

**Auswirkungen der A49
auf die Verkehrssicherheit
der Stadt Homberg (Ohm)**

**Auftraggeber:
Stadt Homberg (Ohm)
Marktstraße 26, 35315 Homberg/Ohm**

Auftragnehmerin:



**RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement**

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Landschafts- und Umweltplanung**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg
Tel. 06421/68 69 00
Fax 06421/68 69 10
info@RegioConsult-Marburg.de
www.RegioConsult-Marburg.de**

**Bearbeitung:
Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn (Projektleitung)
Dr. Ralf Hoppe**

Marburg, im April 2021



Gliederung

1. Einleitung.....	3
2. Aussagen zur Verkehrssicherheit im PFB	3
3. Verkehrsbelastungen (Baustellenverkehr) und Verkehrssicherheit	6
3.1 Verkehrsbelastungen 2010 und 2015.....	6
3.2 Verkehrssicherheit.....	8
4. Umleitungskonzept von Hessen Mobil	13
5. Wegekonzept für den Radverkehr	15
6. Zusammenfassung.....	17

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Geplante Verlegung der L 3072 und Knotenpunkte zum Anschluss an die A 49	4
Abbildung 2: Verkehrsbelastungen 2010 im Kfz-Verkehr und Güterverkehr	6
Abbildung 3: Belastungen im Straßennetz 2015.....	7
Abbildung 4: Konfliktpunkte im Straßennetz	9
Abbildung 5: Radwegenetz um Homberg (Ohm)	12
Abbildung 6: Umleitungskonzept K 56 - BW 22	13
Abbildung 7: Umleitungskonzept zum BW 20 an der L 3072.....	14
Abbildung 8: Umleitungskonzept zum BW 20 an der L 3072 – U 11	14
Abbildung 9: Baumaßnahme BW Nr. 18 – Überführung Weizenrod.....	15
Abbildung 10: Wirtschaftswegüberführung Meiserholz - BW 21	16
Abbildung 11: WW-Überführung Weizenrod - BW 18.....	16



1. Einleitung

Die Stadt Homberg (Ohm) hat RegioConsult am 11.3.2021 beauftragt, die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit durch die A 49 unter besonderer Berücksichtigung der Bauphase auf das Stadtgebiet zu untersuchen und zu bewerten.

Hierzu wurden in einem separaten Bericht die vorliegenden Verkehrsuntersuchungen (im folgenden VU genannt) von SSP Consult zur A 49, Neuental – A 5 von 1997, 2002, 2006 und 2011 ausgewertet.

In folgenden Bericht werden die Aussagen im Planfeststellungsbeschluss (PFB) und den planfestgestellten Unterlagen ausgewertet und dazu Stellung genommen. Außerdem wird das Umleitungskonzept von Hessen Mobil unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit bewertet.

2. Aussagen zur Verkehrssicherheit im PFB

Im Planfeststellungsbeschluss zur VKE 40 wird im Abschnitt C Begründung, III Materielles Recht im Kapitel 2.2 „Planung und Entwurfsgrundlagen“ bezogen auf die L 3072 und die AS-Stelle der A 49 zur Verkehrssicherheit, wie folgt Stellung genommen:

„Die Lage der Anschlussstelle und die gewählte Knotenpunktsform sind für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Im Ausbaubereich der L 3072 wird somit eine auf die bestehende Streckencharakteristik und das Fahrverhalten der Kraftfahrer aufeinander abgestimmte Lösung geschaffen. Sie berücksichtigen nicht nur hauptsächlich das Gebot der Flächenminimierung, sondern auch das Gebot der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.“

Desweiteren besitzt der Kreisverkehrsplatz folgende Vorteile:

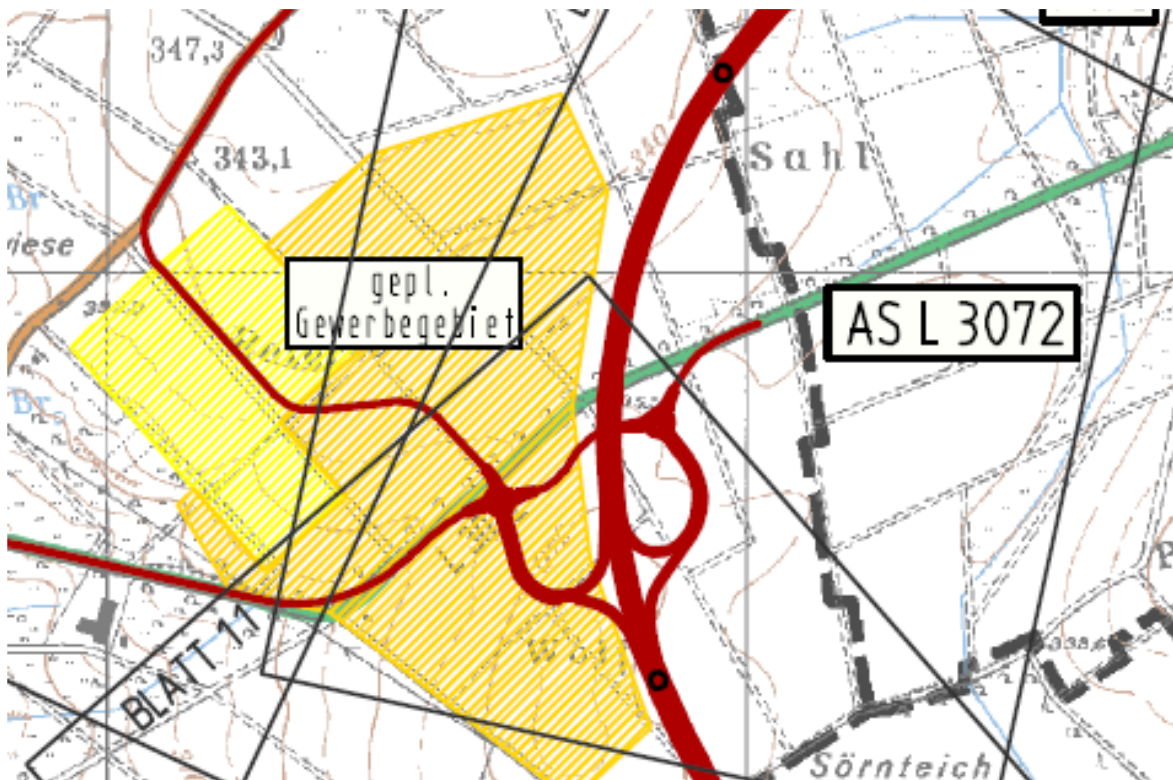
- *Erhöhung der Leistungsfähigkeit*
- *Erhöhung der Verkehrssicherheit*
- *Niedrigere, gleichmäßigere Geschwindigkeiten*
- *Verringerung der Gesamtwartezeiten*
- *Verringerung des Flächenbedarfes*
- *Einfache Wendemöglichkeit, Einfache Vorfahrtsregelung*



Dies gilt auch für den Umbau der K 54 zur L 3343 nordöstlich Homberg (Ohm) mit Verknüpfung an die L 3072.“¹

Aussagen zur Belastung des Knotenpunkts gibt es nicht und somit auch keine Überprüfung der Leistungsfähigkeit nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015).² Der Knotenpunkt (Kreisverkehr) westlich der A 49 über den auch das geplante Gewerbegebiet „Roter Berg“ an das Straßennetz angeschlossen wird, ist in der folgenden Abbildung zu erkennen. Insbesondere für diesen Kreisverkehr (KVP) muss es eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit nach dem HBS 2015 geben.

Abbildung 1: Geplante Verlegung der L 3072 und Knotenpunkte zum Anschluss an die A 49



Quelle: Amt für Straßen- und Verkehrswesen Marburg (2011): A 49 Kassel – Gemünden (A 5), Abschnitt Stadtallendorf – Gemünden, VKE 40, Übersichtslageplan, Unterlage B 3a, Blatt 1

Von welchen Belastungen SSP Consult für das geplante Gewerbegebiet Roter Berg ausgegangen ist, ist in der Verkehrsuntersuchung nicht dokumentiert. Seitens der Stadt Homberg existiert keine Verkehrsuntersuchung zum geplanten Gewerbegebiet, sondern lediglich ein Lärmgutachten, das die möglichen Schallleistungspegel für die

¹ Vgl. HMWVL (30.5.2012): Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der Bundesautobahn A 49 Kassel-A5, Teilabschnitt zwischen Stadtallendorf und Gemünden/Felda (A5) (VKE 40), S. 143.

² Vgl. FGSV (2015): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen - Landstraßen



geplanten Teilflächen des Gewerbe- und Industriegebietes ermittelt hat.³ Auch dort finden sich keine Angaben zur erwarteten Verkehrsbelastung. Das Sondergebiet „Rehaeinrichtung, Wingenhain“ wurde im Text der schalltechnischen Untersuchung unter Bezug auf das Bauamt lediglich als WA-Gebiet⁴ (vgl. dort Tab. 1) eingestuft. Bei der Ermittlung der „optimierten“ Emissionskontingente wurde das Sondergebiet sogar nur als ein Mischgebiet (MI) angesetzt.⁵ Dadurch werden die zulässigen Emissionskontingente falsch ermittelt und zu hoch ausgewiesen.

Im PFB wird das Thema Verkehrssicherheit **während der Bauphase** nicht angesprochen. Eine Verkehrsprognose zum Baustellenverkehr wurde bis heute nicht vorgelegt, sodass hierzu keine Abwägung erfolgt ist, zumal die erforderliche Sachverhaltsermittlung nicht durchgeführt wurde.

Dabei ist besonders zu berücksichtigen, dass zusätzlich zur vorhandenen aktuellen Verkehrsbelastung in Homberg auf der Berliner Straße die Belastung durch Baustellenverkehre hinzukommt. Das nachfolgende Zitat verdeutlicht, dass die entstehende Verkehrsbelastung nicht nur **nicht** ermittelt wurde, sondern lediglich die Frage des Baulärms erörtert wurde und nur von einer zeitlich beschränkten Belastung ausgegangen wird:

„Die unter A V 1 getroffenen Anordnungen sind daher ausreichend, um den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Umwelteinwirkungen in Form von Lärmimmissionen durch den Baustellenbetrieb sicherzustellen. Es wird gewährleistet, dass die Umsetzung der Baumaßnahme unter Heranziehung der entsprechenden technischen Regelwerke erfolgt. Die Umweltauswirkungen infolge Baulärms sind eng mit dem gewählten Bauverfahren verbunden. Bei der Baudurchführung muss daher die Vorhabenträgerin beachten, dass bei dem gewählten jeweiligen Bauverfahren auch der Aspekt der Lärmvermeidung mit einbezogen wird, damit schädliche Einwirkungen vermindert werden. Im Übrigen sind auch die bauausführenden Firmen an die entsprechenden, allgemein gültigen Immissionsschutz-Vorschriften gebunden, die durch die zuständigen Immissionsschutzbehörden überwacht und gegebenenfalls durchgesetzt werden.“⁶

³ Vgl. Ing.-Büro Pfeifer (2013): Bauleitplanung für das B-Plangebiet „Gewerbe- und Industriegebiet Am Rothen Berg“, Schalltechnische Untersuchung, 22 S. i. A. von Homberg (Ohm)

⁴ Vgl. Ing.-Büro Pfeifer (2013): Bauleitplanung für das B-Plangebiet „Gewerbe- und Industriegebiet Am Rothen Berg“, Schalltechnische Untersuchung, S. 6

⁵ Vgl. Ing.-Büro Pfeifer (2013): Bauleitplanung für das B-Plangebiet „Gewerbe- und Industriegebiet Am Rothen Berg“, Schalltechnische Untersuchung, vgl. Abb. 7: „Lageplan der bestehender Gebietseinstufungen“ und Seite B1: Dort falsche Einstufung von Wingenhain 4 und 8 als MI.

⁶ Vgl. HMWVL (30.5.2012): Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der Bundesautobahn A 49 Kassel-A5, Teilabschnitt zwischen Stadtallendorf und Gemünden/Felda (A5) (VKE 40), S. 451. 452



3. Verkehrsbelastungen (Baustellenverkehr) und Verkehrssicherheit

3.1 Verkehrsbelastungen 2010 und 2015

In Abbildung 2 ist zu erkennen, dass es aufgrund der unzureichenden Verkehrsuntersuchung von 2011, die der Planfeststellung zugrunde lag, für die innerörtliche Belastung in Homberg **keine ausreichend detaillierten** Angaben gibt. Es kann aus den Angaben nur darauf geschlossen werden, dass die Ortsdurchfahrt (OD) Homberg bereits in der Analyse 2010 erheblich belastet war. Denn die L 3073 aus/in Richtung Kirchhain/Amöneburg ist mit 6.100 Kfz/24h belastet und die nordwestlich von Homberg auf die L 3073 treffende L 3289 mit 3.500 Kfz/24h.

Abbildung 2: Verkehrsbelastungen 2010 im Kfz-Verkehr und Güterverkehr

Angaben in Kfz/24h (DTVw)



Angaben in LKW/24h > 2,8t



Quelle: SSP Consult (2011): A 49 Kassel – Gemünden (A 5), Abschnitt Neuental – A5, Aktualisierung der Verkehrsdatenbasis auf das Analysejahr 2010 und den Prognosehorizont 2025, Anlage 1 und 2

Auf der L 3072 südlich von Homberg in Richtung A 5 ist eine Belastung von 5.700 Kfz/24h ausgewiesen. Die L 3072 außerhalb der Ortslage östlich von Homberg ist dagegen nur mit 2.300 Kfz/24h belastet gewesen. Wie hoch die Belastung auf der Berliner Straße innerorts ist, dazu gibt es keine Angaben (vgl. Abb. 1). Da sich am östlichen Ortsrand von Homberg ein Gewerbegebiet und außerdem das 10.000 m² große Lager des Unternehmens EGROH⁷ befindet, ist innerorts von einer höheren Verkehrsbelastung auszugehen als auf der L 3072 außerorts.

Die LKW-Belastung von Nordwesten auf der L 3073 beträgt 630 LKW/24h, auf der

⁷ <https://www.egroh.de/sortiment/>



L 3072 südlich von Homberg zur A 5 530 LKW/24h und östlich von Homberg auf der L 3072 in Richtung Appenrod 310 LKW/24h.⁸

Im Vergleich dazu sind aus der Verkehrsmengenkarte Hessen für Homberg (Ohm) von 2015 im Jahresdurchschnitt (DTV) folgende Belastungen zu erkennen (vgl. Abb. 3):

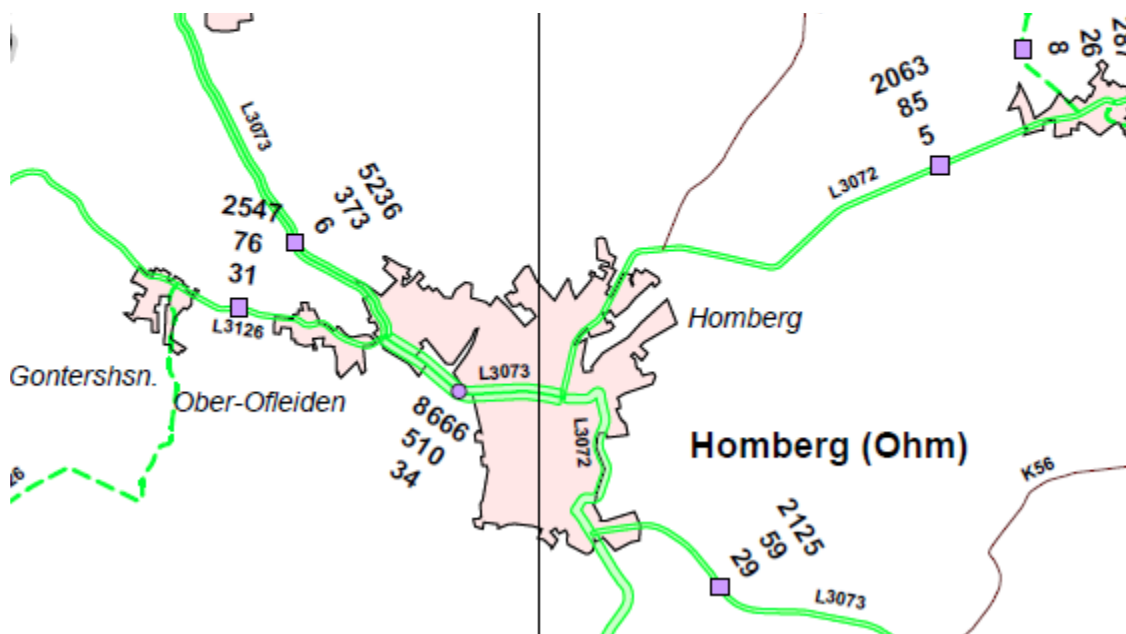
L 3073 nordwestlich von Homberg: 5.236 Kfz/24h 373 LKW > 3,5t

L 3073 innerorts im Übergang von der Ohmstraße in die Marburger Straße: 8.666 Kfz/24h 510 LKW > 3,5t

L 3072 östlich von Homberg: 2.063 Kfz/24h 85 LKW > 3,5t

Das bedeutet, dass werktäglich (DTVw) im Jahr 2015 bereits über 9.500 Kfz/24h⁹ und über 600 LKW > 3,5t (ca. 750 LKW > 2,8t) die Ortsdurchfahrt in der Marburger Straße belastet haben. Auf der L 3072 östlich von Homberg ergeben sich im DTVw 2015 Belastungen von ca. 2.300 Kfz/24h und 100 LKW/24h > 3,5t (120 LKW > 2,8t).

Abbildung 3: Belastungen im Straßennetz 2015



Quelle: Hessen Mobil Verkehrsmengenkarte 2015

⁸ Vgl. SSP Consult (2011): A 49 Kassel – Gemünden (A 5), Abschnitt Neuental – A5, Aktualisierung der Verkehrsdatenbasis auf das Analysejahr 2010 und den Prognosehorizont 2025, Anlage 1 und 2

⁹ Anmerkung: Der DTVw ist etwa 10 % höher als der DTV-Wert, bei den LKW entspricht der DTV-Wert 0,8 des DTVw-Wertes (Werktagsbelastung)



3.2 Verkehrssicherheit

Die Stadt Homberg (Ohm) hat am 30. März die Anfrage von RegioConsult zur Schulwegesicherung beantwortet und auf einer Karte die derzeit bekannten Konfliktpunkte im Stadtgebiet dargestellt.

Zur aktuellen Situation wurde folgendes mitgeteilt:

„Einen Schulwegsicherungsplan für die Grundschule und die Gesamtschule gibt es nicht in zusammengefasster und niedergeschriebener Form. Die Schulwegsicherung ist in Einzelentscheidungen abgebildet, die sich im Laufe der Jahre bzw. Jahrzehnte meist im Rahmen von Verkehrsschauen ergeben haben.

Dazu nähere Erläuterungen:

An der Schule selbst wurden vor etwa 5 Jahren die Straßen Uhlandstraße und Goethestraße aus Verkehrssicherheitsgründen in Einbahnstraßen umgewidmet. Durch den Verkehrsabfluss in eine Richtung kommt es nun kaum noch zu kritischen Verkehrssituationen zwischen PKWs, Bussen und Kindern. Die Maßnahme kann als erfolgreich bezeichnet werden für die Verkehrssicherheit zu den Stoßzeiten. Die betroffenen Anlieger sehen das in Teilen anders, da sie nun nicht mehr in beiden Richtungen fahren können. Nach Corona muss man die Entwicklung beobachten und neu bewerten, da davon auszugehen ist, dass noch mehr Eltern die Kinder mit dem Elterntaxi zur Schule bringen werden.

In den Ortsdurchfahren befinden sich 2 Ampel, die zur Schulwegsicherung dienen. Eine befindet sich an der Kreuzung Marburger Straße/Schillerstraße/Ernst-Ludwig-Straße, die zweite an der Einmündung der Hochstraße in die Berliner Straße. Die beiden Ampeln sichern die Querung an zwei elementaren Stellen und sind entsprechend frequentiert.

Der Kreisverkehrsplatz war mehrfach Thema bei Verkehrsschauen, auch im Hinblick auf die Schulwegsicherung. Hier wurde mehrfach die Fragestellung von Fußgängerüberwegen diskutiert. Im Ergebnis war regelmäßig Konsens, dass Fußgängerüberwege abseits des Kreisverkehrsplatz nicht genutzt werden würden. Direkt am Kreisverkehr befinden sich an drei Seiten Querungshilfen, die als ausreichende Sicherung auch für querende Kinder angesehen werden. Zwischenfälle am Kreisverkehr mit beteiligten Schulkindern sind nicht bekannt.

Zwei von mir als Brennpunkte bezeichnete Stellen haben sich in den letzten Jahren entwickelt und könnten durch veränderte Verkehrsmengen zu solchen werden. Zum einen ist hier der Bereich der Haltestelle Bahnhof zu nennen. Die Zahl der Schüler, die das Gymnasium der Stiftschule in Amöneburg besuchen, hat sehr zugenommen. Die dortigen Schüler steigen an der Haltestelle Bahnhof aus und werden dort von Eltern abgeholt. Der Bereich ist nicht geeignet als Elternbahnhof und die Situation dadurch oftmals unübersichtlich. Die Kinder sind hier allerdings nicht mehr im Grundschulalter und verkehrssicherer.

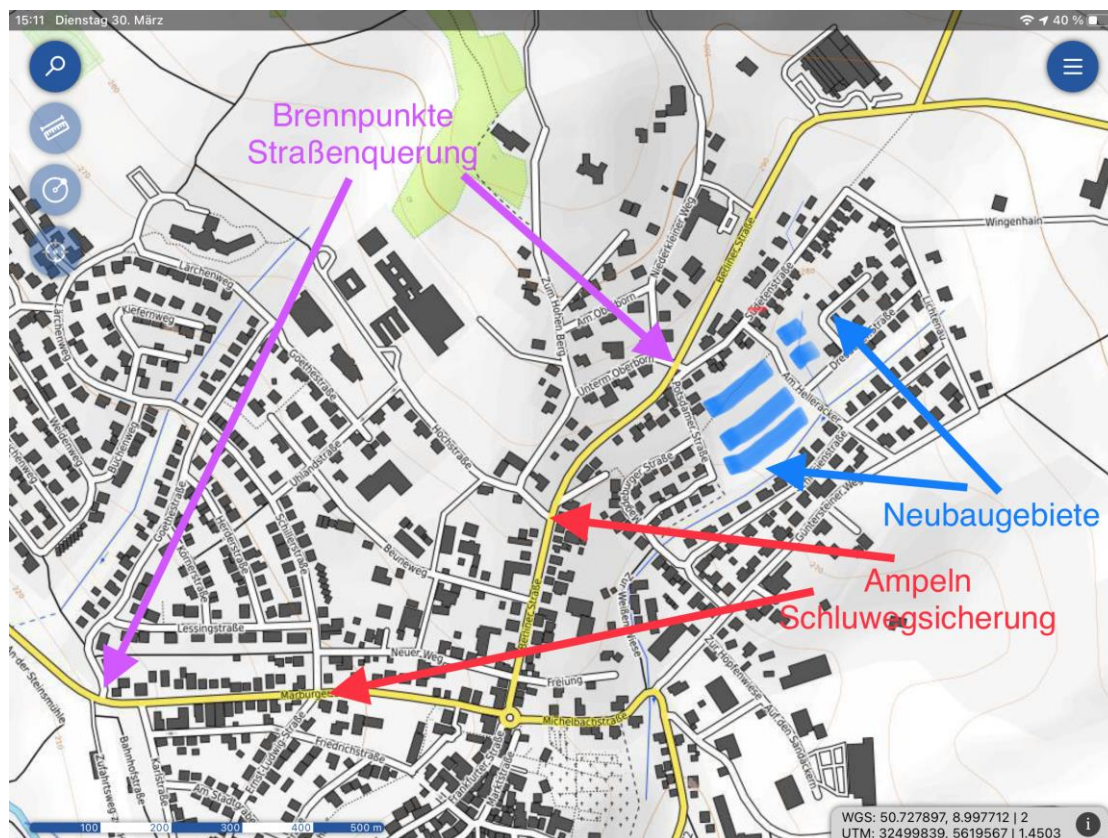


Die zweite Stelle befindet sich direkt am Ortseingang von der zukünftigen Autobahn aus an der Kreuzung Berliner Straße/Sudetenstraße/Niederkleiner Weg. Hier befinden sich südöstlich die Homberger Neubaugebiete. Die Zahl der Schüler nimmt stetig zu, die von dort den Fußweg in die Schule bestreiten. Man könnte nun argumentieren, dass die Schüler die Berliner Straße talwärts bis zur Ampel an der Hochstraße gehen und einen Umweg in Kauf nehmen sollen. Dies wird auch derart kommuniziert. Kinder sind da aber nicht anders als Erwachsene und nehmen dann doch lieber den gefährlichen kürzeren Weg über die große Straßenfläche als den sicheren Weg über die Ampel. Mit Zunahme der Verkehrsmengen wird dieses Problem größer und Bedarf einer Lösung.

Weitere Problemstellen sind derzeit nicht bekannt. Alle Nebenstraßen im Stadtgebiet befinden sich in 30er oder 20er Zonen. Die Schule befindet sich in der Hochstraße, auf anliegendem Plan ist sie unter dem Begriff Straßenquerung zu finden.¹⁰

In Abbildung 4 sind die Konfliktpunkte erkennbar, die die Berliner Straße und die Marburger Straße betreffen. An zwei Stellen sind Ampeln zur Schulwegesicherung (Berliner Straße auf Höhe der Hochstraße und Marburger Straße auf Höhe der Ernst-Ludwig-Straße) eingerichtet worden.

Abbildung 4: Konfliktpunkte im Straßennetz



Quelle. Stadt Homberg, 30.3.2021

¹⁰ Vgl. E-Mail von Herrn Haumann, Stadt Homberg (Ohm) vom 30.3.2021



Es ist absehbar, dass durch die hohe Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Berliner Straße (+5.000 Kfz/24h laut SSP-Prognose für 2025) und durch die Bauphase mit stellenweise über 100 Bau-LKW/24h die Verkehrssicherheit an der Berliner Straße unbedingt neu bewertet werden muss.

Laut überschlägiger Berechnung durch RegioConsult ist von ca. 14.000 LKW-Fahrten/a bei der Annahme von 13 m³/LKW-Fahrt je Richtung auszugehen.¹¹ Werktäglich ist somit mit bis zu 130 LKW zu rechnen.¹²

Da die Verwaltung den Kreuzungspunkt der Berliner Straße / Sudetenstraße / Niederkleiner Weg selbst bereits als Brennpunkt erkannt hat, muss hier im Rahmen der Schulwegesicherungsplanung noch vor Beginn der Bauarbeiten reagiert werden und zusätzlich eine Lichtsignalanlage (LSA) mit Anforderungsampel für die Bauphase installiert werden. Diese müsste auch dauerhaft erhalten bleiben, sofern die Stadt nicht mit einer eigenen Umgehungsplanung reagiert. Auch am Brennpunkt Bahnhofstraße (vgl. Abb. 4) sollte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eine Lichtsignalanlage (LSA) mit Anforderungsampel installiert werden.

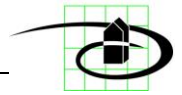
Geplant war bisher, dass die LKW für den Bau der A 49 zum Abtransport der überschüssigen Erdmassen von der Trasse über einen 3m breiten Wirtschaftsweg zum Betriebsgelände der MHI geführt werden (vgl. nachfolgendes Zitat).

„Geplant ist es, diese über die L 3343 und die anschließenden Feldwege zu MHI zu schicken. Hierzu sollen die Feldwege mit Ausweichbuchten versehen werden. Die Massenbilanz zum Bau der BAB A 49 (VKE 40) zeigt auf, dass die Maßnahme in einem erheblichen Umfang zu Überschussmassen führt. Dies führt dazu, dass neben der Anordnung von Erdverwallungen auch Bodenaushub zu Deponieflächen verbracht werden muss. Um für den Transport hierzu die Ortsdurchfahrten möglichst gering zu beanspruchen, soll die Deponie der Mitteldeutschen Hartstein-Industrie (MHI) u.a. über die verlegte L 3343 und nachfolgend über das vorhandene Wirtschaftswegenetz (siehe Anlage) angedient werden [...]

Der von der verlegten L 3343 in nordwestliche Richtung zur Deponie der MHI führende Wirtschaftsweg hat eine Länge von ca. 2,0 km, auf diesem Streckenabschnitt ist die Anlage von 9 straßenseitig wechselnden Ausweichbuchten vorgesehen. Da das vorhandene Wirtschaftswegenetz sowohl trassierungstechnisch als auch hinsichtlich der Tragfähigkeit nicht für die Nutzung von Lastkraftwagen

¹¹ Vgl. DB Netz AG (2020): Variantenprüfung zur ABS/NBS Gelnhausen - Kalbach, Anhang 3.1, S. 901.

¹² Anmerkung: Es wird von 220 Arbeitstagen pro Jahr ausgegangen.



ausgelegt ist, besteht die Notwendigkeit einer Kurvenaufweitung (siehe Anlage) und der Verbesserung des Fahrbahnaufbaus.

Nach Abschluss der Bauarbeiten zur BAB A 49 werden die Ausweichbuchten rückgebaut und die Fahrbahndecken der Wirtschaftswege wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt.“¹³

Die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen und die Verkehrssicherheit wären damit nicht gewährleistet gewesen.

Dieses Konzept wurde aber bereits am 10.12.2020 verworfen.¹⁴ Die ARGE hatte angekündigt ein neues Rettungs- und Zuwegungskonzept vorzulegen. Dies ist bis heute aber nicht geschehen ist. Der betroffene Radweg soll verlegt werden.

Hinsichtlich der betroffenen Radwege ist auf die Radwegekarte der Stadt Homberg (Ohm) zu verweisen. Hierzu hat Herr Haumann (Stadt Homberg) mitgeteilt:

„Die Karte FR2135 bildet den Großteil des Netzes ab. Hier sind im Autobahnbereich betroffen die städtischen Radwege Panoramaweg (PAN) und Radweg 1 (RW1). Überregional ist betroffen die Antrittsee-Tour des Vogelsbergkreises. Die als „Sonstige Radwege“ bezeichneten Wege sind nicht beschildert, beworben oder besonders ausgewiesen. Jeder asphaltierte bzw. geeignete Wirtschaftsweg wird in Homberg als Radweg genutzt und ist dafür auch vom Grunde her freigegeben, ohne dass dieser dafür speziell gewidmet wurde. Sperrungen sind in der Regel mit dem Zusatz „Fahrrad frei“ versehen. Die Wanderwege Schächerbachtour und Geo-Tour Felsenmeer sind ebenfalls nicht auf dieser Karte. Die Route des Radfernweg R6 wurde im Bereich von Nieder-Ofleiden nach Ober-Ofleiden verändert, dies hat jedoch auch keinen Bezug zur Autobahn.“¹⁵

In Abbildung 5 ist zu erkennen, dass vor allem die Antrittseetour¹⁶ (die von Homberg zum Antritttalsee führt,¹⁷ grüne Markierung des überregionalen Radweges) von der A 49 nördlich der Wilchesburg gekreuzt wird, sodass hier eine Umleitung während der Bauphase erforderlich werden wird. Zusätzlich ist die Radroute PA (Panoramatur, blaue Markierung in Abb. 5) betroffen, die zwischen den Stadtteilen Maulbach, Appenrod und Dannenrod verläuft und zu den „Dicken Steinen“ führt (GEO-Tour Felsenmeer).

Außerdem ist der Wanderweg (Rote Markierung) zwischen Dannenrod und Lehrbach

¹³ Vgl. Hessen Mobil (2012): Baustellenmanagement, A49, VKE 40, S. 1-2, 2. Planänderung.

¹⁴ Vgl. Tonbandaufnahme der Stadt Homberg vom 10.12.2020, S. 2.

¹⁵ Vgl. E-Mail von Herrn Haumann, Stadt Homberg vom 31.3.2021.

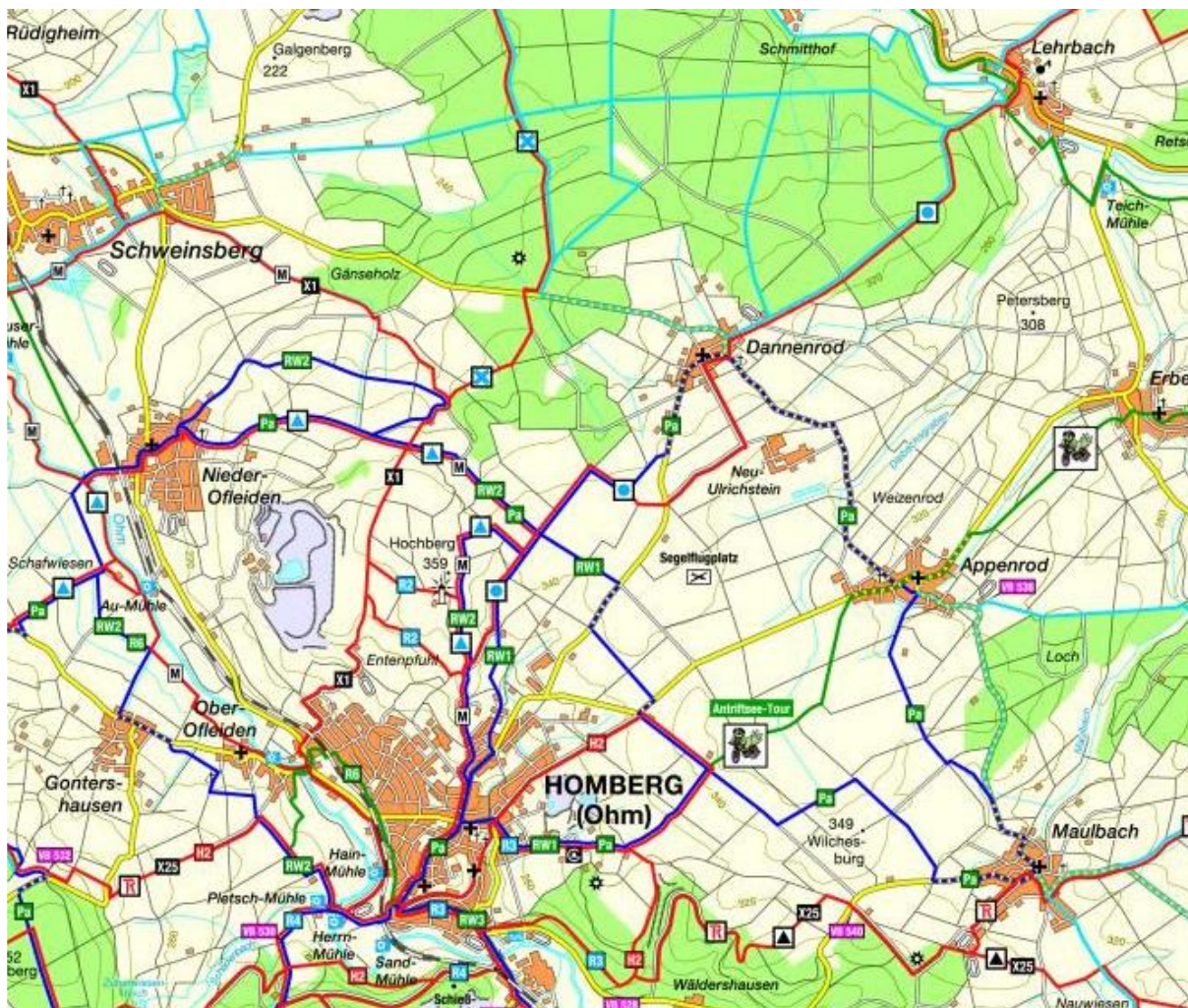
¹⁶ Anmerkung: Der Antritttalsee liegt in der Gemarkung Antritttal, nördlich von Angenrod.

¹⁷ Vgl. <https://radroutenplaner.hessen.de/themenrouten/antrittsee-tour/> Dort wird die Tour von Alsfeld über die Antritttalsperre nach Homberg beschrieben.



durch den Dannenröder Forst in der Bauphase und in der Betriebsphase betroffen (vgl. Abb. 5). Zu den Rad- und Wanderwegen muss ein Umleitungskonzept vorgelegt werden. Nach Abstimmung mit der Stadt ist es möglich am Meiserholzweg im Bereich der Wegekreuzung mit der Antrittseeroute, eine Umleitung für den PAN (Panaramaweg) zur L 3072 vorzusehen und südlich der L 3072 während der Bauphase eine Quermöglichkeit für die Antrittseeroute über die Trasse zu schaffen. Denn in diesem Bereich verläuft die A 49 fast geländegleich (bau-km 69+800, Dammlage 1,4m über Gelände, vgl. Übersichtshöhenplan).¹⁸ Nach Fertigstellung und Freigabe des BW 21 am Meiserholzweg ist eine ganzjährig nutzbare Anbindung für die Antrittseeroute in den Bereich Sörnteich zum Radweg nach Appenrod sicherzustellen (vgl. Abb. 5+10).

Abbildung 5: Radwegnetz um Homberg (Ohm)



Quelle: E-Mail von Herrn Haumann, Stadt Homberg (30.3.2021)

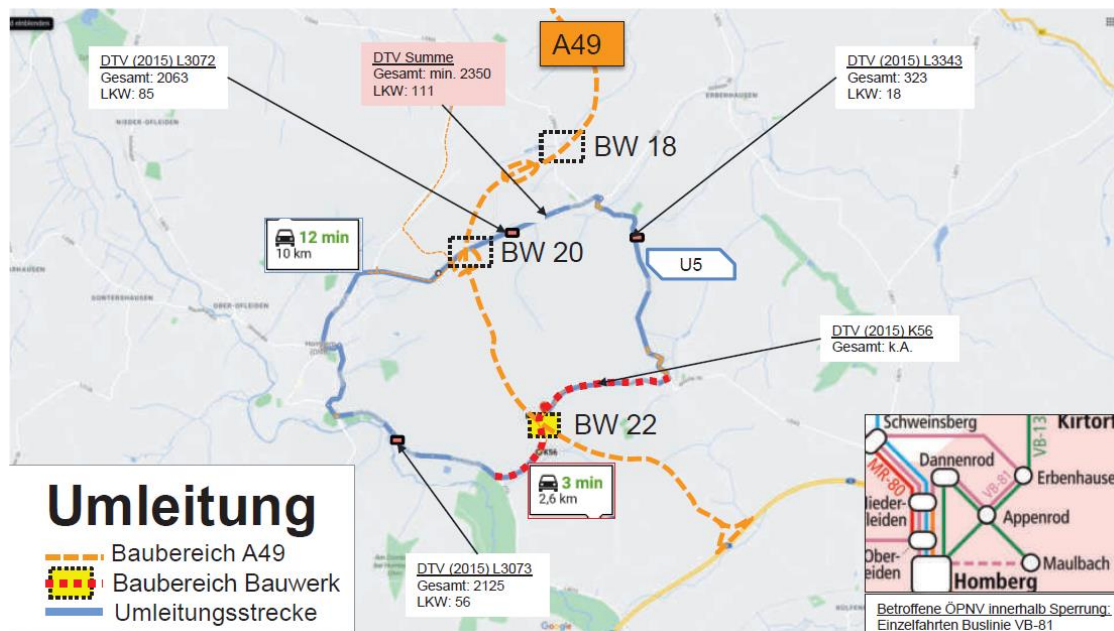
¹⁸ Vgl. Hessen Mobil (2006). Unterlage 4, Blatt 2, ÜSH.



4. Umleitungskonzept von Hessen Mobil

Das Umleitungskonzept zum Bauwerk Nr. 22 bei Maulbach an der K 56 sieht vor, dass der Umleitungsverkehr von Maulbach über Appenrod nach Homberg geführt wird. Da die Belastung auf der L 3073 südöstlich von Homberg (DTV 2015: 2.125 Kfz/24h) und auf der L 3072 östlich von Homberg (2015: 2.063 Kfz/24h) sehr gering ausfällt, sind hier voraussichtlich keine Maßnahmen erforderlich. Da allerdings die Belastung der K 56 für 2015 nicht bekannt ist (vgl. Abb. 6), kann Hessen Mobil keine Angaben zur zusätzlichen innerörtlichen Belastung der Ortsdurchfahrt von Homberg auf der Berliner Straße, dem Ostring und der Frankfurter Straße machen.

Abbildung 6: Umleitungskonzept K 56 - BW 22



Quelle: Hessen Mobil (2021): Umleitung U 5

Während der Bauzeit des Bauwerks Nr. 20 an der L 3072 ist vorgesehen, die Umleitung über die K 56 zu führen. Während der Bauzeit bleibt die Verbindungsstraße zwischen Appenrod und Homberg offen. Während des Zeitraums der Vollsperrung der L 3072 vom 23.11.2022 bis 27.4.2023, erfolgt die Umleitung über das fertiggestellte Bauwerk BW 22 und die K 56. Die Umleitung U 11 verläuft über Appenrod zur B 62, von dort nach Niederklein und über Schweinsberg nach Homberg (vgl. Abb. 7 und 8). Hier wäre eine Umleitung über Maulbach und die K 56 zur L 3073 nach Homberg vorteilhaft.

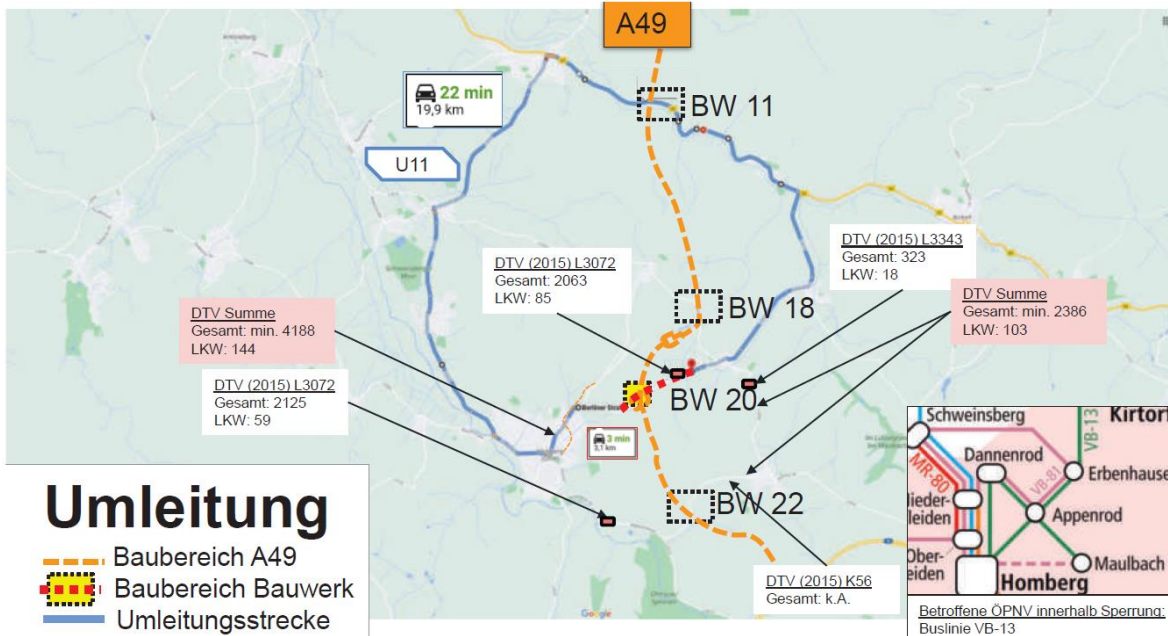


Abbildung 7: Umleitungskonzept zum BW 20 an der L 3072



Quelle: Hessen Mobil (2021): Umleitungskonzept, S. 2

Abbildung 8: Umleitungskonzept zum BW 20 an der L 3072 – U 11

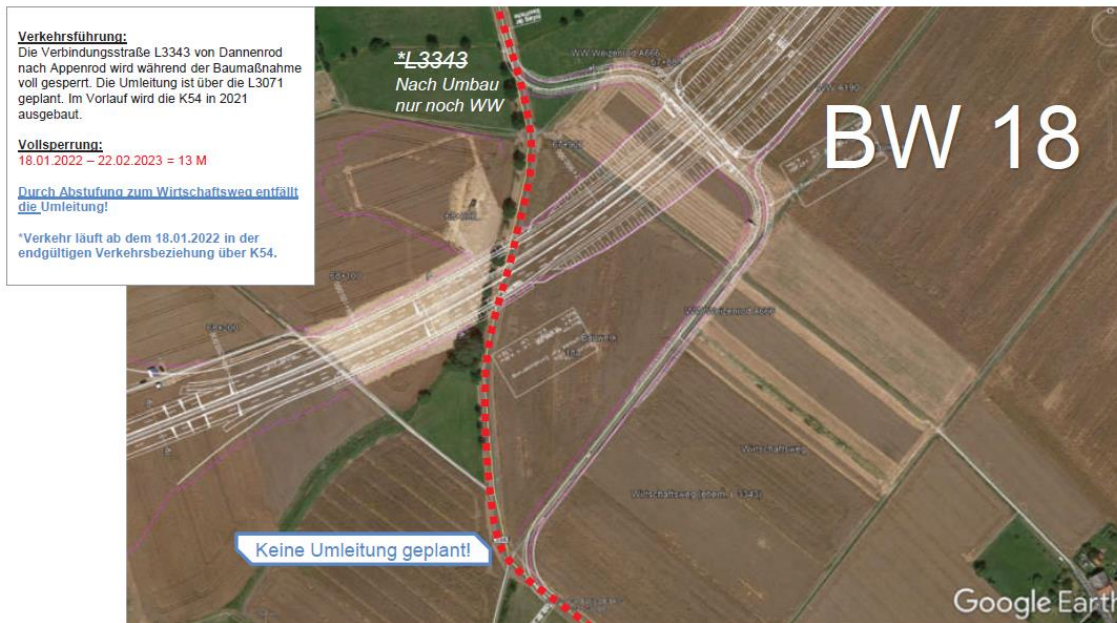


Quelle: Hessen Mobil (2021): Umleitung U 11

Die L 3343 wird von Dannenrod nach Appenrod während der Bauzeit für das BW 18 vom 18.1.2022 bis 22.2.2023 vollständig gesperrt. Die L 3343 wird anschließend zum Wirtschaftsweg abgestuft bzw. umgebaut. Die Umleitung erfolgt nach dem Text in der folgenden Abbildung über die L 3071, gemeint war wohl die L 3072 über Erbenhausen zur B 62. Der übrige Verkehr läuft ab dem 18.1.2022 über die endgültige Verkehrsbeziehung der K 54 (vgl. Abb. 9).



Abbildung 9: Baumaßnahme BW Nr. 18 – Überführung Weizenrod



Quelle: Hessen Mobil (2021): Umleitungskonzept, S. 2

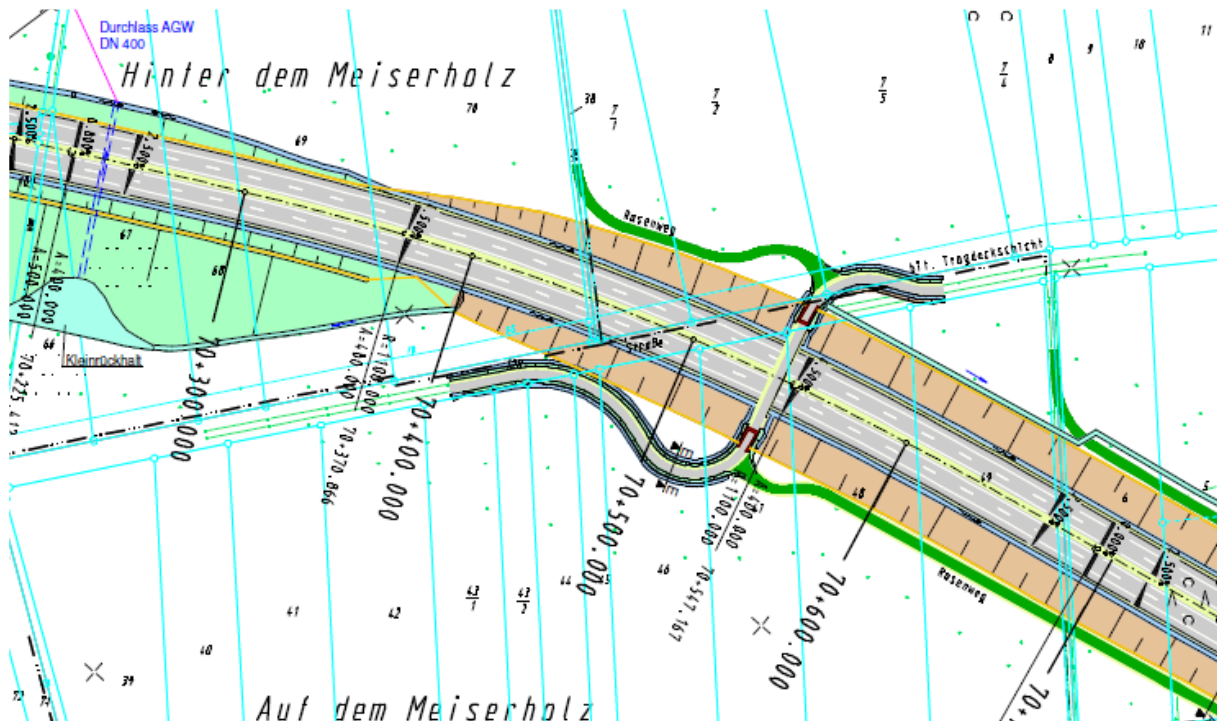
Auch hier sind aufgrund des sehr geringen Kfz-Aufkommens keine weiteren Maßnahmen auf der Umleitungsrouten notwendig.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass sich die Baustellenverkehre auf der L 3072 bündeln werden, sodass dort die höchste Gesamtbelastung entsteht (DTV von 4.188 Kfz/24h und 144 LKW/24h, vgl. Abb. 8), sodass sich die Belastung schon während der Bauphase mindestens verdoppeln wird.

5. Wegekonzept für den Radverkehr

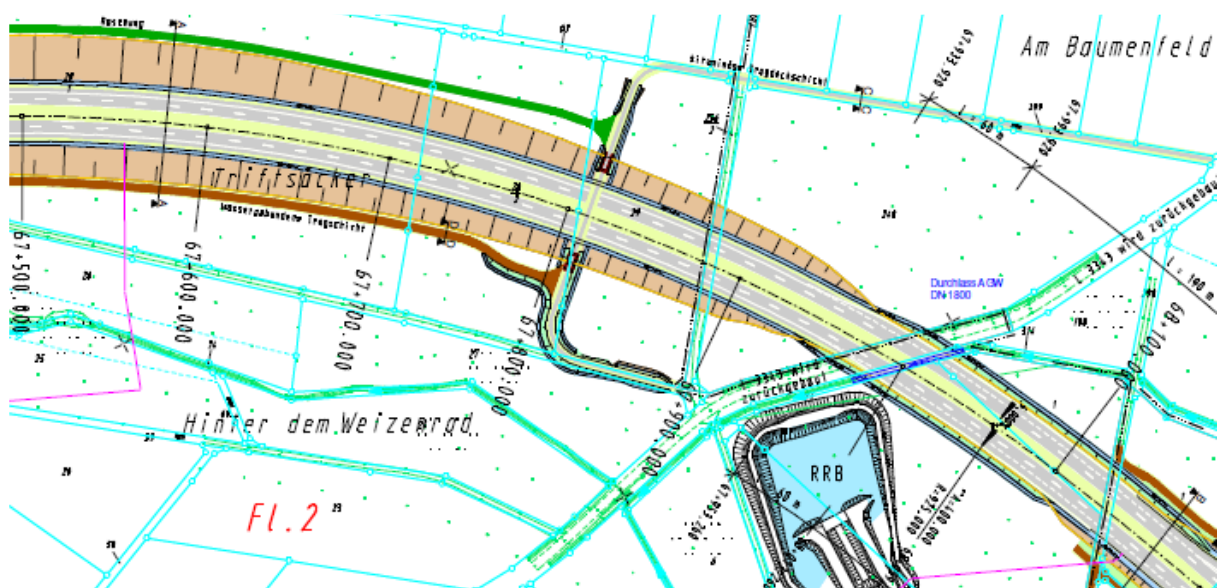
Beim Ortstermin am 9.4.2021 wurde der Bereich der Baustelle am Meiserholzweg begangen. Da dort momentan noch die Gasleitung verlegt wird, plant die ARGE den Baustellenverkehr auf den Radweg zu legen. Beim Ortstermin wurde vereinbart, für die Bauphase die Radwege RW 1, und PAN sowie die Antrittseeroute Homberg – Antritttalsee – Alsfeld aus Verkehrssicherheitsgründen zu sperren (vgl. Abb. 5). Die Schilder werden abgehängt und auf die Sperrung per Pressemitteilung hingewiesen. Die ARGE hat bislang kein Umleitungskonzept für den Radverkehr vorgelegt. Während des Trassenbaus sind die Radwege ohnehin nicht passierbar. Dies ist erst wieder möglich, wenn die jeweiligen Wirtschaftswegüberführungen gebaut sind.

Für den Radweg von Maulbach nach Homberg über den Meiserholzweg ist mit der 5,5m breiten Wirtschaftsweg-Überführung Meiserholz (BW 21) die Durchgängigkeit der Radroute nach Bauende wieder gewährleistet (vgl. Abb. 10).

Abbildung 10: Wirtschaftswegüberführung Meiserholz - BW 21

Quelle: Hessen Mobil, 2007, Unterlage 7, Lageplan 11

Zwischen Appenrod und Dannenrod wird die L 3343 zurückgebaut. Im rückgebauten Zustand kann die alte Landesstraße daher als Radweg zwischen den Stadtteilen benutzt werden, sodass nach dem Bauende dieser Abschnitt des Panoramaweges wieder nutzbar wird, während der Bauphase muss er gesperrt werden. Zwischen Maulbach und Homberg ist der PAN in der Bauphase nicht nutzbar (vgl. Abb. 5).

Abbildung 11: WW-Überführung Weizenrod - BW 18

Quelle: Hessen Mobil, 2007, Unterlage 7, Lageplan 9



Die Radwege RW 1, RW 2 und PAN zum Felsenmeer müssen bei Umsetzung der Baustellenverkehrsrouten zu MHI ebenfalls gesperrt werden, jedenfalls mindestens werktätlich, sofern an Wochenenden der Baustellenbetrieb ruht (vgl. Abb. 5). Eine mögliche Ausweichroute wäre über den Hochberg zum R2, wobei dann das Wegstück an MHI vorbei zum Wegekreuz oberhalb des Felsenmeeres noch zu umgehen wäre.

Da es während der Bauphase keine Umleitungsmöglichkeiten im Bereich zwischen Dannenrod – Appenrod und Maulbach gibt, kann eine solche auch nicht ausgewiesen werden.¹⁹ Es fehlen die Anbindungen von den WW-Überführungen an das vorhandene Radwegenetz. Nur im Bereich des Meiserholzweges ist dies gewährleistet.

6. Zusammenfassung

Insgesamt ist für den südlichen Abschnitt der VKE 40 von etwa 14.000 LKW-Fahrten pro Richtung und Jahr zum Transport der Erdmassen auszugehen. Die geplante Nutzung des Feldweges zur geplanten Erdmassendeponie auf dem Gelände der MHI wurde bereits von der ARGE verworfen. Ein neues Wege- und Rettungswegekonzept wurden noch nicht vorgelegt.

Daher ist von entsprechend hohen Bauverkehren in der Ortsdurchfahrt von Homberg auszugehen, woraus eine erhebliche Lärmschutzproblematik in der Ortsdurchfahrt resultiert. Hierauf muss die Stadt in Form von Verkehrssicherheitsmaßnahmen (Tempo 30, jeweils Einrichtung einer LSA an der Kreuzung Berliner Straße / Sudetenstraße / Niederkleiner Weg und am Brennpunkt Bahnhofstraße) reagieren. Geprüft werden muss, ob wegen der zu erwartenden sehr hohen Verkehrszunahme eine Ostumgehung zwischen der L 3072 (Nord, AS A 49) und L 3072 (Ostring) im Umfeld der alten Sandgrube östlich des Güntersteiner Weges umsetzbar ist.

Zu den Bauverkehren für den Transport der Erdmassen sind die Verkehre für den Transport der Baumaterialien für die A 49 und die Brückenbauwerke zu berücksichtigen. Zu dem daraus resultierenden Verkehrsaufkommen gibt es keine Angaben, da keine Baustellenverkehrsprognose erfolgt ist. Die Baustellensituation und die Baulogistik wurden bislang nicht konkret ermittelt. Die zusätzliche Belastung

¹⁹ Ergebnis des Ortstermins am 9.4.2021 und der Planauswertung der PFV-Unterlagen.



der L 3072 in Richtung Auffahrt Homberg der A49 östlich von Homberg muss ermittelt werden.

Fazit:

Ein Verkehrssicherheitskonzept für die Bau- und Betriebsphase muss kurzfristig entwickelt und umgesetzt werden. Für den Radverkehr muss das Wegenetz, das die Trasse kreuzt aus Verkehrssicherheitsgründen gesperrt werden.

Zur Entlastung der Berliner Straße wird die Überprüfung einer Ostumgehung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie empfohlen.