

Beschlussauszug

aus der
Sitzung des Orsrates Einöd
vom 20.11.2025

Top 4 Neugestaltung der Ortsdurchfahrt

OV Schuberth teilt mit, 2004 oder 2005 habe es ein Agenda-Konzept „Agenda 2020“ gegeben. Dort habe man erste Ideen entwickelt. Es habe ein Konzept von Frau Bellaire und Herrn Schmidt gegeben, die inzwischen beide im Ruhestand seien. Dieses Konzept sei 2012 öffentlich vorgestellt worden und sei gut angenommen worden. Das damalige Konzept weise Ähnlichkeiten mit dem neuen Konzept auf, das heute vorgestellt werde. 2018 seien entsprechende Mittel zur Verfügung gestellt worden. 2021 habe der Ortsrat sodann einstimmig gefordert, dass das Projekt an ein Planungsbüro vergeben werde. Es gehe dabei um die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt, um den Erhalt des Dorfes, die Verbesserung der Infrastruktur, der Aufenthalts- bzw. Wohnqualität sowie des Ortsbildes zu verbessern.

Herr Kratz erläutert den in der Anlage beigefügten Plan. Er betont, dies sei eine Vorabfassung. Es handele sich lediglich um eine Information, der Plan sei noch nicht fertiggestellt. Es sei eine Kooperationsmaßnahme mit dem LfS. Die Vorabfassung sei mit dem Planungsbüro sowie der Kreisstadt Homburg abgestimmt. Wichtig sei, dass man mit dem Planungsbüro objektiv an die Aufgabe herangehe. Man habe vorhandene Verkehrszählungen, subjektive Empfindungen sowie teilweise Meldungen, die objektiv mit Zahlen belegt seien, zur Kenntnis genommen, nutze diese informativ, beginne aber mit aktuellen, realen Werten. Es gebe eine Analyse des Zustands „jetzt“ wie ein Fachplaner ohne Vorinformationen die Strecke der tatsächlichen Nutzung wahrnehme. Es seien Verkehrszählungen durchgeführt worden, allerdings durch die Einbahnstraßenführung über die B423 überspitzt, da diese den Hauptverkehr über die Ortsdurchfahrt geleitet habe. Dies mache jedoch keinen gravierenden Unterschied. Im ersten Schritt sei die komplette Ortsdurchfahrt ab der B423 in Teilbereiche gegliedert worden. Im zweiten Schritt ergäben sich daraus die Problemstellen. Wichtig sei, dass die Stadt keine Vorgaben gemacht habe, worauf das Planungsbüro achten solle. Das Büro habe die Situation vollkommen objektiv bewertet, so wie ein ortsfremder Fachplaner sie einschätzen würde. Anschließend habe man eine Parkflächenanalyse erstellen lassen. Dunkelblau markierten öffentliche Parkflächen, immer weiter ins Dunkelrote private Parkflächen. Im Seitenraum gebe es teils öffentliche, teils private Parkflächen.

OV Schuberth erläutert die Querschnitte und deren Lage.

Herr Kratz führt aus, diese Querschnitte seien für die Bemessung relevant gewesen und würden in der finalen Präsentation vorgestellt, sobald diese fertiggestellt sei. Den Querschnitt vor dem Bürgerhaus stelle er im Plan vor. Hier liege die erste

mögliche Umstrukturierung: Die Verkehrsdichte könne aufgelockert werden, indem man über das Konzept einer Mittelinsel gehe. So könne man auf die Ampel verzichten und die Einmündungssituation in Richtung Schule, Kindergarten, Feuerwehr etc. entzerren. Dies sei jedoch mit umfangreichen baulichen Maßnahmen verbunden. Ziel der Umstrukturierung sei, alle Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen. Zudem wolle man auch Aspekte des Klimawandels mit einbeziehen. Herr Kratz erklärt, im Langzeitplan des LfS und der Autobahnverwaltung sei vorgesehen, dass die Ortsdurchfahrt in Einöd in naher Zukunft wegen Sanierungsmaßnahmen der Autobahn den Verkehrsfluss abfangen müsse und zumindest zeitweise erhöhte Verkehrsflüsse aufnehmen müsse.

OV Schubert fragt, ob eine Mittelinsel zwingend mit Bordstein auszuführen sei oder ob sie auch ebenerdig mit der Fahrbahn gestaltet werden könne.

Herr Kratz bejaht die Option der höhengleichen Ausgestaltung. Für Einzelfälle, in denen nicht ausgewichen werden könne, sei dies von Vorteil. Im Plan sei zudem eine Geschwindigkeitsreduzierung in Tempo-30-Zonen vorgesehen, was ebenfalls der Empfehlung entspreche.

ORM Ehrmantraut fragt, wie die Unfallstatistik aussehe und ob eine Ampel nicht sicherer wäre als eine Mittelinsel.

Herr Kratz antwortet, dies könne er nicht konkret beantworten. Die Planer hätten jedoch eine Mittelinsel empfohlen, sofern der Verkehr nicht extrem hoch sei.

ORM Ehrmantraut merkt an, das Problem bestehe darin, dass die Fahrbahn nachts häufig als Rennstrecke genutzt werde.

OV Schubert weist darauf hin, dass deshalb Maßnahmen zur Verengung der Fahrbahn vorgesehen seien.

Herr Kratz betont, man solle keinesfalls nur eine Einzelmaßnahme umsetzen und im weiteren Verlauf nichts verändern, da dies für Raser weiterhin einladend bleiben könne.

OV Schubert merkt an, man solle nun nicht jede einzelne Maßnahme kommentieren.

ORM Niepagen fragt, ob bei dem Mittelstreifen ein Zebrastreifen vorgesehen sei.

Herr Kratz erklärt, dies hänge von der Dimensionierung der Mittelinsel ab und sei eine verkehrsrechtliche Frage. Sobald klar sei, wie der Raum gestaltet werde, könne man auch die verkehrsrechtliche Situation entsprechend ausrichten. Des Weiteren sei am Ortseingang beim ehemaligen griechischen Schnellimbiss eine potenzielle Fläche für Stellplätze identifiziert worden. Die Vertiefung sei in Planung. Ebene 0 stelle den Bestand dar und Ebene 1 umfasse, was sich im Bestand ergeben könnte. Ebene 2 zeige, was möglich und zumutbar wäre.

OV Schuberth fragt, wie es weitergehen werde.

Herr Kratz antwortet, der nächste Schritt sei die interne Beteiligung der Stadtplanung. Anschließend steige man in einzelne Vertiefungen ein. Daraus werde sich eine Empfehlung zur weiteren Planung ergeben. Danach müsse man den Landesbetrieb einbinden.

ORM Eis-Pick sagt, sie würde gerne die Ortsdurchfahrt Q6 sehen.

Herr Kratz erläutert, die Darstellung sei ähnlich wie die andere, mit einer Mittelinsel.

ORM Niepagen hofft, man könne diese Planung mit anderen Planungen wie dem Radwegekonzept oder weiteren kompatibel halten, damit die Umsetzung nicht daran scheitere.

OV Schuberth teilt mit, man sei bei der Zeitschiene bei etwa fünf bis zehn Jahren.

Der Ortsrat findet das Konzept einstimmig als positiv.

OV Schuberth fragt Herrn Kratz nach den beschädigten Gehwegen im Gemeindebezirk. Er habe gehört, es solle ein Straßenkataster in Homburg eingerichtet werden und erkundige sich, wie dies hinsichtlich der Gehwege aussehe.

Herr Kratz antwortet, die Gehwege würden dabei miterfasst. Diese würden allerdings optisch erfasst. Die Erfassung erfolge in drei Schritten: Zunächst fahre ein Auto mit Kamera die städtischen Straßen ab und nehme diese optisch auf. Im nächsten Schritt würden die Daten zusammengeführt und mittels KI ausgewertet, um vorhandene Schäden zu identifizieren, die anschließend bewertet würden. Es gebe hierfür ein Ampelsystem mit fünf Farben, wobei die schlechteste Stufe einen Totalschaden anzeige. Eine manuelle Nachjustierung sei möglich, dies lasse die Software zu. Daher seien die Arbeiten an Fahrbahnen und Gehwegen zunächst nachrangig, da zuerst die Erfassung erfolgen müsse.

OV Schuberth merkt an, vor der Kirche befinde sich eine Absenkung, in der sich stets Wasser sammle. Dies sei seit Jahren so. Er fragt, wann hier Abhilfe geschaffen werden könne. Es handele sich um den Zugang zur Kirche, was eine Gefährdung darstelle.

Herr Kratz sagt, hier könne möglicherweise der Tiefbau-Trupp unterstützen, die Stelle werde geprüft.

ORM Marx erkundigt sich, welche Straßen abgefahren würden.

OV Schuberth antwortet, es seien alle städtischen Straßen, nicht jedoch die Landstraße oder die B423.

ORM Marx weist darauf hin, dass der Bereich Richtung Audenkellerhof ebenfalls sanierungsbedürftig sei. Die Müllabfuhr habe bereits angemerkt, dass dieser

Abschnitt nicht befahrbar sei.

Herr Kratz erklärt, auch hier könne gegebenenfalls der Tiefbau-Trupp tätig werden.
Er bitte darum, eine entsprechende E-Mail an strassenbau@homburg.de zu senden.