

Ortsdurchfahrt Landesstraße L 3159 - Meisebacher Straße -

Ausbau der Fahrbahnen und Nebenanlagen, Umgestaltung von Einmündungsbereichen, ÖPNV-Anlagen, barrierefreier Ausbau sowie energetische Modernisierung der Straßenbeleuchtung



Projekt-ID KS00487

Erläuterungsbericht

Inhaltsverzeichnis

1	Veranlassung und Zielstellung	6
2	Darstellung der Baumaßnahme	6
2.1	Bestandssituation.....	6
2.2	Planerische Beschreibung.....	12
2.2.1	Art und Umfang der Baumaßnahme	12
2.2.2	Lage im vorhandenen bzw. im geplanten Straßennetz.....	15
2.2.3	Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplanungen.....	15
2.3	Straßenbauliche Beschreibung	16
2.3.1	Länge, Querschnitt, Kostenträger	16
2.3.2	Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik	19
2.3.3	Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik	19
3	Notwendigkeit der Baumaßnahme und Ziele	19
3.1	Vorgeschichte der Planung mit Hinweis auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	19
3.2	Darstellen der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen	20
3.3	Raumordnerische Entwicklungsziele	23
3.4	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	23
3.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	23
4	Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme und Wahl der Linie	24
4.1	Trassenbeschreibung.....	24
4.2	Umweltverträglichkeit	24
4.2.1	Grund- und Oberflächenwasser sowie Oberflächengewässer.....	24
4.2.2	Land- und Forstwirtschaft	24
4.2.3	Bebaute Gebiete / städtebauliche Situation	24
4.2.4	Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht.....	24
5	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	25
5.1	Trassierung	25
5.1.1	Gewählte Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente	25
5.1.2	Unter- bzw. Überschreitungen von Trassierungsgrenzwerten	25
5.1.3	Linienbestimmte Zwangspunkte.....	25
5.1.4	Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt	25
5.1.5	Räumliche Linienführung	25
5.2	Querschnitt.....	26
5.2.1	Vorhandene und künftige Verkehrsbelastung	26
5.2.2	Begründung der gewählten Regelquerschnitte und evtl. Sonderquerschnitte, Erläuterungen zum geplanten Oberbau.....	26
5.2.3	Bauweisen	27

5.2.4	Landschaftspflegerische Gestaltung der Böschungen und der unbefestigten Rand- und Nebenflächen	27
5.2.5	Bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	28
5.3	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	29
5.4	Baugrund, Belastungen des Oberbaumaterials und Kampfmittelfreiheit	29
5.5	Entwässerung	30
5.5.1	Allgemeines	30
5.5.2	Geplante Entwässerungsanlage	30
5.6	Ingenieurbauwerke.....	30
5.7	Beschilderung	30
5.8	Besondere Anlagen.....	31
5.8.1	Barrierefreier Ausbau, Führung des Radverkehrs und Umbauten von Einmündungsbereichen	31
5.8.2	Wartehallen	34
5.8.3	Straßenbeleuchtung	35
5.8.4	Leerrohrsysteme für Lichtwellenleiter.....	35
5.8.5	Straßenbegleitgrün	35
5.9	ÖPNV-Linien des Stadtbusses.....	35
5.10	Leitungen	35
6	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	37
6.1	Lärmschutzmaßnahmen.....	37
6.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten.....	37
6.3	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete.....	37
6.4	Maßnahmen aus naturschutzrechtlicher Sicht.....	37
7	Beteiligung der Öffentlichkeit.....	38
8	Grunderwerb.....	38
9	Erläuterungen zu Baukosten	39
9.1	Kosten.....	39
9.2	Kostenträger und Verwaltungsvereinbarung.....	40
9.3	Beteiligung Dritter.....	41
10	Durchführung der Baumaßnahme.....	42
11	Bewertung des Projektes in Hinsicht auf die Erreichung der Ziele der Richtlinie zur Förderungen von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz	43

Unterlagenverzeichnis

- Unterlage 1: Daten aus der Verkehrszählung in der Meisebacher Straße (Stand 2/2020)
- Unterlage 2: Stadt Bad Hersfeld – Radverkehrskonzept, Radnetzkonzeption
- Unterlage 3: Stellungnahme des Behindertenbeirates bei der Kreisstadt aus 9/2022
- Unterlage 4: Ergebnisprotokoll zum Abstimmungsgespräch/Ortstermin am 10.09.2020
- Unterlage 5: Geotechnik und umweltrechtliche Untersuchungen, Untersuchungsbericht HIB, Lohfelden
- Unterlage 6: Schreiben des Regierungspräsidiums Darmstadt, Kampfmittelräumdienst, vom 06.04.2020
- Unterlage 7: Beschlussvorlage zur Aufhebung der Straßenbeitragssatzung (Drucksache 1319/19) vom 10.12.2019
- Unterlage 8: Kostenermittlung

Planverzeichnis

- Plan-Nr. 1: Übersichtslageplan
- Plan-Nr. 2.1 - 2.8: Bestandspläne mit Angabe der Ver- und Entsorgungsleitungen
M = 1 : 250
- Plan-Nr. 3.1: Lageplan mit Darstellung der geplanten Verkehrsanlagen
M = 1 : 500
- Plan-Nr. 3.2: Lageplan Schleppkurvennachweis „Schlippental“
M = 1 : 250
- Plan-Nr. 3.3: Lageplan Schleppkurvennachweis „Reckeröder Straße“
M = 1 : 250
- Plan-Nr. 3.4: Lageplan Schleppkurvennachweis „Am Roten Graben“
M = 1 : 250
- Plan-Nr. 3.5: Lageplan Schleppkurvennachweis „An der Sommerseite“
M = 1 : 250
- Plan-Nr. 3.6: Lageplan Schleppkurvennachweis „Am Lax/Mönchesweg“
M = 1 : 250
- Plan-Nr. 3.7: Lageplan mit Darstellung der geplanten Verkehrsanlagen
Stat. 0 + 000 bis 0 + 165, M = 1 : 250
- Plan-Nr. 3.8: Lageplan mit Darstellung der geplanten Verkehrsanlagen
Stat. 0 + 155 bis 0 + 337, M = 1 : 250
- Plan-Nr. 3.9: Lageplan mit Darstellung der geplanten Verkehrsanlagen
Stat. 0 + 326 bis 0 + 510, M = 1 : 250
- Plan-Nr. 3.10: Lageplan mit Darstellung der geplanten Verkehrsanlagen
Stat. 0 + 497 bis 0 + 678, M = 1 : 250
- Plan-Nr. 3.11: Lageplan mit Darstellung der geplanten Verkehrsanlagen
Stat. 0 + 647 bis 0 + 830, M = 1 : 250
- Plan-Nr. 3.12: Lageplan mit Darstellung der geplanten Verkehrsanlagen
Stat. 0 + 819 bis 1 + 001, M = 1 : 250
- Plan-Nr. 3.13: Lageplan mit Darstellung der geplanten Verkehrsanlagen
Stat. 0 + 991 bis 1 + 170, M = 1 : 250
- Plan-Nr. 3.14: Lageplan mit Darstellung der geplanten Verkehrsanlagen
Stat. 1 + 160 bis 1 + 377, M = 1 : 250

Plan-Nr. 6.1:	Höhenplan Stat. 0 + 000 bis 0 + 170, M.d.L. = 1 : 250 / M.d.H. = 1 : 25
Plan-Nr. 6.2:	Höhenplan Stat. 0 + 150 bis 0 + 320, M.d.L. = 1 : 250 / M.d.H. = 1 : 25
Plan-Nr. 6.3:	Höhenplan Stat. 0 + 300 bis 0 + 470, M.d.L. = 1 : 250 / M.d.H. = 1 : 25
Plan-Nr. 6.4:	Höhenplan Stat. 0 + 420 bis 0 + 670, M.d.L. = 1 : 250 / M.d.H. = 1 : 25
Plan-Nr. 6.5:	Höhenplan Stat. 0 + 600 bis 0 + 770, M.d.L. = 1 : 250 / M.d.H. = 1 : 25
Plan-Nr. 6.6:	Höhenplan Stat. 0 + 750 bis 0 + 920, M.d.L. = 1 : 250 / M.d.H. = 1 : 25
Plan-Nr. 6.7:	Höhenplan Stat. 0 + 900 bis 1 + 070, M.d.L. = 1 : 250 / M.d.H. = 1 : 25
Plan-Nr. 6.8:	Höhenplan Stat. 1 + 050 bis 1 + 220, M.d.L. = 1 : 250 / M.d.H. = 1 : 25
Plan-Nr. 6.9:	Höhenplan Stat. 1 + 200 bis 1 + 370, M.d.L. = 1 : 250 / M.d.H. = 1 : 25
Plan-Nr. 6.10:	Höhenplan Stat. 1 + 350 bis 1 + 377,52, M.d.L. = 1 : 250 / M.d.H. = 1 : 25
Plan-Nr. 14:	Regelprofile M = 1 : 50

Der Erläuterungsbericht, die Unterlagen 1 – 8 sowie die Planunterlagen sind als **Anlage 1** des Antrags abgelegt.

Folgende weitere **Anlagen 2, 3, 5** und **6** werden ebenfalls beigelegt:

Anlage 2	TÖB-Stellungnahmen und Stellungnahmen Dritter 1. Zusammenstellung und Auswertung der Stellungnahmen 2. Stellungnahmen
Anlage 3	Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht
Anlage 4	entfällt
Anlage 5	Amtliche Bekanntmachung vom 10.12.2022
Anlage 6	Verwaltungsvereinbarung

1 Veranlassung und Zielstellung

Die Landesstraßenverwaltung – vertreten durch Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement, Eschwege, – und die Kreisstadt Bad Hersfeld planen die grundlegende Erneuerung der Ortsdurchfahrt der Landesstraße L 3159 – Meisebacher Straße – als Gemeinschaftsmaßnahme in 2023 und 2024. Die Gemeinschaftsmaßnahme ist wegen verschiedenster Defizite im Bestand erforderlich.

Kostenträger für die grundlegende Erneuerung der Nebenanlagen, die Umgestaltung der Einmündungsbereiche, die Umbauten der Anlagen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), den barrierefreien Ausbau sowie für die energetische Modernisierung der Straßenbeleuchtung ist die Kreisstadt Bad Hersfeld. Das Gleiche gilt sinngemäß für die Herstellung von Parkständen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs.

An der Herstellung eines kombinierten Geh- und Radweges in einem Teilbereich sind beide Hauptteilnehmer der Gemeinschaftsmaßnahme (Land Hessen und Kreisstadt Bad Hersfeld) beteiligt.

Das Land Hessen wird als Hauptaktionspunkte die grundlegende Erneuerung der Fahrbahnbereiche, die Herstellung von Schrammborden sowie die Sanierung eines Unterführungsbauwerkes vornehmen.

Der vorliegende Erläuterungsbericht stellt die Bestandssituation der Fahrbahnen, der Nebenanlagen einschließlich der Anlagen für den ÖPNV und der Straßenbeleuchtung dar und zeigt die planerischen Randbedingungen auf. Aus der Beschreibung der Bestandssituation werden die gegenwärtigen Verhältnisse für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer unter besonderer Würdigung der mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmer/-innen, der Sehbehinderten und Blinden, der Fahrradnutzer/-innen sowie für den ÖPNV analysiert und nachfolgend Ansätze für die wirkungsvolle und nachhaltige Verbesserung dieser Verhältnisse dargestellt.

Auf die in der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsförderungsgesetz, Stand 4/2021, dargestellten Zielsetzungen wird explizit eingegangen.

Die dargestellten Ansätze für eine Überplanung des Straßenzuges mit einer Länge von rd. 1.375 m werden in einem technischen Entwurfs- und Baukonzept aufgearbeitet, dessen geplanter Bauverlauf aufgezeigt und dessen vorläufig anzusetzende Baukosten ermittelt werden.

2 Darstellung der Baumaßnahme

2.1 Bestandssituation

Die Meisebacher Straße verläuft zwischen dem Netzknoten 5124 034 (Knotenpunkt Meisebacher Straße/Simon-Haune-Straße) einerseits und dem Knotenpunkt Meisebacher Straße/Mönchesweg/ Am Lax andererseits auf einer Länge von rd. 1.575 m durch das Bad Hersfelder Stadtgebiet zwischen den verdichtet bebauten Wohngebieten Frauenberg (im Norden) und Tageberg (im Süden). Die Meisebacher Straße hat eine West-Ost-Ausrichtung. (s. **Plan-Nr. 1**).

Der Erneuerungsabschnitt beginnt rd. 285 m westlich des Netzknotens 5124 034 zwischen den Einmündungen der Simon-Haune-Straße und der Straße Schlippental. Bei Stat. 0 + 126 befindet sich die Einmündung der Straße Schlippental (von Norden einmündend). In Stationierungsrichtung von links gesehen folgen die Einmündungen der Reckeröder Straße (Stat. 0 + 462) und des Roten Grabens (Stat. 0 + 716). Die Straße An der Sommerseite mündet bei Stat. 0 + 965 von rechts ein. Endpunkt des Erneuerungsabschnittes liegt bei Stat. 1 + 377; vorher münden die Straßen Am Lax (von links) bzw. Mönchesweg (von rechts) bei Stat. 1 + 298 ein. Der am nächsten westlich liegende Netzknoten ist 5123 017. Der Ausbau der Landesstraße L 3159 erfolgt in der Ortsdurchfahrt Bad Hersfeld von Netzknoten 5123 017 Str.-km 6,924 (Bau-km 1+377) nach Netzknoten 5124 034 Str.-km 8,301 (Bau-km 0+000).

Nach Unterlagen der Unteren Verkehrsbehörde bei der Kreisstadt (Fachbereich Ordnungsdienste) aus 2/2020 passieren den Querschnitt der Meisebacher Straße rd. 3.200 – 4.500 Kfz in 24 Stunden an den Wochentagen Montag bis Freitag (s. **Unterlage 1**). Das Verkehrsaufkommen ist in beiden Richtungen nahezu identisch. Nach Erfahrungswerten aus anderen Fällen in Bad Hersfeld liegt die Morgenspitze im Zeitraum 6:45 – 8:00 Uhr, die Nachmittagsspitze etwa im Zeitraum 15:30 – 18:00 Uhr. Die Verkehrsbelastung der Meisebacher Straße beruht weniger auf dem übergeordneten Verkehrsaufkommen als auf dem Quell- und Zielverkehr aus/zu den Wohnquartieren Frauenberg und Tageberg. Auch die Anzahl der direkt an der Meisebacher Straße anliegenden Grundstücke ist hinsichtlich der Verkehrsentwicklung nicht als gering einzuschätzen (> 80 Grundstücke mit Wohngebäuden). Der Schwerverkehrsanteil ist mit maximal 3 % als sehr gering einzustufen.

Die Fahrbahnbreiten betragen mindestens 7,5 m, maximal 11,0 m (im Bereich von Knotenpunkten mit Abbiegespuren). Die Gehwegbreiten betragen mindestens 1,0 – 1,2 m, maximal 2,2 m (s. **Plan-Nr. 2.1 – 2.8**). Anlagen für Radfahrer sind nicht vorhanden. Gehwege sind entlang des gesamten Erneuerungsabschnittes im überwiegenden Teil auf beiden Seiten angelegt; im Abschnitt zwischen der Einmündung des Roten Grabens und der Einmündung Am Lax gibt es in Stationierungsrichtung links über eine Länge von rd. 350 m keine Gehweganlagen.

Es gibt insgesamt 3 Haltepunkte für den ÖPNV. Bei den Stat. 0 + 590 und Stat. 0 + 805 existieren zwei nicht behindertengerecht ausgebildete ÖPNV-Haltestellen. Die Haltestellen sind Bushaltepunkte am Bord.

Eine dritte Haltestelle befindet sich in Form einer Busbucht bei Stat. 1 + 255. Auch bei diesem Bushaltepunkt gibt es keine behindertengerechte Ausstattung in Form von erhöhten Bordanlagen für den barrierefreien Ein- und Ausstieg oder taktile Elemente. Eine Buswartehalle gibt es nur bei der letztgenannten Bushaltestelle nahe der Einmündung der Straße Am Lax.



Bild 1: Bushaltestelle Meisebacher Straße bei Stat. 0 + 590 (nicht barrierefrei), Pkw beparken den 1,50 m breiten Gehwegbereich. Blick in Richtung stadteinwärts.



Bild 2: Bushaltestelle Schlipptal bei Stat. 0 + 805 (nicht barrierefrei), Blick in Richtung stadtauswärts. Im Hintergrund die Alte Meisebacher Straße.



Bild 3: Bushaltestelle bei Stat. 1 + 255 (nicht barrierefrei), Blick in Richtung stadtauswärts. Im Hintergrund die Einmündung der Straße Am Lax, rechts am Bildrand die Meisebacher Straße.

Insgesamt werden die 3 Bushaltestellen den heutigen Nutzungsansprüchen nicht mehr gerecht. Sie werden durch die Buslinie 350.1 Frauenberg – Hohe Luft des Stadtbusses angefahren. Der Stadtbus durchfährt die Meisebacher Straße über den Einmündungsbereich Mönchesweg kommend in östlicher Richtung auf kompletter Länge im Einrichtungsverkehr. Aus diesem Grund befinden sich alle Haltepunkte am südlichen Fahrbahnrand, d.h. in Stationierungsrichtung gesehen auf der linken Seite. Direkt im Übergang von Bauanfang auf den Bestand befindet sich noch die Bushaltestelle Eisteich (s. Bild 4).



Bild 4: Bushaltestelle Eisteich unterhalb des Bauanfanges. Nur eingeschränkte Barrierefreiheit vorhanden.

Diese Haltestelle ist nur eingeschränkt barrierefrei. Hier ist zwar ein 18 cm-Sonderbord verbaut, bereits vorhandene taktile Elemente sind allerdings nicht konform mit dem heutigen Standard der DIN 32984.

In stadtauswärts gerichteter Richtung verkehrt keine Buslinie.

Der Zustand der Fahrbahnen und der Nebenanlagen ist durch Schäden gekennzeichnet, die die Nutzbarkeit erheblich einschränken. Insbesondere die Fahrbahnen zeigen Verdrückungen, Rissbildungen, schadhafte Leitungsgräben und Aufgrabungen sowie Abplatzungen und Schlaglöcher in massiver Form. Schäden in der genannten Form sind im Gesamtbereich vorhanden. Durch die Unebenheiten im Fahrbahnbereich kommt es durch den Schwerlastverkehr auf der Landesstraße L 3159 zu erheblichen Erschütterungen und Lärmbelastigungen im Umfeld. Stellenweise sind Bordanlagen abgängig.

Die Nebenanlagen sind in keinem Fall für die Nutzungsansprüche von Mobilitätseingeschränkten sowie Sehbehinderten und Blinden ausgelegt; es gibt keine taktilen Leitelemente innerhalb des Erneuerungsabschnittes. Die Querungen der in 3 Fällen übermäßig groß dimensionierten Einmündungsbereiche sind nicht barrierefrei.



Bild 5: Knotenpunkt Meisebacher Straße/Mönchesweg/Am Lax, Blick in Richtung stadtauswärts, Stationsbereich 1 + 270 bis 1 + 320 auf Höhe der Busbucht. Links die Einmündung der Straße Am Lax, rechts die Einmündung des Mönchesweges.



Bild 6: Knotenpunkt Meisebacher Straße/An der Sommerseite, Blick in Richtung An der Sommerseite, Aufnahme bei Stationsbereich 0 + 985.

Die Bilder 5 und 6 zeigen die Überdimensionierung der Einmündungsbereiche am Beispiel der Einmündung des Mönchesweges (Bild 5) und der Straße An der Sommerseite (Bild 6). Der Einmündungsbereich der Straße Am Roten Graben ist gleichermaßen ausgebaut und nach heutigen Nutzungsmaßstäben ebenfalls zu groß ausgelegt.

Im Abschnitt Stat. 0 + 000 bis Stat. 0 + 450 gibt es in Stationierungsrichtung gesehen rechts einen hohen Parkdruck durch die Anlieger. Ab Stat. 0 + 470 bis zur Stat. 0 + 680 erhöht sich der Parkdruck weiter in der Form, dass rechts und links überwiegend Pkw dicht geparkt werden. Dieser ist in der Nachtzeit sehr hoch, ist aber auch tagsüber klar vorhanden. Der Parkdruck ist in erster Linie dem Umstand geschuldet, dass die o.g. zahlreichen Wohngrundstücke direkt über die Meisebacher Straße erschlossen werden. Die Konsequenz ist, dass sowohl die Bewegungsräume für Fußgänger/-innen als auch für den Stadtbus erheblich reduziert werden (s. hierzu auch Bild 1). Insbesondere im letztgenannten Stationsbereich bewegen sich Fußgänger/-innen nur noch auf Minimalflächen, der Stadtbus hat kaum Haltemöglichkeiten und die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs ist deutlich eingeschränkt. Räume für den ruhenden Verkehr sind weder dezidiert baulich noch durch Markierungen ausgewiesen oder kenntlich gemacht. Lediglich die straßenverkehrsrechtliche Beschilderung zeigt Bereiche an, wo eingeschränktes oder absolutes Halteverbot zu berücksichtigen ist.

Straßenbegleitgrün ist überwiegend nicht vorhanden. Erst ab Stat. 0 + 660 (Nähe Einmündung Roter Graben) befinden sich rechts und links Abpflanzungen und/oder begrünte Seitenbereiche (Böschungen, Seitengraben). Innerhalb der Bebauung tragen nur die Bepflanzungen von straßenseitigen Gärten zu einer gewissen optischen Aufwertung des Gesamteindrucks bei.

In dem Abschnitt zwischen Stationierungsbeginn und dem Kuppenbereich der Meisebacher Straße rd. 75 m vor der Einmündung Am Roten Graben sind an der nördlichen Seite der Meisebacher Straße überwiegend Mehrfamilienhäuser mit vielen Hauszugängen und Pkw-Zufahrten und –einstellplätzen vorhanden (Abschnittslänge rd. 650 m).

Zwischen Stationierungsbeginn und der Einmündung der Reckeröder Straße (0 + 460) befinden sich auf der in Stationierungsrichtung gesehen linken Seite vornehmlich Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser mit div. Hauszugängen, jedoch ohne Pkw-Zufahrten und –einstellplätze (Abschnittslänge rd. 475 m). Die Häuser sind über die Fritz-Rechberg-Straße erschlossen; zur Meisebacher Straße sind hauptsächlich große, unbebaute Hanggrundstücke ausgerichtet.

In dem restlichen rd. 575 m langen Abschnitt der Meisebacher Straße zwischen der Einmündung Am Roten Graben und dem Knotenpunkt Meisebacher Straße/Mönchesweg/Am Lax gibt es keine Bebauungssituation wie in dem östlichen, unterhalb liegenden Abschnitt.

Es handelt sich bei der angrenzenden Bebauung ganz überwiegend um Wohnbebauung; es gibt nur wenige Einzelhandelsgeschäfte im mittleren Erneuerungsabschnitt.

Einige Wohnhäuser haben Einstellplätze in den Vorgärten bzw. – deutlich weniger – im Bereich hinterliegend angeordneter Parkplätze. Dies erklärt im unteren und mittleren dicht angebauten Abschnitt der Meisebacher Straße den unverkennbar hohen Parkdruck. Die Fahrzeuge werden längs am Bord abgestellt, z.T. werden jedoch auch Gehweganlagen beparkt.

2.2 Planerische Beschreibung

2.2.1 Art und Umfang der Baumaßnahme

Hessen Mobil führt die grundhafte Erneuerung der Fahrbahnen bis in Verlängerung der Borde in den Übergangsbereichen der Einmündungen von Schlippental, Reckeröder Straße, Am Roten Graben, An der Sommerseite sowie Am Lax/Mönchesweg durch. Die Fahrbahnbereiche machen mehr als 9.000 m² aus.

Die Kreisstadt Bad Hersfeld (im Folgenden: Stadt) wird die Erneuerung der Nebenanlagen, d.h. der vorhandenen Gehwege und der Bushaldebereiche einschließlich deren Aufstellbereiche vornehmen. Ganz überwiegend erfolgt die Erneuerung in Form einer grundhaften Erneuerung in der Gesamtstärke des RStO-konformen Aufbaus. Nur in Einzelabschnitten wird eine Deckenerneuerung durchgeführt (linksseitig zwischen Einmündung Reckeröder Straße und Einmündung Am Roten Graben, Abschnittslänge rd. 250 m).

Außerdem wird die Stadt zumindest die Einmündungsbereiche des Schlippentals, des Roten Grabens und der Straße An der Sommerseite barrierefrei umbauen. In diesem Zug werden der Einmündungsbereich des Roten Grabens und der Straße An der Sommerseite unter Beachtung der notwendigen Geometrien und Schleppkurven deutlich verkleinert. In Abhängigkeit von der angetroffenen Bausubstanz werden zumindest die bituminösen Schichten des Oberbaus erneuert. In größerem Umfang werden in diesen Bereichen Rückbauarbeiten erfolgen, um die (nicht mehr zeitgemäß) großen Einmündungen zugunsten der Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr und die Fußgänger/-innen adäquat umzugestalten. Umbauarbeiten an Fahrbahnen und Nebenanlagen aus Veranlassung des barrierefreien Umbaus einmündender Straßen betreffen größere Flächenanteile.

An insgesamt 3 Stellen der einmündenden Straßen werden im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau ungesicherte Überquerungsstellen mit kontrastierenden Auffindestreifen,

Richtungs- und Sperrfeldern und angepassten Bordhöhen umgesetzt werden. Innerhalb des Baubereiches wird bei Gehwegen darauf geachtet, dass die von der Fahrbahn abgewandte Seite des Gehweges eine taktil erfassbare Aufkantung von 4 - 6 cm erhält. Im Zug der Meisebacher Straße werden weitere 5 ungesicherte Überquerungsstellen nach gleichem Muster, konform mit den Anforderungen nach DIN 32984, eingerichtet.

Der in Kap. 2.1 beschriebene Mangel nicht vorhandener Radwegenanlagen soll in dem rd. 575 m langen Teilabschnitt zwischen der Einmündung Am Roten Graben bis zur Einmündung des Mönchsweges gezielt behoben werden. Geplant ist die Herstellung eines kombinierten Geh- und Radweges, der das Befahren des Radwegeanteils in 2 Richtungen ermöglicht. Aufgrund der notwendigen Verbreiterung gegenüber der Bestandsbreite von 2,2 m auf eine Mindestbreite von 3,0 m und wegen der vorhandenen Schäden der Gehwege erfolgt diese Maßnahme im grundhaften Ausbauverfahren. Ungefähr rd. 1.750 – 1.850 m² grundhafte Erneuerung sind hierbei erforderlich (die Bestandsfläche ist rd. 1.400 m² groß). Die mit 3,0 m angesetzte Breite ist in Bezug auf die Veröffentlichung „Radnetz Hessen – Qualitätsstandards und Musterlösungen, Nahmobilität Mobiles Hessen 2030“ in Verbindung mit der ERA 2010 gewählt.

Aufgrund des 2018 aufgestellten Radverkehrskonzeptes ist die Straße Schlippental die nördlich gelegene Umgehung der steigungsreichen Meisebacher Straße über rd. 975 m. Das Schlippental ist verglichen mit der Meisebacher Straße deutlich steigungsärmer und bietet zwischen den Einmündungen des Schlippentals und der Straße An der Sommerseite eine akzeptable Umgehung der Meisebacher Straße mit bedeutend weniger Verkehrsbelastung. In der Überarbeitung der Routenkonzption des Radverkehrskonzeptes ist die Verbindung über das Schlippental wie auch die Fritz-Rechberg-Straße als Hauptroute des innerstädtischen Radnetzes klassifiziert (s. **Unterlage 2** und nachfolgendes Bild 7).

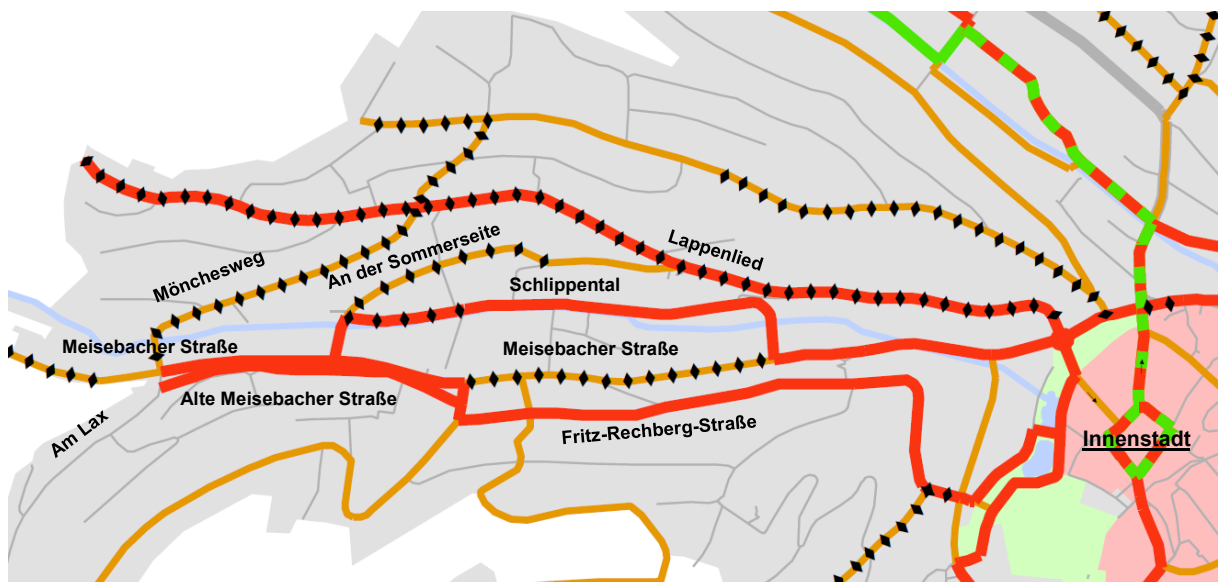


Bild 7: Ausschnitt aus Radverkehrskonzept – Radnetzkonzeption (Stand 5/2021).

- Karte
Radnetzkonzeption
- Alltagsnetz**
- Hauptroute
 - Nebenroute
 - Nebenroute mit Freizeitroutecharakter (außerhalb)
 - ♦♦♦♦ Steigung/Gefälle

Am nördlichen Hang des Tagesberges verläuft die Fritz-Rechberg-Straße parallel zur Meisebacher Straße, was es ermöglicht, außerhalb der Landesstraße die Innenstadt zu erreichen (Anschluss an den Stadtring, die Innenstadt mit Fußgängerzone und Kurpark). Durch die nicht mehr für den Durchgangsverkehr zur Verfügung stehende Alte Meisebacher Straße gibt es auch aus Richtung Kirchheim bzw. aus dem Wohngebiet Lax/Überm Grund eine wenig befahrene Fahrrad-Alternativroute zur Meisebacher Straße mit rd. 560 m Länge. Aus den genannten Gründen werden zwischen Stat. 0 + 000 und Stat. 0 + 715 auf beiden Seiten der Meisebacher Straße keine Anlagen für den Radverkehr hergestellt. Dies schafft Raum für die dringend erforderliche Neuordnung des ruhenden Verkehrs bei gleichzeitig unveränderlicher Gesamtbreite der Verkehrsanlage.

Aus den in Kap. 2.1 genannten Gründen soll der ruhende Verkehr neugeordnet werden. Durch eine Verringerung der Fahrbahnbandbreite auf 5,5 m bis 6,0 m Breite gegenüber der Bestandsbreite von 7,5 m Breite werden bereichsweise Teilflächen mit einer Breite von 2,0 m frei, die für den ruhenden Verkehr zur Verfügung gestellt werden. Die Stellplatzflächen werden längs des Bordes eingerichtet und werden gegenüber dem Fahrbahnband mit einem Rundbord abgegrenzt. Zwischen dem Erneuerungsbeginn und der Einmündung Am Roten Graben können in Summe rd. 60 Stellplätze in Längsaufstellung eingerichtet werden. Alternativüberlegungen, auf gesonderten Flächen außerhalb des Verkehrsraumes dezentrale Stellplatzanlagen (z.B. Quartiersgaragen) einzurichten, sind angestellt worden, sind aber a) wegen der Topographie und der Art der Wohnbebauung sowie b) der Verfügbarkeit öffentlicher Grundstücke nicht umsetzbar.

Innerhalb der Stellplatzbereiche können durchaus Lieferzonen und/oder Kurzzeit-Parkzonen straßenverkehrsrechtlich angeordnet und beschildert werden. Das Gleiche gilt sinngemäß für Zonen für ein Car-Sharing, für das es aber derzeit keinen Betreiber gibt.

Bei den Bushaltestellen werden sog. Kasseler Borde mit einer Bordhöhe von 22 cm (Typ Sonderbord Plus) mit beidseitigen Absenkern über jeweils 1 m oder 2 m eingebaut, um einen optimalen Übergang zwischen den Niederflurbussen und den Aufstellbereichen für die Fahrgäste zu gewährleisten. Im Übergang auf die zu- und abgehenden Gehwegbereiche erleichtern taktile Elemente, Leitstreifen, Auffindestreifen in Verbindung mit Einstiegsfeldern den Zu- und Abgang zu den Bushaltestellen für Sehbehinderte und Blinde. Die Ausführung erfolgt nach den Vorgaben der DIN 32984 – Bodenindikatoren im öffentlichen Raum.

Die in Fahrtrichtung des Busses gesehen erste Bushaltestelle (Lax) wird umgebaut und zu einer Haltestelle als Fahrbahnrandhaltestelle für einen 18 m-Bus abgeändert. Die mittlere Bushaltestelle (Schlippental) bleibt im Grundsatz in ihrer Auslegung (Fahrbahnrandhaltestelle) unverändert, ermöglicht jedoch nach dem Planungskonzept auch das Halten eines 18 m-Busses. Die dritte Bushaltestelle (Meisebacher Straße) wird als Kap-Haltestelle umgebaut. Die Breite der Nebenanlage (= Tiefe für die Aufstellfläche) wird auf rd. 3,4 m über eine Mindestlänge von 18 m verbreitert, um das Halten eines 18 m-Busses zu ermöglichen. Auch bei den beiden anderen Bushaltestellen sind ausreichend groß ausgelegte Aufstellbereiche mit einer Breite von mehr als 2,5 m vorgesehen.

Standardmäßig tauscht die Stadt seit rd. 6 Jahren veraltete Leuchtenköpfe mit quecksilberhaltigen oder NAV-Leuchtmittel gegen LED-Leuchtenköpfe aus. Im Zusammenhang mit der

grundhaften Erneuerung der Gehweganlagen bietet sich die Möglichkeit, in diese Baumaßnahme ein Teilprojekt zur energetischen Modernisierung der Straßenbeleuchtung zu integrieren, das nicht nur die Leuchtenköpfe, sondern auch die Verkabelung, die Masten, die Fundamente und die Stromversorgungsleitungen umfasst. Die Straßenbeleuchtung soll in diesem Teilprojekt mit der neuesten verfügbaren Leuchtentechnik (steuerbar, stufenlos dimmbar, in der Farbtemperatur zwischen 2.200 K und 3.000 K verstellbar, um die Lichtverschmutzung zu verringern, die Insektenfreundlichkeit zu verbessern und um auf die Verkehrsstärke bzw. die Witterungsverhältnisse zu reagieren) ausgestattet werden. Die Ergebnisse eines bis Mitte 2022 angelegten Pilotprojektes, das durch die TU Berlin wissenschaftlich begleitet und ausgewertet wurde, liegen vor und setzen den Standard für die neue Leuchtentechnik einer adaptiven Straßenbeleuchtung, die in ein Lichtsteuerungsmanagement eingebunden ist.

2.2.2 Lage im vorhandenen bzw. im geplanten Straßennetz

Der Erneuerungsabschnitt stellt mit seiner Funktion als Ortsdurchfahrt der Landesstraße L 3159 eine Verbindung zu den Gemeinden Kirchheim, Niederaula und Oberaula sowie zum übergeordneten Straßennetz (Bundesstraßen B 62, B 324 und B 454 sowie Bundesautobahn A 4/A 7) dar und ist somit eine wichtige Hauptverbindungsstraße. Gleichzeitig kommt der Meisebacher Straße eine überaus wichtige innerörtliche Verkehrsfunktion für die Wohngebiete im Bereich Frauenberg und Tageberg einschließlich der Bebauung an der Meisebacher Straße selbst zu. Die Haupteerschließungsstraßen dieses großen Areals sind neben der Meisebacher Straße, die Fritz-Rechberg-Straße (südlich), der Mönchesweg, die Straßen An der Sommerseite und Am Schwingstock, das Lappenlied und der Falkenblick (nördlich).

Überplanungen des Straßennetzes und seiner Einstufung sind von Land Hessen und Stadt nicht angedacht.

2.2.3 Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplanungen

Die Nebenanlagen der Meisebacher Straße sind Bestandteil von Bedarfsplanungen für die mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten bzw. blinden Mitmenschen, denn in diesem Teil des Straßennetzes gibt es bislang mit Ausnahme eines Bushaltepunktes (Eisteich) am unteren Ende der Meisebacher Straße keinen barrierefreien Ausbau im Streckenverlauf. Die Stadt integriert seit Jahren in sämtliche Ausbaumaßnahmen Teilprojekte dieser Art. Diese Vorgehensweise ist mit dem Behindertenbeirat bei der Kreisstadt abgestimmt. Der Behindertenbeirat hat von der Planung Kenntnis genommen und hat positive Stellungnahmen zu dem Vorhaben abgegeben (s. **Unterlage 3**).

Darüber hinaus sollen unter dem Nahmobilitätsgesichtspunkt auch verstärkt Anlagen für den Radverkehr hergestellt werden. Wie in Kap. 2.2.1 dargestellt, erstreckt sich die Maßnahme für diese wichtige Bedarfsplanung auf rd. 575 m. Der Grundtenor des Radverkehrskonzeptes aus 2018 fordert den weitergehenden Ausbau von Radwegeanlagen. Der ADFC-Fahrradklimatest 2020 benennt diesen Punkt (Fragen Nr. 13, 23 und 24) explizit.

2.3 Straßenbauliche Beschreibung

2.3.1 Länge, Querschnitt, Kostenträger

Teilabschnitt 1: Bauanfang Innenstadtseite bis Einmündung Reckeröder Straße	
Stationsbereich:	0 + 000 bis 0 + 460
Abschnittslänge [m]:	460
Gehwegbreite Nordseite Bestand [m]:	2,2
Gehwegbreite Nordseite Planung [m]:	2,2
Parkstreifen Nordseite Planung [m]:	2,0
Fahrbahnband Bestand [m]:	7,5
Fahrbahnband Planung [m]:	6,0 (abgesehen von Übergangsbereichen auf den Bestand am Bauanfang bzw. auf den Teilabschnitt 2)
Gehwegbreite Südseite Bestand [m]:	1,0 – 1,25
Schrammbord Südseite Planung [m]:	i.M. 0,5 – 0,6 (Entfall Gehweganlage, Umwandlung in Schrammbord)
<p>Das Fahrbahnband wird von 7,5 m Breite um 1,5 m Breite auf 6,0 m Breite verringert. Durch ein Entfallen des untergenutzten schmalen Gehweges am südlichen Fahrbahnrand und Reduzierung auf eine i.M. 50 cm breite Schrammbordanlage, ergibt sich eine Breite von 2,0 m, die als Parkstreifen (sinnvoll zusammenhängende Abschnitte außerhalb von Einstellplätzen und Grundstückszufahrten) für den ruhenden Verkehr angeboten werden kann.</p> <p>Kostenträger Fahrbahnherstellung und Rückbau südlicher Gehweg, Herstellung Schrammbord: Land Hessen</p> <p>Kostenträger Gehweganlage und Parkstreifen: Stadt</p>	

Teilabschnitt 2: Einmündung Reckeröder Straße bis Kuppenbereich Meisebacher Straße bei Haus-Nr. 44/46 bzw. 95/97	
Stationsbereich:	0 + 460 bis 0 + 595
Abschnittslänge [m]:	135
Gehwegbreite Nordseite Bestand [m]:	2,2
Gehwegbreite Nordseite Planung [m]:	2,2
Fahrbahnband Bestand [m]:	7,5
Fahrbahnband Planung [m]:	5,5
Parkstreifen Südseite Planung [m]:	2,0
Gehwegbreite Südseite Bestand [m]:	1,5
Gehwegbreite Südseite Planung [m]:	1,5
<p>Das Fahrbahnband wird von 7,5 m Breite um 2,0 m Breite auf 5,5 m Breite verringert, um a) bereichsweise an der Südseite einen Parkstreifen anzulegen und um b) die Einrichtung der in Kap. 2.2.1 beschriebenen Kap-Haltestelle sicherzustellen.</p> <p>Der südliche Parkstreifen soll nach Möglichkeit den vorhandenen Parkdruck in großen Teilen aufnehmen; entlang des nördlichen Fahrbahnrandes ist ein absolutes Halteverbot anzuordnen.</p> <p>Kostenträger Fahrbahnherstellung: Land Hessen</p> <p>Kostenträger Gehweganlage und Parkstreifen: Stadt</p>	

Teilabschnitt 3: Kuppenbereich Meisebacher Straße bei Haus-Nr. 44/46 bzw. 95/97 bis Einmündung Am Roten Graben	
Stationsbereich:	0 + 595 bis 0 + 675
Abschnittslänge [m]:	80
Gehwegbreite Nordseite Bestand [m]:	2,2
Gehwegbreite Nordseite Planung [m]:	2,2
Parkstreifen Nordseite Planung [m]:	2,0
Fahrbahnband Bestand [m]:	7,5 – 10,0 Beginn Abbiegespur
Fahrbahnband Planung [m]:	5,5 (Aufweitung auf 6,5 im Übergangsbereich auf den Knotenpunkt und den Teilabschnitt 4)
Parkstreifen Südseite Planung [m]:	2,0
Gehwegbreite Südseite Bestand [m]:	1,5
Gehwegbreite Südseite Planung [m]:	1,5
<p>Das Fahrbahnband wird ausgehend von 5,5 m auf 6,5 m Breite aufgeweitet. Durch die Verbreiterung der Fahrspuren im Bestand und den Linksabbieger aus Richtung Innenstadt in den Roten Graben stehen große Bestandsbreiten zur Verfügung, die für die Anlage von beidseitigen Parkstreifen genutzt werden sollen.</p> <p>Kostenträger Fahrbahnherstellung: Land Hessen</p> <p>Kostenträger Gehweganlage und Parkstreifen: Stadt</p>	

Teilabschnitt 4: Einmündung Am Roten Graben bis Knotenpunkt Meisebacher Straße/Mönchesweg/Am Lax	
Stationsbereich:	0 + 675 bis 1 + 377
Abschnittslänge [m]:	702
Gehwegbreite Nordseite Bestand [m]:	2,2
Geh- und Radwegwegbreite Nordseite Planung [m]:	3,0
Fahrbahnband Bestand [m]:	7,5 (einschl. Abbiegespur bis zu 11,5)
Fahrbahnband Planung [m]:	6,5 bzw. Bestandsbreite (ca. ab Station 1 + 298 wird das Fahrbahn stetig auf die Bestandsbreite erweitert)
<p>Das Fahrbahnband wird ausgehend von Teilabschnitt 3 bis in den Einmündungsbereich An der Sommerseite und des Mönchesweges mit einer Breite von 6,5 m beibehalten. Im Einmündungsbereich der Straße An der Sommerseite und des Mönchesweges werden anders als im Bestand keine Abbiegespuren eingerichtet.</p> <p>Eine Sondersituation gibt es im Bereich der Unterführung eines Schulweges unter der L 3159 (Station 1 + 084 bis 1 + 088): Gem. Abstimmung mit Hessen Mobil in einem Ortstermin in 9/2021 wurde im Bereich der Betonkappen des Bauwerkes die Breite der Nebenanlage im Bestand beibehalten. Für den gemeinsamen Geh- und Radweg am nördlichen Fahrbahnrand, bedeutet das, dass die Regelbreite von 3,0 m (Neuplanung) über eine beidseitige Verziehung auf die Bestandsbreite lokal verringert wird. Die sich so ergebende, kurze Engstelle des gemeinsamen Geh- und Radweges hat eine Gesamtlänge von rd. 20 m.</p> <p>Kostenträger Fahrbahnherstellung: Land Hessen</p> <p>Kostenträger Rad- und Gehwege: Land Hessen und Stadt zu je 50 %</p>	

Die Grundzüge der Planungen wurden bereits im Vorfeld vorabgestimmt. Weitergehende Abstimmungen und Festlegungen für die Entwurfsplanung wurden in einem Ortstermin am 10.09.2020 vorgenommen (s. Protokoll in **Unterlage 4**). Im Nachgang fand aufgrund vorliegender Stellungnahmen von Hessen Mobil aus der Phase der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) eine nochmalige abschnittsweise Anpassung der Fahrbahn- und der Gehwegbreiten statt. Insbesondere am südlichen Rand der Teilabschnitte 2 – 4 zwischen den Einmündungen der Reckeröder Straße und der Straße Am Roten Graben wurde aufgrund einer

finalen Abstimmung mit Hessen Mobil ab 5/2022 eine Mindestbreite der Gehweganlage von 1,5 m nachgearbeitet und durch Versatz der Fahrbahnachse nach Norden erreicht.

In den beiden Stellungnahmen des Regionalen Verkehrsdienstes der Polizeidirektion Hersfeld-Rotenburg beim Polizeipräsidium Osthessen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vom 04. und 19.08.2021 wurde kritisch auf die Unterschreitung des Regelmaßes nach RASSt 06 für Hauptverkehrsstraßen mit Linienbusverkehr von 6,5 m Bezug genommen. Befürchtet wurde, dass verkehrssicherer Begegnungsverkehr unter Beachtung seitlicher Sicherheitsabstände nicht gewährleistet sei und dass die Gefahr vermehrter Unfälle im Längsverkehr bestünde. Die kritische Haltung bezog sich in erster Linie auf die Teilabschnitte 1 – 3 (s.o.); hier war in der Erstfassung der Planung eine durchgängige Breite des Fahrbahnbandes von 5,5 m vorgesehen. Nach Sicht des Regionalen Verkehrsdienstes sei insbesondere durch die Anlage von 2,0 m breiten Parkstreifen bei ungünstigem Parken eine zusätzliche Fahrbahneinengung gegeben.

Nicht nur aufgrund dieser beiden Stellungnahmen, sondern auch wegen der Stellungnahme von Hessen Mobil vom 25.08.2021 wurde die Fahrbahnbreite bei Teilabschnitt 1 über eine Länge von rd. 460 m von 5,5 m auf 6,0 m erhöht. Die Beibehaltung der Fahrbahnbreite von 5,5 m in den Teilabschnitten 2 und 3 ist aus Sicht der Stadt allerdings alternativlos, um nach sorgsamer Abwägung die Ziele der Planung in Reaktion auf das heute zu beobachtende ungeordnete Parken, die Benachteiligung der Fußgänger/-innen und die Erschwernisse für den ÖPNV im Bereich der Haltestelle Meisebacher Straße erfolgreich umzusetzen.

Es gibt gerade im Verlauf des Teilabschnittes 1 eine Vielzahl von Grundstückszu- und -ausfahrten entlang des nördlichen Fahrbahnrandes, die bei möglicherweise kritischen Begegnungsfällen größerer Fahrzeuge einen Ausweichraum ermöglichen. Auch bei den Teilabschnitten 2 und 3 sind viele Grundstückszu- und -ausfahrten vorhanden.

Auf die äußerst problematische, heutige Parksituation und die sonstigen Randbedingungen (z.B. beidseitige Anbausituation mit überwiegender Wohnbebauung) wurde in Kap. 2.1 detailliert eingegangen. Bild 1 illustriert die Problematik beispielhaft. Bereits heute wird durch diese unkoordinierten Parkvorgänge die Bestandsbreite der Fahrbahn von 7,5 m um die Pkw-Breite auf 5,5 m Restbreite herabgesetzt. D.h. dass bereichsweise auch heute kein größeres Fahrbahnband zur Verfügung steht. Damit ist klar ersichtlich, dass die Neuplanung den heutigen Zustand nicht verschlechtern wird. Im Gegenteil: auch bei den Teilabschnitten 2 – 3 wird es aus Sicht der Stadt für den laufenden Längsverkehr durch die Planung eine Verbesserung geben, weil die Situation geordnet und strukturiert wird, indem es eine klare Zuordnung von Flächen für das Parken geben wird und andere Bereiche hiervon ausgeschlossen sind. Die heutige Situation leidet u.a. dadurch, dass mangels einer Organisation von Flächen für den ruhenden Verkehr auf beiden Straßenseiten häufig alternierend geparkt wird, z.T. auch auf beiden Seiten gegenüberliegend. Die Planung sieht hingegen im Bereich mit einer Fahrbahnbreite von 5,5 m nur entlang des südlichen Fahrbahnrandes Parken vor, nicht entlang des nördlichen Fahrbahnrandes. Zudem ergibt sich hieraus eine bessere Einpassung der neu als Kap-Haltestelle konstruierten Haltestelle Meisebacher Straße bei Stat. 0 + 590 in den Straßenquerschnitt.

Das Regelbreitengesamtmaß nach RASSt 06 lässt sich in der Bestandssituation wegen der nicht durchgängig zur Verfügung stehenden Gesamtbreite der Verkehrsanlage nicht einhalten.

Trotzdem wurde in der Planungsüberarbeitung nach Eingang der Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eine Änderung vorgenommen, die für den Teilbereich 1 die oben dargestellte Verbesserung erbrachte. Bei der Planung musste aber aus den genannten Gründen das Regelmaß nach RASSt 06 für die Fahrbahn im Abwägungsprozess bereichsweise reduziert werden. Hessen Mobil als Straßenbaulastträger, Planungsbeteiligter und Partner der Gemeinschaftsmaßnahme hat diese Vorgehensweise mitgetragen. Zusammenfassend betrachtet die Stadt die vorliegende Planung als sorgsam hinsichtlich der Belange von motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern abgewogen und als geeignet, bei Sicherstellung der Verkehrssicherheit, die Defizite der heutigen Situation gezielt zu beheben und eine nachhaltige Verbesserung zu erreichen. Aus den genannten Gründen ist es aber nicht machbar, eine gesonderte Radverkehrsanlage für den stadtauswärtsgerichteten Radverkehr herzustellen; hier wird auf die Alternativroute über das Schlippental (s. Ausführungen in Kap. 2.2.1 und Bild 7) durch wegweisende Beschilderung verwiesen, die auch durch das Sachgebiet Grundsatzplanung Radverkehr bei Hessen Mobil so mitgetragen wurde.

2.3.2 Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die Meisebacher Straße stellt sich im Bereich der Teilabschnitte 1 – 3, abgesehen von einer Teillänge von rd. 60 m kurz vor dem Knotenpunkt Meisebacher Straße/Am Roten Graben, als beidseitig angebaute Hauptverkehrsstraße dar, der sowohl die Funktion einer gemeindeverbindenden Straße des überörtlichen Netzes zukommt als auch die Funktion zur Bündelung des Verkehrs der angrenzenden, verdichteten Wohnbebauung des Frauenberges und des Tagberges. Sie bündelt den Zu- und Abgangsverkehr der genannten Wohngebiete sowie der zahlenmäßig nicht zu unterschätzenden Anliegergrundstücke an der Meisebacher Straße.

Der Schwerverkehrsanteil ist sehr gering (s. **Unterlage 1** und Ausführungen in Kap. 2.1).

2.3.3 Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik

An der Charakteristik werden sich durch die Planung keine Veränderungen ergeben.

3 Notwendigkeit der Baumaßnahme und Ziele

3.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweis auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Die Motivation zur Durchführung der in Kap. 2.2.1 beschriebenen Baumaßnahmen leitet sich i.w. aus den erheblichen Schäden an den Fahrbahnen und Gehwegen ab, die sich in technisch-wirtschaftlicher Hinsicht durch Unterhaltungsmaßnahmen nicht mehr beheben lassen. Wie in Kap. 2.2.2 ausgeführt, kommt der Meisebacher Straße eine wichtige Verkehrsfunktion zu, so dass sich die Notwendigkeit auch aus dem Aspekt „Verkehrsbelastung“ ergibt.

3.2 Darstellen der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

In Kap. 2.1 ist ausführlich dargestellt, wie besonders im Teilabschnitt 2 (s. Kap. 2.3.1) die Bewegungsräume für Fußgänger/-innen, respektive der mobilitätseingeschränkten sowie sehbehinderten und blinden Verkehrsteilnehmer/-innen, unter dem hohen Parkdruck leiden. Innerhalb dieses Teilabschnittes können gerade in Stationierungsrichtung links gesehen die Verhältnisse nur als unzureichend angesehen werden.

Es kommt in diesem Bereich durch den Parkdruck auch zu Behinderungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, weil die abgestellten Fahrzeuge zu Sichtbehinderungen und zu Problemen bei Begegnungsverkehr führen. Durch die in dichter Folge abgestellten Fahrzeuge kommt es in den Teilabschnitten 1 und 2 zu Problemen bei der Ein- und Ausfahrt in/aus Grundstücke(n).

Was die Barrierefreiheit betrifft, sind die Situation der 3 Bushaltestellen und die Einmündungsbereiche ebenfalls dringend verbesserungsbedürftig (s. Bild 8). Die Querungswege in den Einmündungsbereichen sind teilweise zwischen 10 bis 15 m lang und werden im Zug der Überplanung der Einmündungsbereiche verkürzt und konsequent barrierefrei ausgebildet.



Bild 8: Einmündungsbereich Schlipptal (Stat. 0 + 130), Blick in Richtung stadtauswärts

Innerhalb des Teilabschnittes 4 gibt es in Richtung stadtauswärts keine qualifizierte Radverkehrsanlage. Aufgrund der beidseitig anbaufreien Situation werden vglw. hohe Geschwindigkeiten auf der Landesstraße gefahren. Radfahrer/-innen erhalten durch das Angebot eines kombinierten Geh- und Radweges einen gesicherten, von der Fahrbahn getrennten Raum. Nicht nur der stadtauswärts gerichtete Radverkehr profitiert davon, sondern auch der stadteinwärts gerichtete Radverkehr zwischen den Einmündungsbereichen Mönchesweg/Am Lax einerseits und An der Sommerseite andererseits.

Radfahrer/-innen, die vom Knotenpunkt Meisebacher Straße/Mönchesweg/Am Lax das Fahrtziel An der Sommerseite oder Schlipptal bzw. Wohngebiet Frauenberg haben, finden eine

direkte Route vor. Für sie ist die Nutzung der Alten Meisebacher Straße zwischen den Einmündungen Am Lax und Am Roten Graben keine Alternative.

Radfahrer/-innen, die vom Knotenpunkt Meisebacher Straße/Mönchesweg/Am Lax hingegen das Innenstadtgebiet als Fahrtziel haben, wählen eher die direkte Route auf der Alten Meisebacher Straße zwischen den Einmündungen Am Lax und Am Roten Graben. In der Stellungnahme des Regionalen Verkehrsdienstes der Polizeidirektion Hersfeld-Rotenburg im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vom 04.08.2021 und in der Stellungnahme von Hessen Mobil, Sachgebiet Grundsatzplanung Radverkehr, vom 18.10.2021 wird die straßenverkehrsrechtliche Beschilderung der gemeinsamen Geh- und Radweganlage in Teilabschnitt 4 behandelt. Die Überlegung, die stadteinwärtsgerichtete Route mit Verkehrszeichen VZ 239 - Gehweg und Zusatzzeichen 1022-10 Radfahrer frei zu beschildern, erscheint in der weiteren Ausführungsplanung (Markierungs- und Beschilderungsplan) sinnvoll.

Gem. der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz, Stand 4/2021, sind wichtige grundsätzliche Ziele der Förderung die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und die nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Hierbei sind für das dargestellte Vorhaben insbesondere die Teilziele des Erhalts und des bedarfsgerechten Neu- und Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur von großer Bedeutung.

Konkretisiert heißt das für Infrastrukturmaßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gem. Abschnitt I., Punkte 3.1 und 3.3 der Richtlinie, dass bei Haltestellen die Barrierefreiheit erreicht werden soll, damit die Attraktivität des ÖPNV gesteigert wird und die Mobilität der Nutzer/-innen unabhängig vom eigenen Fahrzeug ermöglicht wird.

Für Infrastrukturmaßnahmen im kommunalen Straßenbau gem. Abschnitt II., Punkte 1.1 und 1.3 (verkehrswichtige innerörtliche Straßen) der Richtlinie sind Teilziele wie die Beseitigung von Engpässen, die Verbesserung des Verkehrsflusses und die Verbesserung der Verkehrssicherheit mit Maßnahmen der grundhaften, nachhaltigen Erneuerung. Die grundhafte Erneuerung sollen einen dem aktuellen Stand der Technik entsprechenden Ausbauzustand erreichen und gleichzeitig eine Verbesserung des Gebrauchswertes herbeiführen.

Hinzu kommen die wichtigen Punkte 8.1. und 8.3, Abschnitt II. der Richtlinie, die Verbesserungen der Rad- und Fußwegeinfrastruktur betreffen. Teilziele wie z.B. die Beseitigung von Defiziten gegenüber den durch das für Verkehr zuständige Ministerium definierten Qualitätsstandards (hier: Qualitätsstandards und Musterlösungen – Nahmobilität, Mobiles Hessen 2030, Stand 11/2020), die Beseitigung von Defiziten der Verkehrssicherheit und die Erreichung der Barrierefreiheit sind bei dem geplanten Vorhaben ebenfalls von großer Bedeutung. Die grundhafte Erneuerung und die Verbesserung des Gebrauchswertes sollen analog der Punkte 1.1 und 1.3 erfolgen.

Die planerische Bearbeitung ist den **Plan-Nr. 3.1 – 3.14** und **Plan-Nr. 14** dargestellt. Die Bearbeitung wurde den Trägern öffentlichen Belange im Verlauf August 2021 zugesandt. Die bis Oktober 2021 eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und im Einzelfall umfangreich in Besprechungen mit den Trägern erörtert. Im Verlauf April und Mai 2022 kam es zu einer erneuten Prüfung des nachbearbeiteten Entwurfes durch Hessen Mobil. In der Abschlussphase, die zur finalen Entwurfsbearbeitung im 3. und 4. Quartal 2022 führte, wurden

aufgrund weitergehender Abstimmungen folgende Punkte nochmals nachbearbeitet (Aufzählung der wesentlichsten Anpassungen):

- Anpassen des barrierefreien Ausbaus an die Anforderungen der DIN 32984 – Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- Überplanung der Gehwegbreiten im Teilabschnitt 1 (nördlicher Verkehrsflächenrand) sowie in den Teilabschnitten 2 und 3 (i.w. südlicher Verkehrsflächenrand)¹
- Anpassen der Fahrbahnachse an die so überplanten Gehwegbreiten
- Anpassung von Nebenflächen und Parkständen am unteren Ende des Teilabschnittes 1
- Verschieben der am weitesten am Bauanfang liegenden Querungshilfe in den Bereich von Stat. 0 + 030
- Einplanen einer zusätzlichen Querungshilfe bei Stat. 0 + 678
- Anpassungen der Radverkehrsauf- und -abfahrten bei Stat. 0 + 715 (gegenüber Einmündung Am Roten Graben) und 1 + 298 (Fahrbahnteiler Ast Mönchesweg)
- Überplanung des Einmündungsbereiches An der Sommerseite zu einer sog. „hybriden Querung“ für Radverkehr und Fußgängerverkehr mit Rotmarkierung
- Anpassung von Breiten der Aufstellbereiche bei Bushaltestellen
- Auswahl einer überdachten Lösung für die Bushaltestelle Meisebacher Straße ohne Stützen an der Frontseite, Einplanung einer zusätzlichen Buswartehalle bei der Bushaltestelle Schlippental (beide Haltebereiche werden mit Sitzmöglichkeiten ausgestattet).

Im Einmündungsbereich An der Sommerseite werden der Rad- und Fußgängerverkehr in einem Abstand von 3 m zum Fahrbahnrand der Meisebacher Straße in einer 4 m breiten Furt geführt. Gem. der Hessen Mobil-internen Abstimmung aus 12/2022 zu dieser speziellen Planungssituation und der Rückmeldung von Hessen Mobil Sachgebiet Verkehrsinfrastrukturförderung vom 16.12.2022 queren die mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmer/-innen den Einmündungsbereich der Nebenstraße zusammen mit den nichtgehandicapten Fußgänger/-innen und den Radfahrer/-innen. Sehbehinderte und blinde Verkehrsteilnehmer/-innen erhalten eine nördlich abgesetzte barrierefreie Querung, die als ungesicherte Überquerungsstelle im Sinn der DIN 32984 ausgebildet ist. Das versehentliche Nutzen der Fußgänger- und Radfahrerfurt mit ihrer Nullabsenkung durch Sehbehinderte und Blinde wird durch die Anordnung eines Sperrfeldes unterbunden. Auch die ungesicherte Überquerungsstelle erhält eine Rotmarkierung und wird mit einem Mindestabstand zur Fußgänger- und Radfahrerfurt von 60 cm hergestellt.

Das Ergebnis der verschiedenen Erörterungen und der nachfolgenden sachgerechten Abwägung führte zu einer Nachbearbeitung der Planunterlagen und des vorliegenden Erläuterungsberichtes. Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sind in chronologischer Reihenfolge ihres Eingangs in **Anlage 2** dieses Antrages dokumentiert, ausgewertet und hinsichtlich der Äußerung/Reaktion des Vorhabenträgers Stadt erläutert. Zusammenfassend ist aus Sicht der Stadt sachgerecht auf die Stellungnahmen eingegangen worden, die sich daraus ergebenden Anforderungen sind im vorliegenden Entwurf berücksichtigt. Die Stellungnahme des Behindertenbeirates bei der Kreisstadt wurde nach den umfangreichen Nachbearbeitungen des Entwurfes im 3. Quartal 2022 neu eingeholt.

¹ Damit ist nun sichergestellt, dass das südliche Gehwegstück zwischen den Einmündungen der Reckeröder Straße und der Straße Am Roten Graben eine Mindestbreite von 1,5 m aufweist.

3.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

entfällt

3.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Sie ergeben sich aus den in Kap. 3.2 in Bezug auf die Landesrichtlinie zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz benannten Teilzielen.

3.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch die Beseitigung von Fahrbahnschäden reduziert sich erfahrungsgemäß gerade bei Schwerkehr die Lärmbelastigung für das (Wohn-)Umfeld deutlich.

Aufgrund des Parkdruckes, der Art des derzeitigen Parkraummanagements in Verbindung mit der Unübersichtlichkeit am oberen Ende des Teilabschnittes 2 und im Teilabschnitt 3 finden häufiger Abbrems- und Anfahrvorgänge statt. Dies ist mit Lärm- und Abgasbelastungen verbunden, die durch eine Verbesserung der Trassierung und eine Neuorganisation der Angebote für den ruhenden Verkehr reduziert werden können.

Mit einer Ausweitung des Angebotes für den Radverkehr kann erreicht werden, dass mehr Pkw-Nutzer/-innen für innerstädtische Wege im Alltagsverkehr auf das Fahrrad umsteigen. Dies hat ebenfalls eine Lärm- und Abgasreduzierung zur Folge.

Größere Flächen in den Einmündungsbereichen sind bituminös versiegelt. In diesen Bereichen ist eine Grundwasserneubildung unterbunden. Insofern kann die Umstrukturierung der Einmündungsbereiche zu einer Verminderung der Flächenversiegelung und zu einer Wiederherstellung der Bodenfunktionen führen.

An dieser Stelle sei auf die Stellungnahme des Lärmschutzbeirates verwiesen, die in **Anlage 2** des Antrages dokumentiert und ausgewertet ist. In dieser Anlage ist auch die Äußerung/Reaktion des Vorhabenträgers Stadt dargestellt. Die Stellungnahme bezieht sich in mehreren Ober- und Unterpunkten auf verschiedenste Umweltbeeinträchtigungen und formuliert darüber weit hinausgehend noch andere allgemein- oder spezialumweltschutztechnische Zielvorstellungen (Starkregenminimierung, Regenwasserrückhaltung, Car- und Bike-Sharing, Elektromobilität, Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit usw.).

4 Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme und Wahl der Linie

4.1 Trassenbeschreibung

Grundsätzliche Veränderungen der Trassierung sind nicht beabsichtigt, da innerhalb der Bestandsgrenzen erneuert wird. Aufgrund der in Kap. 2.3.1 beschriebenen Veränderungen der Querschnittsgliederung (Herstellen Schrammbord, Parkstreifen, kombinierte Geh- und Radwege, Fahrbahnbandreduzierung) verändert sich logischerweise die Achsenführung der Fahrbahn in den einzelnen 4 Teilabschnitten.

4.2 Umweltverträglichkeit

4.2.1 Grund- und Oberflächenwasser sowie Oberflächengewässer

Aus den Baugrundaufschlüssen im Zusammenhang mit der vorlaufenden Baugrunderkundung des Straßenkörpers zwischen 1,50 m und 4,20 m uGOK sind keine Grundwasserhorizonte angetroffen worden.

Das Oberflächenwasser von Verkehrsflächen wird im Bestand geordnet über Seitengräben (Teilabschnitt 4) oder durch Anlagen der Straßenentwässerung aufgenommen und abgeleitet.

Private Grundstücke verfügen über eigene Zuleitungskanäle mit Anschluss an das städtische Entwässerungsnetz.

Oberflächengewässer gibt es nur in Form von zwei unter der Meisebacher Straße verrohrten Grabenläufen. Der Rote Graben unterquert verrohrt die Meisebacher Straße rd. 40 m westlich des Knotenpunktes Meisebacher Straße/ Am Roten Graben. Das Gleiche gilt sinngemäß für den Grabenzug aus dem Bereich Lax, der die Meisebacher Straße rd. 55 m östlich des Knotenpunktes Meisebacher Straße/Mönchesweg/Am Lax quert. Beide Gewässer III. Ordnung entwässern in den Meisebach bzw. das Wilde Wasserchen. Eingriffe in Oberflächengewässer sind nicht Gegenstand der Baumaßnahme.

4.2.2 Land- und Forstwirtschaft

entfällt

4.2.3 Bebaute Gebiete / städtebauliche Situation

S. hierzu Ausführungen in Kap. 2.1.

4.2.4 Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht

Die Bearbeitung des Prüfkataloges (s. hierzu **Anlage 3** zu diesem Antrag) kommt in der Gesamteinschätzung der Auswirkungen des Vorhabens zu dem Ergebnis, dass keine UVP-Pflicht gegeben ist.

5 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

5.1 Trassierung

5.1.1 Gewählte Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente

entfällt

5.1.2 Unter- bzw. Überschreitungen von Trassierungsgrenzwerten

entfällt

5.1.3 Linienbestimmte Zwangspunkte

Da es sich im vorliegenden Entwurf um eine Erneuerung einer Ortsdurchfahrt einer Landesstraße handelt, sind die Linienbestimmung und somit auch die Zwangspunkte in Form von Grundstücksgrenzen und Knotenpunkten aus dem Bestand vorgegeben.

5.1.4 Berücksichtigung von Umfeld und Umwelt

Das Umfeld in Form der Wohnbebauung wird insofern berücksichtigt, dass die abschnittsweise zahlreichen Grundstückszufahrten und –zugänge sowie die erforderlichen Sichtbeziehungen bei der Anordnung der Parkstreifen maßgebend sind. Dem vorhandenen, sehr großen Parkdruck wird durch die Neuordnung des Angebotes für den ruhenden Verkehr soweit möglich Rechnung getragen.

Abgesehen von den üblichen technischen und organisatorischen Vorkehrungen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik gegen unzulässig hohe Emissionen des Baustellenverkehrs und der Bauabwicklung werden keine gesonderten Maßnahmen im Rahmen der Bauabwicklung ergriffen. Lagerplätze sind durch die Baudienstleister, sofern sie in unbefestigten Bereichen angelegt werden, entsprechend zu schützen und aufzubereiten (z.B. Baumschutz, Abschieben, fachgerechtes Lagern und Wiederandecken von Mutterboden, Aufbringen von mineralischen Befestigungen auf Schutzvlies, nachfolgendes Auflockern von Bodenverdichtungen, Ansaaten usw.). Das Gleiche gilt für Arbeiten in unbefestigten Seitenbereichen wie z.B. im Einmündungsbereich An der Sommerseite, wo Randflächen durch die Umgestaltung erweitert werden.

Sofern Eingriffe wie Rückschnitte der verkehrswegbegleitenden Kleingehölzstrukturen in den Teilabschnitten 3 und 4 überhaupt nötig werden sollten, sind diese unter Berücksichtigung der Brut- und Setzzeiten durchzuführen.

5.1.5 Räumliche Linienführung

entfällt

5.2 Querschnitt

5.2.1 Vorhandene und künftige Verkehrsbelastung

In Kap. 2.1 wurden bereits die Verkehrsbelastungen erläutert (s. **Unterlage 1**). Die registrierten Verkehrsstärken und die Aufteilung auf die Verkehrsarten dürften als repräsentativ anzusehen sein. Verfälschende Einflussgrößen wie z.B. corona-bedingte Abnahme des Verkehrsaufkommens und/oder Bauaktivitäten, die zu Verkehrsverlagerungen führen, sind zum Zeitpunkt der Messungen in 2/2020 nicht vorhanden.

Die Netzbedeutung der Meisebacher Straße als Landesstraße und verkehrswichtige innerörtliche Straße bleibt in Zukunft unverändert erhalten. Somit wird sich absehbar an Art und Zusammensetzung des Verkehrsaufkommens – und damit an der Verkehrsbelastung – im Grundsatz nichts gravierend verändern. Der Einfluss eines veränderten Mobilitätsverhaltens und einer veränderten Wahl der Fortbewegungsmittel (i.w. Umstieg von Pkw auf Fahrräder und/oder ÖPNV) bleibt abzuwarten und muss analysiert werden. Durch die Maßnahme werden gezielt Anreize geschaffen, vermehrt das Fahrrad und/oder den ÖPNV im Alltagsverkehr zu nutzen, so dass Emissionen aus dem Kfz-Verkehr (Lärm, Feinstaub, Schadstoffausstoß sonstiger Art) vermindert werden.

5.2.2 Begründung der gewählten Regelquerschnitte und evtl. Sonderquerschnitte, Erläuterungen zum geplanten Oberbau

Erläuterungen zur Wahl und Ausbildung der teilabschnittsbezogenen Regelquerschnitte finden sich in den Kap. 2.1 bis 2.3, insbesondere 2.3.1. Regelquerschnitte sind in **Plan-Nr. 14** dargestellt. Im Folgenden eine schematische, tabellarische Übersicht:

Teilabschnitt	Querschnitt in Stationierungsrichtung						
	Breite [m], Bauklasse nach RStO 12 [-] und Befestigungsart						
	SB	GL	PL	FB	PR	GR	GRR
1	0,5 i.M. - Pflaster	-	-	6,0 Bkl 1,8 Asphalt	2,0 Bkl 1,0 Pflaster	2,2 Bkl 0,3 Pflaster	-
2	-	1,5 – 2,5 Bkl 0,3 Pflaster	2,0 Bkl 1,0 Pflaster	5,5 – 6,0 Bkl 1,8 Asphalt	-	2,2 Bkl 0,3 Pflaster	-
3	-	1,5 Bkl 0,3 Pflaster	2,0 Bkl 1,0 Pflaster	5,5 – 6,5 Bkl 1,8 Asphalt	2,0 Bkl 1,0 Pflaster	2,2 Bkl 0,3 Pflaster	-
4	-	-	-	6,5 Bkl 1,8 Asphalt	-	-	3,0 Bkl 0,3 Pflaster

Erläuterungen: SB = Schrammbord GL = Gehweg links PL = Parkstreifen links
 FB = Fahrbahn PR = Parkstreifen rechts GR = Gehweg rechts
 GRR = gemeinsamer Geh- und Radweg rechts

Die für die Erneuerung der Fahrbahn gewählte Belastungsklasse 1,8 wurde gem. Telefonat mit Hessen Mobil vom 18.05.2021 mitgeteilt und nachrichtlich übernommen.

Die in der obigen Tabelle grau hinterlegten Elemente des Straßenquerschnittes werden durch das Land Hessen als Kostenträger hergestellt.

Die in der obigen Tabelle blau hinterlegten Querschnittselemente werden grundhaft erneuert, die grün hinterlegten Querschnittselemente erhalten nur eine Deckenerneuerung.

Sonderquerschnitte sind nicht relevant.

5.2.3 Bauweisen

Die einzelnen durch die Stadt herzustellenden Querschnittselemente werden wie folgt gem. RStO 12 ausgeführt.

Parkstreifen

Belastungsklasse	1,0
Gesamtaufbaustärke	60 cm
Pflasterdecke	Betonpflaster, 10 cm
Bettung	Splitt 2/5 mm, 4 cm
Schottertragschicht	0/32 mm, 20 cm
Frostschuttschicht	0/45 mm, 26 cm
Bodenaustausch nach Erfordernis	F 1-Boden

Gehwege bzw. kombinierte Geh- und Radwege (grundhafter Ausbau)

Belastungsklasse	0,3
Gesamtaufbaustärke	40 cm, in Überfahrten 50 cm
Pflasterdecke	Betonpflaster, 8 cm
Bettung	Splitt 2/5 mm, 4 cm
Schottertragschicht	0/32 mm, 15 cm
Frostschuttschicht	0/45 mm, 13 cm, in Überfahrten 23 cm
Bodenaustausch nach Erfordernis	F 1-Boden

Gehwege (Deckenerneuerung)

Belastungsklasse	-
Gesamtaufbaustärke	Bestand
Pflasterdecke	Betonpflaster, 8 cm
Bettung	Splitt 2/5 mm, 4 cm
Schottertragschicht	0/32 mm, 5 - 10 cm

Inwieweit im Rahmen der Ausführungsplanung ggf. in den Bereichen der Parkstreifen – wie bei den Fahrbahnbereichen in Regie des Landes Hessen geplant – anstatt der Frostschutz- und Schottertragschicht der Wechsel hin zu einer Schottertragschicht erfolgt, ergibt sich in Vorbereitung auf die Ausführung.

5.2.4 Landschaftspflegerische Gestaltung der Böschungen und der unbefestigten Rand- und Nebenflächen

An den Böschungs- und Seitenbereichen innerhalb der Teilabschnitte 3 und 4 finden im Bestand keine landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen statt. Falls im Zug des Baus des kombinierten Geh- und Radweges einzelne Eingriffe in den Bestand (Kleingehölze, Hecken, Bodendecker) entlang des nördlichen Planungsrandes vorzunehmen wären, erfolgen Nachpflanzungsarbeiten.

Bei der Umgestaltung des Einmündungsbereiches des Roten Grabens, der Sommerseite und des Mönchesweges finden großräumigere Entsiegelungen statt. Bei den zugewonnenen entsiegelten Flächen werden bis zum gewachsenen Boden bituminöse Befestigungen und Mineralbaustoffe aufgenommen. Nachfolgend werden unbelasteter Mischboden und Mutterboden in erforderlicher Lagenstärke aufgetragen bzw. angedeckt/gelockert. Die Flächen werden mit einer Regelsaatmischung angesät, u.U. empfiehlt sich aber auch eine optisch ansprechende, ökologisch wertvolle Ansaat von standortgerechten Blühpflanzen, die a) jahreszeitlich ein schönes Erscheinungsbild abgeben und b) für Insekten wertvollen Lebensraum anbieten. Bei der Auswahl des Saatgutes ist auf eine Verträglichkeit gegenüber Trockenphasen zu achten, damit mit Ausnahme der Aufwuchszeit nach Möglichkeit keine künstliche Bewässerung erfolgen muss. Hierzu gibt es bereits erste Anwendungsbeispiele in Bad Hersfeld im Zug der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B 324.

Sofern es die Leitungslagen von Ver- und Entsorgungseinrichtungen, die Sichtbeziehungen und die Lichtraumprofile der verringerten Verkehrsflächenbreite zulassen, kann gegenüber der Einmündung des Roten Grabens ggf. eine Baumpflanzung in der Verlängerung der Parkstände vorgenommen werden. Baumpflanzungen sind auch westlich der Einmündung des Roten Grabens sowie östlich der Einmündungen der Sommerseite und des Mönchesweges angedacht. Nach den vorliegenden Erkenntnissen über Leitungslagen scheint dies machbar zu sein. In übrigen zu begrünenden Bereichen schließen Leitungslagen das Setzen größerer Bäume aus.

5.2.5 Bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Das Baufeld liegt fast mit dem kompletten Teilabschnitt 4 gem. Kap. 2.3.1 innerhalb der Trinkwasserschutzzone III des Trinkwasserschutzgebietes für die Tiefbrunnen 1 – 3 der Stadtwerke Bad Hersfeld GmbH (WSG-ID 632-026 lt. WRRL-Viewer des HLNUG). Die Schutzgebietsgrenze beginnt rd. 120 m westlich des Knotenpunktes Meisebacher Straße/Am Roten Graben und erstreckt sich bis zum Ende des Erneuerungsabschnittes. Lt. Schutzgebietsverordnung vom 16.05.1972 sind „größere Erdaufschlüsse ohne ausreichende Sicherung“ (Zitat) innerhalb der Trinkwasserschutzzone III verboten. Die Freilegung von ehemals versiegelten Verkehrsflächen zählt nach Ansicht der Stadt nicht zu dieser Kategorie, da sowohl der Flächenumfang als auch die Tiefe, die begrenzt ist auf die Schichtstärke des vorhandenen Oberbaus (rd. 60 cm), nicht als „größerer Erdaufschluss“ einzustufen ist.

Alle 4 Teilabschnitte gem. Kap. 2.3.1 liegen innerhalb der quantitativen Schutzzone B-neu des Heilquellenschutzgebietes für den Lullus- und Vitalisbrunnen der Stadt (WSG-ID 632-113 lt. WRRL-Viewer des HLNUG). Dieses Schutzgebiet ist im Festsetzungsverfahren. Nach derzeitiger Kenntnislage sind aufgrund des quantitativen Schutzcharakters nur umfangreichere Abgrabungen kritisch. Dies wird durch die Stellungnahme des Regierungspräsidiums Kassel, Dezernat Grundwasserschutz, Wasserversorgung als Träger öffentlicher Belange vom 16.08.2021 bestätigt; der Umsetzung der Arbeiten wird zugestimmt, wobei vorausgesetzt wird, dass auf sämtliche Maßnahmen bezogen die Eingriffstiefe von Erdaufschlüssen von 10 m begrenzt bleibt.

Aus den o.g. Gründen ist durch die geplante Entsiegelung von Verkehrsflächen in dem beschriebenen Umfang keine Beeinträchtigung des quantitativen Schutzzieles gegeben.

5.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

S. hierzu die Ausführungen in den Kap. 2.2.1 und 2.3.1.

5.4 Baugrund, Belastungen des Oberbaumaterials und Kampfmittelfreiheit

Zur Beschaffenheit des Baugrunds liegen Untersuchungsberichte des Hessischen Institutes für Baustoffprüfungen (HIB) vor, s. **Unterlage 5**. Im Bereich der Nebenanlagen wurden unterhalb des gebundenen Oberbaus i.W. Frostschutzschichten und aufgefüllte Schichten aus fein- bis gemischtkörnigen Bodenarten vorgefunden.

Als gewachsener Boden wurde überwiegend Röt (Verwitterungsboden) aus Kies (Sandstein, Tonstein, Schluffstein), sandig, tonig, rotbraun, dicht gelagert vorgefunden, ebenso Ton und verwitterter Sandstein angetroffen.

In den Gehwegbereichen sind unter den Frostschutzschichten weitere Auffüllungen aus Schluffen, Sanden, Kiesen, aber auch der bereits oben erwähnte Röt angetroffen worden.

Die Frostempfindlichkeitsklassen des gewachsenen Bodens wurden mit F2 bis F3 eingestuft. Grundwasser wurde nicht angetroffen (s. Kap. 4.2.1).

Aus **Unterlage 5** geht hervor, dass die PAK-Belastungen des gebundenen Oberbaus in den Gehwegbereichen den LAGA-Zuordnungsklassen Z 1.1 – Z 1.2 zugeordnet werden können. Die ungebundenen Materialien des Oberbaus in den Gehwegen sind wegen der PAK-Gehalte im Feststoff den LAGA-Zuordnungsklassen Z 1.2 zuzuordnen, bereichsweise muss aber auch mit Belastungen bis hin zur Zuordnungsklasse Z 2 und größer als Z 2 ausgegangen werden.

Im Fahrbahnbereich, der an mehreren Stellen über die gesamte Baustrecke beprobt wurde, zeigen sich PAK-Belastungen des gebundenen Oberbaus in großen Anteilen größer als der LAGA-Zuordnungswert Z 2 (Verwertungsklasse B). Das Frostschutzschichtmaterial im Fahrbahnbereich scheint flächendeckend stärker belastet zu sein als das im Bereich der Gehwege.

In **Unterlage 6** ist die vorab eingeholte Stellungnahme des hessischen Kampfmittelräumdienstes beim Regierungspräsidium Darmstadt vom 06.04.2020 dokumentiert. Demnach gibt es keinen begründeten Verdacht, dass mit dem Auffinden von Bombenblindgängern zu rechnen ist. Da auch sonstige Erkenntnisse über eine mögliche Munitionsbelastung der vom Vorhaben betroffenen Fläche nicht vorliegen, ist eine systematische Flächenabsuche nicht erforderlich.

5.5 Entwässerung

5.5.1 Allgemeines

Die Entwässerung der Gehwege erfolgt über das Quergefälle zur Fahrbahn bzw. zu den geplasterten Parkstreifen. Dort fließt das Niederschlagswasser über das Längs- und Quergefälle zu Straßenabläufen in die vorhandene Mischwasserkanalisation.

5.5.2 Geplante Entwässerungsanlage

Etwa 55 Straßenabläufe müssen im Baubereich versetzt bzw. neu hergestellt werden. Straßeneinläufe müssen durch die bereichsweise Verschiebung des Fahrbahnbandes und die Anlage von Parkstreifen (neue Bordlage) neu platziert werden. Die Veränderung der Situationen im Bereich der Haltestellen Lax (Rückbau der Busbucht) und Meisebacher Straße (Herstellung Kap-Haltestelle) verändert auch an diesen Stellen die Entwässerungssituation. Durch den Einbau von 22 cm hohen Kasseler Sonderborden entsteht am Wartebereich des Bushaltespunktes bei Stat. 0 + 590 (Meisebacher Straße) Gegengefälle zur Straße. Das Niederschlagswasser wird in einer Pflasterrinne zwischen Buskap und Gehweg gesammelt und in die Mischwasserkanalisation abgeleitet. Bei der Haltestelle Lax findet eine Kastenrinne Anwendung.

5.6 Ingenieurbauwerke

entfällt

5.7 Beschilderung

Die straßenverkehrsrechtliche Beschilderung wird gegenüber dem Bestand optimiert werden müssen. Zum einen wird es erforderlich sein, die Ausweisung der Anlagen für den ruhenden Verkehr in Verbindung mit absoluten Halteverboten deutlich zu machen. Zum anderen wird es im Zusammenhang mit dem Rad- und Fußgängerverkehr eine Neuorientierung bei der Beschilderung einschließlich der Verwendung von Piktogrammen geben müssen. Für den Radverkehr ist weiterhin angedacht, die Routenwahl mit Hinweis auf die Hauptrouten des Radwegenetzes zu erleichtern (s. hierzu Bild 7). Die Hauptroutenbeschilderung ist Gegenstand eines anderen geförderten Projektes der Stadt (Förderprogramm Nahmobilität bzw. Stadt und Land). Die Beschilderungsmaßnahme kann optimal in die im Rahmen der Erneuerungsmaßnahme erforderliche Beschilderung integriert werden. Auf die straßenverkehrsrechtliche Beschilderung der neuen Geh- und Radweegeanlage zwischen den Einmündungen Am Roten Graben und Am Lax/Mönchesweg wurde bereits in Kap. 3.2 näher eingegangen.

5.8 Besondere Anlagen

5.8.1 Barrierefreier Ausbau, Führung des Radverkehrs und Umbauten von Einmündungsbereichen

An dieser Stelle wird auf die **Planunterlagen Nr. 3.7 – 3.14** verwiesen.

Die drei Bushaltepunkte Meisebacher Straße, Schlippental und Lax werden mit taktilen Platten im Einstiegsbereich gem. DIN 32984 ausgestattet. Die Leitung für Sehbehinderte und Blinde erfolgt über einen Auffindestreifen an der Hinterkante der Gehweganlage (Grundstückseinfriedungen oder hochgesetzte Tiefbordanlagen). Der Auffindestreifen ist mindestens 60 cm breit, ist rechtwinklig auf den Haltestellenbord ausgerichtet und hat eine Rippenstruktur parallel zum Bord. Vor dem Haltestellenbord ist ein 1,2 m breites, 3-reihiges Einstiegsfeld aus Rippenplatten angeordnet, dessen Rippenstruktur ebenfalls parallel zum Bord verläuft. Dieses Feld befindet sich genau auf der Position des Buseinstieges. Das Einstiegsfeld wird durch einen parallel zum Haltestellenbord verlaufenden Leitstreifen auffindbar. In den **Plan-Nr. 3.10, 3.11** und **3.14** sind Details dargestellt.

Für den am Anfang des Ausbaubereiches liegenden Bushaltepunkt Eisteich ist vorgesehen, den barrierefreien Ausbau durch einen in Richtung der Querungsstelle bei Stat. 0 + 030 (s.u.) ausgerichteten Leitstreifen sowie ein Einstiegsfeld gezielt zu verbessern (s. **Plan-Nr. 3.7**).

Im Einmündungsbereich der Straßen Schlippental, Am Roten Graben und An der Sommerseite sowie an 5 Stellen im Zug der Meisebacher Straße sind ebenfalls taktile Leitelemente für sehbehinderte und blinde Menschen vorgesehen. Die Gehandicapten wie auch die anderen Fußgänger/-innen profitieren von der gezielten Verkürzung der Querungswege. Die Leitung der Sehbehinderten und Blinden erfolgt durch einen 90 cm breiten Auffindestreifen mit Noppenstruktur. Der Übergang zur Fahrbahn ist durch einen Bordanschlag von 6 cm ertastbar; an der Querungsstelle für Sehbehinderte und Blinde wird bewusst auf eine Nullabsenkung verzichtet. Es handelt sich bei sämtlichen Querungsstellen um sog. *ungesicherte Überquerungsstellen* nach DIN 32984 Abschnitt 5.3.3. Aus diesem Grund endet der Auffindestreifen mindestens 60 cm vor dem am Bord angeordneten, 90 cm breiten Richtungsfeld, das eine in Laufrichtung ausgerichtete Rippenstruktur besitzt.

Daneben wird eine mindestens 1,0 m breite Nullabsenkung mit Betonformsteinen für die Mobilitätseingeschränkten hergestellt. Zur Absicherung, dass Sehbehinderte und Blinde irrtümlich diese Querung nehmen, sind hier Rippenplatten quer zur Laufrichtung verlegt (sog. Sperrfeld). Auffindestreifen und Sperrfeld haben einen Mindestabstand von mindestens 60 cm zueinander.

Mit den Übergängen auf die angrenzenden Bordhöhen sind die Querungsstellen rd. 4,15 m breit. Alternativ zu den Betonformsteinen im Bordverlauf können auch herkömmliche Borde und Betonwürfel eingesetzt werden. In den **Plan-Nr. 3.7, 3.9, 3.10, 3.11** und **3.12** sind Details für die ungesicherten Querungsstellen dargestellt.

Die Überquerungsstellen für die Fußgänger/-innen sind in den Einmündungsbereichen des Schlippentals und der Straße An der Sommerseite weniger als 5,0 m vom Fahrbahnrand abgesetzt. Somit sind diese Querungsstellen gegenüber dem aus der Meisebacher Straße ausfahrende Fahrzeugverkehr bevorrechtigt.

Im Fall der Einmündung der Straße Am Roten Graben und der Einmündung An der Sommerseite (hier die ungesicherte Querungsstelle für die Sehbehinderten/Blinde) sind die Querungen um mehr als 5,0 m gegenüber dem Fahrbahnrand abgesetzt. In diesen beiden Fällen hat der motorisierte Verkehr Vorrang. Auf die sog. „hybride Querungsstelle“ im Fall der Straße An der Sommerseite wurde bereits im Kap. 3.2 näher eingegangen (s. hierzu **Plan-Nr. 3.10** und **3.11**).

Barrierefrei auszubauende ungesicherte Überquerungsstellen für Fußgänger/-innen finden sich an folgenden Stellen:

- Einmündung Schlippental
- Einmündung Am Roten Graben
- Einmündung An der Sommerseite
- Querung der Meisebacher Straße bei Stat. 0 + 030 (Möglichkeit zum Wechseln zwischen dem nördlich liegenden Hauptgehweg der Meisebacher Straße zum südlichen Gehweg, um die rd. 30 m weiter östlich liegende Bushaltestelle Eisteich zu erreichen, **Plan-Nr. 3.7**)
- Querung der Meisebacher Straße bei Stat. 0 + 495 (Möglichkeit zum Wechseln zwischen dem nördlich und dem südlich liegenden Gehweg der Meisebacher Straße, um die Reckeröder Straße zu erreichen und auf die nördliche Seite zu wechseln wegen der Einrichtung des nicht als Gehweg funktionierenden Schrammbordes im Teilabschnitt 1, **Plan-Nr. 3.9**)
- Querung der Meisebacher Straße bei Stat. 0 + 552 (Möglichkeit zum Wechseln zwischen dem nördlich und dem südlich liegenden Gehweg der Meisebacher Straße in der Nähe der Haltestelle Meisebacher Straße, **Plan-Nr. 3.10**)
- Querung der Meisebacher Straße bei Stat. 0 + 678 (Möglichkeit zum Wechseln zwischen dem nördlich und dem südlich liegenden Gehweg der Meisebacher Straße zwischen der Einmündung Am Roten Graben und der Haltestelle Meisebacher Straße, **Plan-Nr. 3.10/3.11**)
- Querung der Meisebacher Straße bei Stat. 0 + 823 (Möglichkeit zum Wechseln zwischen dem nördlich liegenden kombinierten Geh- und Radweg an der Meisebacher Straße zum südlichen Gehwegeteilstück im Bereich der Bushaltestelle Schlippental, **Plan-Nr. 3.11**).

Die Möglichkeit zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen muss im Nachgang auf der Grundlage von Erhebungen und Messungen untersucht werden.

In der Stellungnahme des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV), die am 05.07.2021 einging, ist eine weitere barrierefreie Querung der Meisebacher Straße thematisiert. Hierzu hatte die Stadt in einer Rückantwort vom 15.07.2021 ausgeführt, dass die Haltestelle Lax nach Vor-Ort-Beobachtungen in erster Linie durch die Anwohner /-innen aus dem Bereich der Alten Meisebacher Straße, der Straßen Am Lax, Überm Grund und Finkenweg (südlich gelegen) frequentiert wird. Die Haltestelle, die direkt nach dem Fahrplan vorher angefahren wird (Mönchesweg), hat einen fußläufigen Abstand von rd. 275 m zur Haltestelle Lax. Die Haltestelle Mönchesweg erschließt das Wohngebiet Mönchesweg und Überm Hof. Sie dient aber auch als Einstiegs-/Ausstiegshaltestelle für die direkt anliegende Grundschule An der Sommerseite. Insofern sind die Fußgängerquerungen über die Landesstraße L 3159 - Meisebacher Straße eine absolute Ausnahme, die die Herstellung einer zusätzlichen barrierefreien Querung der Meisebacher Straße unter den dort erschwerten Randbedingungen problematisch – und damit unverhältnismäßig aufwändig – werden lässt. Eine nicht plangleiche Querung der Meisebacher

Straße ist über die in einem Abstand von rd. 130 m zur Bushaltestelle Lax liegende Fußgängerunterführung direkt zum Schulgelände möglich. Deshalb sind auch Schulkinder nicht auf eine Querung der Meisebacher Straße auf Höhe der Haltestelle Lax angewiesen.

Die Führung des Radverkehrs über den Einmündungsbereich der Straße An der Sommerseite erfolgt gem. den Qualitätsstandards und Musterlösungen der AGNH, Stand November 2020. Die 4,0 m breit ausgelegte Radverkehrsfurt wird in einem Abstand von maximal 3,0 m zum Fahrbahnrand der Meisebacher Straße über den Einmündungsbereich geführt (in Anlehnung an Musterblatt RV-8 der AGNH). Sie wird in Kombination mit der Querung für die Fußgänger/-innen hergestellt (s. hierzu auch Ausführungen in den Kap. 3.2 und weiter oben in diesem Kap.). Im Bereich der gemeinsamen Geh- und Radwege wird beidseitig der Einmündung im Übergang auf die Fahrbahn eine ausreichend bemessene Aufstellfläche für die Fußgänger/-innen vorgesehen. Der ab-/einbiegende Radverkehr in/aus Richtung An der Sommerseite fährt jeweils hinter den Fußgänger/-innen vorbei. Die Gesamtbreite beträgt hier > 4 m, Konflikte sind so ausgeschlossen, die Sichtbarkeit ist gegeben.

Radverkehr mit dem Ziel An der Sommerseite/Schlippental wird gem. Musterblatt WV-5 der AGNH nach dem Einmündungsbereich auf die Fahrbahn übergeleitet. Die vorhandene, sehr groß bemessene Fahrbahnbreite der Straße An der Sommerseite lässt hier mit rd. 8,0 m Gestaltungsspielräume für die sichere Überleitung des Radverkehrs über einen Schutzstreifen in den Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Im Bereich der Einmündung des Mönchesweges wird der kombinierte Geh- und Radweg aus Richtung An der Sommerseite kommend um den neu gestalteten Kurvenbereich des Mönchesweges in nördlicher Richtung geführt. Die vorhandene Abbiegespur aus der Meisebacher Straße in den Mönchesweg wird zu diesem Zweck unter Berücksichtigung der maßgebenden Schleppkurven für das Bemessungsfahrzeug (Sattelzug) deutlich enger gefasst, der vorhandene dreiecksförmige Fahrbahnsteiler wird rückgebaut und umstrukturiert. Analog zur Überleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn im Bereich der Sommerseite wird auch in der östlichen Spur des Mönchesweges gem. Musterblatt WV-5 der AGNH verfahren, um dem Radverkehr einen sicheren Übergang in den Mischverkehr auf Fahrbahnniveau des Mönchesweges anzubieten.

Für das Fahrtziel stadtauswärts der Meisebacher Straße über den Knotenpunkt Meisebacher Straße/Mönchesweg/Am Lax in westlicher Richtung hinausgehend, wird bei Stat. 1 + 220 ein separater, fahrbahnparalleler Radweg angelegt, der sich bis Stat. 1 + 252 auf eine Breite von 2,0 m erweitert und von dem gemeinsamen Geh- und Radweg in Richtung Mönchesweg nachfolgend durch einen 50 cm breiten Sicherheitsstreifen abgesetzt ist (s. **Plan-Nr. 3.14**). Der 2,0 m breite Radweg für die Fahrtrichtung stadtauswärts wird gem. Musterblatt WV-5 der AGNH in eine Radverkehrsfurt gem. Musterblatt RV-3 übergeleitet.

Der Fahrbahnsteiler im Ast Mönchesweg wird neu konstruiert und durch Absenken auf Fahrbahnniveau mit einer Breite von 10,0 m für den Radverkehr baulich geöffnet. Es werden die Konstruktionsvorgaben der Details WF-4 und QH-1 der AGNH angewendet. Die Quermöglichkeit wird auf einer Fläche von mind. 3,0 m Breite und 10,0 m Länge in Fahrtrichtung realisiert. Radfahrer/-innen können so unter Beachtung des bevorrechtigten Fahrzeugverkehrs im Zug des Mönchesweges queren. Der geöffnete Fahrbahnsteiler ermöglicht es auch, dass Radfahrer/-innen aus dem Mönchesweg kommend auf den kombinierten Geh- und Radweg mit Fahrtrichtung An der Sommerseite auffahren können.

Durch die Maßvorgaben gem. Detail WF-4 vergrößert sich die Fläche des neu zu bauenden Fahrbahnteilers im Ast Mönchesweg.

Weitere Radverkehrsanlagen sind im Bereich der Alten Meisebacher Straße sowie in der Straße Am Roten Graben nicht vorgesehen. Für den Radverkehr, der die Meisebacher Straße quert, um zwischen dem 3,0 m breiten kombinierten Geh- und Radweg (nördlicher Fahrbahnrand) und dem Roten Graben (südlich) zu wechseln, wird eine rd. 11 m breite Aufstellfläche mit entsprechender Bordabsenkung am nördlichen Fahrbahnrand vorgesehen (Stat. 0 + 715, s. **Plan-Nr. 3.11**). In der Verlängerung der Parkstände am nördlichen Fahrbahnrand der Meisebacher Straße wird zur Aufwertung des Straßenbildes eine Grünfläche angelegt. In diese Grünfläche wird die rot markierte o.g. Aufstellfläche mit Bordabsenkung eingepasst. Der Bewuchs muss so ausgewählt werden, dass keine Sichtbehinderung eintritt.

Furten, Überleitungsbereiche, Aufstellbereiche und Querungsstellen für den Radverkehr werden generell rot eingefärbt.

Bei den Haltestellen Lax und Schlippental werden die bereits in der Stadt häufig angewandten und gut nachgefragten Edelstahl-Fahrradbügel in einem Abstand von 1,2 m angeordnet, um ein attraktives Angebot für ÖPNV-Nutzer/-innen anzubieten (insgesamt rd. 8 Fahrradbügel zum beidseitigen Anlehnen der Fahrräder). Fahrradbügel sind bei der Haltestelle Meisebacher Straße nicht umsetzbar, sie behindern den Fußgängerverkehr. Die Ausstattung der Haltestellen mit Fahrradbügeln geht auf die Stellungnahme des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) vom 05.07.2021 zurück und ist damit umgesetzt.

5.8.2 Wartehallen

Bei der Haltestelle Lax wird die vorhandene 3-Feldhalle (Grundmaß: 1,5 m x 4,5 m, Dachbreite 2,25 m) aufgearbeitet und an eine neue Position, näher an die verschobene Bushaltestelle versetzt. Eine neue 3-Feldhalle wird bei der Haltestelle Schlippental errichtet.

Bei der Haltestelle Meisebacher Straße ist es nicht möglich, eine Wartehalle wie vorbeschrieben zu errichten. Hier wird eine rd. 3.220 mm breite Überdachung für eine 2-Feldhalle errichtet, die mit auf dem Markt verfügbaren Stahl- und Glasbauteilen hergestellt werden kann. Die Überdachung ruht auf einer Auskragung, die ohne Vorderstützen auskommt. Dadurch wird die Gehwegbreite bzw. die Aufstellfläche nicht eingeschränkt, die lichte Höhe kann mit 2,25 m garantiert werden. Auf Seitenwände und Fahrradbügel muss wegen der eingeschränkten Platzverhältnisse verzichtet werden. Die Gründungsart der Wartehalle (Fundamentplatte mit ca.-Dimensionen von 4.050 x 2.100 x 300 (Breite x Tiefe x Bauteilstärke)) lässt keine Konflikte mit der Gründung des dahinterliegenden Stützbauwerkes (Baulast: Land Hessen) befürchten. Die Fundamentplatte wird überpflastert, Leitungskonflikte können - wenn sie denn überhaupt auftreten - gelöst werden.

Die Wartehalle Meisebacher Straße wird mit Klappsitzen ausgestattet, die anderen Wartehallen erhalten feste Sitze.

Alle Wartehallen sind beleuchtet und haben Abfalleimer.

Die Ausstattung der Haltestellen mit Überdachung, ggf. auch Sitzgelegenheiten geht auf die Stellungnahme des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) vom 05.07.2021 zurück und ist damit umgesetzt. Bei der Ausführungsplanung wird die vom NVV geforderte ausreichende Ausleuchtung der Haltestellen berücksichtigt.

5.8.3 Straßenbeleuchtung

Ab der Einmündung der Reckeröder Straße bis zum Ende des Erneuerungsabschnittes sind die Beleuchtungsanlagen bereits auf moderne LED-Technik umgestellt, von Stationierungsbeginn bis Stat. 0 + 460 sind rd. 12 – 13 Straßenlampen des noch nicht umgerüsteten Altbestandes im Zug der anstehenden Arbeiten einschließlich Fundament zu ersetzen. Darüber hinaus erfordern die 5 geplanten Querungen der Meisebacher Straße sowie die barrierefreien Umbauten der Knotenpunkte zusätzliche Beleuchtungseinrichtungen in Form neuer Standorte. Hier ist von rd. 7 - 8 zusätzlichen Lichtpunkten, die komplett einschließlich Fundament hergestellt werden müssen, auszugehen.

Die Lichtpunkthöhe beträgt in allen Fällen 10,0 m. Die Leuchtentechnik wird auf eine Begrenzung der sog. Lichtverschmutzung und der Insektenfreundlichkeit hin abgestimmt (ansonsten s. Kap. 2.2.1).

5.8.4 Leerrohrsysteme für Lichtwellenleiter

Die Stadtwerke Bad Hersfeld GmbH planen die Verlegung eines Leerrohrsystems.

5.8.5 Straßenbegleitgrün

S. hierzu Kap. 5.2.4.

5.9 ÖPNV-Linien des Stadtbusses

Die Verbesserung der Nutzbarkeit der Stadtbus-Haltestellen durch einen barrierefreien Ausbau und durch die Optimierung und den Neubau von Einrichtungen ist in Kap. 5.8.1 und 5.8.2 umfangreich erläutert.

In der Bauzeit muss im Rahmen des umfangreichen, bauphasenbezogenen Verkehrsumleitungskonzeptes dafür gesorgt werden, dass Ersatzhaltestellen und –verkehre eingerichtet werden, um den Fahrgästen, hier insbesondere Schüler/-innen, zielgerichtete Angebote zu unterbreiten. Hierauf hatte die RhönEnergie Bus GmbH in einer Stellungnahme am 18.08.2021 hingewiesen. Ersatzhaltestellen für die Bushaltestellen Lax und Schlippental werden in der Alten Meisebacher Straße eingerichtet, der Haltestelle Meisebacher Straße wird durch vorhandene AST-Haltestellen in der Fritz-Rechberg-Straße kompensiert. Einzig der Haltestelle Eisteich am Bauanfang kann nicht mehr angedient werden.

5.10 Leitungen

Der Abwasserbetrieb der Kreisstadt Bad Hersfeld hat in seiner Funktion als Eigenbetrieb ein umfangreiches Bauprogramm in einem ersten Bauabschnitt BA 1 zur Sanierung von Sammel- und Anschlussleitungen durchgeführt. Es handelte sich sowohl um Erneuerungen in offener

Bauweise als auch um Maßnahmen zur grabenlosen Sanierung (Inlinerverfahren). In diesem Zusammenhang werden auch nicht mehr benötigte Sammelleitungen stillgelegt. Die genannten Arbeiten wurden im unteren Erneuerungsabschnitt bis zur Einmündung des Schlippentals ausgeführt.

Im Zusammenhang mit der hier behandelten Erneuerung der Verkehrsflächen werden aber durch den Abwasserbetrieb weitere Teilmaßnahmen im Rahmen eines Bauabschnittes BA 2 in dem Knotenpunkt Meisebacher Straße/ Mönchesweg/Am Lax durchführt. Es handelt sich um eine Leitungsquerung auf Höhe der vorhandenen Busbucht. Ansonsten sind Anschlussleitungen zu sanieren und punktuelle Erneuerungen durchzuführen. Anders als bei den unten beschriebenen Maßnahmen der Stadtwerke Bad Hersfeld GmbH sind die Arbeiten des Abwasserbetriebs eher als untergeordnet zu betrachten, denn der größte Anteil an umfangreichen Maßnahmen in offener Bauweise ist zu Beginn der hier behandelten Erneuerung bereits im Vorfeld abgearbeitet.

In die vorlaufenden Maßnahmen des Abwasserbetriebs sind auch die Stadtwerke Bad Hersfeld GmbH integriert. Sie erneuern im unteren Bauabschnitt des Teilabschnittes 1 Versorgungsleitungen im größeren Maßstab; diese Maßnahmen sind ebenfalls zum Beginn der Erneuerung abgeschlossen. Innerhalb der Teilabschnitte 1 bis 3 wird die Stadtwerke in Stationierungsrichtung gesehen rechts die Trinkwasserhauptleitung erneuern. In den Teilabschnitten 2 und 3 wird eine weitere Trinkwasser-Hauptleitung erstellt. Innerhalb des Teilabschnittes 1 wird auch die Mittelspannungsversorgung neu hergestellt. Das Gleiche gilt für die Niederspannungsversorgung innerhalb des Teilabschnittes 1 sowie für eine Leerrohrstrecke für Lichtwellenleiter. Darüber hinaus werden bei allen Medien Hausanschlüsse erneuert.

Zwischen den Einmündungen Roter Graben und An der Sommerseite wird zusätzlich ein Schutzrohr für die Mittelspannungsversorgung verbaut.

Die ursprünglich vorgesehene Erneuerung des Gasversorgungsnetzes entfällt ersatzlos.

Nach dem gegenwärtigen Stand der Ausbauplanung verlegen die Stadtwerke die Niederspannungsversorgung und das Leerrohrsystem für die Lichtwellenleiter in den Gehwegbereichen. Alle übrigen Leitungssysteme werden überwiegend im rechten Fahrbahnbereich verlegt.

Die Stadtwerke Bad Hersfeld sind in den Planungsprozess aktiv eingebunden und erteilten ihre Zustimmung zur Projektumsetzung und –finanzierung im Rahmen der Verwaltungsvereinbarung. Dementsprechend haben sie lt. ihrer Stellungnahme vom 05.08.2021 den Planungen zugestimmt.

Lt. Stellungnahme vom 25.08.2021 beabsichtigt die Telekom Deutschland GmbH in einem kleineren Umfang eine Teilauswechslung älterer Kupferkabel in Teilbereichen der Ausbaustrecke während der Baumaßnahme.

6 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Es sind keine aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Eine wesentliche Änderung des Verkehrsweges oder ein erheblicher baulicher Eingriff, die zu einer Erhöhung der Lärmemissionen führen, erfolgen nicht. S. hierzu die inhaltliche Auseinandersetzung mit der Stellungnahme des Lärmschutzbeirates in **Anlage 2**. Den Entwurf der Verkehrsanlage an Lärmschutzanforderungen auszurichten (beispielsweise durch eine gezielte Umverlagerung von Verkehrsmengen in das kommunale Straßennetz wie Mönchesweg, Lappenlied, Am Roten Graben, Fritz-Rechberg-Straße) ist nicht mit der wichtigen Erschließungsfunktion der Meisebacher Straße für die Wohngebiete Frauenberg und Tageberg sowie mit dem Charakter der Landesstraße vereinbar.

In Abhängigkeit vom weiteren Fortgang der laufenden bundesweiten Diskussion um die Reduzierung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in Ortsdurchfahrten von 50 km/h auf 30 km/h kann ggf. nach dem Umbau der Ortsdurchfahrt (bereichsweise) getestet werden, ob dies aus Gründen des Lärmschutzes oder aus sonstigen Gründen erforderlich und straßenverkehrsrechtlich machbar ist. Hierzu sind ggf. schalltechnische Berechnungen nach den anerkannten Regelwerken durchzuführen, um festzustellen, ob Schwellenwerte aus lärmschutztechnischer Sicht überschritten werden. Die Kreisstadt Bad Hersfeld hat im Rahmen der Novellierung des Lärmaktionsplanes in ihrer Stellungnahme eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen in 1/2023 angeregt. Diese Initiative kollidiert inhaltlich nicht mit dem vorliegenden Entwurf.

6.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

entfällt

6.3 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

entfällt

6.4 Maßnahmen aus naturschutzrechtlicher Sicht

Es werden keine Eingriffe im Zug der Erneuerung vorgenommen, die zu Eingriffen in Natur und Landschaftsbild führen. Im Gegenteil wird zu einer erheblichen Flächenentsiegelung beigetragen, um nicht benötigte, überdimensionierte Knotenpunktbereiche (Am Roten Graben, An der Sommerseite, Mönchesweg/Am Lax) zu bereinigen. Diese Maßnahme, die üblicherweise als adäquate Kompensationsmaßnahme für Eingriffe angesehen wird, ist im vorliegenden Fall aus sich heraus Gegenstand der Erneuerung, hier der Umgestaltung des Verkehrsraumes.

7 Beteiligung der Öffentlichkeit

Am 10.12.2022 erfolgte die Amtliche Bekanntmachung in der Hersfelder Zeitung, dass die Planungsunterlagen zur Maßnahme öffentlich im Zeitraum 12.12. – 23.12.2022 ausgelegt werden. Zu den in der Bekanntmachung angegebenen Öffnungszeiten waren die Unterlagen einzusehen, es bestand die Möglichkeit zur Anfertigung von Kopien sowie zur Abgabe von Stellungnahmen (Hinweise, Anregungen und Bedenken) während der Auslegungsfrist. Außerdem standen den einsichtnehmenden Bürger/-innen Mitarbeiter des Fachbereiches Technische Dienste und des Abwasserbetriebs für Erörterungen persönlich zur Verfügung.

Es haben im Auslegungszeitraum insgesamt 3 Personen von der Einsichtnahme Gebrauch gemacht. Am 19.12.2022 nahmen 2 Mitglieder des Lärmschutzbeirates, am 22.12.2022 ein Anlieger Einsicht in die Unterlagen. Allen Personen wurden umfangreiche, einzelfallbezogene Erläuterungen in mündlicher Form gegeben und konkrete Fragen beantwortet. Die Mitglieder des Lärmschutzbeirates machten von den zur Abgabe von Stellungnahmen angebotenen Listen keinen Gebrauch; sie gaben eine Stellungnahme am 04.01.2023 ab, die am 15.01.2023 einging.

Die Einzelperson (Anlieger) macht von den ausliegenden Listen Gebrauch und trug ihre Hinweise, Anregungen und Bedenken dort ein.

Ferner gab es noch am 21.12.2022 eine fernmündliche Anfrage eines weiteren Anliegers, die sich auf Fragen der Befahrkeit der Verkehrsanlage für landwirtschaftlichen Verkehr und die Gliederung des Querschnittes bezog. Hier wurde fernmündlich Auskunft erteilt.

Die vorgetragenen Hinweise, Anregungen und Bedenken aus den 3 registrierten Stellungnahmen sind ebenfalls in **Anlage 2** dokumentiert.

8 Grunderwerb

Alle Flächen in den 4 Teilabschnitten, in deren Bereich die Stadt Erneuerungs- und/oder Umgestaltungsarbeiten durchführt, sind lt. ALKIS im Eigentum der Kreisstadt Bad Hersfeld oder im Eigentum des Landes Hessen. Flächen von Dritten werden nicht überplant oder für die Erneuerungs- und/oder Umgestaltungsarbeiten beansprucht.

9 Erläuterungen zu Baukosten

9.1 Kosten

Die Kostenermittlung ist in der **Unterlage 8** dargestellt. Die Kosten gliedern sich wie folgt auf:

Kostenart	Brutto-Betrag
Gesamtausgaben (Baukosten):	5.357.963
Anteil Land Hessen:	2.466.632
Anteil Kreisstadt (zuwendungsfähige und nicht zuwendungsfähige Bauausgaben):	2.612.583
Anteil Stadtwerke Bad Hersfeld GmbH:	209.560
Anteil Abwasserbetrieb:	69.188
Planungskosten Kreisstadt:	207.000
Sonstige Kosten (in Gesamtausgaben enthalten):	11.425
Bauausgaben Kreisstadt – <u>zuwendungsfähig</u> (grundhafte Erneuerungen, barrierefreier Ausbau, ÖPNV- und Radanlagen, energetische. Modernisierung):	2.535.787
Bauausgaben Kreisstadt – <u>nicht zuwendungsfähig</u> (Deckenerneuerung):	76.796
fiktive Straßenbeiträge nach KAG²⁾ bezogen auf zuwendungsfähige Bauausgaben Kreisstadt:	633.947
verbleibende zuwendungsfähige Ausgaben Kreisstadt nach Abzug fiktiver Straßenausbaubeiträge nach KAG:	1.901.840
Fördersatz Landeszuwendung nach MobFöG:	70
Landeszuwendung nach MobFöG:	1.331.288
Eigenmittel Kreisstadt:	1.488.295
Eigenmittel Deckenerneuerung:	76.796
Eigenmittel grundhafte Erneuerungen, barrierefreier Ausbau, ÖPNV- und Radanlagen, energetische. Modernisierung	570.552
Eigenmittel fiktive Straßenbeiträge nach KAG:	633.947
Eigenmittel Planungskosten:	207.000

Nach dieser Kostenaufschlüsselung entfallen von rd. 5.358 TEUR brutto Gesamtausgaben (Baukosten) auf das Land Hessen rd. 2.467 TEUR brutto, die Kreisstadt rd. 2.613 TEUR brutto, die Stadtwerke Bad Hersfeld GmbH rd. 210 TEUR brutto und den Abwasserbetrieb rd. 69 TEUR.

Planungskosten, Kosten für Deckenerneuerungsarbeiten sowie Kostenanteile, die durch Dritte übernommen werden (z.B. Leitungsträger und Beitragszahler), bleiben bei der Ermittlung der förderfähigen Kosten unberücksichtigt. Bei einer Förderung der verbleibenden förderfähigen Kosten in Höhe von rd. 1.902 TEUR brutto durch das Land Hessen mit einem Fördersatz von 70 % hat die Stadt einen Eigenanteil von rd. 1.489 TEUR brutto zu tragen.

² Aufgrund der in Kap. 9.3 erwähnten Randbedingung, dass die Kreisstadt ab dem 01.01.2020 keine Straßenausbaubeiträge mehr erhebt, ist bei anzunehmenden 25 % Beitragssatz der angegebene Wert nur als fiktiver Wert anzusehen. Eine Vereinnahmung der Beiträge erfolgt nicht, so dass der Eigenanteil der Kreisstadt entsprechend ansteigt. Die fiktiven Straßenbeiträge beziehen sich auf die Planungskosten, die sonstigen Kosten und die Baukosten für die grundhafte Erneuerung ohne Anteile der Leitungsträger.

Bei der Ermittlung der Baukosten ist unterstellt, dass das Land Hessen die Kosten für die Fahrbahnbereiche und den Schrammbord im Teilabschnitt 1 komplett übernimmt. Die Baukosten des kombinierten Geh- und Radweges im Teilabschnitt 4 werden hingegen jeweils zu 50 % durch das Land Hessen und die Kreisstadt getragen.

Die Ingenieurleistungen für Bauleistungen des Landes Hessen werden durch den von der Kreisstadt vertraglich gebundenen Planer erbracht und auf der Grundlage der abgeschlossenen Verwaltungsvereinbarung an Hessen Mobil weiterberechnet.

9.2 Kostenträger und Verwaltungsvereinbarung

Die Stadt ist Kostenträger für

- die grundhafte Erneuerung der Gehwege sowie die Deckenerneuerungsarbeiten,
- die Herstellung von Parkstreifen,
- den barrierefreien Umbau der größeren Knotenpunkte mit Querungsstellen,
- den barrierefreien Ausbau von 5 Querungsstellen zur besseren Erreichbarkeit der Bushaltestellen am südlichen Fahrbahnrand bzw. zum Wechseln der Straßenseiten im Bereich der Einmündung der Reckeröder Straße und der Straße Am Roten Graben,
- den barrierefreien Umbau der 3 Bushaltestellen, die Errichtung von 2 Wartehallen bzw. einer Überdachungskonstruktion sowie die Ausstattung der Bushaltestellen
- die Neuanlage von kombinierten Geh- und Radweegeanlagen sowie deren Radverkehrsfurten, Querungsstellen, Aufstellbereiche und Überleitungsbereiche (50 %-Anteil im Bereich der Landesstraße)
- Maßnahmen zur Begrünung entsiegelter Bereiche und zur Anlage von Straßenbegleitgrün einschließlich von Baumpflanzungen,
- Erneuerung und Neuanlage von Straßenbeleuchtungseinrichtungen,
- die Herstellung der Straßenentwässerungseinrichtungen.

Das Land Hessen ist Kostenträger für

- die grundhafte Erneuerung der Fahrbahnbereiche einschließlich der Anarbeitung von Nebenflächen an das veränderte Fahrbahnband,
- die Neuanlage von kombinierten Geh- und Radweegeanlagen sowie deren Radverkehrsfurten, Querungsstellen, Aufstellbereiche und Überleitungsbereiche (50 %-Anteil im Bereich der Landesstraße)
- die Herstellung eines Schrammbordes als Ersatz für die zurückzubauende Gehweganlage am südlichen Fahrbahnbereich des Teilabschnittes 1.

Die Stadtwerke Bad Hersfeld GmbH sind Kostenträger für

- die Verlegung von neuen Trinkwasser- und Mittelspannungshauptleitungen
- die Verlegung von neuen Niederspannungsleitungen
- die Verlegung von Leerrohren für Lichtwellenleiter
- die Erneuerung von Anschlussleitungen.

Der Abwasserbetrieb als Eigenbetrieb der Kreisstadt Bad Hersfeld ist Kostenträger für

- die Sanierung von Sammel- und Anschlussleitungen einschließlich der Schächte in offener und geschlossener Bauweise.

Die Projektrealisierung und die Projektfinanzierung sind Gegenstand einer Verwaltungsvereinbarung zwischen den hier genannten Baupartnern, die zugleich Kostenträger sind. Bei zahlreichen vorhergehenden Gemeinschaftsprojekten wie z.B. der grundhaften Erneuerung der Homberger Straße (Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B 324) und der Friedloser Straße (Ortsdurchfahrt der Landesstraße L 3159) ist die Verfahrensweise bei der Projektrealisierung und –finanzierung auf der Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung bekannt und sehr gut erprobt.

Die unterzeichnete Verwaltungsvereinbarung ist als **Anlage 6** dieses Antrages abgelegt. Die dort in § 3 – Kosten der Fahrbahnen, Gehwege, Geh- und Radwege, Schrammbordanlagen, Parkstreifen, Querungshilfen, Einmündungsbereiche, Bushaltestellen sowie Ver- und Entsorgungsanlagen – formulierte Kostenverteilung ist mit der Unterzeichnung durch das Land Hessen, die Kreisstadt, die Stadtwerke Bad Hersfeld GmbH und den Abwasserbetrieb akzeptiert. Das Gleiche gilt – unabhängig von gesonderten Stellungnahmen – auch für das abzuwickelnde Bauprogramm.

9.3 Beteiligung Dritter

Aus den Beschreibungen zu den Kostenträgern in Kap. 9.2 geht hervor, dass die Stadtwerke Bad Hersfeld GmbH und der Abwasserbetrieb grundsätzlich als beteiligte Dritte einzustufen sind.

Leitungsverlegungen durch die Stadtwerke innerhalb des zu erneuernden Querschnittes finden auf kompletter Länge der Teilabschnitte 1 bis 2 statt (Strom und Trinkwasser).

Auf einer Teillänge von rd. 90 m finden zusätzlich Leitungsneuverlegungen für die Trinkwasserversorgung der Stadtwerke im Querschnitt des Teilabschnittes 3 statt.

Auf einer Teillänge von rd. 175 m finden zusätzlich Leitungsneuverlegungen für die Stromversorgung der Stadtwerke im Querschnitt des Teilabschnittes 4 statt.

Dem gegenüber sind die Anteile des Abwasserbetriebs von vglw. untergeordneter Größenordnung, weil die umfangreichen Sanierungsarbeiten bereits im Zug eines in 2020/2021 vorlaufenden Bauabschnittes BA 1 vorab erledigt worden sind.

Die Ver- und Entsorgungsleitungsbauarbeiten werden üblicherweise nach den Regelgrabenbreiten, bemessen nach den einschlägigen allgemein anerkannten Regeln der Technik, bei den Verkehrswegebauarbeiten berücksichtigt und werden kostenmäßig als Kostenbeteiligung Dritter in Ansatz gebracht (s. Kap. 9.1).

Die Stadtversammlung hat in der Sitzung am 06.02.2020 beschlossen, die Straßenbeitragsatzung der Kreisstadt vom 13.12.2013 aufzuheben (Drucksache 1319/19, s. Unterlagen in **Unterlage 7**). Grundstückseigentümer sollen über die am 06.02.2020 beschlossene Aufhe-

bungssatzung ab 01.01.2020 von der Erhebung von Straßenbeiträgen befreit werden. Demzufolge ist es nicht möglich, den im konkreten Fall mit 25 % anzusetzenden Anliegeranteil an den straßenbeitragspflichtigen Teilmaßnahmen zu erheben.

Für die Straßenentwässerung wird auf der Grundlage der Ortsdurchfahrtsrichtlinie (ODR) pauschal ein stückbezogener Zuschuss (Straßeneinläufe) bzw. ein längenbezogener Zuschuss (neu hergestellte Sammelleitungen) gewährt.

10 Durchführung der Baumaßnahme

Die Durchführung der Gesamtbaumaßnahme ist von der weiteren Abstimmung der Baupartner (s. Kap. 9.2) abhängig. Die Gesamtbaumaßnahme muss im Zug der Projektplanung wegen der Verkehrsbedeutung der Meisebacher Straße im städtischen und übergeordneten Straßensystem in mindestens 8 - 10 Teilbauphasen unterteilt werden, um den Durchgangsverkehr zu ermöglichen sowie die Wohngebiete weiter verkehrstechnisch anbinden zu können. Am 16.01.2023, 01.02.2023 und am 13.02.2023 gab es hierzu Erörterungen und Abstimmungen, an denen Hessen Mobil, der Regionale Verkehrsdienst, Polizeipräsidium Osthessen bei der Polizeidirektion Hersfeld-Rotenburg, die Wirtschaftsbetriebe Bad Hersfeld GmbH, die Rhön-Energie Bus GmbH, die Kreisstadt, der Abwasserbetrieb Bad Hersfeld und die Stadtwerke Bad Hersfeld GmbH beteiligt waren. In Hinblick auf die einzelnen Bauabschnitte und Baubereiche wurden die jeweiligen Teilbauleistungen erörtert und die Möglichkeiten eruiert, Teilbauleistungen in einzelnen Baubereichen zeitparallel durchzuführen.

Demnach erscheint es sinnvoll und machbar, einerseits Arbeiten an Nebenanlagen und Fahrbahnen zwischen den Einmündungen Am Roten Graben sowie An der Sommerseite und Mönchesweg/Am Lax, andererseits Leitungsbauarbeiten zwischen den Einmündungen des Schlippentals, der Reckeröder Straße und der Straße Am Roten Graben zeitparallel umzusetzen. Im letztgenannten Bereich sind die Baubereiche segmentweise zu wählen, damit die Andienung der Privatgrundstücke in diesem Bereich unter Baustellenbedingungen gewährleistet werden kann (Abfallabholung, Krankentransporte, Anfahrten der Grundstücke sowie Anwohnerparken).

Es ist unvermeidbar, dass das städtische Verkehrsnetz zu Umleitungszwecken – wie bei anderen Maßnahmen – mit genutzt wird. Eine komplette Sperrung des Durchgangsverkehrs zwischen der Gemeinde Kirchheim und der Kreisstadt Bad Hersfeld ist nicht vorgesehen. Als Umleitungsrouten in beiden Fahrtrichtungen sind die Straßen Mönchesweg und Lappenlied vorgesehen. Sie sind ausreichend leistungsfähig und wurden bereits bei einer vorlaufenden kompletten Sperrung der Durchfahrt der Meisebacher Straße erfolgreich genutzt.

Als südlich der Meisebacher Straße liegende Umleitungsstrecke werden die Alte Meisebacher Straße sowie die Fritz-Rechberg-Straße verwendet. Die zugelassene Fahrtrichtung ist allerdings im Gegensatz zum Mönchesweg und zum Lappenlied nur in Richtung Innenstadt; Gegenverkehrssituationen werden durch Beschilderung unterbunden. Diese Einbahnstraßenregelung ist erforderlich, um den Stadtbusverkehr aufrechtzuerhalten. Aufgrund einer Probebefahrung dieser südlichen Umleitungsrouten am 01.02.2023 wurde die Tauglichkeit der Befahrung mit Gelenkbussen festgestellt. Flankierende straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Einrichten von Bereichen mit absolutem Halteverbot) sind aber unumgänglich. An 2 Stellen sind für den Busverkehr auf Umleitungsstrecken überschaubare bauliche Vorabmaßnahmen

nötig (Befestigung eines überfahrenen Innenbogens im Einmündungsbereich der Straße Unterm Hof zur Landesstraße L 3159 sowie Teilrückbau eines Fahrbahnteilers in der Straße Am Lax).

Bis zum 2. Quartal 2023 soll das Baurecht vorliegen. Die Feststellung des Entfallens des Erfordernisses von Planfeststellung/Plangenehmigung nach § 33 (1) HStrG ist hierfür erforderlich. Es wird in einem gesonderten Schreiben der Antrag auf „Genehmigung zum vorzeitigen Vorhabenbeginn“ gemäß Nr. 1.3 der Vorläufigen Verwaltungsvorschriften zu § 44 Landeshaushaltsordnung (LHO) gestellt.

Der Förderbescheid nach dem Mobilitätsfördergesetz - MobFöG wird für 4/ - 5/2023 erwartet. Die Ausschreibung der Gemeinschaftsmaßnahme soll voraussichtlich in 4/ - 5/2023 erfolgen. Der geplante Baustart liegt nach dem vorläufigen Projektzeitplan in 8/ - 9/2023. Die abschnittsweise auszuführenden Bauarbeiten erstrecken sich aufgrund des umfangreichen Bauumfanges absehbar bis in das 4. Quartal 2024.

11 Bewertung des Projektes in Hinsicht auf die Erreichung der Ziele der Richtlinie zur Förderungen von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz

In Kap. 2.1 wurde ausgeführt, welche unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Erneuerungsabschnitt der Meisebacher Straße und in den Bereichen der Einmündungen bestehen. Die markante Richtlinien-Ziele in den Abschnitten B I. und B II. wie z.B.

- Steigerung der ÖPNV-Attraktivität
- Verbesserung der Mobilität unabhängig von motorisiertem Individualverkehr
- Beseitigung von Engpässen
- Verbesserung des Verkehrsflusses
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Barrierefreiheit
- Verbesserung der Rad- und Fußwegeinfrastruktur
- Ausbauzustand nach dem aktuellen Stand der Technik

können mit den im Erläuterungsbericht und den Plänen dargestellten Teilmaßnahmen sehr gut erreicht werden. Der rd. 1,37 km lange Streckenabschnitt ist als verkehrswichtige, vorfahrtsberechtigter innerörtlicher Straße mit einer wichtigen Verbindungsfunktion zu Zielen im Innenstadtbereich und in anderen Stadtteilen einzustufen. Gleichzeitig ist er Teil des ÖPNV-Liniennetzes. Der Erneuerungsabschnitt wird im Rahmen der Gemeinschaftsmaßnahme effizient und aus technisch-wirtschaftlicher Sicht sinnvoll bearbeitet und gleichzeitig hinsichtlich des Gebrauchswertes nachhaltig verbessert.

Die im Rahmen der Planung berücksichtigten und in der Umsetzung zu realisierenden Teilmaßnahmen wie

- der bereichsweise Ausbau der vorhandenen Gehwege zu straßenbegleitenden kombinierten Geh- und Radwegen
- der Knotenpunktumbau

- die Anlage von Querungsstellen
- die allgemeine barrierefreie Gestaltung
- das Freihalten von Gehwegen durch die Neustrukturierung der Flächen für den ruhenden Verkehr

sowie

- die Optimierung der Straßenbeleuchtung mit neuester Technik, die eine sehr gute Lichtverteilung auf den Verkehrsflächen und eine Verbesserung der subjektiven Sicherheit bewirkt

werden den Vorgaben der Richtlinie und des Durchführungserlasses für Infrastrukturmaßnahmen des kommunalen Straßenbaus im Rahmen des vorhandenen Budgets unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen gerecht.

Bad Hersfeld, Februar 2023

Im Auftrag

gez. M. Bode
Fachbereichsleiter Technische Dienste