

Umgestaltung der Ohmstraße in Homberg Ohm - Vorplanung



StetePlanung
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Sandbergstraße 65
D - 64285 Darmstadt

Dipl.-Ing. Gisela Stete
Dipl.-Ing. Stephanie Feuerbach

Auftraggeber:
Stadt Homberg Ohm

August 2012

STETE PLANUNG

1 ANLASS / HINTERGRUND

Die Ohmstraße ist für Homberg / Ohm eine der wichtigsten Einfallstraßen. Sie bündelt den Verkehr aus dem Westraum Richtung Kernstadt und besitzt damit die Funktion einer Hauptverkehrsstraße im kommunalen und regionalen Straßennetz und ist als Landesstraße klassifiziert. Die Ohmstraße ist derzeit mit ca. 10.000 Kfz/24h belastet, der Anteil des Schwerlastverkehrs ist mit ca. 10% überdurchschnittlich hoch.

Entlang der Ohmstraße haben sich verschiedene Einzelhandelsunternehmen angesiedelt (Edeka, Lidl, Aldi, Getränkemarkt), die sich zusammen mit ansässigen Dienstleistungen und Lebensmittelgeschäften (Frisör, Metzger, Bäcker) zu einem kleinen „Nebenzentrum“ entwickelt haben, das von der Ohmstraße zentral erschlossen wird. Deren Straßenraum entspricht jedoch weder im Erscheinungsbild noch hinsichtlich der verkehrlichen Rahmenbedingungen (insbesondere im Fuß- und Radverkehr und in der Ausbildung der Bushaltestellen) den Anforderungen, die sich aus ihrer Bedeutung für das Nebenzentrum ableiten lassen.

Auf einem Grundstück auf der Südseite soll ein Baumarkt (Raiffeisen) angesiedelt werden. Konkrete Planungen hierfür liegen bereits vor, ein Bebauungsplan befindet sich in Aufstellung. Verkehrlich soll das Grundstück über die Ohmstraße unter Einbeziehung des unmittelbar angrenzenden Aldi-Marktes erschlossen werden. Dies war aus Sicht der Stadt Homberg eine günstige Gelegenheit, die beschriebenen Probleme anzugehen und den Straßenraum der Ohmstraße neu zu ordnen und zu gestalten.

Im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung wurde zunächst geprüft, welche grundsätzlichen Lösungen bestehen, um die Ohmstraße einerseits für den Kfz-Verkehr und den ÖPNV (Stichwort Barrierefreiheit) zu ertüchtigen und andererseits den berechtigten Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs angesichts ihrer Randnutzungen (Einkauf, Versorgung) gerecht zu werden. Die unbehinderte Erschließung des zukünftigen Baumarkts war dabei ein weiterer wesentlicher Aspekt.

Es wurden verschiedene Alternativen und Varianten entwickelt, aus denen sich eine Vorzugsalternative abgezeichnet hat. Für diese Vorzugsalternative wurde eine Vorplanung erarbeitet. Die wesentlichen Kenngrößen und Zusammenhänge sind im folgenden zusammenfassend dargelegt.

2 VORPLANUNG

Für die Vorplanung wurde die Ohmstraße in 2 Abschnitte unterteilt, die zeitlich gestaffelt weitergeplant bzw. umgesetzt werden sollen. Der erste Abschnitt - von der Kernstadt kommend bis etwa zu den Hausnummern 8/ 11 - soll im Zusammenhang mit dem Bau des neuen Raiffeisenmarktes zeitnah umgebaut werden, der zweite Abschnitt - bis zur Einmündung Welckerstraße - soll zu einem späteren Zeitpunkt in Angriff genommen werden. Mit der Überplanung des gesamten Straßenzugs (Vorplanung) sollte insbesondere in Gestaltungsfragen ein einheitliches Erscheinungsbild sichergestellt (z.B. Begrünung, Elemente zur Verringerung der optischen Durchschusses; Ausbildung von Querungen, etc.) und durchgängig einheitliche Qualitätsstandards für alle Verkehrsar-

ten (z.B. Dimensionierung der Verkehrsanlagen, Führung des Radverkehrs, etc.) gewährleistet werden.

Grundansatz

Die derzeitige Aufteilung der Verkehrsflächen in der Ohmstraße ist Kfz-Verkehrslastig, die Fahrbahnen sind überdimensioniert. Zusammen mit dem geraden Straßenverlauf führt dies zu einer "optischen Durchschusswirkung" und birgt die Gefahr von überhöhten bzw. nicht angepassten Geschwindigkeiten. Die im Bestand ca. 7,50m breite Fahrbahn werden daher auf die laut RAS (06) erforderliche Breite von 6,50m reduziert. Somit steht jeder Fahrspur eine Fahrbreite von 3,25m zur Verfügung. Diese Breiten sind bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auch für den Begegnungsfall Lkw/Lkw ausreichend.

Mittels Grünelementen und Bäumen soll der Straßenraum gestalterisch aufgewertet werden. Des weiteren soll der gesamte Straßenzug stärker gegliedert, Teilabschnitte erkennbar ausgebildet sowie gesicherte Querungsangebote für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Die Kombination des Grünkonzepts mit der Gliederungsabsicht und der Verbesserung der Querung der Ohmstraße führte zur Anordnung von begrünten Mittelinseln in regelmäßigen Abständen. Die vier Inseln sind in unterschiedlichen Längen ausgebildet. Entscheidend hierbei waren die gegebenen Randbedingungen wie Eigentumsverhältnisse, Sicherung der Anfahrbarkeit der Grundstücke, Erfordernis von Abbiegespuren in der Ohmstraße etc.

- Die beiden Inseln im ersten Bauabschnitt sind langgestreckt und erhalten eine kräftige Begrünung in Form von Bäumen. Sie sind kombiniert mit einem Fahrstreifen für Kfz. Insbesondere die östlichste Insel soll den Einfahrtbereich in das "Versorgungszentrum" Ohmstraße deutlich betonen.
- Die beiden Inseln im zweiten Bauabschnitt im Bereich des Edeka-/ Lidl-Marktes können aufgrund der Vielzahl von vorhandenen Zu-/Ausfahrten nur als kurze Querungsangebote ausgebildet werden, wobei auch hier die Inselköpfe - vorzugsweise ebenfalls mit Bäumen - begrünt werden.



Beispielbilder für "kleine" Querungsmöglichkeiten (Ober-Ramstadt)



Beispielbilder für "kleine" Querungsmöglichkeiten (Ober-Ramstadt)



Beispielbilder für "große" Mittelinseln mit Baumstreifen (Darmstadt)

Der durch die Mittelinseln punktuell aufgeweitete Straßenraum bietet sich in Teilabschnitten für die Anlage eines Mittelstreifens an, welcher für die verschiedensten Abbiegevorgänge genutzt werden kann. Insbesondere die Ein- sowie die Ausfahrt des neuen Raiffeisenmarktes (1. Bauabschnitt) müssen mit separaten Linksabbiegespuren ausgestattet werden, für die ein durchgehender Mittelstreifen im Zusammenhang mit den Querungsinselfen angelegt wird.

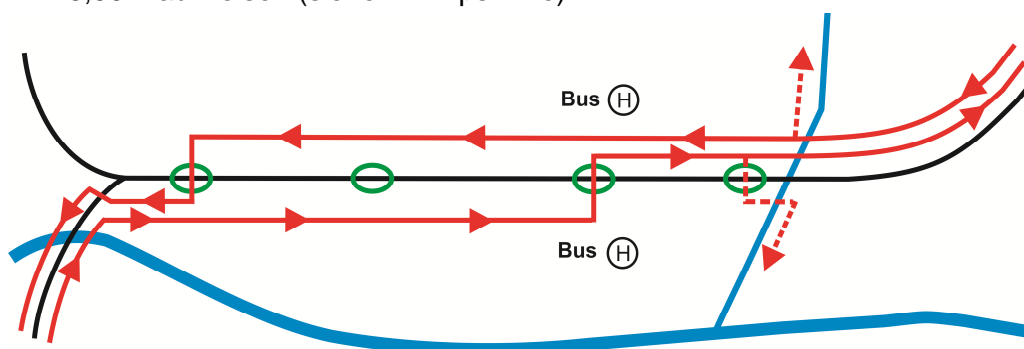
Um beim Rechtsausfahren der Lkw des Raiffeisenmarktes das Überfahren der Gegenspur - wie von HessenMobil gefordert - zu verhindern, wurde in der Ohmstraße in Höhe des Ausfahrbereichs eine "Linksabbiegetasche" (zur gegenüberliegenden Straßenseite) angeordnet. Diese hat den Vorteil, zum einen für die rechts ausschleppenden Lkw Platz zu bieten und zum andern für das derzeit noch nicht erschlossene Grundstück auf der Nordseite der Ohmstraße zukünftig eine Zufahrt vorzuhalten

Die Bushaltestelle an der Ohmstraße soll neu angelegt und gemäß der Standards des RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund) umgebaut werden. Hierzu zählen ein barrierefreier Einstieg (Kassler Hochbord) ebenso wie die erforderliche Ausstattung (Haltestellenschild, Haltestellenhäuschen, Sitzgelegenheit, Aushangfahrplan, etc.). Die Lage ist hinsichtlich der Querungsinselfen optimiert, die Haltestelle ist als Buskap ausgebildet, d.h. der Bus hält auf der Fahrbahn.

Führung Fuß- und Radverkehr

Der Fuß- und Radverkehr wird entlang der Ohmstraße in Zukunft über einen gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Die vorhandenen Fuß- und Radverbindungen (z.B. aus Richtung Kernstadt) werden dabei aufgenommen

Der gemeinsame Fuß- und Radweg sollte in einer Breite von min. 3,00m ausgeführt werden. Im Bereich des Raiffeisenmarktes ist allerdings aufgrund der vorhandenen Böschungslage sowie der Eigentumsverhältnisse der Grundstücke lediglich ein Gehwegbreite von 1,50m umsetzbar (südlicher Gehweg). Um insbesondere den Radverkehr durchgängig sicher zu führen, ist der auf der Nordseite der Ohmstraße befindliche Geh- und Radweg für Radfahrer auch in Gegenrichtung befahren auszubilden. Aufgrund dessen sollte der von der Kernstadt kommende gemeinsame Geh- und Radweg in diesem Bereich bis zur nächsten Querungsstelle (Bushaltestelle) eine Breite von min. 3,50m aufweisen (siehe Prinzipskizze).



Prinzipische Skizze Radverkehrsführung

3 KOSTEN

Die Kostenschätzung (siehe Anlage) unterteilt den überplanten Bereich der Ohmstraße ebenfalls in zwei Bauabschnitte. Bauabschnitt 1 beschreibt den Umbaubereich von der Kernstadt kommend bis zu Hausnummern 8/11. Der zweite Bauabschnitt behandelt dann den weiteren Verlauf der Ohmstraße bis zur Einmündung Welckerstraße.

Die Bruttobaukosten (inklusive der Ingenieurleistungen) für den Bauabschnitt 1 belaufen sich laut Kostenschätzung auf ca. 670.000€. Die Bruttosumme der Baukosten für den Bauabschnitt 2 sind mit ca. 480.000€ zu erwarten. Somit ergibt sich eine Gesamtsumme für die Umgestaltung der Ohmstraße auf der Grundlage der Vorplanung von ca. 1,15 Mio €.

Die zu erwartenden Grunderwerbskosten sowie Entschädigungs-, Vermessungs- oder Gutachterkosten sind in dieser ersten Kostenschätzung noch nicht enthalten.



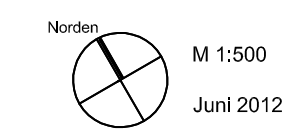
Beispielbilder:



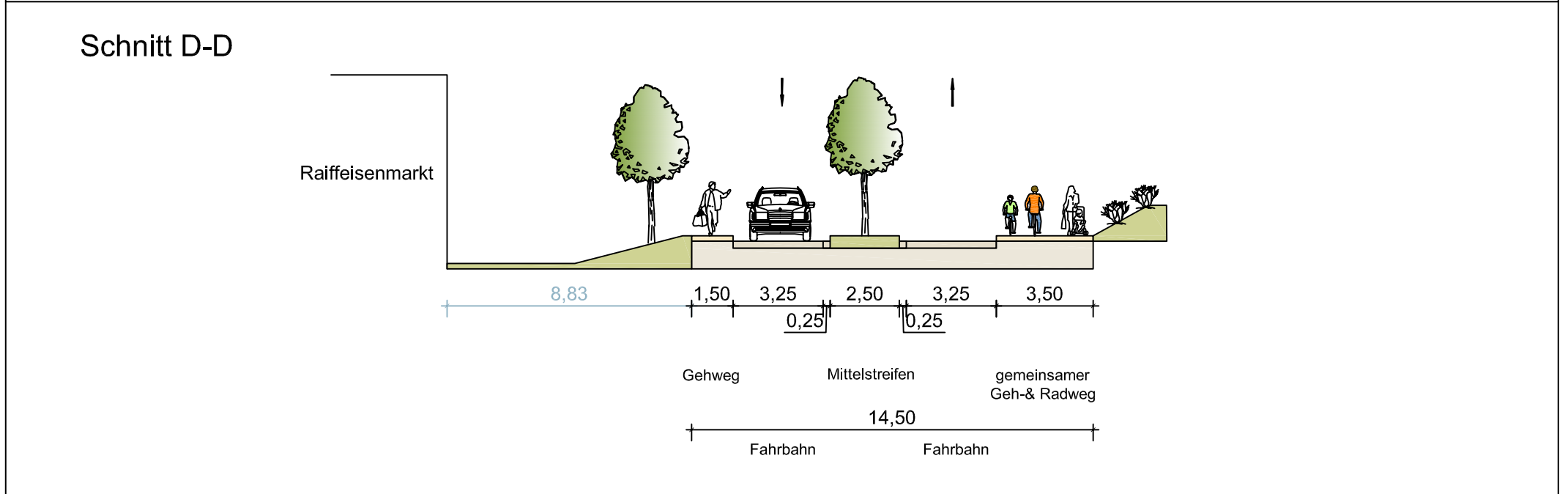
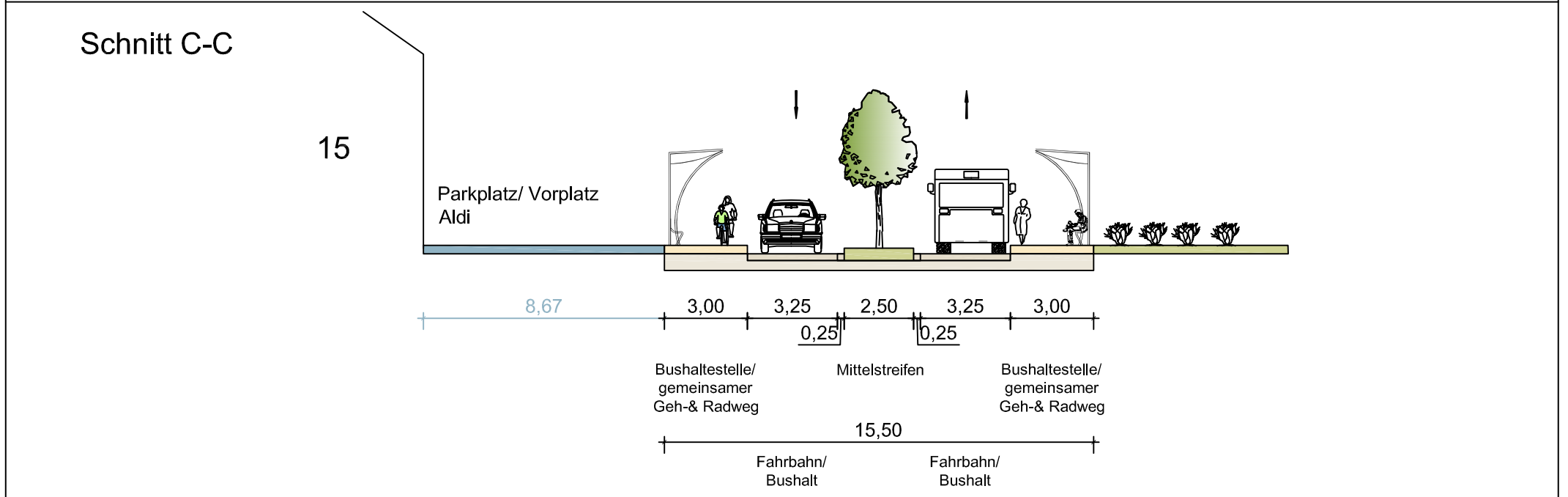
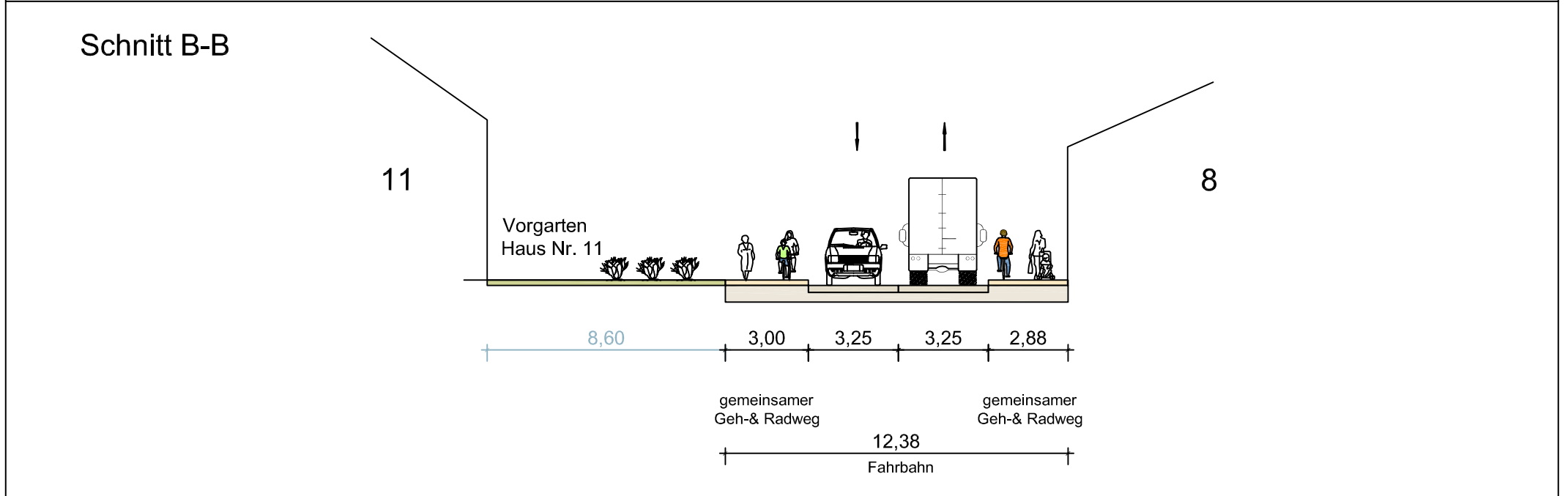
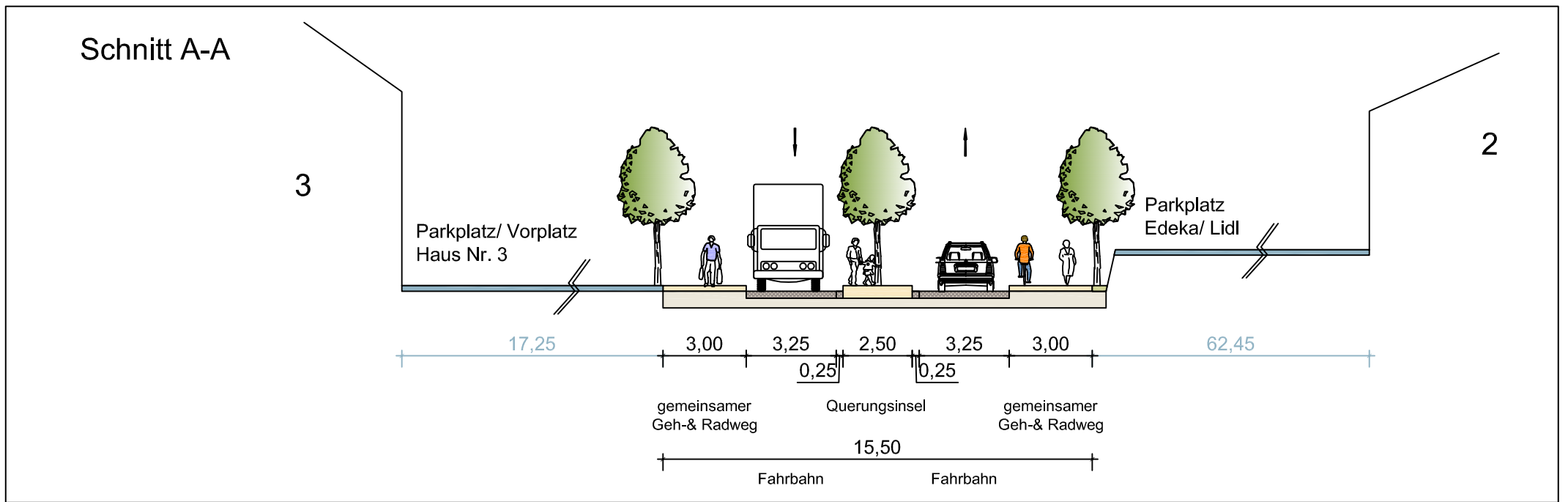
Lageplan

**Umgestaltung Ohmstraße
in Homberg (Ohm)**

Vorplanung



M 1:500
Juni 2012



Die zugehörige Anlage Kostenschätzung steht aus urheberrechtlichen Gründen nicht öffentlich zur Verfügung.