

**Auswirkungen der A49  
auf die Stadt Homberg (Ohm)  
unter Berücksichtigung des Baulärms**

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

**Auftragnehmerin:**



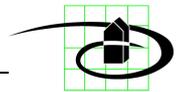
**RegioConsult.  
Verkehrs- und Umweltmanagement**

**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**

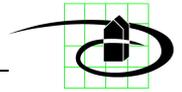


## **Gliederung**

1. Einleitung.....	3
2. Aussagen zum Baulärm im PFB.....	3
3. Belastung durch den Baustellenverkehr .....	7
3.1 Verkehrsbelastungen 2010 und 2015.....	7
3.2 Baustellenverkehr.....	9
4. Umleitungskonzept von Hessen Mobil .....	14
5. Zusammenfassung .....	18

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Verkehrsbelastungen 2010 im Kfz-Verkehr und Güterverkehr .....	8
Abbildung 2: Belastungen im Straßennetz 2015.....	9
Abbildung 3: Wegeführung zu MHI von Osten über Wirtschaftsweg .....	11
Abbildung 4: Kreuzungspunkt WW unterhalb MHI.....	12
Abbildung 5: Kreuzung Wirtschaftsweg in Richtung MHI.....	13
Abbildung 6: MHI-Gelände im Nordwesten, LKW-Anfahrtsbereich.....	13
Abbildung 7: Umleitungskonzept K 56 - BW 22 .....	14
Abbildung 8: Umleitungskonzept zum BW 20 an der L 3072.....	15
Abbildung 9: Umleitungskonzept zum BW 20 an der L 3072 – U 11 .....	15
Abbildung 10: Baumaßnahme BW Nr. 18 – Überführung Weizenrod.....	16
Abbildung 11: Auszug des Lageplans vor Maulbach .....	17



## 1. Einleitung

Die Stadt Homberg (Ohm) hat RegioConsult am 11.3.2021 beauftragt, die verkehrlichen Auswirkungen und die Lärmauswirkungen der A 49 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 sowie die Lärmtechnik von 2011 ausgewertet.

In folgendem Bericht werden die Aussagen im Planfeststellungsbeschluss (PFB) und den planfestgestellten Unterlagen zum Baulärm ausgewertet und dazu Stellung genommen. Außerdem wird das Umleitungskonzept von Hessen Mobil bewertet.

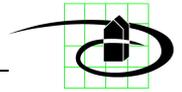
## 2. Aussagen zum Baulärm im PFB

Im Abschnitt der Begründung C III materielles Recht, wird im PFB unter dem Gliederungspunkt 9.1 zu den baubedingten Immissionen Stellung genommen und die entsprechenden Rechtsgrundlagen benannt:

*„Die Frage der Notwendigkeit von Maßnahmen zum Schutz vor Baulärm beurteilt sich nach § 22 BImSchG. Als Anforderungen an Errichtung und Betrieb der nicht genehmigungsbedürftigen Anlage „Baustelle“ sind nach § 22 Abs. 1 BImSchG die nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen und damit auch Baustellen so auszurichten und zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen gemäß § 3 BImSchG verhindert werden und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Die Anforderungen nach § 22 Abs. 1 BImSchG werden im Hinblick auf Baulärm durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschimmissionen vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 1. September 1970), die gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter maßgeblich ist, und die 32. BImSchV konkretisiert, die als Stand der Technik zu beachten sind (vgl. Nebenbestimmung unter A V 1). Auf die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm–TA Lärm) kann nicht zurückgegriffen werden, da Baustellen vom Anwendungsbereich der TA Lärm gemäß Nr. 1 f) TA Lärm ausdrücklich ausgeschlossen sind.“<sup>1</sup>*

Der PFB geht davon aus, dass keine Baulärmprognose erforderlich ist, und berücksichtigt dabei auch nicht, dass die Belastung des Baustellenlogistikverkehrs

<sup>1</sup> 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. 450.



zusätzlich zur bestehenden Belastung betrachtet und bewertet werden muss.

Im PFB wird im folgenden Zitat nur von einer zeitlich beschränkten Belastung ausgegangen:

*„Wesentlich ist vor allem, dass auch der von einer über mehrere Jahre hinweg betriebenen Baustelle ausgehende Lärm, anders als ein nach der TA Lärm zugelassener Gewerbelärm, zeitlich begrenzt ist und jedem Grundstückseigentümer und dem Träger eines – im öffentlichen Interesse stehenden – (Groß-)Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, seine ansonsten zulässigen Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu verwirklichen. Die AVV Baulärm setzt unter Nummer 3.1.1 je nach Nutzung des Gebietes, das von Immissionen durch Baulärm betroffen ist, getrennt für den Tag und die Nacht folgende Immissionsrichtwerte fest:*

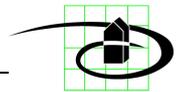
- *Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen untergebracht sind, 70 dB(A),*
- *Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind, tagsüber 65 dB(A) nachts 50 dB(A),*
- *Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, tagsüber 60 dB(A) nachts 45 dB(A).*
- *Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, tagsüber 55 dB(A) nachts 40 dB(A),*
- *Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind, tagsüber 50 dB(A) nachts 35 dB(A),*
- *Kurzegebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten tagsüber 45 dB(A) nachts 35 dB(A).*

*Als Nacht wird hierbei der Zeitraum von 20 Uhr bis 7 Uhr definiert. Maßgeblich für die Einstufung der Gebiete sind die Bebauungspläne oder bei einer tatsächlicher Nutzung, die erheblich von der im Bebauungsplan festgelegten Nutzung abweicht, die tatsächliche Nutzung des Gebiets.“<sup>2</sup>*

Dazu ist festzustellen, dass ohne eine Verkehrsprognose zum Baustellenverkehr keine lärmtechnische Bewertung und Abwägung der Belastungen möglich ist. Richtigerweise wird im PFB auf die Gebietsnutzungen (B-Pläne oder tatsächliche Nutzung) abgestellt. Dabei ist besonders zu berücksichtigen, dass das städtische Sondergebiet (Schottener Reha) in der Straße Wingenhain nur etwa 600m von der Baustelle entfernt liegt, sodass der Mindestabstand von 1.000m unterschritten wird,

---

<sup>2</sup> 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. 450, 451.



der im Merkblatt Baulärm des Bundesverbandes der der deutschen Bauindustrie (BDI) von 2016 nicht eingehalten wird.<sup>3</sup> Hierzu ist eine Baulärmprognose erforderlich.

Im PFB wird aufgrund der Trassenferne fehlerhaft davon ausgegangen, dass durch den Baustellenbetrieb keine unzumutbaren Belastungen auftreten können (vgl. folgendes Zitat). Dabei wird übersehen, dass in erheblichem Umfang Transporte von Erdmassen erforderlich werden, die nicht direkt vor Ort abgelagert oder eingebaut werden können. Nicht nachvollziehbar ist vor allem, dass die Berechnung der Lärmimmissionen als nicht möglich erachtet wird, was der üblichen fachlichen Praxis in anderen Planfeststellungsverfahren widerspricht.

*„Bei Beachtung der Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - und der 32. BImSchV sowie unter Berücksichtigung des Abstandes der bewohnten Gebiete von der Trasse sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unzumutbare Belastungen der Wohnbevölkerung bzw. gesundheitsgefährdende Lärmauswirkungen durch den Baustellenbetrieb nicht zu erwarten. Der Anordnung weiterer technischer Schutzmaßnahmen bedurfte es daher nicht. Lärmimmissionen während der Bauzeit können zum Beispiel durch den Transport von Erdmassen, die Anlieferung/den Abtransport von Baustoffen und -materialien sowie durch die Arbeit mit Baumaschinen entstehen. Eine konkrete Berechnung der Höhe der Lärmauswirkungen ist jedoch nicht möglich und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht erforderlich.“<sup>4</sup>*

So ist beispielsweise aus dem Planfeststellungsverfahren der A 26 bzw. dem Zubringer zur A26 über die Rübker Straße in Buxtehude bekannt, dass eine eigene Baulärmprognose für die dort betroffene Ortsdurchfahrt erstellt wurde.<sup>5</sup>

Deshalb muss für die Bauphase eine Baulärmprognose erstellt werden, denn nur so können alle relevanten baubedingten Beeinträchtigungen der Anwohner und der Grundeigentümer festgestellt werden. Dies wäre schon im Planfeststellungsverfahren notwendig gewesen, da es für die Gesamtabwägung relevant ist.

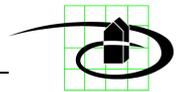
Eine solche Vorgehensweise ist durchaus möglich und auch zumutbar (vgl. bspw. Verfahren zur A 26 in Linz, Österreich).

---

<sup>3</sup> Vgl. Merkblatt Baulärm, Leitfaden für Bauherrn/Auftraggeber, Planer und Bauunternehmen, Tab. 2. Orientierungswerte zu Mindestabständen zum Emissionsort bei Baustellenbetrieb am Tag und ungehinderter Schallausbreitung, August 2016 (Hrsg.: Verein zur Förderung fairer Bedingungen am Bau in Zusammenarbeit mit dem Hauptverband des BDI und dem Centrum für internationales Baugrund- und Tiefbaurecht.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Vgl. Lärmkontor (2017): Schalltechnische Untersuchung zum zu erwartenden Baulärm im Rahmen des Ausbau der Kreisstraße K 40 Rübker Straße in Buxtehude, A26-Zubringer, S. 12.



Im Folgenden wird im PFB fehlerhaft behauptet, die Lärmbelastung sei grundsätzlich hinzunehmen:

*„Bei den erforderlichen Baumaßnahmen handelt es sich um Tätigkeiten, die dem typischen Baubetrieb beim Bau bzw. Ausbau von Verkehrswegen entsprechen. Auch wenn der von einem derartigen Baubetrieb herrührende Lärm, der über den gewohnten Alltagslärmpegel hinausgeht, in aller Regel von den Anwohnern im Einzugsbereich der Baustelle als störend empfunden wird, ist der notwendige Baustellenbetrieb auch unter dem Aspekt des Baulärms grundsätzlich hinzunehmen. Die Bauzeit für die gesamte Baumaßnahme beträgt ca. drei bis 3,5 Jahre, einzelne Teilbaumaßnahmen werden in kürzerer Zeit vollendet. Die Auswirkungen auf ein Anwesen in der Nähe beschränken sich daher auf einzelne Phasen und in der Regel nur auf einen Teil der Bauzeit. Eine übermäßige, nicht hinnehmbare Belastung einzelner durch den Einsatz der Baumaschinen und den Baustellenverkehr ist nach alledem nicht zu erwarten.“<sup>6</sup>*

Die Abwägung ist hier mangelhaft, da bereits die erforderliche Sachverhaltsermittlung fehlt, und daher ein Abwägungsausfall gegeben ist.

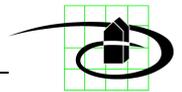
Dabei ist besonders zu berücksichtigen, dass zusätzlich zur vorhandenen aktuellen Verkehrsbelastung in Homberg auf der Berliner Straße die Belastung durch Baustellenverkehre hinzukommt. Das nachfolgende Zitat verdeutlicht, dass die entstehende Belastung nicht ermittelt wurde und es nur ggf. zu entsprechenden Maßnahmen durch die Immissionsschutzbehörden kommen soll.

*„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.“<sup>7</sup>*

Der Hinweis auf A V 1 suggeriert, dass es sich dabei um Lärmschutzmaßnahmen handeln würde. Tatsächlich gibt es in A V 1, 1. nur den Hinweis, dass nach

<sup>6</sup> 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

<sup>7</sup> 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



Abschluss der Bauarbeiten die Ausweichbuchten zurückgebaut werden und in A V 1, 2. den Hinweis, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschemissionen vom 19.08.1970 und die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten sind.<sup>8</sup> Es ist nicht einmal festgelegt, wie die Überwachung der Immissionsschutz-Vorschriften sichergestellt wird. Der PFB ist bezogen auf den Baulärm hoch defizitär.

### 3. Belastung durch den Baustellenverkehr

#### 3.1 Verkehrsbelastungen 2010 und 2015

In Abbildung 1 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 lediglich darauf geschlossen werden, dass bereits in der Analyse 2010 die OD Homberg 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.

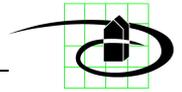
Auf der L 3072 südlich von Homberg in Richtung A 5 ist eine Belastung von 5.700 Kfz/24h ausgewiesen. Die L 3072 außerhalb der Ortslage östlich von Homberg ist dagegen nur mit 2.300 Kfz/24h belastet gewesen. Wie hoch die Belastung auf der Berliner Straße innerorts ist, dazu gibt es keine Angaben (vgl. Abb. 1). Da sich am östlichen Ortsrand von Homberg ein Gewerbegebiet und außerdem das 10.000 m<sup>2</sup> große Lager des Unternehmens EGROH<sup>9</sup> 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 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.<sup>10</sup>

<sup>8</sup> 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. 32, 33

<sup>9</sup> <https://www.egroh.de/sortiment/>

<sup>10</sup> 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



## Abbildung 1: Verkehrsbelastungen 2010 im Kfz-Verkehr und Güterverkehr

Angaben in Kfz/24h (DTVw)



Angaben in LKW/24h > 2,8t



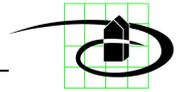
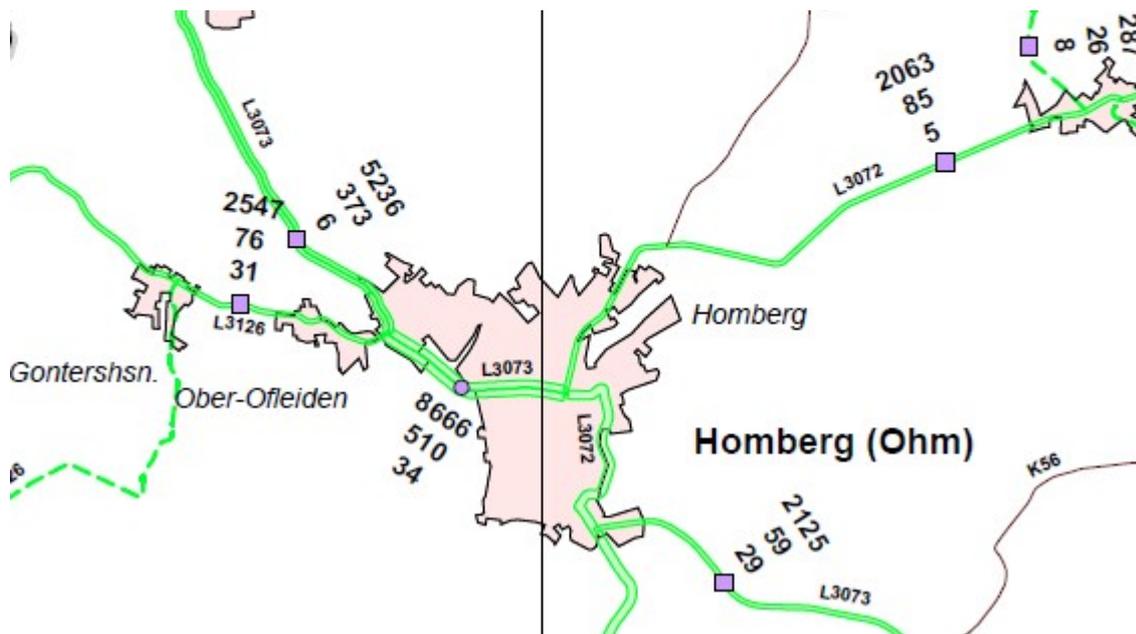
Quelle: SSP Consult (2011): A 49 Kassel – Gemünden (A 5), Abschnitt Neuental – A5, Aktualisierung der Verkehrsdatenbasis auf das Analysejahr 2010 und den Prognosehorizont 2025, Anlage 1 und 2

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

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/24h<sup>11</sup> 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).

<sup>11</sup> Anmerkung: Der DTVw ist etwa 10 % höher als der DTV-Wert, bei den LKW entspricht der DTV-Wert 0,8 des DTVw-Wertes (Werktagsbelastung)

**Abbildung 2: Belastungen im Straßennetz 2015**

Quelle: Hessen Mobil Verkehrsmengenkarte 2015

### 3.2 Baustellenverkehr

Nach den Angaben im PFB werden Überschussmassen von 821.000 m<sup>3</sup> erwartet. Die Bauzeit wird auf 3-3,5 Jahre veranschlagt, sodass durchschnittlich pro Jahr etwa 275.000 m<sup>3</sup> anfallen.<sup>12</sup> Geht man davon aus, dass der Abtransport der nördlich der B 62 anfallenden Überschussmassen (bau-km 57-63) über die B 62 durch Niederlein abtransportiert wird, so verbleiben für Bau-km 63-74,5 etwa zwei Drittel (65,6%) entsprechend 180.000 m<sup>3</sup>/a. Dies entspricht 13.850 LKW-Fahrten/a bei der Annahme von 13 m<sup>3</sup>/LKW-Fahrt je Richtung.<sup>13</sup> Werktäglich ist somit mit bis zu 63 LKW je Richtung zu rechnen.<sup>14</sup> Üblicherweise rechnet man mit einer maximalen Kapazität einer Ortsverbindungsstraße mit einem RQ 7,5 von 60 LKW/24h.

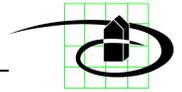
Im Fall der A49 sollen allerdings die schwer beladenen Bau-LKW über einen 3m breiten Wirtschaftsweg ohne ausreichende Tragfähigkeit nach RStO 2012 (RL zur Standardisierung des Oberbaus) geschickt werden (vgl. nachfolgendes Zitat).

*„Geplant ist es, diese über die L 3343 und die anschließenden Feldwege zu MHI zu schicken. Hierzu sollen die Feldwege mit Ausweibuchten versehen werden. Die Massenbilanz zum Bau der BAB A 49 (VKE 40) zeigt auf, dass die Maßnahme in*

<sup>12</sup> 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. 554

<sup>13</sup> Vgl. DB Netz AG (2020): Variantenprüfung zur ABS/NBS Gelnhausen - Kalbach, Anhang 3.1, S. 901.

<sup>14</sup> Anmerkung: Es wird von 220 Arbeitstagen pro Jahr ausgegangen.



*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.*

*Da zum Einen die Breite des Wirtschaftsweges nur ca. 3,00 m beträgt und trotzdem ein Begegnungsverkehr möglich sein soll, zum Anderen der Eingriff in Natur und Landschaft gering zu bemessen ist, wird die Anlage von Ausweichbuchten vorgesehen.*

*Die Buchten werden mit Ein- und Ausfahrkeilen versehen und am Rand des Wirtschaftsweges eine Länge von 30 m erhalten, die der Straße abgerückte Länge beträgt 20 m, die Tiefe der Bucht ist mit 3,0 m geplant.*

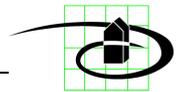
*Der von der verlegten L 3343 in nordwestliche Richtung zur Deponie der MHI führende Wirtschaftsweg hat eine Länge von ca. 2,0 km, auf diesem Streckenabschnitt ist die Anlage von 9 straßenseitig wechselnden Ausweichbuchten vorgesehen. Da das vorhandene Wirtschaftswegenetz sowohl trassierungstechnisch als auch hinsichtlich der Tragfähigkeit nicht für die Nutzung von Lastkraftwagen 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.“<sup>15</sup>*

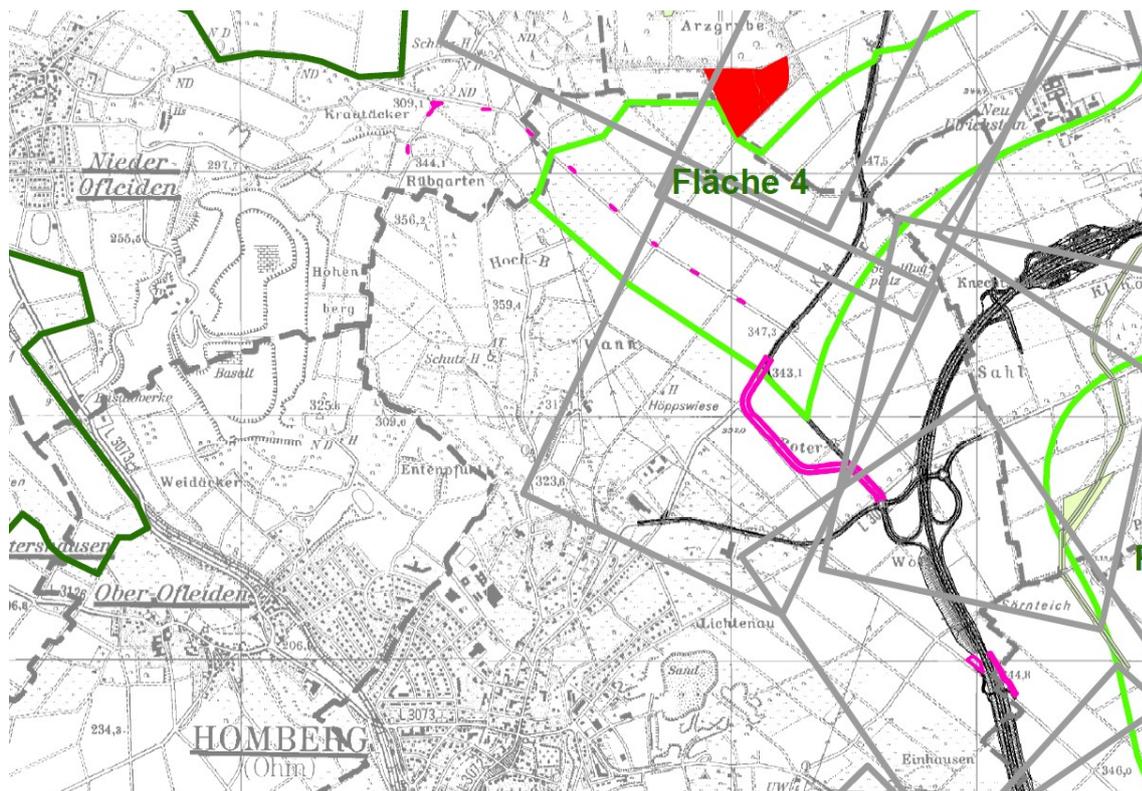
Der notwendige Ausbau des Wirtschaftsweges **vor Baubeginn** um eine ausreichende Tragfähigkeit herzustellen ist nicht vorgesehen. Die Verbesserung des Fahrbahnaufbaus ist nicht ersichtlich. Dies geht auch aus dem Übersichtsplan zum Landschaftspflegerischen Begleitplan hervor (vgl. Abb. 3), denn dort sind nur die Ausweichbuchten eingetragen.

**Deshalb ist dieses Konzept aus fachtechnischer Sicht als nicht tragfähig zu beurteilen. Die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen ist damit nicht sichergestellt und die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr (Rad- und Wanderoute, Geotour Felsenmeer) nicht gewährleistet, da die Mindestabstände nicht eingehalten werden können.**

<sup>15</sup> Vgl. Hessen Mobil (2012): Baustellenmanagement, A49, VKE 40, S. 1-2, 2. Planänderung.



**Abbildung 3: Wegeführung zu MHI von Osten über Wirtschaftsweg**



**Suchräume für FCS-Maßnahmen für die Feldlerche**

**Maßnahmen**

-  unveränderte Maßnahmen im Wald und Ersatzaufforstungen
-  unveränderte Maßnahmen im Offenland
-  Kohärenzmaßnahmen
-  zusätzliche oder geänderte Maßnahmen
-  entfallene Maßnahmen

-  dem Funktionsraum 'VIII: Homberger Hochfläche/ Kirtorf' zugeordnet
-  dem Funktionsraum 'XI: Bekassinenloch/ Amöneburger Becken' zugeordnet

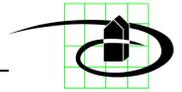
**nachrichtlich**

-  technische Planung
-  geänderte technische Planung

Quelle: bosch & partner (14.9.2011): Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 3c, Blatt 1, Ausschnitt

Die Nutzung des Feldweges zwischen Nieder-Ofleiden (nördlich MHI) und Dannenrod für die Naherholung ist während der 3 bis 3,5 Jahre andauernden Bauzeit ebenfalls nicht mehr möglich. Daher ist davon auszugehen, dass während der Bauzeit die OD Homberg in der Berliner Straße zumindest zeitweise mit dem Baulogistikverkehr von täglich > 120 LKW zusätzlich belastet wird, soweit nicht die K56 von Maulbach nach Homberg genutzt wird.

Der zum Ausbau vorgesehene Kreuzungspunkt der Wirtschaftswege nordöstlich von MHI in Abbildung 3, liegt nur unweit der Zufahrt zum Felsenmeer („Dicke Steine“), einem überregional bekannten Ausflugsziel. Über die „Dicken Steine“ verlaufen eine Wanderoute und eine Mountainbike-Route (vgl. Abb. 4).



#### Abbildung 4: Kreuzungspunkt WW unterhalb MHI



Quelle: Befahrung am 21.3.2021

Die Zufahrt zum Gelände von MHI ist noch nicht geschaffen, ebenso wenig sind die Umschlagflächen für das Entladen der Baustellen-LKW sowie das Wenden der LKW bisher vorhanden.

Am nordwestlichen Ende des MHI-Geländes führt ein Feldweg zum MHI-Aussichtspunkt mit Aussicht über das Ohmtal (vgl. Abb. 6). Dort befindet sich auch eine Ruhebänk mit Blick über das MHI-Gelände nach Westen. Hier sind die Voraussetzungen für jährlich 14.000 schwere Bau-LKW noch nicht geschaffen worden.

Gemäß dem PFB ist der *„Transport der Erdmassen [ist] soweit wie möglich im Baufeld vorgesehen. Das klassifizierte Straßennetz oder Wirtschaftswege werden erst genutzt, soweit die erforderlichen Wege im Baufeld nicht mehr zurückgelegt werden können.“*<sup>16</sup> Für die Benutzung der Wirtschaftswege ist die Genehmigung der Stadt erforderlich.

<sup>16</sup> 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.555-556.

### Abbildung 5: Kreuzung Wirtschaftsweg in Richtung MHI



Quelle: Befahrung am 21.3.2021

### Abbildung 6: MHI-Gelände im Nordwesten, LKW-Anfahrtsbereich



Quelle: Befahrung am 21.3.2021

Nach Mitteilung des Bauamtes am 30.3.2021 wurde das Baustellenkonzept zur Aufnahme der Baustellenverkehre aus dem Planfeststellungsbeschluss bereits im Dezember letzten Jahres verworfen. Die ARGE hat im Rahmen ihrer Präsentation

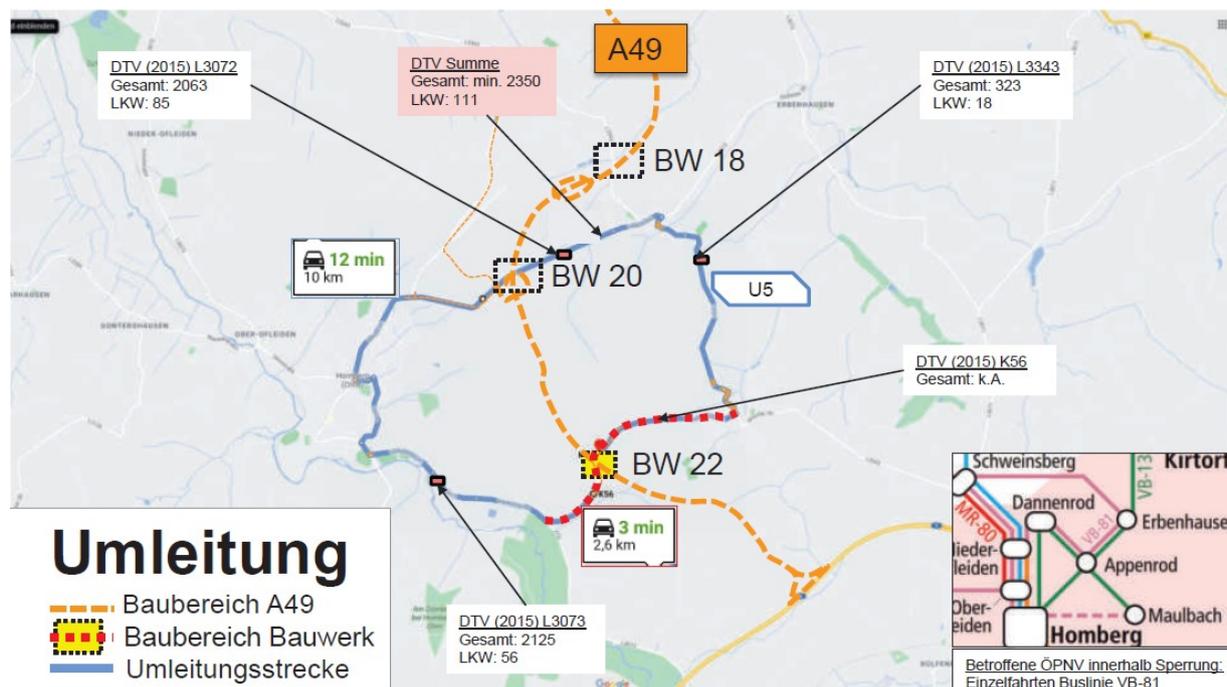


am 10.12.2020 vor der Stadtverordnetenversammlung angekündigt ein neues Konzept für die Rettungswege und den Baustellenverkehre vorzulegen.<sup>17</sup> Die Vorlage ist bis jetzt nicht erfolgt.

#### 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 (DTV 2015: 2.125 Kfz/24h) und L 3072 (2015: 2.063 Kfz/24h) sehr gering ausfällt, sind hier voraussichtlich keine Maßnahmen erforderlich. Da allerdings die Belastung der K 56 nicht bekannt ist, kann Hessen Mobil keine Angaben zur zusätzlichen innerörtlichen Belastung der Ortsdurchfahrt von Homberg auf der Berliner Straße, dem Ostring und der Frankfurter Straße machen.

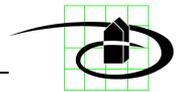
**Abbildung 7: Umleitungskonzept K 56 - BW 22**



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

<sup>17</sup> Vgl. Tonbandaufnahme der Stadt Homberg vom 10.12.2020, S. 2.



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.

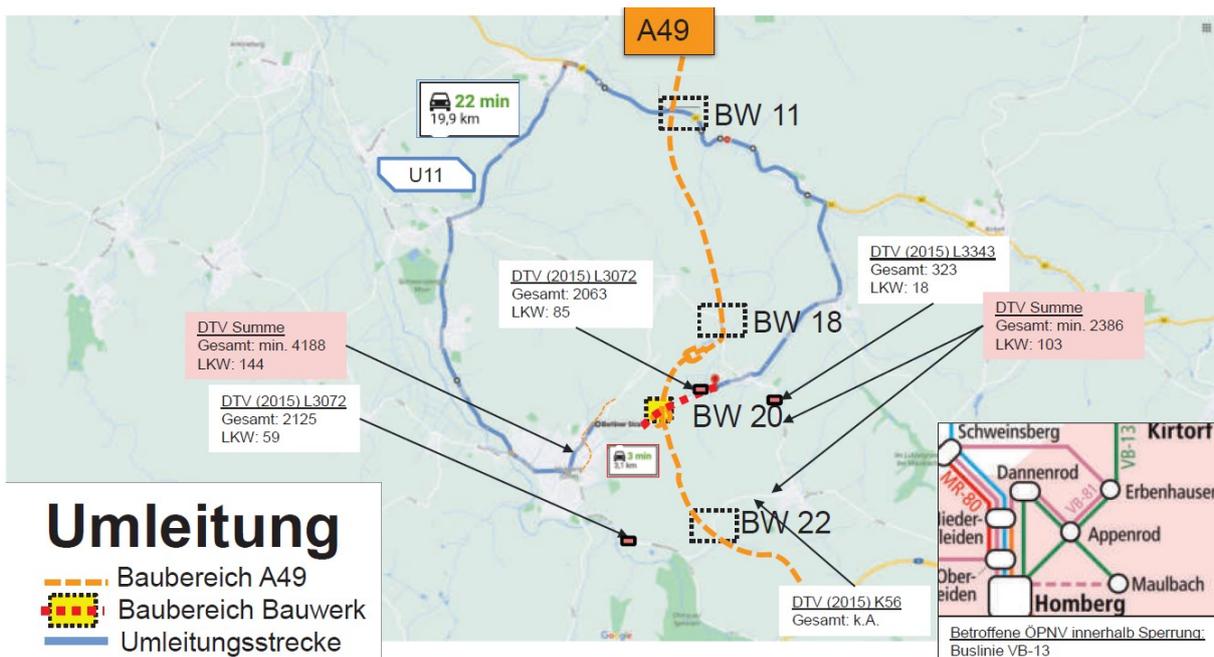
Die Umleitung U 11 verläuft über Appenrod zur B 62, von dort nach Niederlein und über Schweinsberg nach Homberg.

**Abbildung 8: Umleitungskonzept zum BW 20 an der L 3072**

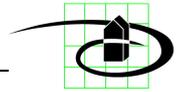


Quelle: Hessen Mobil (2021): Umleitungskonzept, S. 2

**Abbildung 9: Umleitungskonzept zum BW 20 an der L 3072 – U 11**



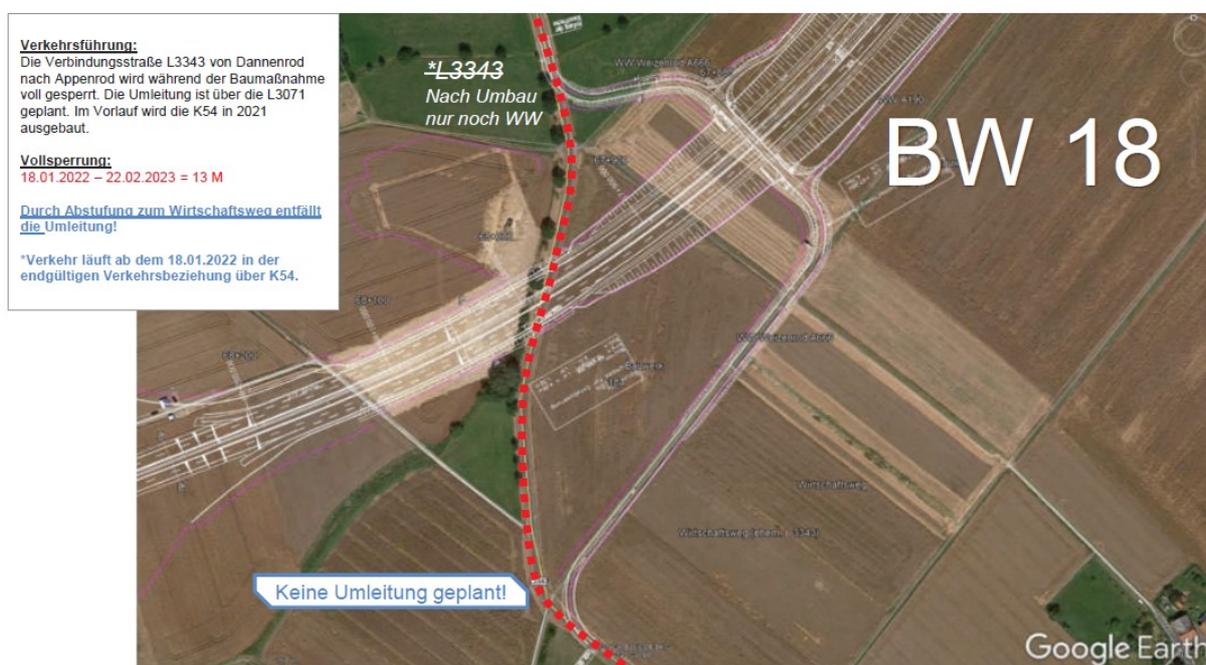
Quelle: Hessen Mobil (2021): Umleitung U 11



Die L 3343 wird 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 über die L 3072. Vorher soll in 2021 die K 54 ausgebaut werden. Der Verkehr läuft deshalb am 18.1.2022 über die endgültige Verkehrsbeziehung der K 54 (vgl. Abb. 10).

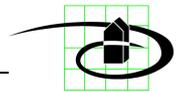
Auch hier sind aufgrund des sehr geringen Kfz-Aufkommens keine weiteren Maßnahmen auf der Umleitungsrouten notwendig.

### Abbildung 10: Baumaßnahme BW Nr. 18 – Überführung Weizenrod

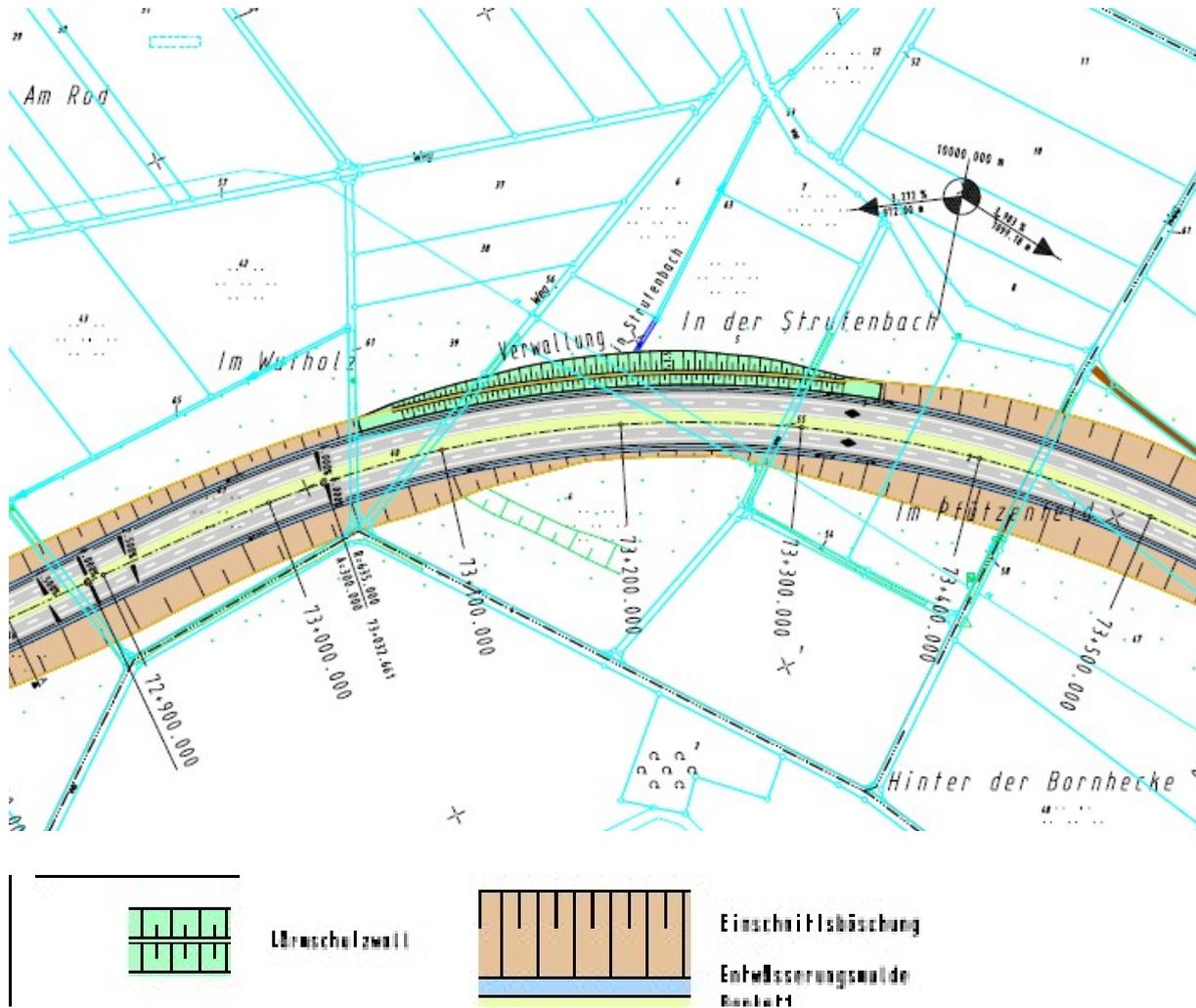


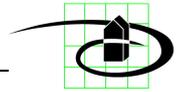
Quelle: Hessen Mobil (2021): Umleitungskonzept, S. 2

Der Vorschlag des Ortsbeirates von Maulbach, die Wildschutzzäune durch Irritationsschutzwände W4 zu ersetzen kann aus fachlicher Sicht nicht unterstützt werden. Dafür gibt es keine lärmtechnische Begründung. Aufgrund der großen Entfernung von ca. 350m bis zur Wohnbebauung besteht nach der 16. BImSchV kein Lärmschutzanspruch, zudem die Trasse überwiegend in Einschnittslagen Lärmschutz verläuft und mit der 2. Planänderung in dem Bereich, wo die Trasse nicht im Einschnitt verläuft eine Sichtschutzverwallung vorgesehen wurde. Diese erfüllt die Funktion eines Lärmschutzwalls.



**Abbildung 11: Auszug des Lageplans vor Maulbach**





## 5. 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 scheidet aus, weil die zu erwartenden Verkehrsmengen über einen 3m breiten Feldweg nicht abgewickelt werden können und die Tragfähigkeit des Feldweges für schwere LKW > 12t (z. B. Kipperfahrzeuge) nicht ausgelegt ist.

Daher ist von entsprechend hohen Bauverkehren in der Ortsdurchfahrt von Homberg auszugehen, woraus eine erhebliche Lärmschutzproblematik in der Ortsdurchfahrt resultiert.

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 eine Baustellenverkehrsprognose nicht erfolgt ist. Die Baustellensituation und die Baulogistik wurden nicht konkret ermittelt.

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

Nach Mitteilung des Bauamtes wurde das Baustellenkonzept zur Aufnahme der Baustellenverkehre aus dem Planfeststellungsbeschluss bereits im Dezember letzten Jahres verworfen. Die ARGE hat angekündigt ein neues Konzept für die Rettungswege und den Baustellenverkehre vorzulegen.<sup>18</sup> Es wird daher zu einer Abweichung vom PFB kommen.

### **Fazit:**

Ein Lärmschutzkonzept für die Bau- und Betriebsphase muss entwickelt und umgesetzt werden.

Es sollte die Machbarkeit einer Ostumgehung für Homberg (L 3072 zum Ostring) umgehend untersucht werden, um die hohen Verkehrsbelastungen der Berliner Straße im Planfall A 49 zu vermeiden. Dabei sollte auch die zu erwartende Verkehrsbelastung durch das geplante Gewerbegebiet berücksichtigt werden.

---

<sup>18</sup> Vgl. Tonbandaufnahme der Stadt Homberg vom 10.12.2020, S. 2.