

Die Idee:

Nutzung vorhandener gut ausgebauter Streckenabschnitte als Basis für ein leistungsfähiges Straßennetz

Auffächerung der Verkehrsströme auf gleichberechtigte Achsen

Realisierung von Ortsumgehungen

Schaffung von Verbindungsstrecken zur Stärkung des Netzes

Die Elemente:

Teilung des Zustromes von Norden am heutigen Ausbaue der A 49 über eine teilweise als Tunnel ausgebaut Verbindung auf eine Achse B 3 (1) sowie auf einen Nordanschluss Schwalmstadts (2) zwischen den beiden Hauptorten Treysa und Ziegenhain (im Bereich des dortigen Gewerbeschwerpunktes (3) unter Umfahrung der Orte Waltersbrück (4), Schlierbach (5) und Allendorf/Landsburg (6).

Rückstufung der Autobahnteilstrecke Borken - Bischhausen (7) zur Bundesstraße.

Die Teilung des Zustroms und die verbesserte Anbindung an die B 454 bewirken einerseits eine Entlastung der B 254 zwischen Wabern und Ziegenhain (8 - 11) und andererseits eine Minderung der Belastungen auf der B 3 (12 - 17) - Kerstenhausen und Bad Zwesten können zudem weiträumig umfahren werden (18).

Ortsumfahrungen an der B 3 in Jesberg (12), Richerode (13), Gilsberg (14) - unter Anbindung des Gewerbegebietes, Lischeid (15) und Schönstadt (17) ergänzen die bereits realisierte Ortsumgehung Albshausen (16).

Im Verlauf der B 254 sorgen Orts-umfahrungen von Leimsfeld (8), Lützelwig (9), Hebel (10) und Unshausen (11) für eine Verbesserung der Lebensbedingungen.

Der Standort Hephata in Schwalmstadt wird eine Westumgehung von Treysa (19) entlastet.

Die Belastungen der Ortsdurchfahrten von Wiera und Neustadt im Verlauf der B 454 werden durch die Realisierung einer nordwestlichen Tangente (20, 21) gemindert.

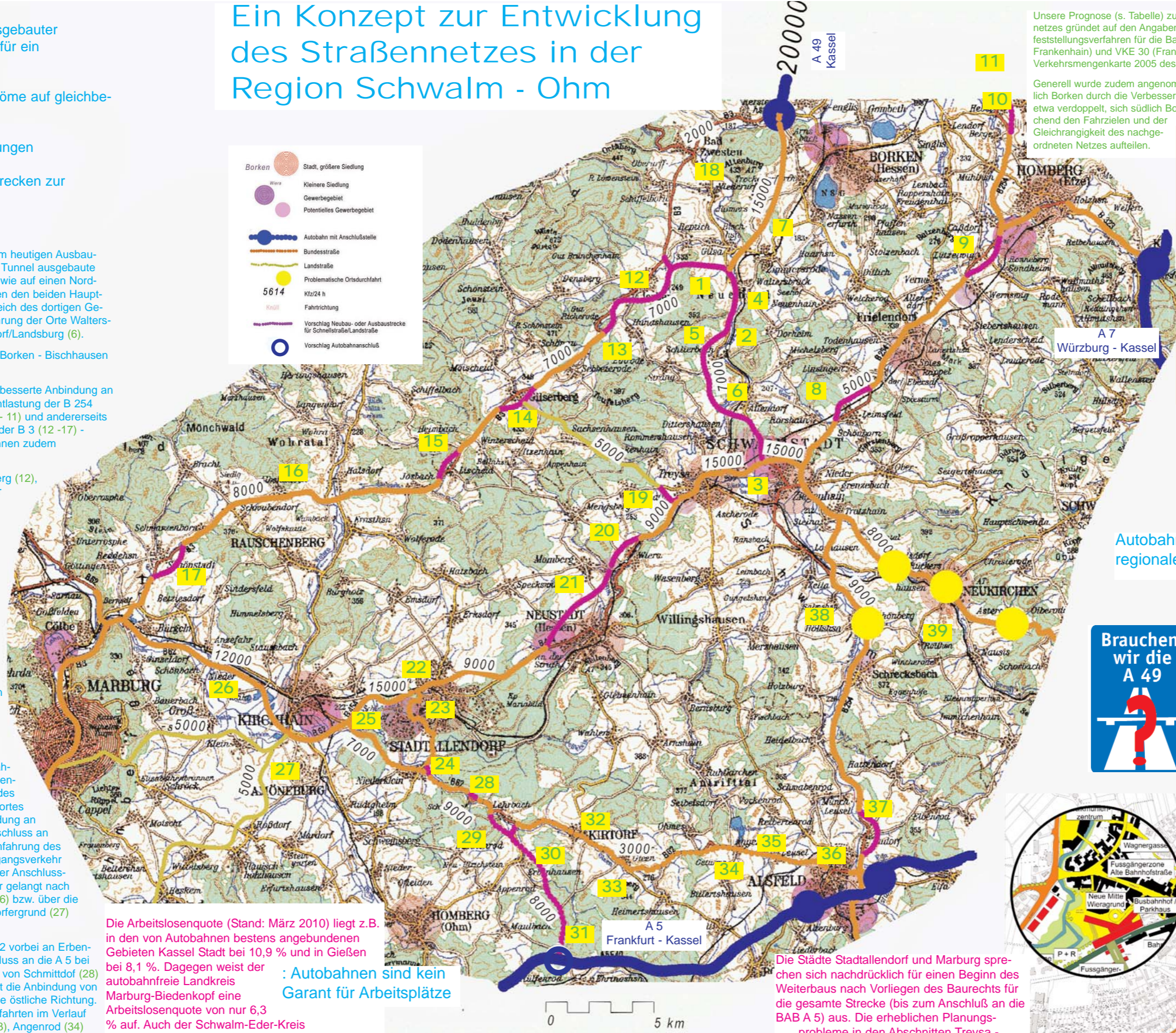
Die bereits realisierten Ausbaumaßnahmen an der B 454 im Bereich Stadallendorf (22) und die neue Erschließung des dortige Gewerbe- und Industriestandortes (23) stellen eine ausreichende Anbindung an das überörtliche Netz sicher. Den Anschluss an die B 62 verbessert eine teilweise Umfahrung des Ortsteils Niederklein (24). Der Durchgangsverkehr bleibt auf der B 454 und gelangt an der Anschlussstelle Kirchhain auf die B 62 (25) oder gelangt nach Westen und Süden über die B 454 (26) bzw. über die ausgebaut Strecke durch den Ebsdorfergrund (27) zur B 3a (Richtung Gießen).

Eine Verbindungsspanne von der B 62 vorbei an Erbenhausen (30) stellt einen neuen Anschluss an die A 5 bei Ehringshausen (31) unter Umfahrung von Schmittöf (28) und Lehrbach (29) her und verbessert die Anbindung von Stadallendorf/Kirchhain/Marburg in die östliche Richtung. Dabei werden die weiteren Ortsdurchfahrten im Verlauf der B 62 in Kirtorf (32), Obergleen (33), Angenrod (34) und Leusel (35) sowie insbesondere auch der Stadtring Alsfeld (36) entlastet.

Weiterhin sind im Verlauf der B 254 südlich Ziegenhain Ortsumgehungen in Eudorf (37) und Röllshausen (38) vorgesehen. Für den Bereich Röllshausen und auch die im weiteren Verlauf der B 454 nach Osten bestehenden Ortsdurchfahrten im südlichen Knüll (39) sind konkrete Vorschläge derzeit noch in Bearbeitung.

Die weitere Konkretisierung der Vorschläge soll im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern der jeweiligen Orte erfolgen.

Ein Konzept zur Entwicklung des Straßennetzes in der Region Schwalm - Ohm

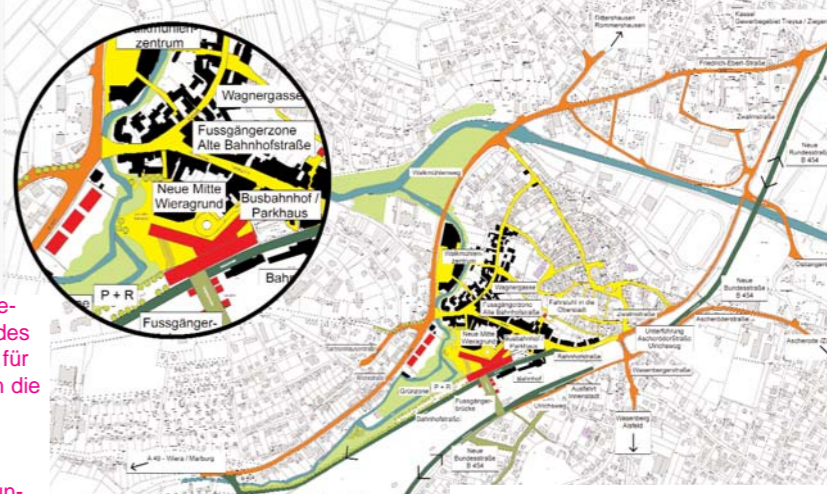


In den Bereichen:	Vorkehrnetz heute		Unsere Konzeptalternative		A 49 bis zur A 5 nach ASV Kassel
	Basis ASV Kassel	Basis H/La/Str/Vw	Basis	Konzeptalternative	
A 49 nördlich Borken	10.000	15.000	20.000	k.A.	k.A.
B 3 (bei Bad Zwesten)	6.500	6.500	1.500	2.000	2.000
A 49 Bischhausen - Borken	k.A.	6.000	entfällt	35.500	35.500
Hückelstufung A 49 Bischhausen - Borken	fehlt	fehlt	15.000	fehlt	fehlt
B 3 (bei Gilsberg)	5.600	7.500	7.000	2.000	2.000
B 251 nördlich ZIG	11.000	8.500	5.000	9.500	9.500
Nord-Zubringer Schwalmstadt	fehlt	fehlt	7.000	fehlt	fehlt
L 3207 OD Schwalmstadt	4.000	4.000	500	k.A.	k.A.
H 454 Treysa Ost	16.000	13.500	15.000	14.000	14.000
B 454 OD Treysa	k.A.	13.500	15.000	15.000	15.000
B 454 OD Treysa (Wierner Straße)	7.000	5.500	9.000	17.000	17.000
B 454 OD ZIG	k.A.	5.500	2.000	2.000	2.000
B 254 südlich ZIG	13.000	6.000	9.000	8.500	8.500
West Zubringer Schwalmstadt	fehlt	fehlt	7.000	entfällt	13.500
OD Neustadt	6.000	3.500	2.500	2.500	2.500
Tangente Wiera/Neustadt	fehlt	fehlt	7.000	J.	J.
B 454 Neustadt - Stadallendorf	k.A.	9.000	9.000	9.000	9.000
A 49 Neustadt - Stadallendorf	k.A.	fehlt	entfällt	39.500	39.500
B 454 OD Stadallendorf	k.A.	14.500	15.000	20.500	20.500
H 101 westlich Neustadt	k.A.	15.500	7.000	k.A.	k.A.
B 62 (bei Kirtorf)	k.A.	5.000	3.000	k.A.	k.A.
B 3 (bei Schönstadt)	k.A.	9.000	8.000	k.A.	k.A.
A 49 südlich Stadallendorf	k.A.	fehlt	entfällt	36.000	36.000

Die Universität Kassel und die Industrie- und Handelskammer präsentierten im Herbst 2009 die Ergebnisse einer gemeinsamen Studie über den Einzelhandel in Frankenberg. Trotz der Randlage der Stadt bescheinigte die Studie Autobahnen schwächen die regionale Wirtschaftsstruktur: dem Einzelhandel eine ausgezeichnete Struktur und Vielfalt.

Die Autoren identifizierten die „schlechte“ Verkehrsanbindung eindeutig als Vorteil für die örtliche Wirtschaft. Dieses Vorbild sollte zu denken geben!

Die Doktorarbeit von Dirk Fittkau (2004) über die zu erwartende Entwicklung des Einzelhandels bei Realisierung der Autobahn A 49 kommt für die Mittelzentren Schwalmstadt, Neustadt, Kirchhain und Stadallendorf zu einem ähnlichen Ergebnis: Die Kaufkraft wandert in die Oberzentren nach Gießen und Kassel ab. Die regionale Wirtschaftskraft wird dauerhaft geschwächt.



Für das Stadtgebiet Treysa liegt ein Planentwurf von Jörg Haafke und Johannes Biskamp vor, die B 454 im Verlauf Wierner Straße und Walkmühlenweg mittels einer Tangente entlang des Bahnkörpers zu entlasten und zugleich ein Bahn-Schiene-Gewerbegebiet zu erschließen.

Die Arbeitslosenquote (Stand: März 2010) liegt z.B. in den von Autobahnen bestens angebotenen Gebieten Kassel Stadt bei 10,9 % und in Gießen bei 8,1 %. Dagegen weist der : Autobahnen sind kein Garant für Arbeitsplätze

Der Weiterbau der A 49 ist kurzfristig nicht machbar: