

Ortsdurchfahrt Stadtallendorf

Ausbau der B 454

Städtebaulicher Planungsbeitrag



Beauftragung:
Amt für Straßen- und Verkehrswesen
Marburg

Bearbeitung:
Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
Dezernat 26
Bernhard Kohaupt - Dipl.-Ing. Architekt und Stadtplaner

Wiesbaden
September 2004

Unterlage zum **Planfeststellungsbeschluss** Nr. 15.3.1

vom 19.12.2016
Gz. VI1 A 061 k 06 # 2.143
Wiesbaden, den 29.12.2016

Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Landesentwicklung
Im Auftrag



[Handwritten signature]
Vincenzi, Baudirektor

Hessisches Landesamt für
Straßen- und Verkehrswesen

Inhalt

Anlass und Rahmen des Städtebaulichen Planungsbeitrags	3
Teil 1 Siedlungsstruktur und Geschichte	
1. Geographische und topographische Situation	4
2. Bevölkerung, wirtschaftliche Struktur und Verflechtung	5
3. Historische Entwicklung	6
4. Siedlungsstruktur und Konfliktanalyse	
Siedlungsstruktur	7
Bundesstraßentrasse und Umfeld	8
Konflikte	13
Teil 2 Bewertung der Ausbauplanung	
1. Beschreibung der Planung	17
2. Auswirkungen der Planung, Möglichkeiten zur Konfliktreduzierung	
Eingriffe durch Verbreiterung der Trasse	19
Lärmbelastungen	20
Wirkungen auf Stadtraum und –gestalt	22
Trennwirkungen	22
Zusammenfassung	27
Quellenverzeichnis	28

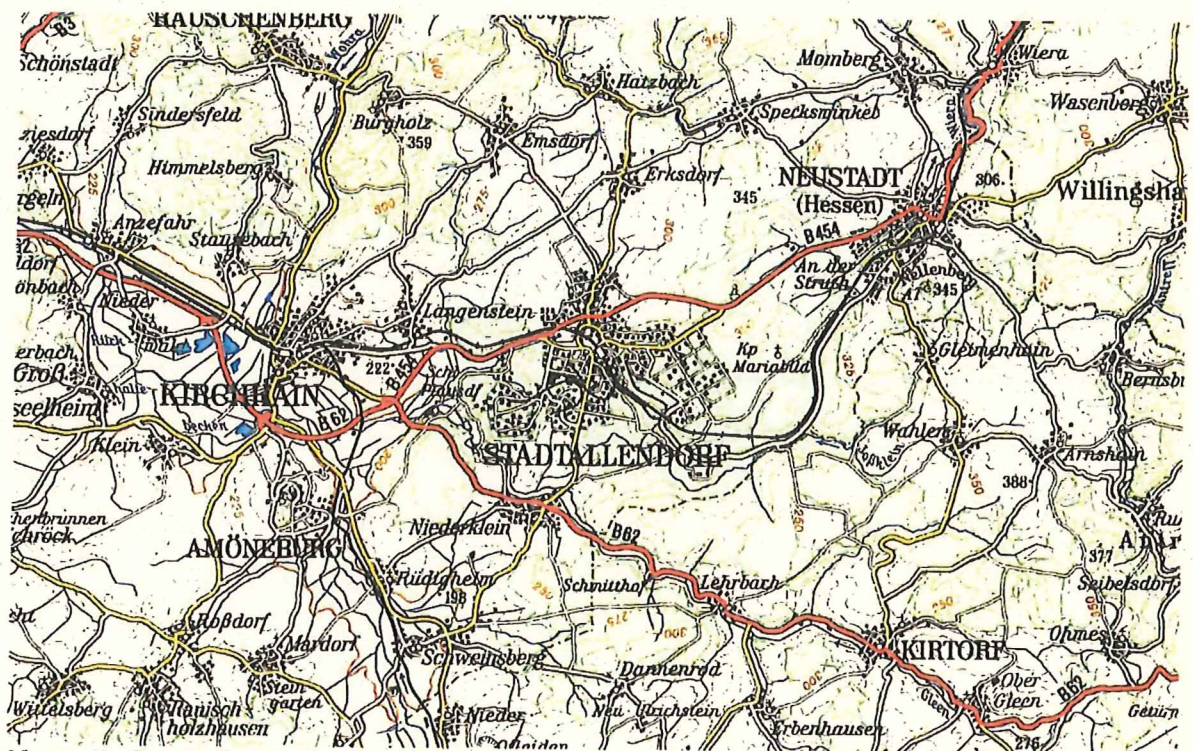
Anlass und Rahmen des Städtebaulichen Planungsbeitrags

Die B 454 führt von Marburg und Kirchhain über Stadtallendorf nach Neustadt und Schwalmstadt. Direkt östlich von Stadtallendorf verläuft die Trasse der geplanten A 49. Bei Realisierung der A 49 wird die Bundesstraße dann ein wichtiger Zubringer sein, die Verkehrsbelastung von derzeit ca. 10.000 Kfz/24h wird sich dann bis 2015 etwa verdoppeln.

Die Bundesstraße durchquert Stadtallendorf zwischen dem neuen Zentrum und dem alten Ortskern von Allendorf. Im direkten Umfeld befinden sich Gewerbe- und Wohngebiete. Es gibt mehrere Verknüpfungen mit dem städtischen Straßennetz, darunter die zentrale Kreuzung mit der Haupt-/Bahnhofstraße, der Verbindung von Allendorf zum Stadtzentrum.

Um die Leistungsfähigkeit der Straße zu erhöhen, ist geplant, im bebauten Bereich die Trasse zweispurig tiefer zu legen und an zwei Stellen über Parallelrampen die Verknüpfung mit dem städtischen Netz herzustellen. Die Verknüpfung soll jeweils mit einem Kreislauf zu ebener Erde über der tiefliegenden Bundesstraße erfolgen.

Der Städtebauliche Planungsbeitrag untersucht die städtebaulichen Auswirkungen dieser Planung und Möglichkeiten ihrer Optimierung.



Karte 1 Stadtallendorf und Umgebung

Teil 1 Siedlungsstruktur und Geschichte

1. Geographische und topographische Situation

Stadtallendorf liegt am Rande des Herrenwaldes auf dem Westhang der ‚oberhessischen Schwelle‘, die das Amöneburger Becken vom Schwalmbecken trennt und die Wasserscheide zwischen Rhein und Weser bildet. Die B 454 von Schwalmstadt nach Kirchheim und über die B 62 weiter nach Marburg überschreitet im Osten der Stadt die Wasserscheide. Das Gelände fällt entsprechend nach Westen. Südlich der Bundesstraße ist das Gelände zum größten Teil bewaldet (Herrenwald), nördlich liegt vorwiegend offene Feldflur. Dieser Unterschied zwischen offenem und Waldgelände ist auch im Stadtgebiet noch deutlich erkennbar.

Neben der B 454 führt die B 62 im Süden durch das Stadtgebiet. 25 km weiter südlich besteht Anschluss an die A 5.

Die Main-Weser-Bahn von Gießen nach Kassel durchquert das Stadtgebiet. Der Bahnhof liegt unmittelbar am Stadtzentrum.



Karte 2 Stadtallendorf

2. Bevölkerung, wirtschaftliche Struktur und Verflechtung

Stadtallendorf hat etwa 21.000 Einwohner, davon leben ca. 17.000 in der Kernstadt. Mit über 12.000 Arbeitsplätzen ist es der industrielle Schwerpunkt des Kreises Marburg-Biedenkopf. 65 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten finden Arbeit vor Ort. Mit 5.700 Personen ist die Zahl der Einpendler sehr hoch.

Die vorliegenden statistischen Daten sind nicht besonders neu, aber sehr ausgeprägt. Ihre Interpretation ist deshalb dennoch aussagekräftig. Sie charakterisieren Stadtallendorf als eine Industriestadt im ländlichen Raum. Der Ausländeranteil ist mit knapp einem Viertel sehr hoch. Das Durchschnittsalter ist relativ niedrig, der Anteil der 6-20-jährigen liegt deutlich über dem Landesdurchschnitt. Der Anteil der Frauen an den Einwohnern ist unterdurchschnittlich, ihr Anteil an den Erwerbstätigen sehr niedrig. Typisch ist dagegen der männliche Vollzeitangestellte.

Der Anteil der Einwohner mit Hauptschulabschluss war zumindest bis 1987 sehr hoch, derer mit Abitur betrug nur die Hälfte des Landesdurchschnitts.

Dabei verändert sich die Bevölkerung sehr wenig, der Wanderungssaldo ist nur leicht positiv.

Bezeichnung	Zeit	Maßeinheit	Stadtallendorf	Hessen
Anteil der Frauen an der Gesamtbevölkerung	31.12.97	in % der Bevölkerung	50,4	51,1
Anteil der unter 6jährigen an der Bevölkerung	31.12.97	in % der Bevölkerung	6,2	6,2
Anteil der 6- bis unter 15jährigen an der Bevölkerung	31.12.97	in % der Bevölkerung	10,7	9,4
Anteil der 15- bis unter 21jährigen an der Bevölkerung	31.12.97	in % der Bevölkerung	7,8	6,2
Anteil der 21- bis unter 65jährigen an der Bevölkerung	31.12.97	in % der Bevölkerung	61,6	62,4
Anteil der über 65jährigen an der Bevölkerung	31.12.97	in % der Bevölkerung	13,6	15,9
Relative Veränderung der deutschen Bevölkerung	1997 zu 1990	in %	0,6	2,6
Relative Veränderung der ausländischen Bevölkerung	1997 zu 1990	in %	9	22,4
Ausländeranteil	31.12.97	in % der Bevölkerung	23,2	12,4
Durchschnittsalter	1997	Jahre	39,7	41,6
Relat. Wanderungssaldo insgesamt	1990-1997	je 100 der Bevölk. am 31.12.89	3,2	6,8
Anteil der Bevölkerung mit Volks- bzw. Hauptschulabschluß	25.05.87	in % der 15 bis 64Jährigen	64,5	49,2
Anteil der Bevölkerung mit Realschulabschluß	25.05.87	in % der 15 bis 64Jährigen	17,7	19,6
Anteil der Bevölkerung mit Abitur	25.05.87	in % der 15 bis 64Jährigen	6,2	12,2
Anteil der Bevölkerung mit Berufs- bzw. Fachschulabschluß	25.05.87	in % der 15 bis 64Jährigen	8	10,6
Anteil der Bevölkerung mit Fachhochschulabschluß	25.05.87	in % der 15 bis 64Jährigen	1,8	3,3
Anteil der Bevölkerung mit Hochschulabschluß	25.05.87	in % der 15 bis 64Jährigen	1,8	5,1
Beschäft. Arbeitnehmer Frauen	30.6.96	in % aller Beschäftigten	35,2	42,8
Beschäftigte Arbeitnehmer je 1000 Einwohner,	30.6.96	in %	499	353
Beschäft. Arbeitnehmer Teilzeit	30.6.96	in % aller Beschäftigten	9,9	13,7

Tabelle 1

Bevölkerungsstruktur

Quelle: Hessisches Statistisches Landesamt

3. Historische Entwicklung

Das Dorf Allendorf wurde bereits 782 zum ersten mal urkundliche erwähnt, damals noch unter dem Namen Berinscozo (Bärenschuss). Später wurde der Name in Allendorf geändert. Der alte Dorfkern um die Kirche St. Katharina steht heute unter Ensembleschutz, mit zahlreichen denkmalgeschützten Einzelgebäuden. Die ältesten erhaltenen entstanden in den Jahrzehnten nach dem 30-jährigen Krieg.

Tabelle 2
Einwohner der Gemeinde
Allendorf/Stadtallendorf

Quelle: www.stadtallendorf.de

Jahr	Einwohner
1842	1.376
1939	1.497
1945	2.100
1952	5.109
1960	10.284
1964	14.026
1970	15.832
1974	20.743
1982	20.031
1985	20.168
1989	20.809
1992	21.429
1993	21.439
1994	21.429
1995	21.398
1996	21.543
1997	21.640
1998	21.567
1999	21.619
2000	21.638
2001(30. Juli)	21.555

Die Errichtung zweier großer Rüstungsbetriebe 1938-43 brachte der damals 1500 Einwohner zählenden Gemeinde die entscheidende Strukturveränderung. Im Auftrag des Oberkommandos des Heeres betrieb die Dynamit-AG das Werk im Wald südlich der Main-Weser-Bahn, nördlich der Bahn entstand die Fabrik der WASAG im Auftrag des Oberkommandos der Kriegsmarine. 16-25000 Menschen – die in der Einwohnerstatistik allerdings nicht auftauchen - arbeiteten in den beiden Werken mit insgesamt 654 Gebäuden.

Die intakten Rüstungsbetriebe wurden 1946-49 teilweise gesprengt, z.T. boten sie Unterkunft für Vertriebene. Zahlreiche Groß- und Kleinbetriebe siedelten sich in den Folgejahren auf dem Gelände der ehemaligen Rüstungsfabriken an, mit Ferrero als größtem. 1954 war Allendorf die ‚größte Industriesiedlung Hessens‘. Mit der Verleihung der Stadtrechte 1960 wurde die Gemeinde in Stadtallendorf umbenannt.

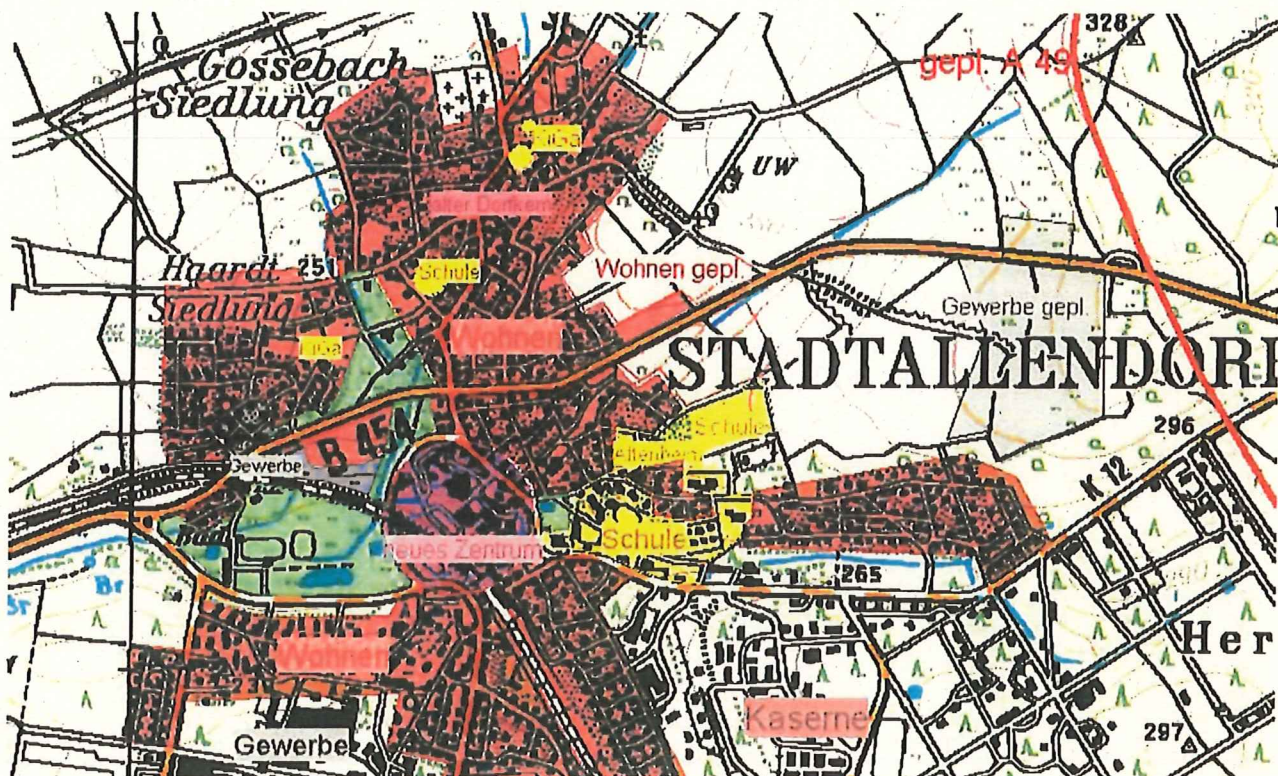


Bild 1 Haartsiedlung, typische Siedlungshäuser von 1939

4. Siedlungsstruktur und Konfliktanalyse

Siedlungsstruktur

Bis auf den alten Ortskern ist Stadtallendorf als eine breitgestreute städtische Vorstadtsiedlung gewachsen. Die Industrie- und Kasernenflächen wurden während des Krieges zur Tarnung im Herrenwald angelegt. Kleinere Siedlungen für deutsche Beschäftigte der Munitionsfabriken entstanden bereits damals, verstreut zwischen dem Fabrikgelände und dem alten Dorfkern. In den folgenden Jahrzehnten wuchs der ganze Bereich zwischen den Munitionsfabriken und dem alten Dorfkern zu der städtischen Siedlung von heute zusammen.



Karte 3 Siedlungsstruktur

Der alte Ortskern von Allendorf hat heute noch eine gewisse Zentrumsfunktion. Es gibt nicht nur die Kirche mit Kindergarten, sondern auch eine Reihe Geschäfte, dazu Bank, Sparkasse und Gaststätte. Das eigentliche Zentrum ist heute aber die ‚Stadtmitte‘ zwischen Herrenwaldhalle, Rathaus und Bahnhof. Hier ist ein modernes Einkaufszentrum entstanden, dazu ein Bürgerhaus, Hallenbad usw. Direkt östlich des Zentrums liegt das Rathaus mit Stadthalle, weiter östlich schließt ein größeres Schulgelände mit Grundschule, Gesamtschule und zwei Sonderschulen an. Auf der Westseite des Zentrums liegen ein Sportgelände, das Freibad und der Volkspark.



Bild 2 *Alter Ortskern Allendorf*



Bild 3 *Neues Zentrum*

Südlich dieses Streifens mit zentralen Nutzungen liegen die Industriegebiete mit eingestreuten Siedlungsflächen. Nördlich liegen fast ausschließlich Wohnflächen, neben dem alten Ortskern fast durchgängig 1-2-geschossige Siedlungsbebauung. Sie wird etwas nördlich des Zentrums von der Bundesstraße 454 durchquert. Nordwestlich der Stadtmitte bis zur Bundesstraße liegt ein Wohngebiet mit 5-geschossiger Bebauung.

Die verschiedenen Stadtbereiche sind jeweils als Einzelsiedlungen entstanden, ohne direkte räumliche Beziehung und Zusammenhang. Die Bundesstraße hat für ihre Entwicklung eher keine Rolle gespielt, sie läuft weitgehend anbaufrei zwischen den Siedlungsflächen hindurch. Von daher fehlen entlang der Straße weitgehend räumliche und Aufenthaltsqualitäten.

Bundesstraßentrasse und Umfeld

Von Westen kommend tritt die Bundesstraße am Abzweig der Waldstraße in den Siedlungsbereich ein. Die Waldstraße führt zum Zentrum und in die Industriegebiete. Die Bundesstraße steigt hier steil an und liegt auf einem Damm bis zur Unterführung der Main-Weser-Bahn. Am Fuß der Böschung auf der Südseite verläuft eine Parallelstraße mit Wohnhäusern, dahinter beginnt das Sportgelände. Der Ausbau dieses Abschnittes bis zur Bahn ist bereits in Bau.



Bild 4
Der in Bau befindliche Abschnitt endet vor dem ehemaligen Wohnheim

Östlich der Bahnlinie verläuft die Straße fast eben, das Gelände hat gleichzeitig ein Gefälle nach Süden. Auf der Nordseite der Straße liegt - etwas von ihr abgesetzt hinter einer Wiese - das denkmalgeschützte ehemalige Wohnheim mit Zentralküche aus der Zeit der Munitionsfabrikation. Dann folgen auf beiden Straßenseiten vom Autohandel genutzte Flächen, auf der Nordseite als Mischgebiet, auf der Südseite als Gewerbegebiet ausgewiesen.



Bild 5
Das ehemalige Wohnheim liegt zurückgesetzt hinter einer Wiese



Bild 6
Autohandel beidseits der Bundesstraße, anschließend beginnt rechts die 4 1/2-geschossige Wohnbebauung



Bild 7
Kreuzung Lilienthal-/Wetzlarer Straße

Dies ist der einzige Abschnitt, in dem die Anliegergrundstücke von der Straße aus erschlossen werden.

Östlich der Kreuzung mit der Lilienthalstraße und Wetzlarer Straße beginnen Wohngebiete. Die beiden Eckgrundstücke sind noch gewerblich von einer Gärtnerei bzw. im Erdgeschoss von einem Küchengeschäft genutzt. Das Wohngebiet auf der Nordseite ist eine typische Einfamilienhaussiedlung, die nach Osten hin zunehmenden Abstand von der Straße hält. Die Abstandsfläche zur Straße weitet sich zu einer parkähnlichen Wiese. Zur Straße hin ist die Siedlung durch einen Lärmschutzwall abgeschirmt, der zur Wiese hin noch ein Stück um die Ecke führt.



Bild 8
Zugang zur Geschwister-Scholl-Straße, rechts beginnt der Lärmschutzwall



Bild 9
Wohnhäuser hinter dem Lärmschutzwall und Geh-/Radweg nördlich der Bundesstraße

Auf der Südseite der Bundesstraße liegt ein sehr dicht bebautes Wohngebiet mit 4 - 4 1/2-geschossigen Gebäudezeilen parallel zur Straße. Nach Bebauungsplan sind die Wohngebäude alle mit nicht zur Straße orientierten Aufenthaltsräumen konzipiert. Dieses kompakte Wohngebiet ist relativ klein, aber sehr dicht bebaut und bildet ein Dreieck mit etwa 300 m Schenkellänge. Abgeschirmt ist es von der Straße durch einen ca. 3 m hohen Steilwall, z.T. liegen auf der straßenabgewandten Seite noch Garagen davor. Auf der Südseite wird es begrenzt durch einen schmalen Streifen Gewerbefläche entlang der Wetzlarer Straße und die dahinterliegende Bahnlinie. An der Ostseite ist das Gelände durch eine Wiese abgeschlossen, die vom Münchbach durchflossen wird. Die Wiese dient z.T. als Rückhaltebecken und setzt sich nördlich der Bundesstraße fort. Der Münchbach kann hier nicht überquert werden. Er durchläuft die Dorfweiese, unterquert dabei die Bundesstraße und fließt weiter ins Sportgelände.



Bild 10
Stark verdichtetes Wohngebiet hinter dem Lärm-
schutz-Steilwall



Bild 11
Giessener Straße, hinter dem Steilwall links die
Bundesstraße

Durch diese Begrenzungen wird das Gebiet vom Umfeld stark abgeschnürt. Es gibt Zugänge jeweils an den Ecken des Dreiecks: im Westen die Kreuzung Lilienthal-/Wetzlarerstraße, im Südosten den Anschluss Wetzlarer Straße an die Herrenwaldstraße mit Zugang zum Stadtzentrum, im Nordosten setzt sich die Wiese auf der anderen Straßenseite fort, der Übergang über die Straße ist zwar abgesperrt, es existiert aber dennoch ein Trampelpfad.



Bild 12
Die Dorfwiese nördlich der Straße, hinten die
Haart-Siedlung



Bild 13
Trampelpfad entlang der Haart-Siedlung



Bild 14
Wiese entlang dem Muchbach

Die Dorfwiese wird von der Bundesstraße in leichter Dammlage durchquert. Auf der Nordseite gibt es parallel einen abgesetzten Geh- und Radweg. Auf der Südseite bleibt parallel zur Straße nur die Wegeverbindung durch das Wohngebiet jenseits der Lärmschutzwand, die aber an der Wiese vor dem Münchbach endet. Von hier führt nur der Weg weiter nach Süden zum Stadtzentrum. Nach Norden gibt es nur den Trampelpfad zur Straße. Auf der anderen Bachseite verläuft ein weiterer Weg, der aber ebenfalls an der Straße endet.

Auf der nördlichen Seite der Bundesstraße finden beide Wege zwar eine Fortsetzung (im ersteren Fall nur als Trampelpfad). Zumindest die westliche Verbindung über die Straße wird offensichtlich regelmäßig genutzt, dies kann auch durch eine Leitplanke nicht verhindert werden.

Die Wiese wird begrenzt durch die Bebauung entlang der Haupt- und Bahnhofstraße. Dieser Straßenzug ist die wichtige Verbindung zwischen der Altstadt und dem neuen Zentrum. Die Kreuzung ist die wichtigste an der Bundesstraße, sowohl für den Kfz-Verkehr wie für Fußgänger. Die Kreuzung ist LSA-gesichert, einen Fußgängerüberweg gibt es aber nur an der Ostseite über die Bundesstraße sowie an



Bild 15
Kreuzung Haupt-/Bahnhofstraße von Westen



Bild 16
...und Süden

der Nordseite über die Hauptstraße. Die Wohnbebauung an Haupt- und Bahnhofstraße ist eine 2-geschossige Wohnbebauung, lediglich das Haus an der Nordostecke hat einen Laden im Erdgeschoss.

Ab der Kreuzung verläuft die Bundesstraße mit deutlicher Steigung. Ein Gehweg befindet sich nur auf der Nordseite. Von dem Gehweg aus führen 3 Wege in das nördliche Wohngebiet: der Kronpfad, der Holzweg und der Heckenweg. Die Straße wird auf beiden Seiten zumeist von hohen Hecken oder Bäumen gesäumt. Sie schirmen die Gärten der Häuser ab, die von den beiden Parallelstraßen aus erschlossen werden. In diesem Abschnitt liegt die Straße in einem leichten Einschnitt am Hang, der nach Norden ansteigt.



Bild 17
Bundesstraße vom Kronpfad aus nach Westen

Mit dem Kronpfad kreuzt eine Gehwegverbindung, die den alten Ortskern mit dem neuen Zentrum und dem Schulgelände verbindet.

Etwas weiter östlich macht die Straße einen leichten Bogen nach links. Hier endet die Steigungsstrecke, ab hier verläuft sie in leichtem Gefälle den Hang entlang oberhalb des Luchgrabens. Das Gelände fällt steil nach Süden zum Graben hin.

Auf der Südseite nähert sich der Kreppelweg in spitzem Winkel der Bundesstraße und verläuft dann unmittelbar daneben als Erschließungsstraße, von der Bundesstraße nur getrennt durch eine Leitplanke. Auf der andren Seite der Bundesstraße liegt der Landgasthof ‚Zum Bärenschießen‘, das einzige Anwesen, das nur von der Bundesstraße erschlossen wird – wenn man von den Autohändlern am westlichen Ortseingang abieht.



Bild 18
Bundesstraße vom Holzweg aus nach Westen...



Bild 19
...und nach Osten



Bild 20
Am Heckenpfad endet der Gehweg entlang der Bundesstraße



Bild 21
Rechts der Bundesstraße die Gaststätte, links der parallele Kreppelweg

Hinter dem Grundstück östlich des Gasthofs liegt als Zugang nach Norden der Heckenpfad. Der separate Geh- und Radweg entlang der Straße endet hier. Zwar führt der Heckenpfad auf der anderen Straßenseite weiter, aber ein Überqueren der B 454 ist hier nicht möglich, weil auf der Südseite die Leitplanke durchläuft. Der direkt daneben verlaufende Kreppelweg endet am Heckenpfad, und hier endet auch die Bebauung auf dieser Straßenseite.



Bild 22
Die Bundesstraße ortsauswärts vom Heckenpfad aus

Auf der Nordseite der Bundesstraße folgen jetzt zwei etwas größere Doppelhäuser, mit Stellplätzen zwischen Haus und Straße. Daran schließt sich eine Reihe neuer Einfamilienhäuser an, erschlossen vom parallelen Kronring aus, alle oberhalb einer Böschung, die sich nach Osten zu einem Wall entwickelt, der dann hinterschüttet wurde. Eine dichte Hecke dient der zusätzlichen Abschirmung. Die unbebauten Flächen im Anschluss sind im Flächennutzungsplan ebenfalls bereits als Wohngebiete ausgewiesen, dasselbe gilt auf der noch unbebauten anderen Straßenseite.



Bild 23
Die Bundesstraße ortseinwärts, rechts die Wohnhäuser oberhalb der Böschung

Die Bundesstraße steigt in diesem Abschnitt weiter leicht an. Gleichzeitig gibt es ein deutliches Gefälle nach Süden quer zur Straße zum Luchgraben hin, der hier neben der Straße verläuft und im bebauten Bereich verrohrt ist.



Bild 24
Der Luchgraben liegt wesentlich tiefer als die Bundesstraße

Das im Flächennutzungsplan ausgewiesene Wohngebiet reicht bis zur Leide. Die Leide ist ein alter Prozessionsweg. Von Allendorf kommend, quert er hier die Bundesstraße und führt weiter zur Mariengrotte. An der Kreuzung steht ein denkmalgeschützter Bildstock.



Anschließend quert die Straße den Luchgraben, macht einen leichten Rechtsbogen und führt dann zu dem geplanten Gewerbegebiet am künftigen Autobahnanschluss.

Bild 25

Die Leide führt links nach Allendorf, rechts der Weg führt zur Mariengrotte

Konflikte

Städtebauliche Konflikte ergeben sich durch die Bundesstraße vor allem aus der Lärmbelastung und der Trennwirkung.

Die Lärmbelastung betrifft zum einen die benachbarte Wohnbebauung und die privaten Freiflächen, aber auch den öffentlichen Raum. Am schwerwiegendsten ist die Belastung für den mittleren Abschnitt zwischen Hauptstraße und Heckenpfad. Gegenwärtig werden hier die Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete tags wie nachts deutlich, meist um gut 5 dB(A), überschritten. Hier stehen die Wohnhäuser am nächsten zur Fahrbahn, die Gärten reichen bis unmittelbar an die Straße, lediglich getrennt durch eine Hecke und z.T. durch einen schmalen Grünstreifen und den Gehweg. Hinzu kommt, dass die Straße hier die stärkste Steigung hat.

Am dichtesten an der Bundesstraße stehen die beiden Eckhäuser an der Ostseite der Haupt- bzw. Bahnhofstraße. Das Haus an der Hauptstraße hat im Erdgeschoss einen Laden und ist dadurch weniger empfindlich, das an der Bahnhofstraße hat zur Bundesstraße hin im Erdgeschoss eine fast geschlossene Wand und schirmt den Garten durch einen Anbau ab.

Im östlich anschließenden Abschnitt ist der Abstand zwischen Straße und Bebauung dagegen deutlich größer und die Gebäude mit ihren Gärten liegen einige Meter höher auf einer steilen Böschung oder hinter einem Wall.



Bild 26

Die Wohnhäuser am Bahndamm von der Brücke über die Bahn aus

Im westlichen Ortseingang sind die Autohändler gegen Straßenlärm unempfindlich. Die Bebauung westlich des Zeppelinweges am Bahndamm wird noch von der Brücke über die Bahn aus belastet, die zum bereits in Bau befindlichen Streckenabschnitt gehört. Für diese Häuser wäre Lärmschutz wünschenswert.

Das ehemalige Wohnheim der Munitionsfabrik liegt deutlich zurückgesetzt und ist als künftiges Jugendhaus nicht als besonders empfindlich einzuschätzen.

Die folgende Wohnbebauung ist durch Wall bzw. Steilwall abgeschirmt. Lediglich die ersten Häuser an der Geschwister-Scholl-Straße bleiben weitgehend ungeschützt, bevor hinter dem Zugangsweg der Wall beginnt. Auf der südlichen Straßenseite sind Obergeschosse der 4-geschossigen Wohnbebauung auch durch den hohen Steilwall nicht ausreichend vor den Immissionen abgeschirmt. Doch die Aufenthaltsräume sind in dieser Gebäudezeile von der Straße abgewandt.

Die öffentlichen Flächen entlang der Bundesstraße sind nicht als sehr empfindlich gegen Straßenlärm einzuordnen. Der straßenbegleitende Gehweg auf der Nordseite und der Kreuzungsbereich Haupt-/Bahnhofstraße haben zwar eine hohe Fußgängerfrequenz, sind aber nicht als Aufenthaltsflächen geeignet. Die Freifläche der Dorfwiese, die von der Bundesstraße durchquert wird, dient vor allem dem Spiel, aber auch der Ruhe und Erholung und ist deshalb als bedingt lärmempfindlich einzuschätzen.

Die Trennwirkung der Bundesstraße ist von erheblicher Bedeutung. Sie trennt, den alten Dorfkern und die Wohngebiete im Norden vom neuen Zentrum und den Schulen im Süden, die funktional eng aufeinander bezogen sind. Die Trennwirkung wird verstärkt durch die Lärmschutzanlagen. An mehreren Stellen wird zusätzlich versucht, aus Sicherheitsgründen die Querung durch Leitplanken zu unterbinden. Die vorhandenen Trampelpfade zeigen, dass dies nicht gelingt und belegen so den Querungsbedarf.

Die erste Querungsmöglichkeit von Westen aus ist die Kreuzung Lilienthal-/Wetzlarer Straße. Sie bietet den Bewohnern der Haart-Siedlung einen umwegfreien Zugang zum Zentrum. Sie ist mit einer LSA ausgestattet und gegenwärtig kein besonderer Konfliktpunkt.



Bild 27 und 28

Trampelpfad trotz Absperrung an der Ostseite der Giessener Straße



An der Ostseite des Wohngebietes an der Giessener Straße gibt es einen offensichtlichen Querungsbedarf, der sich seinen Weg über einen Trampelpfad sucht. Direkt entlang der Siedlung ist jede Querung durch die LSW unterbunden. Östlich schließt die Wiese mit Bolzplatz und Rückhaltebecken an, die sich nördlich der Bundesstraße fortsetzt. Im Bebauungsplan führt ein Fuß- und Radweg zwischen Wohngebiet und Wiese bis zur Bundesstraße, der im Bebauungsplan ‚Hofwiese‘ nördlich der Bundesstraße leicht versetzt eine Fortsetzung findet, gegenwärtig aber nur als Trampelpfad existiert.

Der Weg ist aber auf beiden Straßenseiten an der Bundesstraße durch Leitplanken und auf der Südseite die Lücke zum Lärmschutz-Steilwall durch ein zusätzliches Gitter abgesperrt. Der Trampelpfad zeigt aber, dass die Verbindung regelmäßig genutzt wird.

Das Wohngebiet an der Giessener Straße ist eines der dichtestbebauten der Stadt, mit bis zu 4 Geschossen und ausgebautem Dachgeschoss, mit einer GFZ zwischen 0,8 und 1,1. Es ist eingeschlossen durch Lärmschutzwand, Gewerbegebiet mit der dahinterliegenden Bahn und den Münchbach. Bei einem solchen Wohngebiet besteht die



Bild 29
Fortsetzung des Trampelpfades auf der Nordseite der Bundesstraße



Bild 30
Der Weg östlich des Münchbachs endet an der Bundesstraße

Gefahr der Ghetto-Bildung, erst recht bei der gegebenen Sozialstruktur der Stadt, die durch einen hohen Anteil von Hauptschulabgängern und Ausländern gekennzeichnet ist. Der Zugang zum größeren Freiraum an der Hofwiese ist für dieses Wohngebiet besonders wichtig. Zusätzlich bedeutet dieser Übergang einen bequemen und direkten Zugang von den nördlichen Wohngebieten zum Zentrum.

Die nächste ‚theoretische‘ Überquerungsstelle befindet sich an der anderen Seite des Münchbachs. Hier führt von Süden ein Weg den Bach entlang vom Zentrum bis zur Straße. Auf der Nordseite bildet der Gehweg zur Wilhelm-Leuschner-Straße und die Straße an der Dorfwiese die natürliche Verlängerung. An dieser Stelle wird die Überquerung der Bundesstraße blockiert durch die Leitplanke auf der Süd- und die leichte Böschung zwischen Straße und Gehweg an der Nordseite. Die Kreuzung Haupt-/Bahnhofstraße ist nur knapp 100 m entfernt. Deshalb finden sich auch nur geringe Spuren gelegentlicher Überquerungen.

Haupt- und Bahnhofstraße sind die wichtigste Verbindung zwischen altem Dorfkern und neuem Zentrum. Hier gibt es einen LSA-gesicherten Überweg, allerdings nur auf der Ostseite der Kreuzung. Für Fußgänger ist dieser Überweg aber dennoch nicht sehr attraktiv. Die Rotphase ist für ihn sehr lang. Der weiterführende Gehweg entlang der Bahnhofstraße ist nicht sehr breit, die Aufstellfläche sehr klein und die Weiterführung zum Zentrum über die Bahnhofstraße kaum geregelt.

Die nächste Querungsstelle ist der Kronpfad. Dies ist der einzige nicht durch Leitplanken blockierte Fußgängerübergang, der nicht mit einer LSA-gesicherten Straßenkreuzung verbunden ist. Die Bundesstraße verläuft in leichtem Einschnitt. Auf der Südseite



Bild 31 und 32
Der Kronpfad von Norden und von Süden, zwischen den Drängelgittern die Bundesstraße

führt der Weg nach der kurzen Steigung die Böschung hinauf wieder hinab zum Kreppe-
pelweg. Weiter über die Bismarckstraße gibt es hier eine direkte Verbindung zum Zen-
trum, zur Stadthalle und ins Schulgelände.

Die letzte theoretische Überquerungsstelle ist der Heckenpfad. Am Heckenpfad endet
der Gehweg auf der Nordseite der Bundesstraße. Er hat nach Norden Anschluss an
den Kronring, der den größten Teil des nordöstlichen Wohngebietes erschließt. Der
Heckenweg ist auf der Südseite der Bundesstraße nur eine kurze Sackgasse, es gibt
aber einen steilen Trampelpfad hinunter zum Luchgraben, über den man zum Zentrum
gelangt. Ein kleinerer Trampelpfad führt weiter zur Allendorfer Höhe hinauf und von
dort ins Schulgelände. Mit kleinem Umweg gibt es die Möglichkeit, von der Querungs-
stelle aus über den Kreppepelweg und Luchweg oder Bismarckstraße zum Luchgraben
und dann weiter ins Zentrum zu gelangen.

Dieser Übergang ist an der Südseite der Bundesstraße blockiert durch die Leitplanke.
Er wird aber in Zukunft wachsende Bedeutung erlangen durch den weiteren Ausbau
der Wohngebiete ‚In den Kronäckern‘.

Insgesamt zeigt die Untersuchung der Querungsstellen, wie problematisch und kon-
fliktträchtig die Trennwirkung der Bundesstraße ist. Neben den beiden LSA-gesicherten
Übergängen an Straßenkreuzungen und einem ungesicherten Übergang gibt es zu-
mindest drei weitere Übergangsstellen, an denen versucht wird, durch Absperrmaß-
nahmen das Überschreiten der Fahrbahn zu verhindern, an 2 Stellen aber nur mit be-
dingtem Erfolg.



Bild 33 und 34

Am Heckenpfad verhindert die Leitplanke ein Überqueren der Bundesstraße

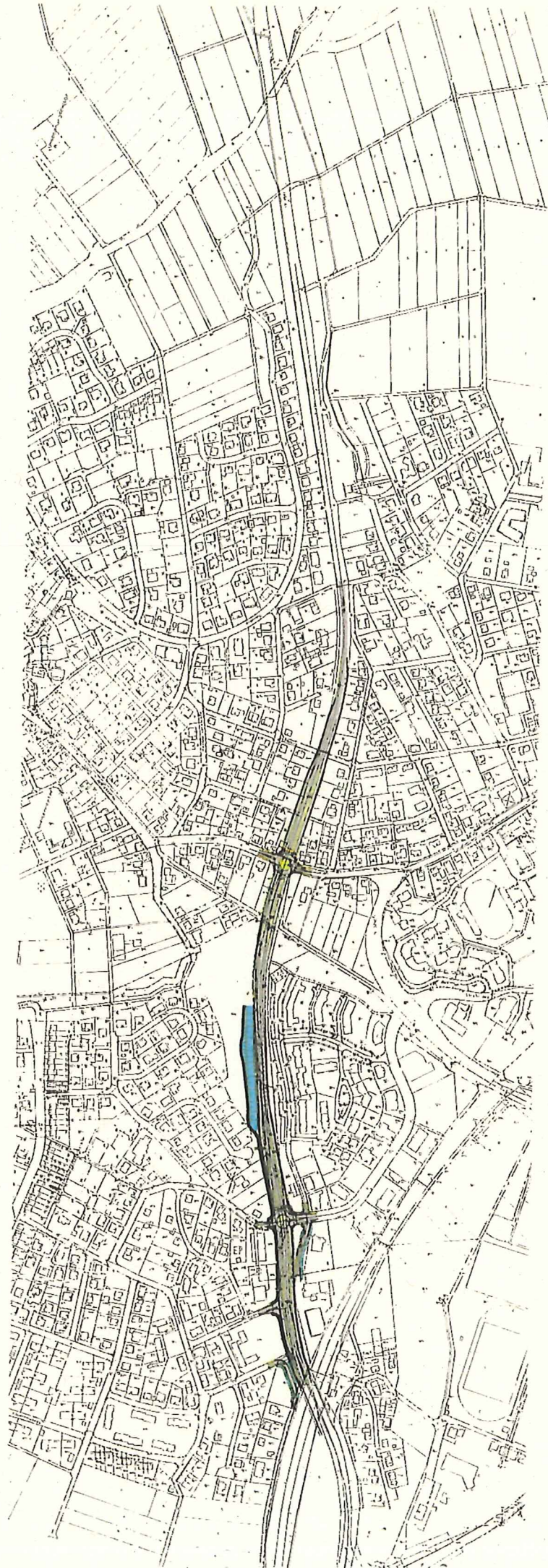
Teil 2

Bewertung der Ausbauplanung

1. Beschreibung der Planung

Der geplante Ausbau sieht eine tiefergelegte anbaufreie zweispurige Trasse vor, die an den zwei jetzt mit LSA gesicherten Kreuzungen über einen darüberliegenden Kreisels mit dem örtlichen Netz verknüpft ist. Die beiden Kreisels werden über je vier Rampen mit der unterführten Bundesstraße verbunden. Die beiden Kreisels liegen etwa auf dem jetzigen Geländeniveau, die Bundesstraßen-trasse bis zu 8 m tiefer. Der Einschnitt beginnt unmittelbar hinter der Unterführung der Main-Weser-Bahn, im Bereich der Unterführung des Münchbachs verringert sich der Einschnitt auf etwa 1,5 m. Er endet etwa 300 m hinter dem Heckenweg im Bereich des Lärmschutzwalls vor dem Wohngebiet ‚In den Kronäckern‘.

Für die Rampen muss eine Verbreiterung der Trasse erfolgen, die an der Bahnunterführung im Westen beginnt. Zwischen den Rampen der beiden Kreisels werden die Ein- bzw. Ausfädelspuren durchgezogen. Im Osten enden die Rampen des Kreisels an Haupt- und Bahnhofstraße etwa am Kronpfad, Ein- bzw. Ausfädelspuren sind noch etwas länger, spätestens ab dem Kreppelweg ist eine Verbreiterung der Trasse nicht mehr erforderlich.



Karte 4 Geplanter Trassenausbau

2. Auswirkungen der Planung, Möglichkeiten zur Konfliktreduzierung

Eingriffe durch Verbreiterung der Trasse

Die Trassenverbreiterung kann nur zum Teil innerhalb der vorhandenen Straßenparzelle erfolgen. Im Bereich der Rampen ist v.a. auf der Nordseite ein Eingriff in die Gärten der Anlieger erforderlich. Am Kreisel Haupt-/Bahnhofstraße ist auch der Abriss des Hauses auf der Nordseite mit dem Ladenlokal geplant.

Zwischen Bahn und Lilienthalkreisel wird ein Randstreifen der Grünfläche vor dem künftigen Jugendhaus und der Freifläche der Autohäuser in Anspruch genommen. Östlich des Kreisels müssen die Gärtnerei und die Neuapostolische Kirche einen Geländestreifen abgeben.



Bild 35

Der Geh- und Radweg wird verlegt, das Eckhaus links abgerissen

Die Autohäuser erhalten eine Zufahrt über die Rampe. Östlich der Geschwister-Scholl-Straße beschränkt sich die verbreiterte Trasse auf den Raum zwischen dem bestehenden Wall und Steilwall, lediglich der kombinierte Rad- und Gehweg muss auf die Nordseite des Walls verlegt werden. Im folgenden Abschnitt bis zur Hauptstraße wird ein Randstreifen der Dorfweiese und eines un bebauten Grundstücks in Anspruch genommen. Alle diese Veränderungen sind städtebaulich unproblematisch.

Die Situation an der Kreuzung Haupt-/Bahnhofstraße ist bereits heute sehr beengt. Der Bau der Bundestrassenunterführung und des Kreisels erfordert den Abriss des Hauses mit dem Ladenlokal auf der Nordseite.

Im folgenden Abschnitt bis zum Kronpfad wird auf der Nordseite der Trasse ein Streifen von ca. 8 m benötigt, dafür werden die dort vorhandenen Gärten in Anspruch genommen. Zusätzlich entfällt der Gehweg. Dadurch entfällt hier eine oft genutzte Quer-Verbindung zu den verschiedenen Wegen nach Norden.



Bild 36

Der Gehweg und ein Gartenstreifen mit der Hecke rechts werden für die Straße benötigt

Künftig werden die 5 betroffenen Wohnhäuser hier noch etwa 10 m Abstand von der Straße behalten. Diese Häuser sind gegenwärtig von der Straße kaum zu sehen, da sie durch hohe und dichte Hecken abgeschirmt sind. Dieser Eingriff in die Grundstücke ist erheblich, es bleiben aber genügend Flächen, um ihre Nutzbarkeit zu gewährleisten. Die Häuser liegen bereits heute – zum großen Teil erheblich – über Straßenniveau. Entscheidend für die Akzeptanz dieser Maßnahme wird sein, dass die Lärmbelastung in Wohnhaus und Garten nicht steigt.

Zwischen Kronpfad und Holzweg wird ein nur ca. 2 m schmaler Gartenstreifen für die Ausfädelspur in Anspruch genommen. Hier ist aber nur ein Grundstück mit sehr großem Garten betroffen.

**Bild 37**

Die Gaststätte kann von der Straße nicht mehr angefahren werden

Östlich des Holzweges bleibt die Baumaßnahme auf die bestehende Straßenparzelle beschränkt. Direkt betroffen ist hier nur noch die Gaststätte Bärenschießen. Sie wird durch die Tieferlegung der Trasse nicht mehr von der Bundesstraße aus zugänglich sein. Dies dürfte ihr die Existenzgrundlage nehmen, da sie eher auf die Straße und nicht auf die Lage im Ort bezogen ist. Aber der Standort an der Bundesstraße ist städtebaulich nicht von Bedeutung, sie könnte z.B. leicht in das künftige Gewerbegebiet verlegt werden.

Lärmbelastungen

Gegenwärtig liegen im östlichen Abschnitt der Bundesstraße zwischen Hauptstraße bis zum beginnenden Lärmschutzwall hinter dem Heckenpfad die Immissionswerte tags bei ca. 65 und nachts bei 55 dB(A), damit sind die Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete deutlich überschritten. Durch die geplante Absenkung der Gradienten und die Errichtung von 2 m hohen Lärmschutzwänden entlang der Straße lässt sich trotz erheblicher Verkehrszunahme aber eine deutliche Reduzierung erreichen, so dass in den meisten Fällen eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte im Erdgeschoss sowie den davor liegenden Freiflächen möglich ist. Die Belastung bleibt damit immer noch erheblich. Bei den meisten Gebäuden nah an der Straße können die Orientierungswerte der DIN 18005 nicht eingehalten werden. Aber gegenüber der jetzigen Situation entsteht doch eine wesentliche Verbesserung.

Deutlich günstiger ist die Situation dort, wo bereits Lärmschutzanlagen bestehen, für den östlichen Abschnitt der Häuserzeile am Kronring, sowie den größten Teil der Bebauung westlich der Hauptstraße.

Im Wohngebiet an der Giessener Straße liegen im Freiraum und den unteren Geschossen wegen des hohen Steilwalls die Schallimmissionen deutlich unter den Grenzwerten. Generell sind diese Wohnungen mit den Aufenthaltsräumen zur straßenabgewandten Seite orientiert. Nördlich der Bundesstraße werden der größte Teil des Freiraums und der Wohnräume im Erdgeschoss durch den Wall ausreichend abgeschirmt.

**Bild 38**

Der Geh- und Radweg soll zwischen Geschwister-Scholl-Straße 11 und Wall hindurchgeführt werden

Um den Geh- und Radweges an der Geschwister-Scholl-Straße auf die Nordseite des Lärmschutzwalls zu verlegen, sieht die Planung vor, ihn an diesem Ende etwas abzutragen, gleichzeitig rückt hier die Schallquelle durch die Rampe künftig noch näher an die Wohnhäuser ran. Allerdings wird der größte Teil des Verkehrs hier in Tieflage geführt werden. Dies führt für die Wohnhäuser am Wendehammer der Geschwister-Scholl-Straße zu steigender Lärmbelastung, für das Haus Nr. 11 um 3 dB(A). Deshalb sollte möglichst kein Eingriff in den Wall

erfolgen, notfalls kann er am Ende durch eine Wand oder einen Steilwall ersetzt werden. Die Verlegung des Geh- und Radweges macht künftig die Gärten für die Öffentlichkeit einsehbar, die bisherige Abgeschlossenheit hinter dem Wall wird es nicht mehr geben.

Die größten Probleme ergeben sich für die Gebäude um den Kreisel Haupt-/Bahnhofstraße. Hier handelt es sich ausschließlich um Wohnhäuser. Durch die Anordnung eines Kreisels rückt der Verkehr näher an die Wohnhäuser ran. Die Verkehrsbelastung auf Haupt- und Bahnhofstraße ändert sich nur wenig. Gleichzeitig wirkt sich entlastend aus, dass der größte Teil des Verkehrs auf der Bundesstraße in Tieflage geführt wird. Insgesamt bleibt in der Summe die Lärmbelastung im Kreuzungsbereich fast gleich.

Das Eckhaus an der Nordostecke muss der Kreisverkehrsanlage weichen, dadurch entfällt für das nächste Haus, Hauptstr. 4, die Abschirmung. Dieses Haus hat aber den größten Teil der Wohnräume zum abzureißenden Nachbarhaus und damit zur Bundesstraße orientiert. Die Lärmschutzwand sollte hier soweit um die Ecke an die Hauptstraße geführt werden, dass sie diese Schutzfunktion wirksam übernehmen kann.

Gegenüber das Haus Hauptstraße 1 hat in der Giebelwand auf der Südseite größere Fenster. Hier liegen offensichtlich Wohnräume, die aber noch größere Öffnungen auf der Gartenseite nach Westen haben. Deshalb kann hier passiver Schallschutz ausreichend sein.

Beim Grundstück an der Südostecke der Kreuzung, Bahnhofstr. 26, ist durch die Anordnung der Baukörper im Winkel die rückseitige Gartenfläche einigermaßen vor Immissionen geschützt. Der Nordgiebel ist im Erdgeschoss fast geschlossen, ebenso der Anbau. Deshalb könnte eine Lärmschutzwand hier direkt an den Anbau anschließen, eine Weiterführung bis zur Bahnhofstraße schützte nur den schmalen Vorgarten und Kellerzugang. Es entstünde nur ein schmaler abgeschatteter Streifen zwischen Giebelwand und Lärmschutzwand. Entsprechend sollte mit dem Eigentümer verhandelt werden.



Bild 39

Die Kreuzung Haupt-/Bahnhofstraße heute von Süden



Das Eckhaus wird abgerissen, das Haus links steht dann direkt am Kreisel



Bild 41

Die Giebelfenster des Hauses Hauptstraße 1 liegen direkt am künftigen Kreisel

**Bild 42 und 43**

Giebel und Vorgarten des Hauses Bahnhofstr. 26 benötigt zur Bundesstraße hin keine Lärmschutzwand

Das Haus an der Südwestecke ist weit von beiden Straßen abgerückt, der neue Anbau hat zur Bundesstraße eine geschlossene Front. Dadurch ist dieses Grundstück nur wenig betroffen.

Wirkungen auf Stadtraum und -gestalt

Da die straßenbegleitenden Gehwege verschwinden bzw. im Westabschnitt hinter den Lärmschutzwall verlegt werden, wird die Straße zur reinen Autostraße werden. Sie wird dadurch noch stärker als Fremdkörper in der Stadt wirken als bisher. Lärmschutzanlagen und Rampen lassen die Straße zu einem ‚Bauwerk‘ werden und verstärken so diese Wirkung.

Gleichzeitig schirmen die Lärmschutzanlagen die Straße selbst aber ab. Andererseits werden durch sie Sichtbeziehungen unterbrochen. Durch die Anlage Stadtallendorfs als Stadt im Wald spielen großräumigere Sichtbeziehungen zumindest südlich der Bundesstraße kaum eine Rolle. Kleinräumig sind Sichtbeziehungen zumeist heute durch Hecken beschränkt.

Die Beschränkung der Höhe neuer Lärmschutzanlagen auf 2 m wird eine völlige optische Abriegelung verhindern, das ‚dahinter‘ wird immer noch durch die darüber sichtbaren Gehölze und Giebel erahnbar bleiben. Lärmschutzwände bleiben so noch im Höhenrahmen einer Gartenmauer und sind für eine Stadtanlage wie die Stadtallendorfs, die man als Stadt im Wald oder Stadt im Grünen charakterisieren kann, durchaus typisch. Deshalb sollte auf jeden Fall die Höhe von 2 m im wesentlichen eingehalten werden. Wälle wirken eher als Landschaftsteil, bei ihnen können u.U. auch größere Höhen akzeptiert werden.

Trennwirkungen

Die Trennwirkung der Trasse wird zunächst durch das steigende Verkehrsaufkommen, aber auch durch die baulichen Maßnahmen, die Rampen und die Lärmschutzanlagen erheblich verstärkt.

Jedes ‚wilde‘ Queren der Straße wird durch die Rampen und Lärmschutzanlagen unterbunden. Dies ist aus Sicherheitsgründen sicher zu begrüßen, es müssen aber ausreichend gesicherte Alternativen geschaffen werden.

Von Westen aus ist die erste derzeitige Querungsstelle die Kreuzung mit der Lilienthalstraße. Hier wird ein Kreisverkehr entstehen mit unterführter Bundesstraße. Dadurch wird der größte Teil des Verkehrs in die -1-Ebene verlegt und tangiert den Querverkehr nicht mehr. Eine Fußgängerquerung über die Bundesstraße ist nur an der Ostseite des Kreisverkehrs vorgesehen. Dieser Weg dient v.a. der Verbindung der Haart-Siedlung mit dem Zentrum, er hat aber auch als Weg vom Wohngebiet an der Giessener Straße zum nördlich gelegenen städtischen Kindergarten Bedeutung. Gerade hierfür ist der Übergang an der Ostseite des Kreisverkehrs günstig angeordnet.

An der Ostseite des Wohngebietes an der Giessener Straße bildet der jetzige Trampelpfad die nächste Querungsstelle.

Dieses hochverdichtete Wohngebiet ist eingeschlossen durch Lärmschutzwand, Gewerbegebiet mit dahinterliegender Bahnlinie und Münchbach. Im Nordwesten gibt es einen Zugang über den neuen Kreisverkehr Lilienthal-/Wetzlarer Straße, im Südosten über die Wetzlarer Straße zum Zentrum. Im Osten liegt zwar die kleine Wiese vor dem Bach. Es gibt aber keinen Weg hinüber, ebenso wenig wie über die Bundesstraße. Eine Verbindung nach Norden ist deshalb von erheblicher Bedeutung. Er schafft einen dritten Ausgang aus dem eingeschlossenen Wohngebiet, erweitert den Freiraum entlang der Dorfwiese und dem Münchbach. Zusätzlich bedeutet dieser Übergang einen bequemen und direkten Zugang von den nördlichen Wohngebieten zum Zentrum und zum Sportgelände.

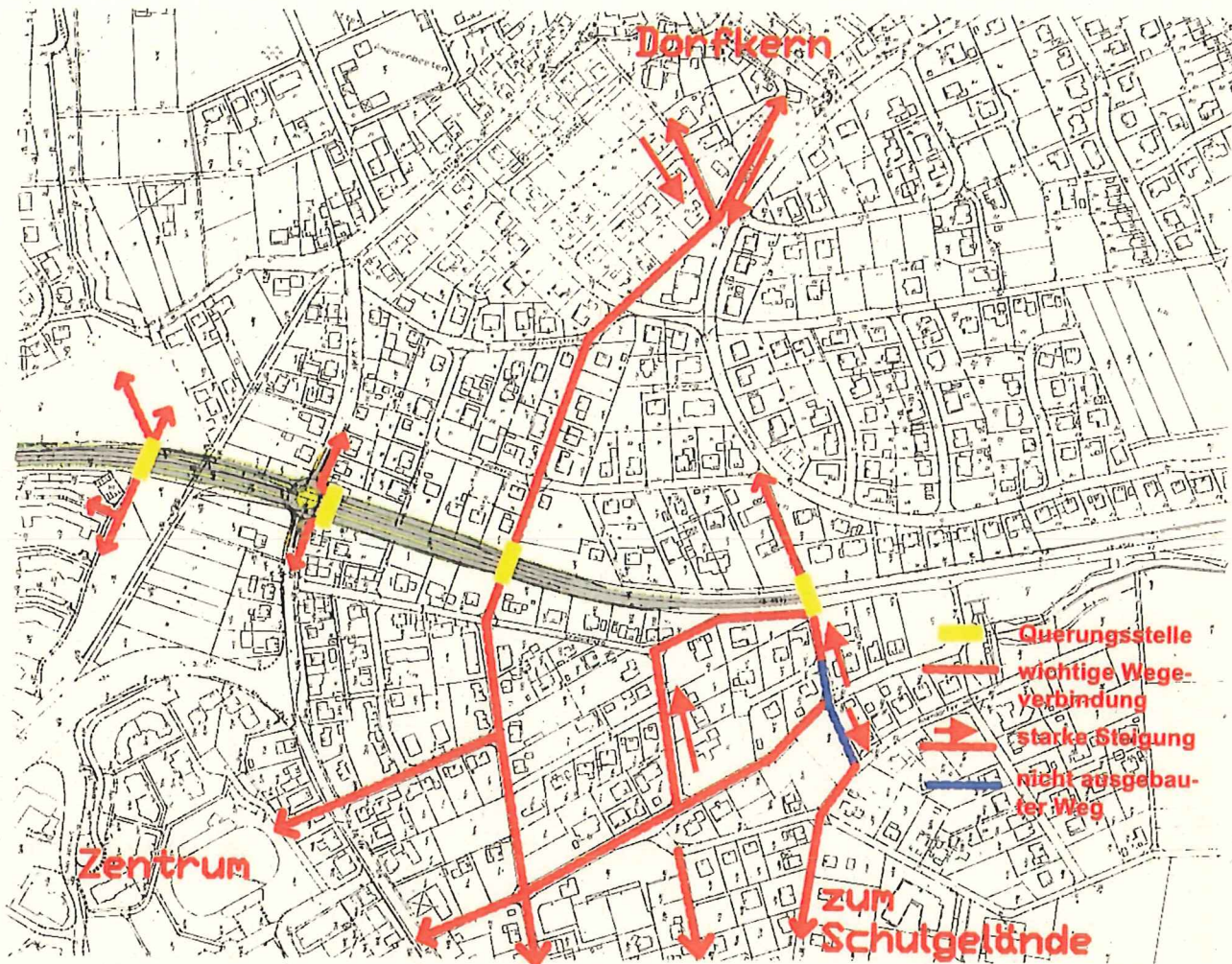


Bild 44 und 45

Eine Querungsstelle am Münchbach kann die beiden Teile der Dorfwiese miteinander verbinden

Da das Wiesengelände, das als Retentionsraum dient, sehr tief liegt, bietet sich eine Unterführung unter der Bundesstraße hindurch an, evtl. direkt mit dem Bach, die dann allerdings nicht hochwassersicher wäre.

Eine alternative Querung direkt östlich des Baches im Zuge der Straße an der Dorf- wiese, die vorhandene Wege verbinden würde, brächte für das Wohngebiet an der Giessener Straße keinen Gewinn, und wäre als Verbindung der nördlichen Wohngebiete zum Zentrum sehr nah am Straßenzug Haupt-/Bahnhofstraße. Es entstünde zwar ein attraktiver Spazierweg entlang des Baches, der aber keine wichtige Verbindungsfunktion hätte. An dieser Stelle ist eine Querungsmöglichkeit also nicht erforderlich.



Karte 5 Querungsstellen und Wegebeziehungen

Der Straßenzug Haupt-/Bahnhofstraße ist die wichtigste innerörtliche Verbindung über die Bundesstraße hinweg. Zwischen dem alten Ortskern und dem neuen Zentrum ist er die einzige Verbindung, die kein größeres Gefälle überwinden muss. Es gibt heute nur einen Überweg über die Bundesstraße an der Ostseite. Die Verbindung hat nur sehr beengte Aufstellflächen, es gibt lange Wartezeiten an der Ampel.

Die Planung sieht einen Kreislauf über der unterführten Bundesstraße vor mit eng anliegenden Rampen. Der Überweg über die Bundesstraße wird breiter, und er erhält über der Unterführung eine Mittelinsel von der Tiefe der beiden unterführten Spuren. In Haupt-/Bahnhofstraße kann jeweils die Linksabbiegerspur entfallen, dafür erhalten auch sie eine Mittelinsel, die den Übergang erleichtert, und es bleibt etwas mehr Platz für die Gehwege. An der Südostecke der Kreuzung bleibt der Raum aber sehr beengt, die Aufstellfläche vor dem Überqueren der Fahrbahn sehr klein. Durch die geteilte Fahrbahn und die kürzeren Wartezeiten hat diese Fläche allerdings nicht mehr dieselbe Bedeutung wie bisher. Auf der Nordostseite kann dagegen die Aufstellfläche wegen des geplanten Gebäudeabrisses etwas großzügiger bemessen werden.

Über diese Kreuzung führt die wichtigste innerörtliche Nord-Süd-Verbindung für den KFZ- wie für den Fußgängerverkehr. Beherrscht wird die Kreuzung durch den Kreislauf,

die Gehwege erscheinen eher als Randflächen. Die Wegeführung ist nicht direkt – notwendigerweise, da der Kreisverkehr einen versetzten Überweg erfordert. Deshalb sollte in der Detailplanung darauf geachtet werden, dass als Kompensation die Gehwege hier so großzügig wie möglich gestaltet werden. Die Mittelinsel ist bereits sehr breit und – wegen der unterführten Fahrbahnen – sehr tief. Es sollte aber auf eine optische und akustische Abschirmung zum unterführten Verkehr geachtet werden.



Bild 46
Von der Querungsstelle Kronpfad führt die Bismarckstraße hinunter zum Luchgraben

Gegenwärtig ist der Kronpfad die östlichste eingerichtete Querungsstelle über die Bundesstraße. Er ist für den größten Teil der nördlichen Wohngebiete die direkteste Verbindung zum Schulgelände und z.T. auch zum neuen Zentrum. Da diese Wohngebiete auf einer Anhöhe liegen, führt der Weg mit teilweise deutlichem Gefälle über Kreppelweg oder Bismarckstraße nach Süden. Vom alten Ortskern Allendorfs aus ist dieser Weg wenig attraktiv, da man erst auf die Höhe hinaufsteigen muss, die man über die Hauptstraße leicht umgehen kann. Da die Trasse der Bundesstraße künftig im tiefen Einschnitt verläuft, wäre eine Überführung des Fußweges leicht möglich.

Sobald aber eine weitere Quermöglichkeit weiter östlich entsteht, wird die Bedeutung dieses Übergangs deutlich sinken. Für die Bewohner östlich des Kronringes wäre er verzichtbar, für das Wohngebiet zwischen Ziegelweg und Hahnrain führt die kürzeste Verbindung ins neue Zentrum aber weiterhin über diese Querungsstelle. Da es keine Verbindung zwischen Ziegelweg und Hauptstraße gibt, wäre für die Anwohner des Ziegelweges das Zentrum sonst nur über einen deutlichen Umweg erreichbar.

Am Heckenpfad ist der Übergang derzeit durch eine Leitplanke auf der Südseite blockiert. Nach Norden hat er Anschluss an den Kronring, der den größten Teil des nordöstlichen Wohngebietes erschließt. Die geplante Bundesstraßen-trasse liegt am Heckenpfad noch so stark im Einschnitt, dass eine Überführung des Fußweges problemlos möglich ist, ohne dass zusätzliche Höhenunterschiede überwunden werden müssen.



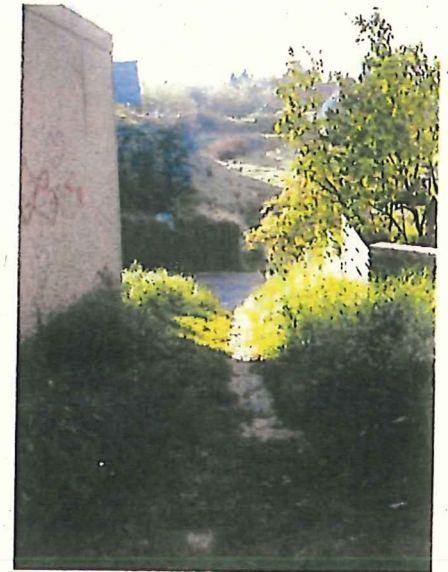
Bild 47
Jenseits der Bundesstraße liegt der Einschnitt des Luchgrabens



Bild 48
Der parallele Kreppelweg führt weiter ins neue Zentrum. Spuren der ‚wilden‘ Querung sind auch hier zu sehen.

**Bild 49 und 50**

Über den Heckenpfad führt am Trafo-Häuschen vorbei ein Trampelpfad hinunter zum Luchgraben und den Hang wieder hinauf zur Allendorfer Höhe



Der Weg führt auf der Südseite der Bundesstraße weiter über den Keppelweg und dann steil hinab über den Luchweg zum Luchgraben, von dort gelangt man zum Zentrum oder zum Schulgelände. Kürzer ist der direkte Weg über den Heckenpfad und einen steilen Trampelpfad hinab zum Luchgraben. Ein direkter Weg zum Schulgelände führt von hier über einen weiteren Pfad hinauf zur Allendorfer Höhe. Alle diese Wege haben erhebliche Höhenunterschiede zu überwinden, da der Luchgraben tief ins Gelände eingeschnitten ist. Sehr steil ist der Luchweg, noch steiler die beiden jetzigen Trampelpfade. Ein Ausbau der Querungsstelle Heckenpfad als gerade für Schüler wichtige direkte Verbindung ins Schulgelände macht es sinnvoll, auch die weiterführenden Wege über die heute schon genutzten Trampelpfade auszubauen. Wegen der erheblichen Höhenunterschiede könnte für Schüler dieser Weg auch über Treppen führen, als barrierefreie Ergänzung stehen ja Luch- bzw. Keppelweg weiterhin zur Verfügung.

Die Querungsstelle Heckenpfad wird in Zukunft wachsende Bedeutung erlangen durch den weiteren Ausbau der Wohngebiete ‚In den Kronäckern‘.

Der weitere Ausbau der Wohngebiete auf beiden Seiten der B 454 bis zur Leide wird zwangsläufig die Frage aufwerfen, ob hier noch ein weiterer Übergang notwendig wird. Immerhin beträgt der Abstand zwischen Heckenpfad und Leide ca. 400 m. Zum einen könnten dadurch die neu entstehenden Wohngebiete beiderseits der Bundesstraße verbunden werden, möglicherweise auch, um evtl. Wohnfolgeeinrichtungen von der anderen Straßenseite aus zugänglich zu machen. Zum andern könnte sich bei Realisierung des östlich anschließenden Gewerbegebietes die Leide als wichtiger Zugang aus den nördlichen Wohngebieten der Stadt entwickeln. Der historische Prozessionsweg führt schon heute über die Leide zur Mariengrotte, die dann zu drei Viertel vom Gewerbegebiet umschlossen sein wird. Da die Trasse hier auf Geländeneiveau verläuft, wird sich ein ‚wildes‘ Queren der Straße dann nur schwer verhindern lassen.

Die genannten Wohnbebauungen sind bisher erst im Flächennutzungsplan vorgesehen, während für das Gewerbegebiet bereits der Bebauungsplan rechtskräftig ist. Spätestens im Zuge der Bebauungsplanverfahren für die Wohngebiete sollte die Frage eines Übergangs im Zuge der Leide abschließend behandelt werden.

Zusammenfassung

Auf Grund der besonderen Siedlungsstruktur Stadtallendorfs, das weniger ein geschlossenes Stadtbild hat, sondern eher als Ansammlung von Siedlungen beschrieben werden kann, ist der geplante Ausbau der Bundesstraße mit der Führung zweier Spuren in Tieflage quer durch das Siedlungsgebiet grundsätzlich städtebaulich vertretbar. Die bereits heute fast durchgehend anbaufrei geführte Straße hat keine stadträumliche Bedeutung und – außer als Verkehrsachse für den MIV - keine städtebauliche Funktion.

Gleichwohl gehen von einer solchen innerstädtischen Trasse immer erhebliche Störungen aus, die aber in diesem Fall mit vertretbarem Aufwand weitgehend gemildert werden können.

Zum einen kann die erhebliche Lärmbelastung durch entsprechende Lärmschirme deutlich gesenkt werden, so dass die Belastungen insgesamt sogar gegenüber dem heutigen Zustand eher sinken. Dabei sollte die Höhe der Lärmschirme auf etwa 2 m begrenzt bleiben, um im Maßstab der Vorstadtsiedlungen des Umfeldes zu bleiben und ihren Charakter nicht durch überdimensionierte Bauwerke zu sehr zu stören. Besonderes Augenmerk sollte der Detailplanung der Lärmschirme im Umfeld des Kreisels Haupt-/Bahnhofstraße gegeben werden. Hier umfassen die Lärmschutzwände einen städtebaulich wichtigen ‚Platz‘ und erfüllen gleichzeitig die Funktion einer Garteneinfriedung. Sie sind deshalb mit der anschließenden Bebauung abzustimmen.

Die größte städtebauliche Belastung der Trasse ist ihre Trennwirkung. Gegenwärtig gibt es neben den zwei LSA-geregelten und einer unregelmäßig mehreren ‚wilde‘ Querungsstellen. Der Ausbau mit Rampen und Lärmschutzwänden wird dieses ‚wilde‘ Querens unterbinden. Die Schaffung ausreichender und sinnvoll angeordneter Alternativen ist deshalb um so wichtiger. Die Übergänge an den beiden Kreiseln, insbesondere an der Haupt-/Bahnhofstraße sind für Fußgänger großzügig zu bemessen.

Zusätzlich sind weitere Querungsstellen erforderlich:

- Ein Weg westlich des Münchbachs schafft eine Verbindung zwischen dem Wohngebiet an der Giessener Straße und der Dorfweise und weiter in die Altstadt, und umgekehrt von dort ins Zentrum.
- Der Übergang Kronpfad gewährleistet die direkte Verbindung der Bewohner zwischen Ziegelweg und Am Hahnrain zum Zentrum.
- Der Ausbau der Querungsstelle am Heckenpfad ist v.a. wegen der weiter nach Osten wachsenden Wohnbebauung dringend notwendig, aber letztlich nur dann voll nutzbar, wenn gleichzeitig eine direkte Verbindung über den Heckenpfad zum Luchgraben hinuntergeführt wird und möglichst weiter zur Allendorfer Höhe. Diese Verbindung kann wegen der großen Höhenunterschiede auch als Treppe erfolgen, da sie vor allem von Schülern benutzt werden wird und eine barrierefreie Verbindung über Kreppelweg und Luchweg besteht.
- Die Bebauung der östlich anschließenden im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Wohn- und Gewerbeflächen wird eine weitere Querungsstelle an der Leide erforderlich machen.

Quellenverzeichnis

ASV Marburg, Schalltechnische Untersuchung, B 454 OD Stadtallendorf, Neustädter Straße

Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland, Kulturdenkmäler in Hessen, Landkreis Marburg-Biedenkopf I, Hrsg.: Landesamt für Denkmalpflege Hessen, /Wiesbaden 2002

Hessisches Landesvermessungsamt, Karten und Statistik – Hessen, Wiesbaden 1998,
www.hessen.de/hlva/

Stadtallendorf, Bauleitpläne

Stadtallendorf, homepage www.stadtallendorf.de

Die Bestandserfassung erfolgte am 15.3., 19.7. und 27.8.2004.