



Ortsbeirat Semd

Ortsvorsteher Dieter Ohl
Kurt-Schumacher-Ring 7
64823 Groß-Umstadt
Ohl.semd@t-online.de

15. Juni 2026

**Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr
und ländlichen Raum
Herrn Staatsminister Mansoori
Kaiser Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden**

Projekt „Vierspuriger Ausbau der Bundesstraße 45 zwischen Dieburg und Groß-Umstadt“

Sehr geehrter Herr Staatsminister Mansoori,

als Vorsitzender des Ortsbeirates Groß-Umstadt/Semd, wende ich mich heute an Sie, weil wir grundsätzliche Bedenken gegen das o.a. Vorhaben haben und befürchten, dass die hier veranschlagten erheblichen Finanzmittel (vermutlich über 70 Mio. Euro) nicht zum gewünschten Erfolg führen. Die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Ziele wie beispielsweise eine Beschleunigung des Verkehrs, eine Entlastung der angrenzenden Orte oder auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit werden unserer Ansicht nach nicht erreicht.

Die in der beigelegten Stellungnahme angeführten Argumente des Ortsbeirates sollen dies untermauern und für Sie eine Entscheidungshilfe sein. Eine öffentliche Diskussion über die im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung ausgearbeitete Vorzugsvariante (siehe beigelegte Pressemitteilung - Anlage 1) fand leider nicht statt, so dass wir uns auf diesem Wege mit den uns bislang bekannten Ergebnissen auseinandersetzen. Als „Nichtfachleute“ beschränken wir uns bei den Aussagen auf allgemeines Wissen und Lebenserfahrung. Fachwissen aus den Bereichen Natur und Umwelt sowie Mobilität und Klimaschutz überlassen wir den dort tätigen Vertretern/innen. Presseberichte hierzu sind infolgedessen beigelegt. Sie sprechen sich aber schon seit Jahren deutlich gegen das Planvorhaben aus.

Unabhängig von den fachlich vorgetragenen Argumenten gegen einen vierspurigen Ausbau wie z.B. den erheblichen Eingriffen in Natur und Umwelt sowie den Verlust an 15 ha wertvoller landwirtschaftlicher Fläche, halten wir die geplante Ausbaumaßnahme (5,9 km) gerade unter Kosten-Nutzen Aspekten für nicht verantwortbar. So ist die dem Bauvorhaben

zu Grunde liegende Verkehrsprognose (Planfall 2030 ca. 25 000 Fahrzeuge/24 Std.) schon über 10 Jahre alt und in Anbetracht der sich derzeit rasch veränderten Verhältnisse in Wirtschaft und Arbeitswelt sowie unter Beachtung des demografischen Wandels (in unserem ländlichen Raum wohl eher Bevölkerungsrückgang!) nicht mehr zeitgemäß.

Auch können wir im Interesse des Klimaschutzes und der vielfach geforderten „Mobilitäts-wende“ nicht dringend notwendige regionale ÖPNV-Projekte fördern wollen und dann gleichzeitig aber erhebliche Steuermittel für den Individualverkehr zur Verfügung stellen. Zumal es sich hier um den gleichen Richtungsverkehr handelt und ein kurzfristig erzielter Zeitgewinn einzelner an den nicht gelösten Verkehrsproblemen der Ballungsräume Darmstadt und Frankfurt verpuffen wird.

Der geplante vierspurige Ausbau steht deshalb auf extrem „wackeligen Beinen“, so dass wir darum bitten, dass vorgesehene Planfeststellungsverfahren auszusetzen. Vielmehr regen wir – wie die Umwelt- und Naturschutzverbände – an, unter Ausnutzung des vorhandenen Straßennetzes eine dreispurige Verkehrsführung (wie im weiteren Verlauf der B 45 in Richtung Odenwald schon mehrfach umgesetzt) nebst eigenständigem Radweg ernsthaft zu prüfen. Hinzu kommt, dass wohl in Kürze das sog. „Semder Kreuz“ (B 45/L 3115) umgebaut wird und die Auswirkungen dieser Baumaßnahme abgewartet werden sollten. Weitere Erleichterungen zur Optimierung des Verkehrsflusses z.B. durch den KI-Einsatz bei Ampelschaltungen sowie eine zusätzliche Abbiegespur (B 45/K 125 – Richtung Otzberg) wären zudem prüfenswert.

Der beigefügten Stellungnahme können weitere Details und Anmerkungen zu einzelnen Punkten des Vorhabens entnommen werden. Wir gehen davon aus, dass der entsprechende Vorlagebericht von Hessenmobil demnächst bei Ihnen eingeht oder eventuell schon vorliegt und Sie ihn einer kritischen Prüfung unterziehen. Obwohl die Verantwortung wohl eher beim Bund liegt, ist ihr Votum nicht ohne Einfluss.

Wir hoffen auf Ihr Verständnis und freuen uns über eine Rückantwort. Natürlich stehen wir auch für einen Ortstermin zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Ortsbeirat Semd

Stellungnahme zum Projekt „Vierspuriger Ausbau der Bundesstraße 45 zwischen Dieburg und Groß-Umstadt“

- Das Vorhaben steht im Teil vordringlicher Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes -

Allgemeiner Hinweis:

Hessenmobil und die Landkreise Darmstadt-Dieburg, Odenwald sowie die Kommunen Dieburg und Groß-Umstadt haben 2022 im Auftrage des Bundes eine Planungsgemeinschaft gegründet, die das Vorhaben voranbringen soll. Im Rahmen des o.a. Verkehrsprojektes haben die beauftragten Fachbüros eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen und kürzlich behördenintern eine Vorzugsvariante 1 vorgestellt. Diese vierspurige Variante geht u.a. davon aus, dass bei allen Kreuzungspunkten dieser Strecke eine Ampelregelung erhalten bleibt. Gleichzeitig erfolgt ein erheblicher Eingriff in die vorhandene Natur (FFH- und Vogelschutzgebiet, Biberseeprojekt) und Umwelt (WSG, Baumbestände) mit Verlust von mindestens ca. 15 ha wertvoller landwirtschaftlicher Fläche. Auch die für den Eingriff vorgesehenen Ausgleichsflächen dürften weitgehend in unseren Gemarkungsbereich fallen, so dass weitere ca. 15 ha Flächen der Landwirtschaft entzogen werden.

Nicht nur der Abriss und Neubau von Brückenbauwerken sowie umfangreiche Erdarbeiten werden die ca. 4 bis 5 Jahre lange Bauzeit prägen. Diese außergewöhnlich lange Zeit ist in den angrenzenden Orten mit erheblichen Belastungen verbunden und wird zu Unmut, Protesten und Straßenschäden führen! Es wird sogar notwendig werden in Orten neue Ampeln gerade für Kindern und ältere Mitbürger/innen einzurichten, damit sie sicher über die Straße zu kommen!

Planrechtfertigung:

Die ersten Ideen zum Ausbau der B 45 liegen Jahrzehnte zurück und wurden damit begründet, dass der Odenwaldkreis der einzige in Hessen wäre, der über keinen Autobahnanschluss verfügt und deshalb wirtschaftlich abgehängt sei. Die örtlichen großen Parteien haben dies - auch aufgrund von damaligen Verkehrs- und Entwicklungsprognosen - als Zielsetzung in ihre Programme aufgenommen und seitdem vermutlich auch ohne weitere Prüfung immer wieder übernommen.

Auch der bislang noch geltende Regionalplan Südhessen aus 2010 ging - entsprechend dem damaligen Denken - immer von wirtschaftlichem Wachstum und einer Zunahme der Bevölkerung aus, was jedoch nachweislich in unserem Raum so nicht eingetreten ist. Für Groß-Umstadt beispielweise rechnete man schon vor Jahren mit einer Einwohnerzahl von ca. 25 000, die aber nie erreicht wurde. Vielmehr liegt die Einwohnerzahl seit Jahren konstant bei etwas mehr als 20.000!

Aktuelle Zahlen aus dem Statistischen Bundesamt zur allgemeinen Bevölkerungsentwicklung wiederum gehen ab 2050 bekanntermaßen sogar von einem Rückgang aus! Eher 76 Mio. Einwohner als ca. 83 Mio. Im Odenwaldkreis soll sich die Bevölkerungszahl sogar um 12% reduzieren.

Der in Neuaufstellung befindliche neue Regionalplan Südhessen sieht in unserem ländlichen Raum deshalb auch sinnvollerweise deutlich weniger Zuwachsflächen für Siedlungen und Gewerbe vor. Vermutlich sind auch diese Fläche noch zu groß angelegt, zumal sich in den nächsten Jahren wohl kaum wirtschaftliches Wachstum mit den positiven Begleitwirkungen vorhersagen lässt.

Der demografische Wandel wiederum führt, so kürzlich die IHK Darmstadt, zu deutlich sinkendem Arbeitskräftepotenzial. Bis 2028 fehlen in Hessen rund 200.000 Fachkräfte. Bis 2035 könnten hessenweit sogar 523.000 Fachkräfte fehlen, 80.000 davon allein in Südhessen (Quelle: Hessischer IHK-Fachkräftemonitor). Die Nachbesetzung von offenen Stellen in Zukunft wird enorm schwer werden und dies wird sich automatisch auch auf Pendlerströme auswirken. Zudem sind die sich androhenden gesellschaftlichen Veränderungen (u.a. mehr Abschottung gegen Migration, geburtenstarke Jahrgänge verlassen die Arbeitswelt) zu beachten, denn auch diese Entwicklung bleibt nicht ohne Auswirkungen auf die Prognosen.

Unsere oft auch als Planungsgrundlage dienende Entwicklungs- bzw. Regionalpläne haben in der Regel jahrlange Vorlaufzeiten (mehr als 10 Jahre) und reagieren auf solche Veränderungsprozesse nur mit erheblicher Zeitverzögerung. Insofern sind die darin enthaltenen Vorgaben bedingt als Grundlage zur Beurteilung von anstehenden Großvorhaben geeignet.

Wir begrüßen ausdrücklich die Bemühungen des Odenwaldkreises seine Infrastruktur zu verbessern (z.B. beim ÖPNV, bei der Digitalisierung und beim Glasfaserausbau sowie bei der Erschließung örtlicher Gewerbeflächen erschließen), weil diese Maßnahmen der Schaffung wohnortnaher Arbeitsplätze dienen. Keiner freut sich über stundenlange Arbeitswege! Auch das angestrebte neue Umstädter Gewerbegebiet wird hoffentlich dazu führen, dass weniger Pendlerverkehr in Richtung der Ballungszentren anfällt.

All die genannten Punkte haben ihre Auswirkungen auf die Verkehrsprognose des Vorhabens und machen deutlich, dass die Frage nach der Notwendigkeit eines teuren vierspurigen Ausbaues berechtigt ist oder ob es nicht sinnvoller wäre, erst andere Maßnahmen zu ergreifen.

Verkehrsprognosen:

Staatliche Bauvorhaben orientieren sich in der Regel an Prognosen. Diese sind in Anbetracht der angesprochenen vielfältigen Veränderungen in Wirtschaft und Arbeitswelt verlässlich kaum möglich. Wenn wir auf die bisher im Verfahren verwendeten Zahlen blicken, wird dies umso deutlicher.

Stand 2007 ging das Hessische Verkehrsministerium von 33 000 Fahrzeugen/24 Std. und prognostizierte für das Jahr 2015 42.000 Fahrzeuge/24 Std.

Erhebungen aus 2010 ergaben ca. 22.300 Fahrzeuge/24 Std. verbunden mit der Prognose für 2025 von 37.000 Fahrzeugen/24 Std.

Zählungen aus dem Jahre 2015 wiederum sprachen nun für 2030 von ca. 25.000 bzw. 26.000 Fahrzeugen/24 Std. – diese Zahl wird derzeit auch so in den Unterlagen als Planfall 2030 verwendet!

Aktuelle Zahlen, die im Rahmen eines geplanten neuen Groß-Umstädter Gewerbegebietes erhoben wurden, gehen von **derzeit ca. 20.000 Fahrzeugen/24 Std. aus.**

Bewertung:

In Anbetracht der erwähnten Veränderungsprozesse sowie bei der Bevölkerungsentwicklung ist eine halbwegs verlässliche Verkehrsprognose nicht machbar. Es ist durchaus möglich, dass nach einem erfolgten Straßenausbau plötzlich weniger Fahrzeuge als heute unterwegs sind. Gleichzeitig kann es sein, dass sinnvolle regionale ÖPNV-Projekte wegen fehlender Finanzmittel verschoben werden oder ganz ausfallen, was nicht hingenommen werden sollte.

Ziel – Beschleunigung des Verkehrs

Im Berufsverkehrs Richtung Darmstadt/Frankfurt (B 26) und spätnachmittags in die Gegenrichtung Odenwald kommt es am Semder Kreuz (B 45/L3115) und auch an der Ampelanlage Höhe Kompostierungsanlage (B 45/K 125) zu begrenzten Stauungen. Diese können – so die neuesten Erhebungen - die Fahrzeit um ca. 5 Minuten verlängern. Dies gilt aber nur für den Berufsverkehr und nicht während der Urlaubszeiten, an Wochenenden oder an Feiertage. Außerhalb der Spitzenzeiten läuft der Verkehr ganz normal! Dass es gerade in den größeren Kommunen im dicht besiedelten Südhessen gerade im Berufsverkehr zu Stauungen an Ampeln kommt, kann jeder fast jeden Tag erleben. Dies ist wohl kaum zu vermeiden und Bedarf eher eines Ausbaues des öffentlichen Verkehrs.

Bewertung

Bei Betrachtung der überregionalen Verkehrsstrukturen muss darauf aufmerksam gemacht werden, dass gerade der Zielverkehr auf der B 26 morgens in Richtung Darmstadt keine wirkliche Beschleunigung erreichen kann. Die bekannten Darmstädter Verkehrsverhältnisse mit ihren Stauungen am Stadteingang lassen dies nicht zu. Grund hierfür ist eine seit Jahren von der Stadt verfolgte andere Verkehrspolitik (u.a. Fahrspuren werden umgewandelt, eine Parkraumverknappung, mehr Radwege). Für den Verkehr aus dem östlichen Landkreis setzen

die Verantwortlichen wohl eher mittelfristig auf den ÖPNV (u.a. Straßenbahn Gr. Zimmern-Darmstadt, mehr Busverkehr) als auf einen Ausbau des Straßennetzes.

Tatsache ist, dass Verkehrsteilnehmer die in Spitzenzeiten über die B 26 Richtung Darmstadt fahren künftig schneller zum Stauende kommen. Ein großer Beschleunigungseffekt ist dies nicht. Die angestrebte Wirkung wird eher verpuffen! Ähnliches gilt für den Verkehr Richtung Großraum Frankfurt (A 3).

Nach den jetzt bekannten B 45 Ausbauplänen bleibt es dabei, dass der Verkehrsfluss auf der B 45 im Gemarkungsbereich von Groß-Umstadt bis zum Dieburger Kreuz (B 26) auch weiterhin von sechs Verkehrsampeln geregelt wird. Daran ändert sich also nichts. Verkehrsteilnehmer werden sich also auch weiterhin an ein Anhalten vor den Ampeln einstellen müssen. Nur innerhalb dieser Ampelabschnitte kann also schneller gefahren werden. Ob das „mehr Gas geben“ der Verkehrssicherheit oder dem Klima dient wird unsererseits bezweifelt.

Aus einer aktuellen Unfallstatistik geht zudem hervor, dass sich mehr als die Hälfte der Unfälle im Bereich der Ampeln ereignen, so dass sich auch hier kaum eine Veränderung einstellen dürfte.

Auf einen Vorschlag des Semder Ortsbeirates zur Beschleunigung des Verkehrsflusses auf der B 45 hat bislang leider keine Behörde reagiert. So regten wir an, dass auf der B 45 Dieburg - Gr. Umstadt an der Ampelanlage Kompostierungsanlage (B 45/ K 125) eine längere eigenständige Abfahrspur Richtung Semd/Otzberg eingerichtet wird. Bislang müssen abfahrende Verkehrsteilnehmer immer bis zur Ampel vorfahren, damit sie abbiegen können. Sie stehen also unnötig zusätzlich im Stau! Diese verhältnismäßig kleine Maßnahme sollte ohne größere Mühe und Kosten umsetzbar sein. Auch die Einrichtung eines neuen Parkplatzes am Semder Kreuz könnte einige Verkehrsteilnehmer mit Zielrichtung Darmstadt zum Umsteigen auf den ÖPNV bewegen.

Ziel – Entlastung der umliegenden Orte

Es wird von Seiten der Verkehrsplaner angenommen, dass Verkehrsteilnehmer derzeit die B 45 meiden, weil das dortige Verkehrsaufkommen in den Spitzenzeiten zu hoch sei. Es wird im Ausbaugebiet eine „Sogwirkung“ unterstellt, die zu einer Entlastung der angrenzenden Orte führen soll. Diese Vermutung konnte Hessenmobil nicht näher belegen, weil entsprechende Befragungen der Verkehrsteilnehmer unterblieben.

Bewertung:

Unserer Meinung nach wird es wegen der auch künftigen B 45 - Ampelsituation keine nennenswerte Sogwirkung geben. Wir rechnen eher damit, dass die Verkehrsteilnehmer der Orte Otzberg - Habitzheim, Ober- und Niederkingen sowie dahinterliegender Odenwälder Kommunen auch weiterhin aus Gewohnheit den „kürzere Weg“ über die Kreisstraße zur B 45

nehmen. Für Verkehrsteilnehmer aus Richtung Stadtteile Richen, Klein-Umstadt, Kleestadt sehen wir auch keine Veränderungen. Der kürzere Weg zum Ziel dürfte für viele Vorrang haben. Eine angestrebte Entlastung im sog. „Nebennetz“ wird von uns deshalb nicht gesehen.

Mobilitätswende

Die auch von der Politik angestrebte Mobilitätswende bleibt hier wohl außen vor. Die Verkehrsverbände der Region sowie die Landkreise Darmstadt-Dieburg und der Odenwaldkreis fordern seit Jahren ÖPNV-Verbesserungen (Erbacher Erklärung, Straßenbahn Gr. Zimmer- Darmstadt, mehr Busverbindungen usw.). Die Ziele dieser Erklärungen und Forderungen in Richtung der Ballungsräume (Frankfurt a.M. /Darmstadt) werden natürlich unglaublich, wenn man zeitgleich eine teure Straßenausbaumaßnahme betreibt, die dem motorisierten Individualverkehr dient. Dieser Widerspruch kann im Interesse einer nachhaltigen Verkehrspolitik nicht aufgelöst werden.

Bewertung:

Im Hinblick auf die eine nachhaltige Verkehrswende und Aspekte des Klimaschutzes kann es nur einen Vorrang für den ÖPNV geben. Das Auto wird im ländlichen Raum als Fortbewegungsmittel weiterhin seinen Platz einnehmen. Nur muss es ein Ziel kommunaler Politik im unserem Raum sein, verstärkt wohnortnah Arbeitsplätze anzubieten. Dies steigert die Lebens- und Wohnqualität. Die Ansiedlungen größerer Betriebe im ländlichen Raum – wie einige immer wieder hoffen – dürfte es wegen der Entfernung zum Ballungsraum Rhein/Main wohl nicht geben.