall 1: Gesetzte Maßnahmen (mit Baurecht/ im vordringlichen Bedarf) im Straßennetz des Landkreises

- Nordostumgehung Darmstadt: Entlastung des Stadtgebiets Darmstadt, Beseitigung der Engpasssituation im Zuge der B26 Ost und somit deutlich verbesserte Erreichbarkeit der Stadt DA für die Pendlerströme aus dem östlichen Landkreis.
- B38-Ortsumgehung Reinheim/ R.-Spachbrücken: Entlastung der Ortsdurchfahrten von Reinheim (Beseitigung der bestehenden Engpasssituation) und R.-Spachbrücken, Entlastung der auf DA bezogenen Pendler Routen L3106/ L3477 – B426 – B449 aus Südosten mit Verlagerung von Pendleranteilen auf die Route B38 – B26.
- B26-Südumgehung + L3116-Westumgehung Babenhausen, 3-streifiger Ausbau B26 Dieburg-Babenhausen: Entlastung der Ortsdurchfahrt Babenhausen sowohl in Ost-West-Richtung, als auch in Nord-Süd-Richtung; keine überregionale Wirkung (keine Mehrverkehre aus Richtung A3/ Aschaffenburg).
- L3097-Ortsumgehung Pfungstadt-Eschollbrücken: Entlastung der Ortsdurchfahrt sowohl in Nord-Süd-Richtung, als auch in Ost-West-Richtung (K149 – K150).
- Westring Griesheim: Verbesserte Erschließungssituation für die Entwicklungsflächen im südwestlichen Stadtgebiet; lokale Wirkung.

Planfall 2: Erweiterung Planfall 1 um Maßnahmen des weiteren Bedarfs (bzw. mit Planungsrecht) im westlichen Landkreis

- Westranderschließung Darmstadt: Entlastung der nordwestlichen Stadtquartiere, Beseitigung der Engpasssituation im Zuge der Rheinstraße und somit deutlich verbesserte Erreichbarkeit der Stadt DA für die Pendlerströme aus dem westlichen Landkreis bzw. aus Richtung A5 und A67.
- L3303-Westumgehung Pfungstadt: Entlastung des Hauptverkehrsstraßennetzes im westlichen Stadtgebiet; lokale Wirkung.
- L3112-Nordumgehung Hähnlein: Entlastung der Ortsdurchfahrt in Ost-West-Richtung; lokale Wirkung.

Planfall 3: Erweiterung Planfall 1 um Maßnahmen des weiteren Bedarfs (bzw. mit Planungsrecht) im östlichen Landkreis

- B38-Ostumgehung Groß-Bieberau: Entlastung der Ortsdurchfahrt sowohl in Nord-Süd-Richtung, als auch in westlicher Richtung; Verlagerung der Durchgangsverkehre von/ nach Ober-Ramstadt aus der Ortslage (B38 alt/ L3477) auf die Route B38 – B426.
- 4-streifiger Ausbau B45 zwischen Dieburg und Groß-Umstadt: Beseitigung der bestehenden Engpasssituation, Entlastung paralleler Ausweichrouten durch Otzberg und Klein-Zimmern im Westen bzw. durch Groß-Umstadt und Altheim im Osten.
- 4-streifiger Ausbau der B26 östlich Babenhausen bis zur B469: keine messbare verkehrliche Wirkung.

Planfall 4: Erweiterung Planfall 2 um optionale Maßnahmen im westlichen Landkreis

- 4-streifiger Ausbau der B42 bei Weiterstadt bis zur A67: nur geringe verkehrliche Wirkung, verbesserte Erreichbarkeit der Weiterstädter Gewerbegebiete aus Richtung West.
- K166-Westumgehung Erzhausen: Keine Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt, dafür Verlagerung auf Egelsbach bezogener Verkehrsanteile von der parallelen B3 zur K166.
- 2. Nordring Griesheim: Entlastung des bestehenden Nordrings, verbesserte Erschließung der geplanten Gewerbegebietserweiterung; lokale Wirkung.
- Ausbau Gehaborner Weg: Verbesserte Verbindungsqualität zwischen Griesheim und Weiterstadt/ Anschlussstelle A5; lokale Wirkung.

Planfall 5: Erweiterung Planfall 3 um optionale Maßnahmen im östlichen Landkreis ohne Ostumgehung Ober-Ramstadt

- B426-Nordumfahrung Ober-Ramstadt/ OT Hahn: Weitgehende Entlastung der Ortsdurchfahrt von Durchgangsverkehren in Ost-West-Richtung.
- L3065-Ortsumgehung Otzberg-Lengfeld: Entlastung der gesamten Ortslage im Zuge der L3065, B426, K116 und K121.
- L3094-Nordumgehung Dieburg: Entlastung der Ortsdurchfahrt im nordwestlichen Stadtgebiet (Frankfurter Str. – Darmstädter Str.).
- Westumgehung Dieburg zwischen L3094 und K128: Keine wesentliche Entlastung der Ortslage, dafür deutliche Verkehrsverlagerungen von der B45/ B26 zum verkürzten Netzschluss Nordumgehung-Westumgehung Dieburg.
- Anschluss Waldstr. Groß-Zimmern an die B26: Verlagerung von Verkehrsanteilen im nördlichen Gemeindegebiet von der L3114 zur Waldstr.; lokale Wirkung.

- Netzschluss L3095 nördlich Eppertshausen zwischen AS B45 Messel und AS B45 Ober-Roden: Entlastung der nördlichen Ortsdurchfahrt Eppertshausen vom Durchgangsverkehr.
- K183-Südwestumfahrung Eppertshausen: lokale Umschichtung von Verkehrsanteilen von der Babenhäuser Str. nördl. des Wohngebietes zur Umfahrung südwestlich des Wohngebietes.

Planfall 6: Erweiterung Planfall 5 (optionale Maßnahmen im östlichen Landkreis) um Ostumgehung Ober-Ramstadt und Vollanschluss Roßdorf-West

- K129-Ostumgehung Ober-Ramstadt: Entlastung der östlichen Ortsdurchfahrt im Zuge Ammerbachstr. – Darmstädter Str., verbesserte Erschließung der geplanten Gewerbegebiete im östlichen Stadtgebiet; nur lokale Wirkung, keine Wechselwirkungen mit B38-Ortsumgehung Reinheim bzw. B426-Nordumfahrung Hahn.
- Vollanschluss B26 Roßdorf-West: keine messbaren verkehrlichen Wirkungen.

3 BEWERTUNG DER WIRKUNGEN

3.1 Bewertung der Wirkungen und Empfehlungen aus Gutachtersicht

Anhang 2: Folien 25 - 27

Herr Dr. Novotny fasst die Ergebnisse der Planfalluntersuchungen kurz zusammen. Als wesentliche Kernaussagen lassen sich u.a. treffen, dass durch keine der untersuchten Maßnahmen in messbarer Größenordnung überregionale Transitverkehre in den Landkreis gezogen werden und dass die geplanten Maßnahmen im Bereich der Stadt Darmstadt (Nordostumgehung, Westranderschließung) von großer Bedeutung für die Erreichbarkeit des Oberzentrums durch die starken Pendlerverkehrsbeziehungen aus dem Landkreis sind.

Auf Grundlage der Ergebnisse der Planfalluntersuchungen wird ein aus Gutachtersicht geeignetes Maßnahmenkonzept für das künftige Straßennetz des Landkreises Darmstadt-Dieburg als möglicher "Planfall 7" dargestellt und als vorläufige Empfehlung zur Diskussion gestellt.

Das Konzept enthält als Maßnahmen mit hoher Priorität alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs (vorbehaltlich der noch ausstehenden Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Babenhausen) zuzüglich Westranderschließung Darmstadt, B38-Umgehung Groß-Bieberau, B426-Umgehung Hahn und Ausbau der B45 zwischen Groß-Umstadt und Dieburg. Als Maßnahmen mittlerer Priorität werden Nordumgehung L3094 Dieburg, L3065-Umgehung Otzberg-Lengfeld, L3003-Westumgehung Pfungstadt, L3112-Umgehung Hähnlein (ohne Bevorzugung einer Trasse) sowie Netzschluss L3095 nördl. Eppertshausen (vorbehaltlich einer möglicherweise angedachten Gesamtlösung für die Umgestaltung der beiden benachbarten B45-Anschlussstellen Messel/ Urberach und Ober-Roden) vor-

geschlagen. Als Maßnahmen mit lokaler Veranlassung ohne Relevanz für den Landkreis werden 2. Nordring Griesheim und Ausbau Gehaborner Weg mit aufgenommen.

Das Konzept wird begründet durch seine hohe Wirksamkeit bzgl. der Engpassbeseitigung im Straßennetz des Landkreises sowie bzgl. der Verbesserung der Verträglichkeit in zahlreichen Ortsdurchfahrten. Als Schwachstelle im Landkreis verbleibt der Bereich Anschlussstelle A5 Darmstadt-Eberstadt/ Pfungstadt, wobei vom ASV Darmstadt die Untersuchung möglicher Lösungsansätze angedacht ist. Bzgl. der Verträglichkeit von Ortsdurchfahrten verbleibt Handlungsbedarf (z.B. in Groß-Zimmern), wobei eine Verkehrsentlastung durch Netzausbau nicht als einziger oder vorrangiger Lösungsansatz anzusehen ist.

3.2 Diskussion der Untersuchungsergebnisse und des empfohlenen Maßnahmenkonzepts

An die Vorstellung der Ergebnisse der Planfalluntersuchungen und die vorläufige Empfehlung eines Maßnahmenkonzepts schließt sich eine intensive Diskussion im Forum an. Im Folgenden werden zusammenfassend die wesentlichen Statements und Fragen (einschließlich Antworten) wiedergegeben.

(1) Herr Hoffie, Herr Stoll: Welche Auswirkungen hätte der Verzicht auf den Bau der Nordost-Umgehung Darmstadt auf die Verkehrsverteilung im Landkreis?

Diese Frage wurde bereits 2007 im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Nordost-Umgehung erörtert, die im Bereich der Stadt Darmstadt detaillierter ist als die Landkreis-Untersuchung. Die Wirkungen der Nordost-Umgehung bestehen in erster Linie in einer Umverteilung der Quell-/ Ziel und Durchgangsverkehrsströme im Stadtgebiet. Infolge der weiterhin bestehenden bzw. sich noch verschärfenden Überlastungssituation des städtischen Straßennetzes ohne Nordost-Umgehung ergeben sich aber gravierende Beeinträchtigungen für die Pendlerverkehre aus der Region.

(2) Welche Auswirkungen hätte ein Anschluss der Waldstraße an die B26 ohne eine Nord-West-Umgehung Dieburgs?

Dies wäre eine Detailuntersuchung, die über die Planfalluntersuchungen im Rahmen des VEP hinausgeht. Zu vermuten sind innerörtliche Verkehrsverlagerungen ohne Entlastungswirkung für das Gemeindegebiet.

(3) Frau Stolle: Gibt das Modell spezifische Antworten zu den Lenkungswirkungen auf den LKW-Verkehr?

Grundsätzlich wird der LKW-Verkehr im Modell abgebildet, jedoch lässt sich die Wirkung verkehrslenkender Maßnahmen auf einzelnen Streckenabschnitten (wie z.B. Lkw-Durchfahrtsverbote) nur unzureichend darstellen. Da der Lkw-Verkehr in einer Ortsdurchfahrt wie Hähnlein einen höheren Durchgangsverkehrsanteil aufweist als der Pkw-Verkehr, ist es plausibel, dass sich der Lkw-Verkehr auch zu einem höheren Anteil auf eine Ortsumgehung verlagern wird. Dies hängt aber auch stark mit einer entsprechenden Umgestaltung und verkehrsregelnden Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt zusammen.

(4) Herr Sudra: Zieht die K129-Ostumgehung Ober-Ramstadt neuen Verkehr an?
Nein, die K129-Ostumgehung hat keine regionale Bedeutung.

(5) Herr Sudra: Gibt es zusätzlichen Verkehr auf der B426 seit der Eröffnung des Lohbergtunnels?

Die B426 hat durch den Lohbergtunnel als Route für Landkreisverkehre an Attraktivität gewonnen und auch einen Verkehrszuwachs verzeichnet, es gibt keine zusätzlichen über-regionalen Transitverkehre.

(6) Herr Neuhoefter: Straßenneubau ist seines Erachtens stets mit kürzeren Routen und damit auch kürzeren Fahrzeiten verbunden und somit in jedem Fall von Vorteil. Wurden die mit den Maßnahmen verbundenen Reisezeitverbesserungen und der damit verbundene Nutzen hinsichtlich Umweltbelastung und volkswirtschaftlicher Kosten im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt?

Die Reisezeitverbesserungen werden bereits dadurch berücksichtigt, dass die Verkehrsströme im Modell jeweils auf die zeitgünstigste Route umgelegt werden, was sich dann in den entsprechenden Verkehrsbelastungen der Netzergänzungen widerspiegelt. Umweltkenngrößen und monetäre Wirkungen können indirekt aus den Modellergebnissen abgeleitet werden, dies geschieht aber üblicherweise erst in Detailuntersuchungen im Rahmen der Baurechtschaffung. Im Rahmen der Aufgabenstellung des VEP erscheint es aber zunächst als relevant, ob Maßnahmen zu einer Beseitigung von Engpasssituationen beitragen oder die Verträglichkeit von Ortsdurchfahrten erhöhen.

(7) Herr Altenhein: Der Nahverkehrsplan wird derzeit fortgeschrieben. Inwieweit wurden ÖV-Projekte mit Auswirkungen auf den MIV im Rahmen der Modellrechnungen berücksichtigt (Beispiel Busspur Mühlthal – Böllenfalltor)?

Im Rahmen des Modells werden alle gesetzten Maßnahmen im ÖV mit abgebildet. Da die Busspur Mühlthal – Böllenfalltor keine maßgeblichen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des MIV hat, spielt sie im Rahmen der Planfalluntersuchungen keine Rolle. In die Erarbeitung des Handlungskonzepts für den VEP sollten die Ergebnisse der NVP-Fortschreibung nach Möglichkeit eingespeist werden.

(8) Herr Achilles: Zwischen Eppertshausen und Offenthal wird eine Erweiterung der B486-Ortumgehung zur Entlastung von Rödermark-Urberach diskutiert, aber gleichzeitig eine Verlängerung der S-Bahn bis Dieburg abgelehnt. Wie kann das integriert betrachtet werden?

Diese Fragestellungen können nur im Rahmen einer gesonderten Interdependenz-Untersuchung beantwortet werden, Hierzu sind Modellbetrachtungen auf Basis der VDRM erforderlich, die neben dem verfeinerten Landkreismodell auch eine ausreichend detaillierte Modellierung für den Landkreis Offenbach zur Voraussetzung haben. Dies kann nicht im Rahmen des VEP geschehen.

(9) Herr Ohlemüller: Im Zusammenhang mit der Umgehung Otzberg-Lengfeld wäre auch die Betrachtung einer weiteren Ortsumgehung von Reinheim aus Richtung Osten wünschenswert.

(11) Herr Karl stellt fest, dass die zu Erzhausen untersuchte Lage der Umgehung in der Zwischenzeit nicht mehr aktuell ist, er teilt mit, dass derzeit andere Varianten diskutiert werden.

(12) Herr Nerschbach fragt nach den Entlastungswirkungen von Ortsdurchfahrten im Zuge von Stadt- und Kreisstraßen, da in den vorliegenden Plänen nur die Wirkungen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen dargestellt sind.

(13) Herr Landrat Schellhaas betont, dass es aus Sicht des Landkreises nicht beabsichtigt sein kann, in das Handlungskonzept auch Maßnahmen mit aufzunehmen, die ausschließlich lokale Wirkung haben. Es werde aber noch geklärt, in welcher Weise Maßnahmen mit lokaler Veranlassung im Rahmen des Untersuchungsberichts dargestellt werden.

(14) Herr Arndt wünscht eine „Gebrauchsanweisung“ zum Umgang mit den Untersuchungsergebnissen, da es schwierig sei, sich auf Basis der dargestellten Belastungsklassen ein Urteil über die verschiedenen Maßnahmen zu bilden.

Des weiteren merkt er an, dass als Lösungsansätze für die verkehrlichen Probleme über die rein MIV-bezogenen Maßnahmen hinaus auch Maßnahmen berücksichtigt werden sollten, die die übrigen Verkehrsteilnehmergruppen betreffen.

(15) Herr Schuchmann regt an, in der Dokumentation der Untersuchungsergebnisse die K129-Ostumgehung Ober-Ramstadt trotz ihrer lokalen begrenzten Wirkung mit darzustellen, da sie auch zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt führe.

(16) Herr Rohrbach merkt an, dass es schwierig sei, jetzt qualifizierte Aussagen zu treffen, da die Ergebnisse der Planfalluntersuchungen erst mit vorliegenden kommunalen Planungen abgeglichen werden müssten. Für die Stellungnahmen der Kommunen wäre es hilfreich, wenn mit den Gutachtern eine Erörterung spezifischer Fragen vor Ort ermöglicht werden könnte.

4 ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

4.1 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen zum weiteren Vorgehen

Herr Hirth fasst die Ergebnisse der heutigen Forumsveranstaltung kurz zusammen. Er stellt eine hohe Übereinstimmung zur Mehrzahl der zur Umsetzung vorgeschlagenen Maßnahmen fest. Die Diskussionen sollten nun von den Kommunen vor Ort fortgesetzt werden, um anschließend maßnahmenbezogene Stellungnahmen abgeben zu können.

Unabhängig von ihrer Bedeutung für den Landkreis oder einer Umsetzungsempfehlung soll im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans auch zu den untersuchten Maßnahmen mit vorwiegend lokaler Bedeutung Stellung bezogen werden.

Herr Landrat Schellhass informiert über das weitere Vorgehen des Landkreises:

- Der Kreistag soll am 14. Dezember 2009 über die Ergebnisse des 4. Forums informiert werden.
- Die Stellungnahme des Kreistages zu den Ergebnissen der Planfalluntersuchung soll in die Diskussion zur geplanten NO-Umgehung Darmstadt eingespeist werden.
- Die Kommunen sollen die Möglichkeit erhalten, die Gutachter bei Klärungs- bzw. Informationsbedarf zum Thema Verkehrsentwicklungsplan einzuladen, allerdings ist die Frage der Kostenübernahme noch zu klären (Der Landkreis hat sich zwischenzeitlich bereit erklärt, die Kosten für die Erläuterung des VEP in den Kommunen zu übernehmen, jedoch nicht für weitere Untersuchungen). Für die Abgabe der kommunalen Stellungnahmen wird noch ein Termin festgesetzt.

4.2 Ausblick auf das 5. Forum

Das 5. Forum soll im II. Quartal 2010 stattfinden. Vorrangiges Thema wird das Handlungskonzept als Ergebnis des Verkehrsentwicklungsplans für den Landkreis sein.

Gez. Saary

Darmstadt, 3. Dezember 2009