
Unterlage 21

**Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung**

**Sechsstreifiger Ausbau
der A 45
(Lgr. HE/NW – AK Gambach)**

Prognosejahr 2030

Aachen, im April 2016

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung.....	3
2. Entwicklung der Verkehrsverflechtungen.....	4
2.1 Verflechtungsprognose 2030	4
2.2 Entwicklung im Untersuchungsgebiet	6
3. Verkehrsaufkommen 2030.....	9
3.1 Fortschreibung der Matrizen	9
3.2 Verkehrsbelastungen im Straßennetz.....	10
3.2.1 Prognose-Nullfall.....	10
3.2.2 Prognose-Planfall.....	12
3.3 Vergleich mit der Prognose zum BVWP.....	14
3.4 Qualitative Bewertung der Leistungsfähigkeit der Teilknoten.....	16

1. Aufgabenstellung

Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement sowie der Landesbetrieb Straßen NRW planen den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 45 zwischen dem Kreuz Hagen (A 45/ A 46, NRW) und dem Gambacher Kreuz (A 5/ A 45, Hessen). Die Strecken wurden zur Bewertung im BVWP 2015 angemeldet.

Im Dezember 2012 wurde eine Verkehrsuntersuchung für den Streckenabschnitt Landesgrenze HE/ NW – Gambacher Kreuz vorgelegt. Die Untersuchung erfolgte auf Basis des Analysejahrs 2012 und des Prognosejahrs 2025. Grundlage für die Berechnungen waren die Überarbeitungen zur "Überprüfung der Bundesverkehrswegeplanung 2003" im Jahr 2009.

Mittlerweile wurden die Grundlagendaten für den Bundesverkehrswegeplan 2015 vorgelegt. Das Analysejahr des "BVWP 2015" ist 2010, das Prognosejahr 2030. Nach Hinweisen des BMVI ist die Prognose zur A 45 auf Basis der Erkenntnisse des BVWP 2015 zu überarbeiten.

Hintergrund ist die bisherige Ausnahmegenehmigung zur Planung des A 45 Ausbaus nach § 6 FStrAbG. Um die Gesamtstrecke für den weiteren Ausbau beurteilen zu können, ist der Nachweis der Ausbaunotwendigkeit für das Jahr 2030 zu führen.

Gegenstand der hier vorliegenden Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung sind die Fortschreibung der Prognosematrizen auf das Prognosejahr 2030 auf Grundlage der Verflechtungsprognose 2030 sowie die Ermittlung und Darstellung der daraus resultierenden Verkehrsbelastungen analog zu der Untersuchung vom Dezember 2012.

2. Entwicklung der Verkehrsverflechtungen

2.1 Verflechtungsprognose 2030

Wesentliche Grundlage der Aktualisierung ist die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2030 („Verflechtungsprognose 2030“)¹, welche auch die Datenbasis des Bundesverkehrswegeplans 2030 darstellt. Diese umfasst eine Prognose der Verkehrsverflechtungen innerhalb Deutschlands (auf Kreisebene) sowie mit dem Ausland für alle Verkehrsträger auf Grundlage von Prognosen der demographischen und gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Darin umfasst sind u.a. auch Annahmen zur Entwicklung der Verkehrsmittelnutzerkosten sowie des Pkw-Bestands. Basisjahr der Prognose ist 2010.

Für den Personenverkehr wird nach der Verflechtungsprognose von einer Zunahme des Verkehrsaufkommens über alle Verkehrsmittel um 1,2 % im Zeitraum von 2010 bis 2030 ausgegangen. Dabei wird für den motorisierten Individualverkehr eine mit 4,6 % überdurchschnittliche Zunahme des Aufkommens prognostiziert.

Für den Güterverkehr wird eine mit + 18 % über alle Verkehrsträger deutlich höhere Zunahme des Aufkommens erwartet. Betrachtet man die Verkehrsleistung, so wird sogar von einer Zunahme um 38 % ausgegangen. Darin zeigt sich ein Trend zu steigenden Transportweiten. Eine dominierende Position kommt hierbei dem Straßengüterverkehr zu; auf diesen entfallen rund 84 % des Aufkommens bzw. rund 72 % der Verkehrsleistung des gesamten Güterverkehrs. Somit ist im Hinblick auf die A 45 als Autobahn mit hohem Fernverkehrsanteil von deutlichen Zuwächsen sowohl des Lkw-Aufkommens als auch des Lkw-Anteils an der Gesamtbelastung auszugehen.

¹ Intraplan Consult GmbH / BVU: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Los 3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs. Forschungsvorhaben im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr.: 96.0981/2011). München, 11.06.2014

Vergleicht man jedoch die Eckwerte der Verflechtungsprognose 2030 mit der Vorgängeruntersuchung von 2007 (Verflechtungsprognose 2025²), welche der Verkehrsuntersuchung zum sechsstreifigen Ausbau der A 45 von 2012 zugrunde lag, so zeigt sich, dass die erwartete Entwicklung sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr in der aktuellen Prognose zurückhaltender prognostiziert wird als noch im Jahre 2007. Bezogen auf das Aufkommen wird in der Verflechtungsprognose 2030 sogar ein geringerer Eckwert erwartet als in der Prognose 2025 (vgl. Tabelle 1). Die Ursache dafür ist in den unterschiedlichen Prognoseansätzen hinsichtlich Bevölkerungs- und wirtschaftlicher Entwicklung zu begründen.

	Verflechtungsprognose 2025			Verflechtungsprognose 2030		
	2004	2025	Veränd.	2010	2030	Veränd.
Personenverkehr						
Aufkommen [Mio. Pers.]	100.322	103.062	+2,7%	101.840	103.013	+1,2%
<i>Davon MIV</i>	<i>57.277</i>	<i>62.401</i>	<i>+8,9%</i>	<i>56.503</i>	<i>59.080</i>	<i>+4,6%</i>
Verkehrsleistung [Mrd. Pkm]	1091,4	1302,6	+19,4%	1.184,3	1.328,7	+12,2%
<i>Davon MIV</i>	<i>887,4</i>	<i>129,7</i>	<i>+16,0%</i>	<i>902,4</i>	<i>991,8</i>	<i>+9,9%</i>
Güterverkehr						
Aufkommen [Mio. t]	3.623,4	4.622,0	+28%	3.704,7	4.358,4	+17,6%
<i>Davon Straße</i>	<i>3.065,5</i>	<i>3.908,4</i>	<i>+27%</i>	<i>3.116,1</i>	<i>3.639,1</i>	<i>+16,8%</i>
Verkehrsleistung [Mrd. tkm]	548,1	936,5	+34%	607,1	837,6	+38,0%
<i>Davon Straße</i>	<i>392,5</i>	<i>704,3</i>	<i>+41%</i>	<i>437,3</i>	<i>607,4</i>	<i>+38,9%</i>

Tabelle 1: Vergleich der Eckwerte der Verflechtungsprognosen 2025 und 2030

² Intraplan Consult / BVU: Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025. Forschungsvorhaben im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (FE-Nr. 96.0857/2005). München / Freiburg, 14.11.2007

2.2 Entwicklung im Untersuchungsgebiet

Der Untersuchungsraum der Verkehrsuntersuchung ist analog zur Untersuchung von 2012 abgegrenzt. Demnach wurde folgende Abgrenzung vorgenommen:

- **Untersuchungsgebiet (256 Zellen):**
Städte und Gemeinden der Kreise Limburg-Weilburg und Lahn-Dill sowie der westliche Teil des Kreises Gießen (einschließlich der Stadt Gießen);
- **Erweitertes Untersuchungsgebiet (155 Zellen):**
An das UG angrenzende Kreise (Hessen: Marburg-Biedenkopf, Gießen (östlicher Teil), Wetteraukreis (westlicher Teil), Hochtaunuskreis, Rheingau-Taunus-Kreis; Rheinland-Pfalz: Rhein-Lahn-Kreis, Westerwaldkreis, Altenkirchen; Nordrhein-Westfalen: Siegen-Wittgenstein);
- **Umland (118 Zellen):**
Restliche Bundesrepublik Deutschland und europäische Nachbarländer.

Abbildung 1 zeigt das Quellverkehrsaufkommen im Pkw-Verkehr nach den Verflechtungsprognosen 2025 und 2030, differenziert nach Reisezwecken. Demnach liegt das für 2030 prognostizierte Aufkommen im Lahn-Dill-Kreis um rund 8 % niedriger als das Aufkommen für 2025, im Kreis Limburg-Weilburg um rund 5 % niedriger. Über alle Kreise des Untersuchungsgebiets und des Erweiterten Untersuchungsgebiets liegt das Aufkommen in der Prognose 2030 um rund 6 % niedriger als in der Prognose 2025. Überdurchschnittlich starke Abweichungen zeigen sich in den Reisezwecken Ausbildung und Einkauf, wo das für 2030 prognostizierte Aufkommen um jeweils rund 10 % niedriger liegt. Im Geschäftsreiseverkehr ist dagegen für 2030 ein um 4 % höheres Aufkommen prognostiziert als für 2025.

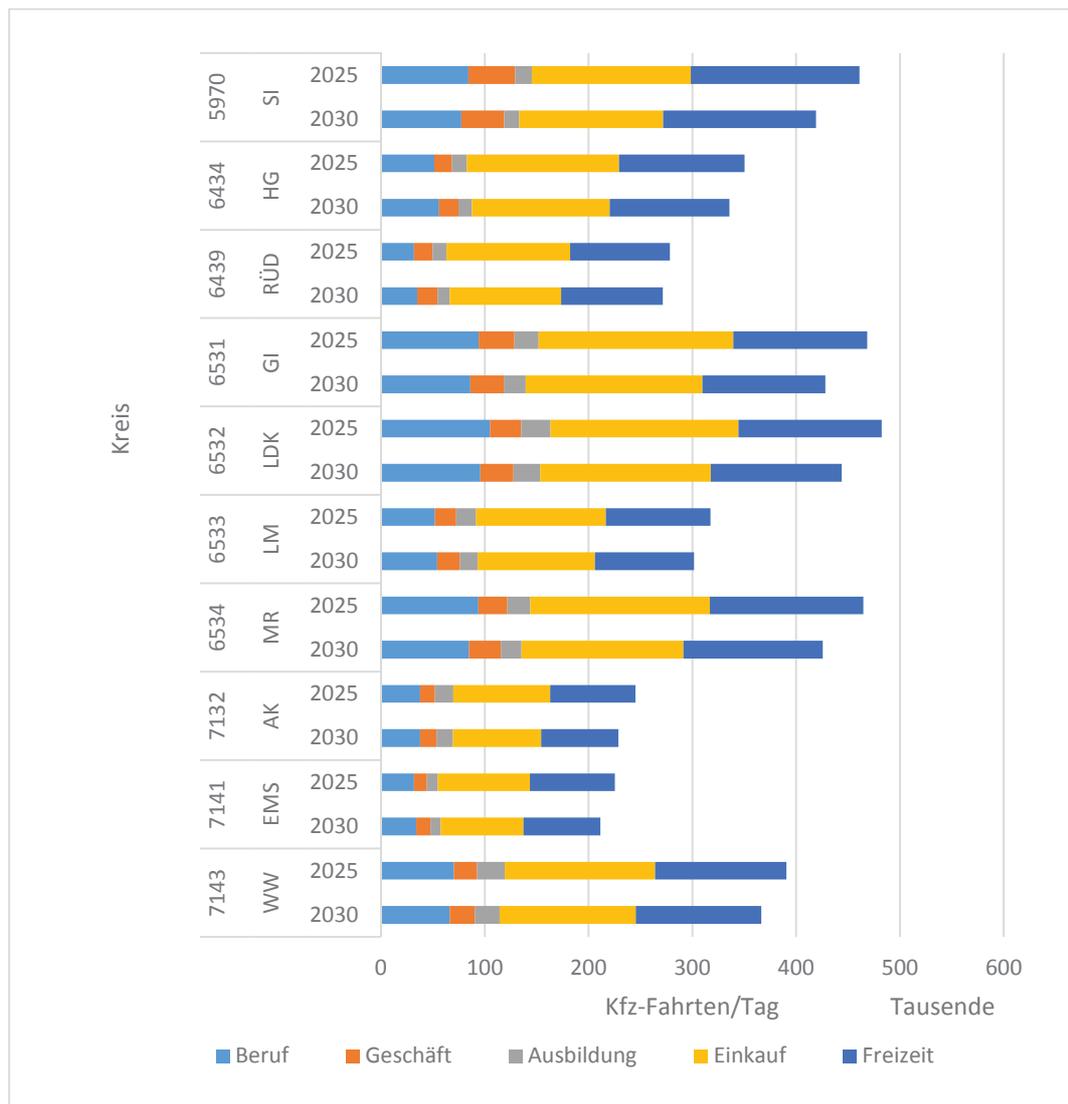


Abbildung 1: Quellverkehrsaufkommen in den Kreisen des Untersuchungsgebiets nach den Prognosen 2025 und 2030

Die insgesamt zurückhaltendere Entwicklung im Untersuchungsgebiet spiegelt einerseits die bundesweit abweichenden Prognoseansätze wider (siehe oben); es wird jedoch in der Verflechtungsprognose 2030 auch regionsspezifisch von deutlich geringeren Strukturwerten ausgegangen als in der Prognose 2025 (siehe Abbildung 2). Damit bestätigt sich die zum Zeitpunkt der Erstellung der Verkehrsuntersuchung zum sechsstreifigen Ausbau der A 45 in 2012 bereits absehbare verhaltenere Einwohnerentwicklung in nahezu allen Kreisen des Untersuchungsgebietes bzw. EUG's. Für die Kreise Limburg-Weilburg und Lahn-Dill-Kreis liegen der Verflechtungsprognose 2030 Einwohnerzahlen in der Größenordnung der 2012 aus regionalen Daten abgeleiteten Prognose zugrunde.

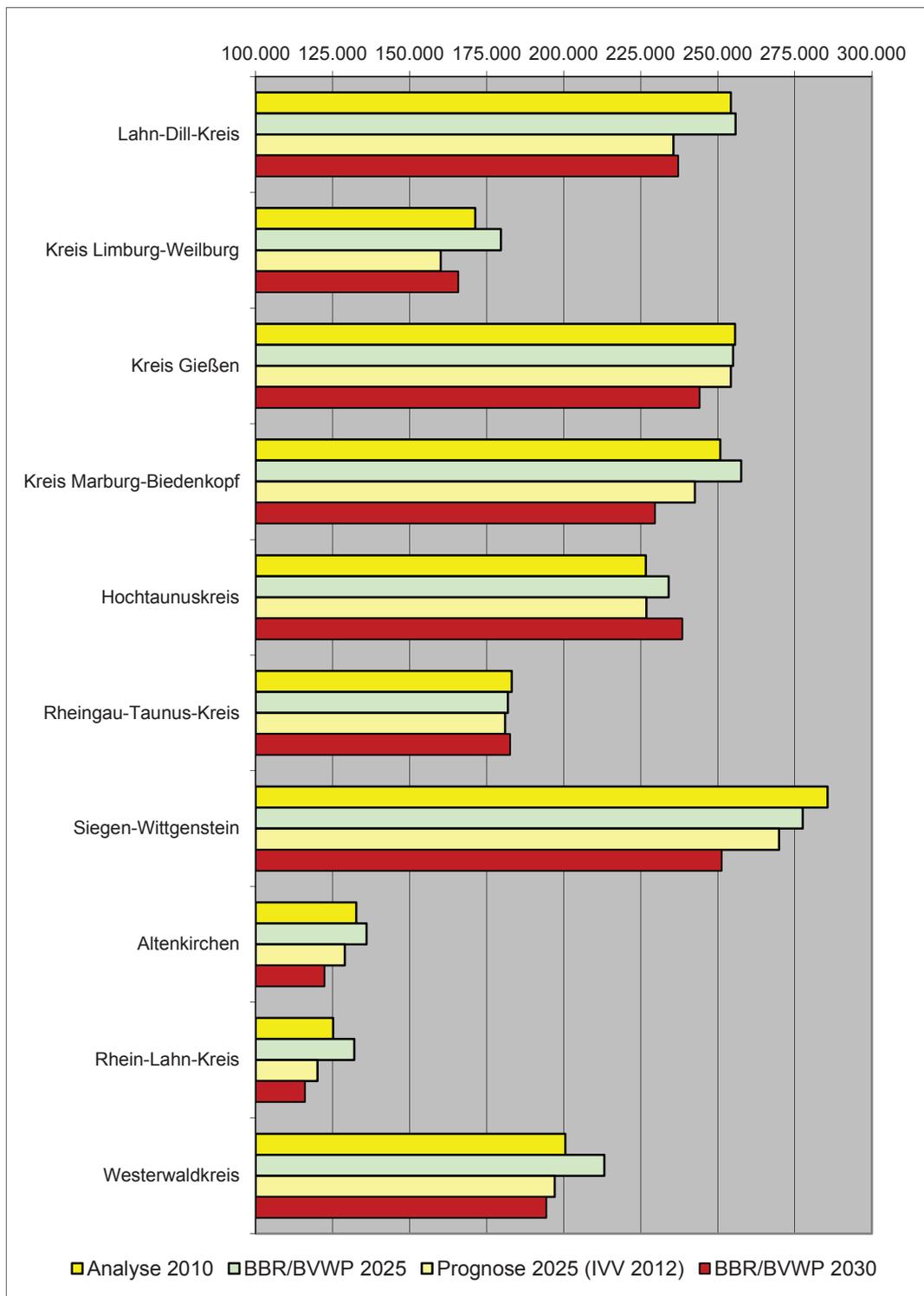


Abbildung 2: Entwicklung der Einwohnerzahl in den Kreisen des Untersuchungsgebietes nach den verschiedenen Prognosen

3. Verkehrsaufkommen 2030

3.1 Fortschreibung der Matrizen

Die in der Verkehrsuntersuchung von 2012 ermittelten Verkehrsverflechtungsmatrizen für den Personen- und Güterverkehr wurden unter Ansatz der Kreismatrizen aus der Verflechtungsprognose 2030 auf das Prognosejahr 2030 fortgeschrieben. Dabei wurde ein zweistufiger Ansatz gewählt:

- Die modellmäßig ermittelten Verkehrsverflechtungen innerhalb des Untersuchungsraums wurden unter Ansatz der reisezweckspezifischen Veränderungen der Kreismatrizen aus der Verflechtungsprognose fortgeschrieben und neu überlagert.
- Die als externe Matrizen aus der Verflechtungsprognose 2025 abgeleiteten Matrizen des weit ausgreifenden Fernverkehrs sowie des Schwerverkehr wurden pauschal über die Veränderungen der Kreismatrizen aus der Verflechtungsprognose fortgeschrieben.

Zusammenfassend ergibt sich für den Personenverkehr ein gegenüber der Prognose 2025 um rund 4 % geringeres, für den Schwerverkehr dagegen ein um rund 30 % höheres Aufkommen. In beiden Fällen sind die überregionalen Entwicklungen dabei die bestimmenden Faktoren. Die Zunahme des Schwerverkehrs zeigt die besondere Bedeutung der Region als Transitraum weit ausgreifender Verkehre, für welche nach wie vor eine Zunahme prognostiziert wird.

3.2 Verkehrsbelastungen im Straßennetz

Die fortgeschriebenen Matrizen wurden auf die Straßennetze im Prognose-Nullfall sowie im Prognose-Planfall umgelegt. Die Netze wurden gegenüber der Untersuchung von 2012 unverändert belassen.

3.2.1 Prognose-Nullfall

Die sich aus der Umlegung ergebenden Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall 2030 sind im Anhang 1 in Bild 1-1 für den Kfz-Verkehr bzw. in Bild 1-2 für den Schwerverkehr dargestellt. Tabelle 2 zeigt die Querschnittsbelastungen im Verlauf der A 45 zwischen der Landesgrenze und dem Gambacher Kreuz.

[Kfz / Tag]	Pkw		Lkw		Kfz	
	Belast.	Veränd. zu P25	Belast.	Veränd. zu P25	Belast.	Veränd. zu P25
Landesgrenze NRW	40.400	-18%	23.100	14%	63.500	-9%
AS Haiger/Burbach	37.100	-20%	20.100	8%	57.200	-12%
AS Dillenburg	38.300	-21%	19.400	5%	57.700	-14%
AS Herborn-West	39.900	-21%	19.400	4%	59.300	-14%
AS Herborn-Süd	44.600	-21%	20.200	4%	64.900	-14%
AS Ehringshausen	45.700	-21%	19.800	4%	65.500	-15%
Wetzlarer Kreuz	43.800	-21%	18.400	3%	62.200	-15%
AS Wetzlar-Ost	45.500	-23%	15.200	-5%	60.700	-19%
AS Wetzlar-Süd	45.300	-22%	15.100	-5%	60.400	-19%
AS GI-Lützellinden	47.500	-21%	14.800	-6%	62.300	-18%
Gießener Südkreuz	62.400	-14%	19.200	9%	81.600	-9%
Gambacher Kreuz						

Tabelle 2: Querschnittsbelastungen der A 45 an Werktagen (Prognose-Nullfall) und Vergleich mit der Prognose 2025

Es wird deutlich, dass die Belastungen durchweg deutlich niedriger liegen als in der Prognose 2025. Besonders stark sind die Abweichungen im Abschnitt zwischen Wetzlar-Ost und dem Gießener Südkreuz mit -18 bis -19 %. Bestimmend für die Abweichungen ist das deutlich niedrigere Aufkommen im Pkw-Verkehr. Im Lkw-Verkehr sind nördlich von Wetzlar-Ost in Richtung NRW zunehmende Steigerungen des Lkw-Verkehrs prognostiziert.

Die Bilder 2-1 und 2-2 im Anhang 1 zeigen die absoluten Abweichungen zwischen den Prognosen 2030 und 2025 im untersuchungsrelevanten Straßennetz.

Im Anhang 3 sind die Knotenstrombelastungen für die Anschlussstellen und deren Teilknoten in der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde zusammengestellt. Die Definition der Teilknoten ist analog zu der Verkehrsuntersuchung von 2012; die entsprechenden Bezeichnungen sind im Anhang 2 nachrichtlich nochmals beigefügt („Nachweis- und Erhebungskonzept“). Die Umrechnung von den modellmäßig ermittelten Tageswerten [DTV_{W5}] erfolgte ebenfalls analog zu der Untersuchung von 2012.

3.2.2 Prognose-Planfall

Die Ergebnisse der Verkehrsumlegung für den Prognose-Planfall sind den Bildern 3-1 und 3-2 im Anhang 1 zu entnehmen. Tabelle 3 zeigt die Querschnittsbelastungen im Streckenverlauf sowie die Veränderungen gegenüber der Prognose 2025.

[Kfz / Tag]	Pkw		Lkw		Kfz		
	Belast.	Veränd. zu P25	Belast.	Veränd. zu P25	Belast.	Veränd. zu P25	Veränd. zu P0-30
Landesgrenze NRW	43.500	-19%	23.100	14%	66.600	-10%	5%
AS Haiger/Burbach	39.000	-22%	20.100	8%	59.100	-14%	3%
AS Dillenburg	40.700	-23%	19.400	5%	60.100	-16%	4%
AS Herborn-West	42.200	-24%	19.400	4%	61.700	-17%	4%
AS Herborn-Süd	47.300	-24%	20.200	4%	67.500	-17%	4%
AS Ehringshausen	48.100	-24%	19.800	4%	67.900	-18%	4%
Wetzlarer Kreuz	46.700	-24%	18.400	3%	65.100	-18%	5%
AS Wetzlar-Ost	48.300	-25%	15.200	-5%	63.500	-21%	5%
AS Wetzlar-Süd	48.600	-25%	15.200	-5%	63.800	-21%	6%
AS GI-Lützellinden	51.000	-24%	14.800	-6%	65.700	-20%	6%
Gießener Südkreuz	65.300	-20%	19.200	8%	84.500	-15%	4%
Gambacher Kreuz							

Tabelle 3: Querschnittsbelastungen der A 45 an Werktagen (Prognose-Planfall) und Vergleich mit der Prognose 2025 sowie dem Prognose-Nullfall

Es zeigt sich hinsichtlich der Belastungen im Vergleich zur Prognose 2025 ein ähnliches Bild wie im Prognose-Nullfall (s.o.). Die Veränderung der Belastung gegenüber dem Prognose-Nullfall fällt mit 3 % bis 6 % etwas geringer aus als in der Prognose 2025.

Bild 3-3 im Anhang 1 zeigt die Belastungsentwicklung zwischen dem Prognose-Nullfall und dem Prognose-Planfall 2030 im untersuchungsrelevanten Straßennetz.

Im Anhang 4 sind die Knotenstrombelastungen für die Anschlussstellen und deren Teilknoten in der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunde analog zum Prognose-Nullfall zusammengestellt.

3.3 Vergleich mit der Prognose zum BVWP

Im Vergleich zu dem Maßnahmendossier zum Ausbau der A 45 im Rahmen des Entwurfs zum Bundesverkehrswegeplan ³ ergeben sich die in Tabelle 4 dargestellten Querschnittsbelastungen.

[Kfz/Tag]	Bezugsfall		Planfall		Veränderung	
	P0	BVWP	P1	BVWP	P1-P0	BVWP
Landesgrenze NRW	63.500	62.000	66.600	62.000	+3.100	±0
AS Haiger/Burbach	57.200	55.000	59.100	56.000	+1.900	+1.000
AS Dillenburg	57.700	51.000	60.100	53.000	+2.400	+2.000
AS Herborn-West	59.300	53.000	61.700	55.000	+2.400	+2.000
AS Herborn-Süd	64.900	59.000	67.500	61.000	+2.600	+2.000
AS Ehringshausen	65.500	62.000	67.900	63.000	+2.400	+1.000
Wetzlarer Kreuz	62.200	58.000	65.100	59.000	+2.900	+1.000
AS Wetzlar-Ost	60.700	47.000	63.500	48.000	+2.800	+1.000
AS Wetzlar-Süd	60.400	57.000	63.800	58.000	+3.400	+1.000
AS GI-Lützellinden	62.300	63.000	65.700	65.000	+3.400	+2.000
Gießener Südkreuz	81.600	77.000	84.500	78.000	+2.900	+1.000
Gambacher Kreuz						

Tabelle 4: Querschnittsbelastungen 2030 im Verlauf der A 45 und Vergleich zur Prognose des BVWP

Hinsichtlich des Bezugsfalls zeigt sich, dass die hier durchgeführte Prognose durchweg höhere Belastungswerte für die Streckenabschnitte der A 45 liefert als der Bezugsfall des BVWP. Die Abweichungen liegen allerdings mit nur wenigen Ausnahmen im Bereich von bis zu 10 %. Dabei ist jedoch zu beachten,

³ Abzurufen unter:
<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/A0045-G10-NW-HE/A0045-G10-NW-HE.html>

dass im Prognose-Nullfall bereits Maßnahmen umfasst sind, welche im Bezugsfall des BVWP nicht umfasst sind, da diese eigenständige Maßnahmen darstellen, die jedoch auch Verkehrszunahmen auf der A 45 erwarten lassen. Insbesondere ist hier der achtstreifige Ausbau der A 5 zwischen dem Westkreuz Frankfurt und der AS Friedberg bzw. die Weiterführung bis zum Gambacher Kreuz zu nennen. Kritisch ist der in der BVWP ausgewiesene Belastungswert von 47.000 Kfz/Tag zwischen den AS Wetzlar-Ost und Wetzlar-Süd zu betrachten, welcher auch im Verlauf der A 45 deutlich abweicht; hier wiesen bereits die Erhebungen von 2012 eine Belastung von rund 60.000 Kfz/Tag aus.

Die Entwicklung der Belastungen zwischen dem Bezugsfall und dem Planfall fällt ebenfalls in der vorliegenden Prognose stärker aus als in der BVWP-Prognose. Während dort Steigerungen von 1.000 bis 2.000 Kfz / Tag prognostiziert sind, wird in der vorliegenden Verkehrsprognose von einer Zunahme um 2.000 bis 3.500 Kfz / Tag ausgegangen. Dies ist allerdings dadurch begründet, dass im Prognose-Planfall der sechsstreifige Ausbau der A 45 im Gesamtabschnitt zwischen dem AK Hagen und dem AK Gambach unterstellt ist, während im BVWP die Maßnahme in insgesamt vier Projekte (davon drei in Nordrhein-Westfalen und eines in Hessen) unterteilt ist, welche jeweils unabhängig voneinander bewertet werden. Die Wirkung der Einzelmaßnahmen ist offenkundig geringer als der Ausbau im gesamten Streckenverlauf zwischen den AK Hagen und Gambach. Dies zeigt sich auch darin, dass in der BVWP-Prognose nördlich der AS Haiger/Burbach keine Veränderung prognostiziert wird.

Insgesamt kann also davon ausgegangen werden, dass die vorliegende Prognose für die weitergehende Bewertung der Ausbaumaßnahme auf der sicheren Seite liegt und darüber hinaus die Auswirkungen der Maßnahme im Zusammenhang des Ausbaus im Gesamtabschnitt zwischen Hagen und dem Gambacher Kreuz berücksichtigt sind.

3.4 Qualitative Bewertung der Leistungsfähigkeit der Teilknoten

Sowohl das Belastungsbild als auch eine Auswertung der Knotenstromsummen an den relevanten Knotenpunkten zeigte, dass die Knotenströme in der Prognose 2030 im Wesentlichen niedriger liegen als in der Prognose 2025. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass die in der Untersuchung von 2012 geführten Leistungsfähigkeitsnachweise unverändert gelten.

Einzige Ausnahme stellt die AS Haiger / Burbach dar. Hier sind auf der B 54 höhere Belastungen zu erwarten als in der Prognose 2025, welche auch zu höheren Verkehrsmengen in der Ein- und Ausfahrt der A 45 führen. Da jedoch die Belastung der Hauptströme auf der A 45 niedriger liegt als in der Prognose 2025 wird auch dies unkritisch gesehen. Lediglich für die Anbindungsknoten der Rampen an die B 54, welche bereits in der Untersuchung von 2012 Leistungsfähigkeitsdefizite bzw. hohe Auslastungsgrade aufwiesen, wird eine Bewertung der Leistungsfähigkeit im Detail empfohlen.

4. Fazit

In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde die im Jahre 2012 vorgelegte Verkehrsprognose für den geplanten sechsstreifigen Ausbau der A 45 zwischen der Landesgrenze Hessen / NRW und dem Gambacher Kreuz von dem damaligen Prognosejahr 2025 auf das Prognosejahr 2030 fortgeschrieben. Wesentliche Grundlage war dabei die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen, welche auch die Datenbasis für den seit März 2016 im Entwurf vorliegenden Bundesverkehrswegeplan 2016 darstellt.

Die unterschiedlichen Prognoseannahmen führen für 2030 insgesamt zu einem niedrigeren Eckwert der Verflechtungsmatrizen im Untersuchungsraum der A 45 im Vergleich zu der Prognose 2025. Dadurch bedingt fallen auch die Verkehrsbelastungen im Straßennetz tendenziell niedriger aus als in der Untersuchung von 2012. Die Verkehrsumlegung ergibt für den Prognose-Nullfall (P0) 2030 Querschnittsbelastungen zwischen 57.000 und 65.000 Kfz/Werktag im Abschnitt zwischen der Landesgrenze und dem Gießener Südkreuz und rund 82.000 Kfz pro Werktag zwischen dem Gießener Südkreuz und dem Gambacher Kreuz. Infolge des sechsstreifigen Ausbaus sind nach der Prognose Zunahmen um rund 2.000 bis 3.500 Kfz / Werktag zu erwarten. Damit werden größenordnungsmäßig die Prognosen des Entwurfs zum Bundesverkehrswegeplan bestätigt.

Da die für 2030 prognostizierten Belastungen durchweg niedriger liegen als in der Prognose 2025 aus der Verkehrsuntersuchung von 2012, sind gegenüber den dort geführten Leistungsfähigkeitsnachweise keine negativen Veränderungen auf die Verkehrsqualität im Prognosefall zu erwarten. Lediglich im Bereich der Anschlussstelle Haiger/Burbach sind durch veränderte Knotenströme im nachgeordneten Netz (B 54) höhere Belastungen zu erwarten, so dass hier eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte empfohlen wird.