



# PLANFESTSTELLUNG

ERÖRTERUNGSTERMIN 18. DEZEMBER 2018





## IMPRESSUM

---

**Verfasser** Dipl. Ing. Peter Janßen – Freier Architekt – Sprecher LIZ  
Dipl.-Ing. Arch. Ulrike Janßen  
Nummer 4

**Gestaltung** Janßen-Architekten

**Erscheinungsjahr** 2018

**Erscheinungsort** Heppenheim



Der Vortrag gibt auf den einzelnen Seiten jeweils oben links stehend die Einwendung wieder, in Seitenmitte stehend die Antwort des Vorhabenträgers, sowie rechts die Fakten bzw. unser Fazit. Es wird geantwortet in der Abfolge der Stellungnahme des Vorhabenträgers vom 13.11.2017. Ab Seite 5 der Stellungnahme wird hier nur noch punktuell geantwortet, um Wiederholungen zu vermeiden.

Alle im Folgenden genannten Schreiben/Unterlagen liegen vor und können auf Anforderung in Kopie übersendet werden.

Wir, Dipl.-Ing. Ulrike Janßen und Freier Architekt Peter Janßen  
Stadtverordnetenfraktion WG LIZ, halten unsere Einwendungen vollumfänglich  
aufrecht und ergänzen diese durch diesen Vortrag, ebenso wie  
Kreistagsabgeordneter Dr.rer.nat. Bruno Schwarz, Achim und Angelika Bruns,

[REDACTED]

Der Vorhabenträger gab mehrfach öffentlich an, daß Verkehrsführungen und Verkehrsverlagerungen politischen Entscheidungen unterliegen und nicht in seiner Befugnis liegen.

Auf dieser Grundannahme führt der Vorhabenträger seine Planung des Neu- und Ausbaus der Ortsdurchfahrt Heppenheim aus, mitten durch unsere Wohngebiete, Innen- und Altstadt.

Er ignoriert einerseits seine Zuständigkeitsaufgaben, nimmt keine sachgemäße Grundlagenermittlung vor und versucht die Öffentlichkeit über Falschdarstellungen zu täuschen. Er ignoriert aber auch längst die getroffene politische Entscheidung auf Ortsumfahrung und stellt damit sein angeblich ‚unpolitisches‘ Handeln, zum Schaden der Umwelt, selbst bloß.

Im Einzelnen:

### Einwendung S.1:

Die Planfeststellung ist auf eine Teilbaumaßnahme eines vom Vorhabenträger verfolgten Gesamtausbaus beschränkt und damit fehlerhaft (Auflistung von beispielhaften 14 Einzelmaßnahmen).

### Zitat Vorhabenträger:

Die Funktion der Straße wird nicht verändert. Das Planungsziel ist die Sanierung der Stadtbachverdolung.



### Fakt:

Vom Vorhabenträger werden etliche kleine und größere Baumaßnahmen der Ost-Westverbindung zwischen Würzburg und Worms in Heppenheim unter dem Deckmantel von Dringlichkeit notwendiger Sanierungen und Verkehrssicherheitsmaßnahmen, jeweils beschränkt auf Maßnahmen zu Gunsten des Kfz-Verkehrs, zu Lasten des Geh- und Radverkehrs und Umwelt, durchgeführt. Ein Auftrag zur Sanierung einer Verdolung des Stadtbaches liegt seitens der Stadt nicht vor. Eine Verdolung (Verrohrung DIN 4047-5) des Gewässers ist bisher nicht vorhanden.

**Fakt:**

Aus Schreiben des ASV 44d1-B460-L/N2 vom 12.1.2009 zur Kreuzung Weiherhausstr./B460: „*Untersuchungen haben ergeben, dass ein einspuriger Kreisel in Regelausführung nicht die erforderliche Leistungsfähigkeit besitzt. Inwieweit durch die Anlage von Bypässen eine Leistungsfähigkeit erhöht werden kann muß ... untersucht werden. Wir werden versuchen in absehbarer Zeit einen Planungsauftrag für einen Kreisverkehrsplatz im Zusammenhang mit der Planung eines 4-spurigen Ausbaus der B460 zwischen dem Kreisel am Europaplatz und Weiherhausstraße zu erhalten.*“

Aus der Maßnahmenbeschreibung des Vorhabenträgers zu A5/Umbau an der Anschlußstelle Heppenheim vom 29.6.2009: „*Bau einer zusätzlichen Abbiegespur... damit Erhöhung der Leistungsfähigkeit.*“

Aus Schreiben des HMWVL V3-2-63a-06 vom 20.1.2010: „*Nachdem die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes B460/B3 mit entsprechenden baulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen im Jahre 2006 verbessert wurde ...*“

**Fazit:**

Der Vorhabenträger hält ‚Kleine Kreisverkehre innerhalb von Ortschaften‘ (Ø26-40m) mit einer Leistungsfähigkeit von 1.500 Kfz/h bzw. 25.000 Kfz/24h auf der B460 mit angeblich 12.500 Kfz/24h (BASt 2010 AS-HP/B3) für nicht zukunftsfähig, ebensowenig wie einen mit Bypässen für 30.000 Kfz/24h.

Hessen Mobil betreibt die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und plant auf der innerstädtischen B460 einen Verkehrsdurchsatz von mehr als 30.000 Kfz/24h!

Zitat Vorhabenträger S.1:

Durch die Markierung des Schutzstreifens für Radfahrer auf der Fahrbahn wird auch für diesen Verkehrsteilnehmer ein Sicherheitsgewinn erzielt.

Fakt:

Rot markierte Schutzstreifen östlich des ‚Ostbahnhofs‘ waren aufgrund der hohen Mitbenutzung durch Kfz innerhalb weniger Jahre nicht mehr zu erkennen.

Die Schutzstreifen sind angesichts der hohen Verkehrsbelastung, des hohen Schwerlastanteils, sowie der kurvenreiche Gefällestrecke in der Aufschlagszone parkender Kfz nach ERA ungeeignet.

Im östlich anschließenden Streckenabschnitt war zugesagt:

- Barrierefreie Übergänge an ÖPNV-Haltestellen.
- Sichere Schutzstreifen.

Hergestellt wurde:

- Nicht barrierefreie Mittelinsel, die Schutzstreifennutzer insbesondere bei Überholmanövern von Lastzügen, in Gefahrensituationen bringt. Das plötzliche, mit Z-Linie markierte Schutzstreifenende erhöht die Unsicherheit. Ein Notausweichen auf den Bürgersteig ist durch die Bordkante nicht möglich.



Einwendung S. 1:

Der Vorhabenträger verfolgt den Ausbau und damit die Erhöhung ... der Durchfahrts-  
geschwindigkeit.

Zitat Vorhabenträger:

Gleichzeitig wird hierdurch der Verkehrsraum optisch eingengt und dadurch  
eine Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs erzielt.



Fakt:

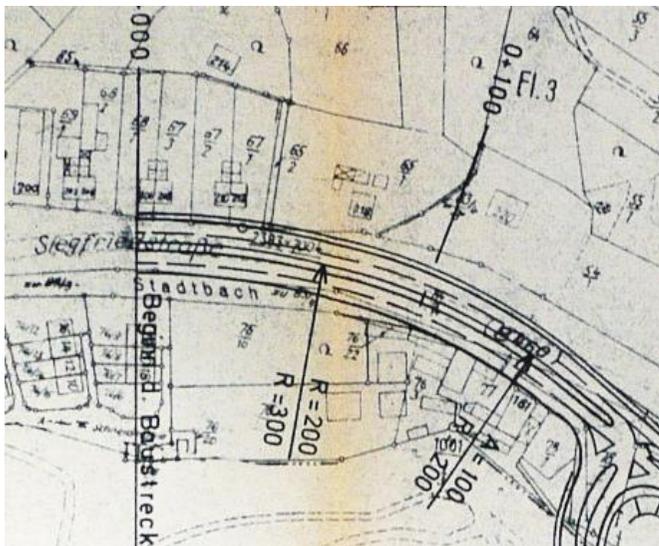
Während heute der Parkdruck – zwar zu Lasten von Fußgängern und Radfahrern – über ungeordnetes Parken für optische Unaufgeräumtheit und Straßenverengung sorgt und damit über Verunsicherung zu ‚vorsichtigerem‘ Fahren anhält bzw. erzwingt, zielt die Planung mit aufgeräumtem Straßenraum auf Freie Fahrt und damit zu hohen Durchfahrts-  
geschwindigkeiten mit entsprechenden Gefährdungen für alle Verkehrsteilnehmer und Erschütterungen der  
denkmalgeschützten Bausubstanz.

Einwendung S. 1:

Der Vorhabenträger verfolgt den Ausbau und damit die Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit ... .

Zitat Vorhabenträger:

Planungsziel ist keinesfalls verkehrssteigernde Maßnahmen durchzuführen, die auf anderen Streckenabschnitten der B460 Sachzwänge schaffen.

Fakt:

Der Vorhabenträger verfolgt seit Jahrzehnten das Ziel möglichst viel Verkehr über die B460 und damit durch die Innenstadt zu führen. In der Vergangenheit wurde zu Gunsten des Kfz-Verkehrs und zu Lasten der Anwohner (u.a.) in der Vorstadt ein Teil unserer Altstadt abgerissen, ohne daß die entstandenen Baulücken eine stadtgestalterische Reparatur erfuhren. Die Planungen hatten den 4-spurigen Ausbau bis zur Autobahn zum Ziel (siehe Seite 3) und schaffen Sachzwänge nicht nur in der gesamten Ortsdurchfahrt, sondern auch im weiteren Verlauf der Bundesstraße, mit Ortszerschneidung von Fischweiher, Kirschhausen und Wald-Erlenbach.

Fakt:

Aus der B-Plan-Begründung Ausbau Lehrstraße 20.11.1980: „Der zentrale Stadtbereich ... hat durch die notwendig gewordene Flächenausweitung für den überörtlichen Verkehr (B460) eine grundlegende Änderung erfahren. ... Die Aufweitung der Lehrstraße wurde bereits mit dem Bebauungsplan Nr. 63 im Jahre 1972 auf der Grundlage des Gesamtverkehrsplanes von 1970 eingeleitet.“

Sachzwänge durch zwanghafte Belastung der Ortsdurchfahrt mit überregionalem Verkehr durch den Baulastträger (Beispielhaft von Westen nach Osten):

- Seit 2003 Links-Einbiegeverbot in die Straße In der Krone mit anschließender Kappung der Straßenbeziehung In der Krone/Pestalozzistraße durch Mittelteiler.
- Seit 2005 Sperrung der Einfahrtmöglichkeit vom Knoten B3/B460 in die Ernst-Schneider-Straße.
- 2009 Schließung der Marienstraße zum Kleinen Markt.
- Seit Jahren Ablehnung der Verlegung der westlichen Ortsdurchfahrtsgrenze oder der Verlegung des westlichen Ortsschildes, um keine FGÜ zwischen Europaplatz und Gewerbegebiet am Mc-Donalds einrichten zu müssen.
- 2014 Weigerung im Zuge der grundhaften Erneuerung der Lehrstraße, trotz ausreichend Platz, Radwege bzw. Schutzstreifen einzurichten.
- 2017 Weigerung eine FGÜ auf der westlichen Seite der ampelgesteuerten Kreuzung B460/Uhland-Weiherhausstraße einzurichten, um den Verkehrsfluß nicht zu behindern.
- 2017 Weigerung wegen unzureichender Leistungsfähigkeit die Kreuzung B460/Uhland-Weiherhausstraße in einen Kreisel umzubauen.
- Trotz Errichtung des Altenheims Weigerung die Ampelschaltung über die B3 auf die erforderlichen Querungszeiten bewegungseingeschränkter Personen anzupassen.
- 2018 Weigerung Radwege/Schutzstreifen im Bereich Knoten B3/B460 anzulegen, um den auf Kfz ausgerichteten Verkehrsfluß nicht einzuschränken.

Fakt:

Die Rückstaus auf der B460 wachsen stetig an und haben sich in den letzten Jahren in der Länge vervielfacht und entstehen zu unterschiedlichsten Zeiten inzwischen gleichzeitig stadtein wie auswärts.

Gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) liegt für die Siegfriedstraße die Qualitätsstufe E/F (QSV) vor. Im Einführungserlass zur HBS 2013 schreibt das BfVBS: *„Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen kommen nur dann in Betracht, wenn durch geeignete, wirtschaftliche Maßnahmen ein erheblicher Nutzen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und/oder für den Verkehrsfluss erzielt werden kann. Dies gilt auch für Um- und Ausbaumaßnahmen die in Zusammenhang mit geplanten Erhaltungsmaßnahmen erwogen werden.“*

Bereits 2002 schrieb das Bundesverkehrsministerium: *„Beim Neu-, Um- oder Ausbau von Bundesfernstraßen soll künftig die Qualitätsstufe D als Mindestqualität zugrunde gelegt werden.“*

Dies wurde im Rundschreiben ASR 14/2015 vom 26.8.2015 nochmals wiederholt.

Fazit:

Die jetzige Änderung der Straßenachse zu Gunsten leichteren und erhöhten Verkehrsflusses mit Auswirkungen auf die anderen Streckenabschnitte, insbesondere auf die Staubildung an Knotenpunkte widerspricht den Richtlinien und Erlassen. Stufe D wird und kann in der Ortsdurchfahrt Heppenheim nicht erreicht werden.

Einwendung S. 2:

Ausbaumaßnahmen ohne Planfeststellungsverfahren und einseitig Ausrichtung auf Leistungssteigerung (Auflistung von 3 beispielhaften Einzelmaßnahmen).

Zitat Vorhabenträger:

Markierungen ... beinhalten keinen Eingriff in die bauliche Substanz der Straße. Es liegt somit kein erheblicher baulicher Eingriff vor. ... Ein Baurechtsverfahren nach §17 FStrG war daher nicht erforderlich.

Fakt:**§ 1 Bundesimmissionschutzgesetz (16. BImSchV) Anwendungsbereich**

(1) Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen ... .

(2) Die Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr ... baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel ... um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) Tag oder mindestens 60 Dezibel (A) Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird ... .

Sowohl die Lorsche Straße zwischen Pappelwald und AS-Heppenheim wurden um durchgehende Fahrspuren baulich erweitert wie auch die Lehrstraße. Desweiteren wurden Verkehrsverbindungen wie Marienstraße und Ernst-Schneider-Straße gekappt, oder z.B. In der Krone, Neckarstraße und Pestalozzistraße eingeschränkt. Die Baumaßnahmen gehen über bloße „Markierungen“ hinaus, dienen der Verkehrssteigerung und stellen einen erheblichen Eingriff in die bauliche Substanz der Straße dar (siehe S. 3).

Auch hat der Gesetzgeber die Ansprüche auf Lärmsanierung um 3db(A) seit 1996 gesenkt, wie auch eine Zunahme der Lärmimmissionen über 3 db(A) vorliegen, inzwischen auf bis zu 70 db(A)/nacht und 80 db(A)/tag angestiegen sind, auch vor dem Altenheim mit einseitig auf die Straße ausgerichteten Südfenstern mit 15 bis 17,5 db(A) Grenzwertüberschreitungen.

Einwendung S. 2:

Der Baulastträger hat die Durchführung der Baumaßnahmen einseitig zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs und überregionalen Schwerverkehrs geplant.

Zitat Vorhabenträger:

Die B460 besitzt eine hohe Verbindungsfunktion in Ost-West-Richtung. Es ist Aufgabe des Baulastträgers diese Funktion der Straße aufrecht zu erhalten.

Fakt:**§ 3 Bundesfernstraßengesetz (BFStrG) Straßenbaulast**

(1) ... Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit **die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern**; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, **zu berücksichtigen**.

(2) Soweit die Träger der Straßenbaulast unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit **zur Durchführung von Maßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 außerstande sind, haben sie auf einen nicht verkehrssicheren Zustand durch Verkehrszeichen hinzuweisen**.

Der Vorhabenträger hebt allein auf die "hohe Verbindungsfunktion" und die „Funktion der Straße aufrecht zu erhalten" ab, ohne adäquate Alternativen zu prüfen/bauen. Er ignoriert damit seine gesetzlichen Aufgaben, auch die der Wahrung sonstiger öffentlicher Belange.

Einwendung S. 2:

Die Streckenführung mitten durch Heppenheim ist bereits für die vorhandene Verkehrsbelastung ungeeignet. Der Baulastträger hat in wesentlichen Teilen der Verkehrsplanung gegen gültige Richtlinien und anerkannte Regeln der Technik verstoßen.

Zitat Vorhabenträger:

Für alle Verkehrsteilnehmer (Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger) ist ein Kompromiss zu finden, der die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Hierfür wurden die gültigen Richtlinien beachtet.

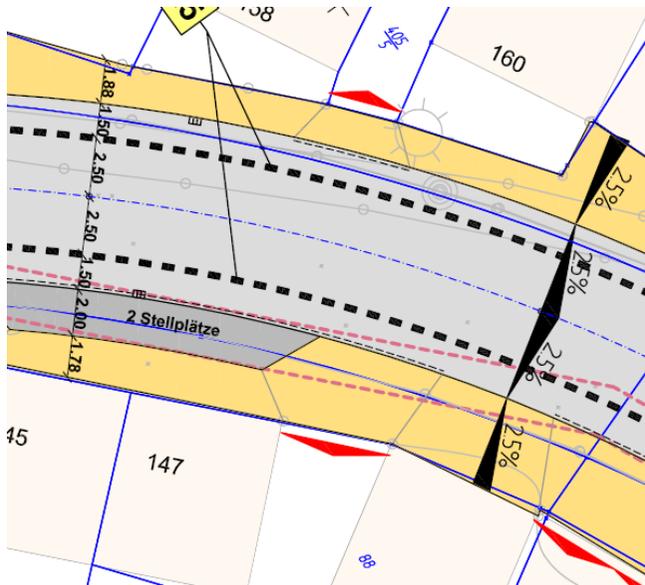
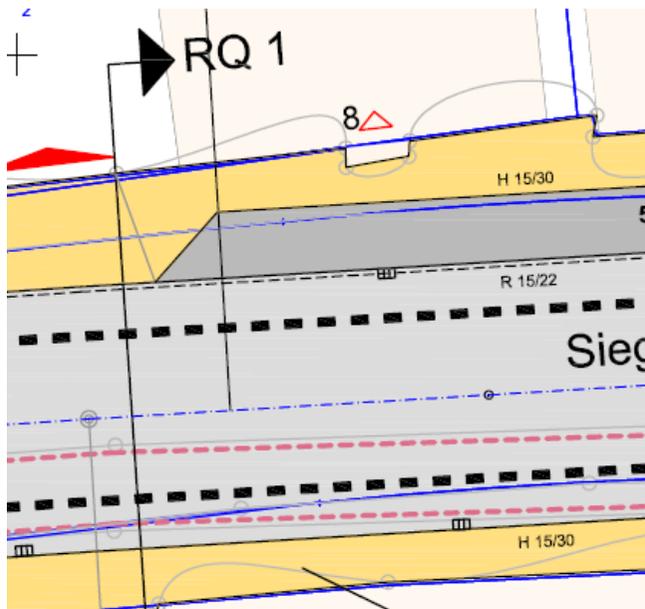
Fakt:**§ 3 Bundesfernstraßengesetz (BFStrG) Straßenbaulast**

(1) ... Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit **die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern**; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, **zu berücksichtigen**.

Von einem „Kompromiss“ ist in den Gesetzen keine Rede. Insoweit können Kompromisse nur oberhalb der Mindestanforderungen liegen. Wenn der Baulastträger erkennt, daß die gesetzlichen Mindestanforderungen nicht erfüllt werden können, sind verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu ergreifen oder dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügende Straßen zu bauen, was auch Alternativen wie Ortsumfahrungen einschließt.

Grundlagenermittlung nach RAST06:

- Soziale Brauchbarkeit und Barrierefreiheit.
- Straßenraumgestalt.
- Umweltverträglichkeit.
- Verkehrsablauf.
- Verkehrssicherheit.
- Wirtschaftlichkeit.



**Fakt:**

**Geplant:**

Gehweg: vermaßt  $\geq 158\text{cm}$ , gez.  $\geq 100\text{cm}$  bei Treppen  $\geq 80\text{cm}$ , 2,5% Quergefälle.

**Richtlinie:**

RASt06: Grundmaß 100cm zzgl. Sicherheitsraum. Lediglich in engen dörflichen Hauptstraßen mit geringen Fußgängeraufkommen wird 150cm dargestellt.

6.1.6.1: ... ergibt sich daraus im Regelfall eine Seitenraumbreite von 250cm.

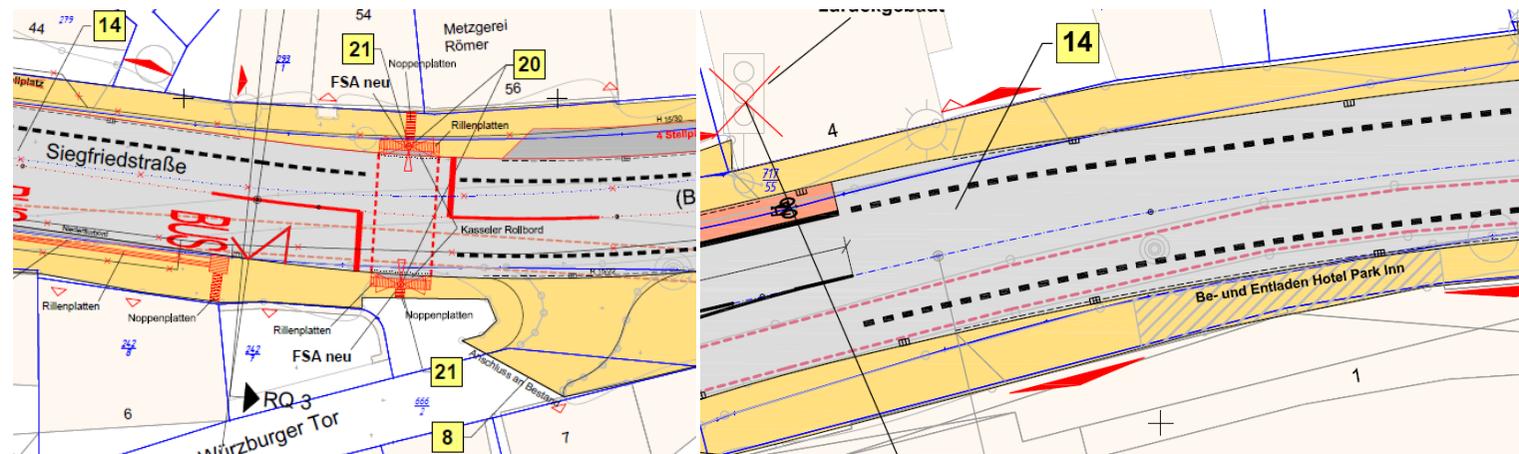
DIN 18024-1 (barrierefreies Bauen): als Mindeststandard 200 cm auf Gehwegen an Sammelstraßen  $> 250\text{cm}$  entlang von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel  $>$  Das Quergefälle von Gehwegen darf nicht mehr als 2% - bei Grundstückszufahrten max. 6% - betragen.

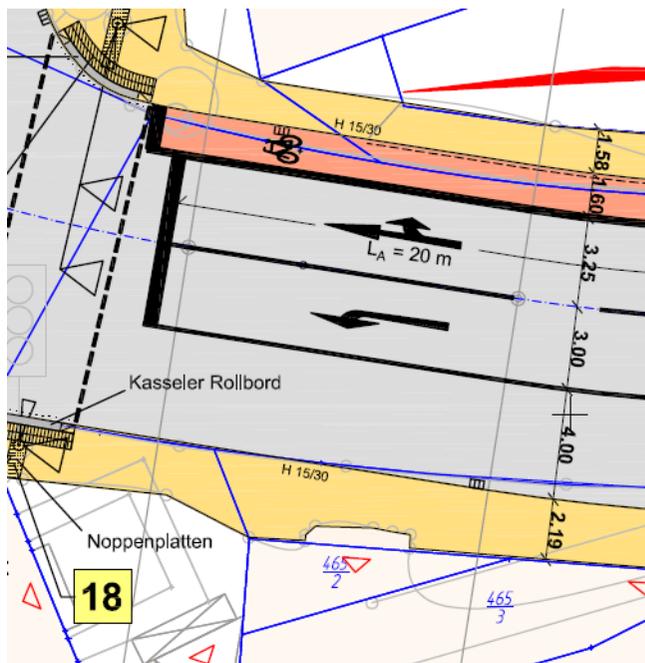
**§ 1 Straßenverkehrsordnung (StVO) Grundregeln**

(2) Wer am Verkehr teilnimmt, hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder, mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

**Fazit:**

Die Mindestgehwegbreiten werden unterschritten, auch im Bereich der ÖPNV-Haltestellen. Unter Zugrundelegung des Rücksichtnahmegebotes schließt der Vorhabenträger Rollstuhlfahrer und Kinderwagen von der Teilnahme am Straßenverkehr zu Gunsten von Stellplätzen und fließendem Rad- und Kfz-Verkehr aus. Im Hotelbereich ist statt einem Gehweg ein Busparkplatz ausgewiesen. Die Verletzung der Grundregeln nach StVO ist offensichtlich geplant.



**Fakt:****Geplant:**

Schutzstreifen: vermaßt 150 cm.

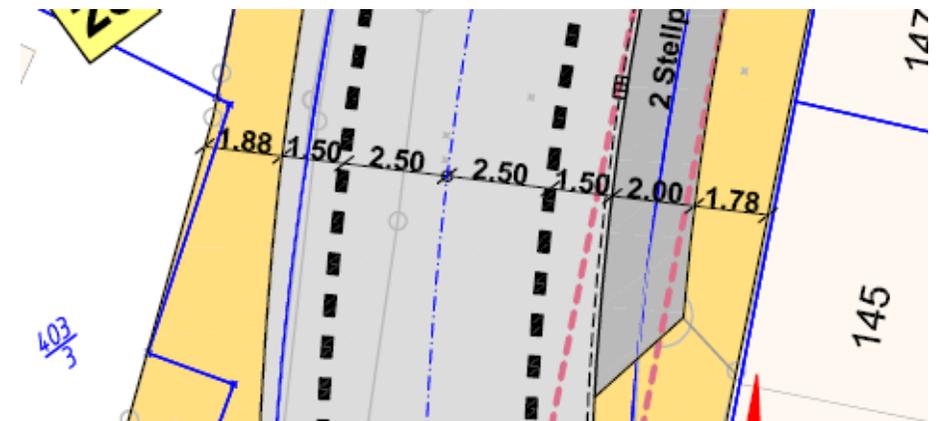
**Richtlinie:**

Zu §2 (4) Satz 2 Allg. Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO): Ein Schutzstreifen kann markiert werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. bb) Zeichen 240 gemeinsamer Fuß- und Radweg innerorts mindestens 250 cm > Abweichungen sind unter Wahrung der Verkehrssicherheit ausnahmsweise möglich, soweit aufgrund örtlicher Verhältnisse erforderlich.

ERA 2010: Schutzstreifen Regelmaß 150cm, Mindestmaß 125cm zu Längsparkständen (200cm) mit Sicherheitsraum von 25 bis 50 cm.

**Fazit:**

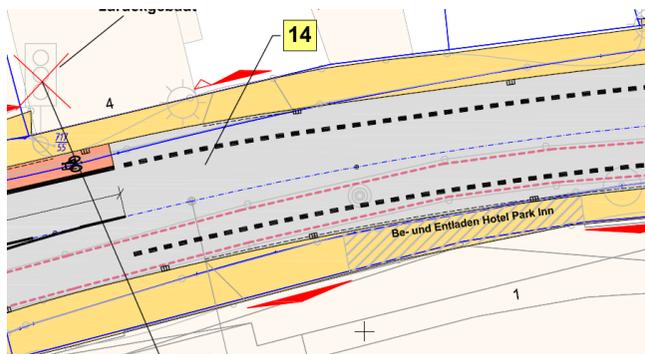
Der Schutzstreifen mit durchgängig 150cm Breite erfüllt das Mindestmaß, ignoriert aber die hohe Verkehrsbelastung, Gefällestrecke und Parkdruck. Im Kreuzungsbereich ist der Schutzstreifen nur einseitig geplant, der südliche Fußgängerweg unterschreitet das Mindestmaß für eine gemeinsame Nutzung. Durch Ausweisung (nur) eines Stellplatzes mit 185cm Breite für 255cm breite Busse direkt vor der Hotelaußenwand ist die regelmäßige Mitbenutzung erforderlich, ebenso wie im Straßenverlauf für z.B. Paket- und Zulieferfahrzeuge. Furtmarkierungen an Einmündungen fehlen.



18. bis 20.  
Dezember  
2018

Fakt:

Gegenüber der heutigen Situation mit Gehweg zwischen Hotelaußenfassade und Stellplatzfläche wird zukünftig die Stellplatzfläche den heutigen Gehweg vollständig einnehmen. Einerseits ist das Ausweichen für Fußgänger auf die private Arkadenfläche rechtlich nicht möglich, andererseits durch die dortige Hotelvorfahrt und Tiefgarageneinfahrt nicht gegeben. Insofern gibt es hier keinen Gehweg!

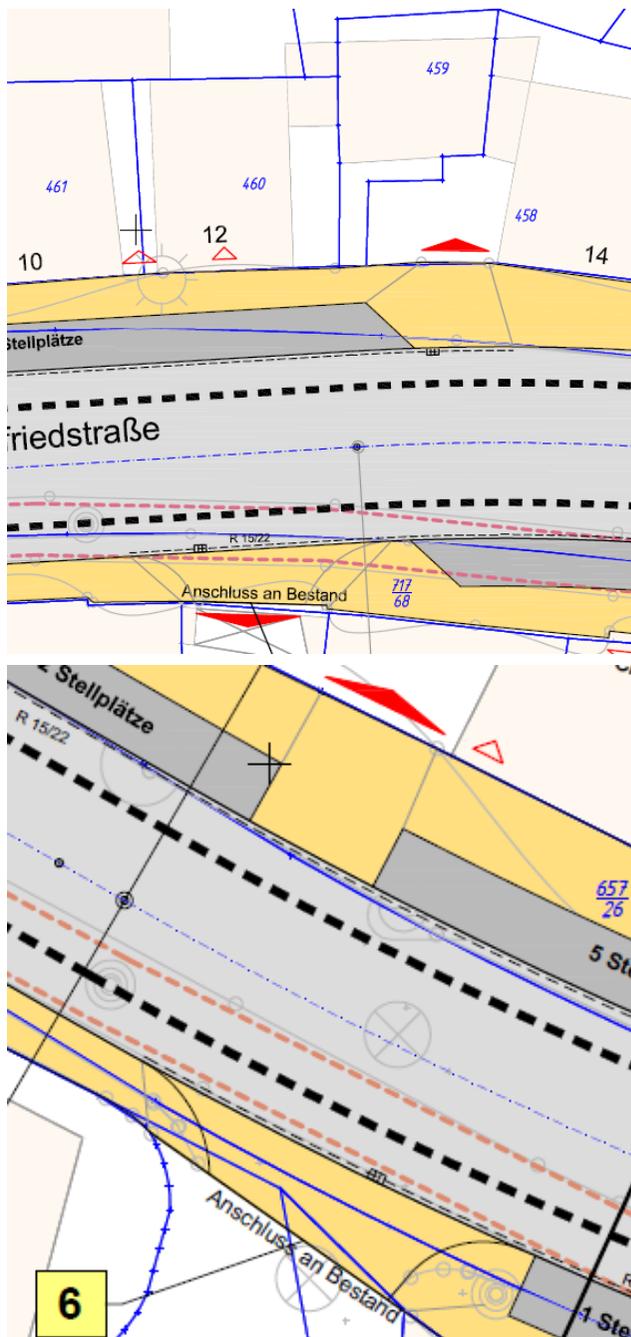


Ein Busstellplatz ist unzureichend für die Erfordernisse, wie die Bilder zeigen. Ein Entladen gegen die Wand ist nicht möglich, so daß zukünftig die regelmäßige Mitbenutzung von Schutzstreifen und Fahrbahn erforderlich ist, wie auch die Entladung auf Straßenseite deren Mitbenutzung erfordert.

Ebenso wird die Mitbenutzung des nördlichen Schutzstreifens durch notwendiges Ausweichen die Regel sein.

Der Vorhabenträger verstößt nicht nur gegen gültige Richtlinien, sondern kommt seinen Aufgaben „die Bundesfernstraße in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen“ nicht nach. Die Planung eröffnet keinen Sicherheitsgewinn und verschlechtert die Situation für Fußgänger.



**Fakt:****Geplant:**

Pkw-Parkfläche: vermaßt 200cm.

Keine Behindertenstellplätze.

Anordnung Einmündungsein- und übergreifend.

Keine Bewohnerparkvorrechte, kein Stellplatzkonzept.

**Richtlinie:**

ERA Parken neben der Fahrbahn: Parkstandbreite 200cm zzgl. Sicherheitstrennstreifen  $\geq 75\text{cm}$ , gegen Gehweg  $\geq 50\text{cm}$ .

§12 STVO: Das Parken ist unzulässig vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten.

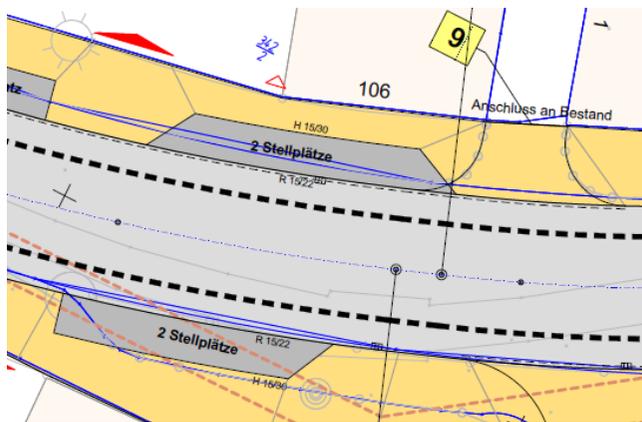
zu §45 X VwV-StVO: Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel.

Stellplatzsatzung Heppenheim: §2 (2) Für das Gebiet der historischen Altstadt der Kreisstadt Heppenheim, d.h. das Gebiet zwischen Siegfriedstraße Südseite von Kleiner Markt bis Einmündung Würzburger Tor beidseitig, Hinterer Graben Nordseite, Laudенbacher Tor bis Gräffstraße Nordseite und Graben Ostseite (Zone 1a) gilt: Die Herstellung neuer zusätzlicher Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge ist nicht zulässig. Für die Untersagung der Herstellungspflicht in diesem Bereich ist ein Ablösebetrag nicht vorgesehen.

**Fazit:**

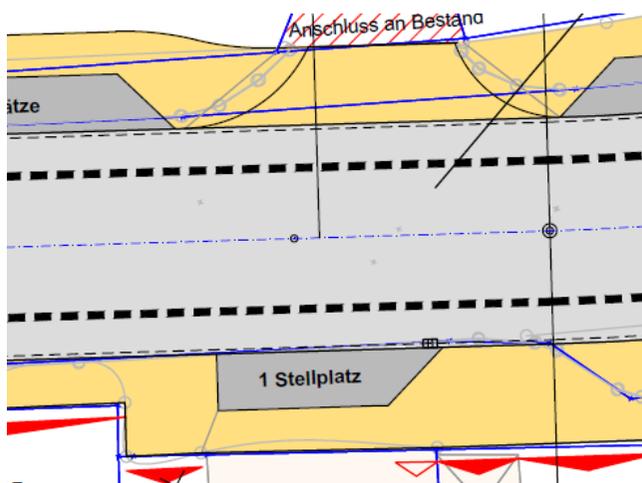
Weder die erforderlichen Stellplatzbreiten incl. Sicherheitsstreifen werden eingehalten, noch die Mindestabstände zu Einfahrten und Einmündungen (Liesengasse, Lindenfelser Weg, Zufahrt ehem. KLN, Schleifweg). Z.B. wird die Zufahrt für den Einwender Hechler unzulässig beschnitten. Durch den Verzicht der Aufteilung in Längsrichtung wird die Parksituation nicht verbessert, sondern Konflikte durch Rangiervorgänge auf dem Schutzstreifen provoziert.

Ein Stellplatzkonzept fehlt vollständig. Der Parkdruck von Anwohnern, die Erfordernis aus fehlenden Stellplätzen der Altstadtbewohner und Gastronomie mit ihren Besuchern aufgrund Herstellungspflichtuntersagung eigener Stellplätze, Parkdruck aus öffentlichen Einrichtungen wie Rathaus und Kulturzentrum Amtshof ohne eigene Stellplätze, ist unberücksichtigt.



Lindenfelder Weg mit Stellplätzen in den Einmündungsradius in einer eng bebauten Innenkurve. Westlich davon zugeplante Hofeinfahrt mit absehbaren Konflikten mit Radfahrern, die auf freiem Schutzstreifen das Gefälle nutzend mit hohen Geschwindigkeiten angefahren kommen.

Der Vorhabenträger will (S.19) die Parkstreifen ohne Längsaufteilung über die Einfahrten niveaugleich mit den Gehwegen führen. Der Vorhabenträger plant also das Auffahren auf 12cm hohe Borde und das Zustellen der Einfahrten.

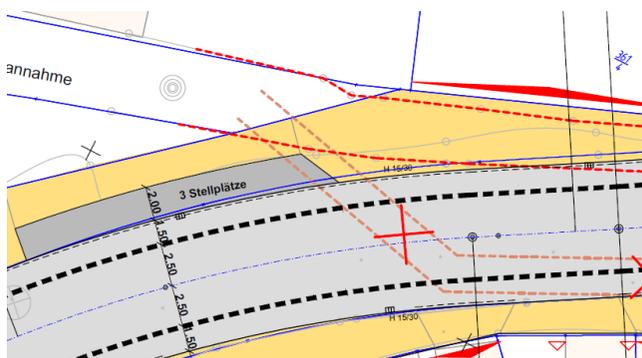


Zufahrt ehemalige KLN beidseitig zugeplante Zufahrt. Gegenüber zugeplante Hofeinfahrt, deren Ausfahrt westlich ohnehin durch enge Bebauung eingeschränkt ist, östlich nun auch noch die Sicht genommen bekommt.

Die Stellplatzanordnung überlagert sich mit der KLN-Garagenzufahrt – die Hofzufahrt entspricht nicht der Realität.

EAR 05 Die Längsaufstellung: Nachteilig kann sein, dass • das bei starker Parkstandbelegung erforderliche Rückwärtseinparken nachfolgende Kraftfahrer (aus der Kolonne heraus) behindert und gegebenenfalls Radfahrer gefährdet und • der Ein- und Ausstieg häufig auf Flächen anderer Verkehrsarten und daher mit Behinderungen oder Gefährdungen erfolgen muß.

Zur Abgrenzung gegen Radwege soll neben der Aufstellfläche ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite  $\geq 0,75\text{m}$ , gegen Gehwege mit einer Breite  $\geq 0,5\text{m}$  angefügt werden, um Personen vor Behinderungen oder Schäden durch unvorsichtig geöffnete Fahrzeugtüren zu bewahren.



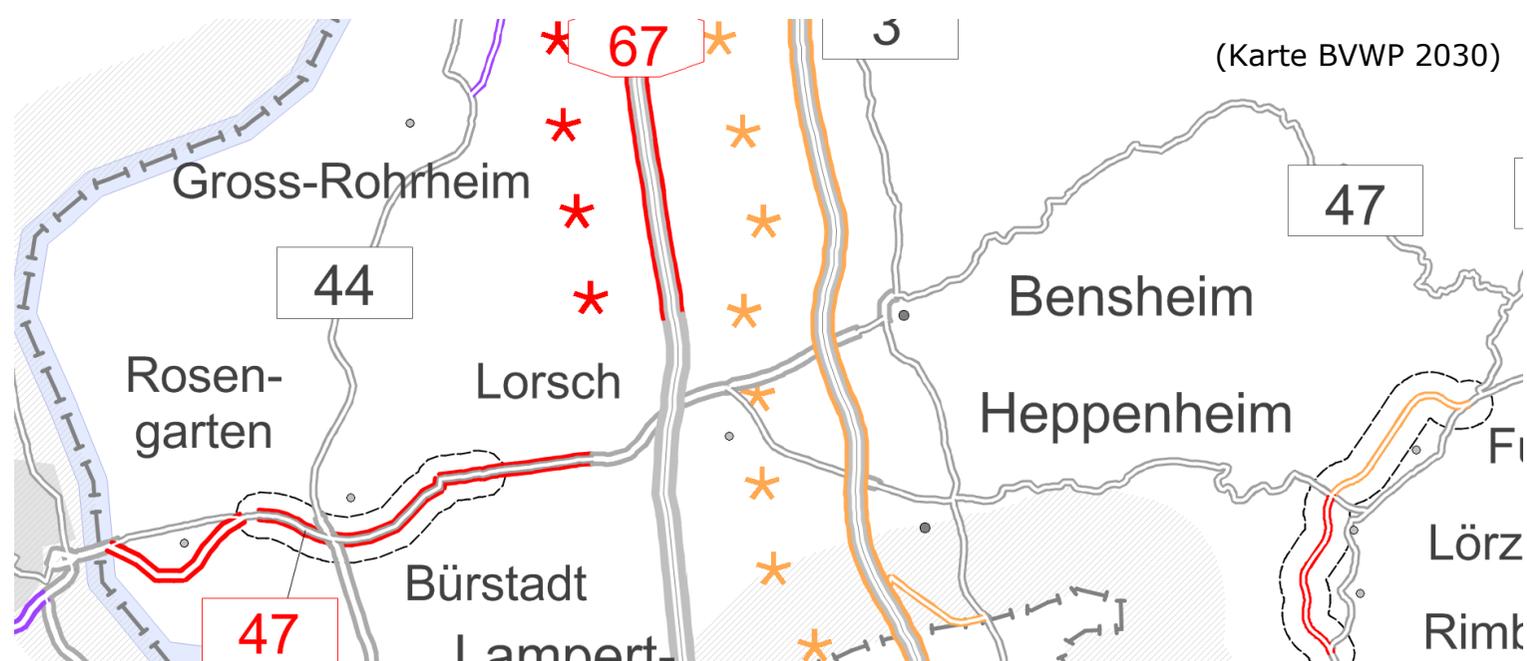
Gehwege, Schutzstreifen und Bushaltestellen wurden unter Mißachtung der Richtlinien in ein unzureichendes Lichtraumprofil gezwängt, um eine hohe Stellplatzanzahl zu suggerieren, die planerisch richtlinienkonform nicht umgesetzt werden können und anzahlmäßig nicht erfasst wurden. Dies unter Inkaufnahme sozialer Unbrauchbarkeit, fehlender Barrierefreiheit, Verkehrsgefährdung, fehlender Begrünung zur Feinstaubbindung und Gestaltungswillen.

Einwendung S. 3:

Schon allein die Beschränkung auf einen Teilbereich des Gesamtausbaus stellt einen Verfahrensfehler dar.

Zitat Vorhabenträger:

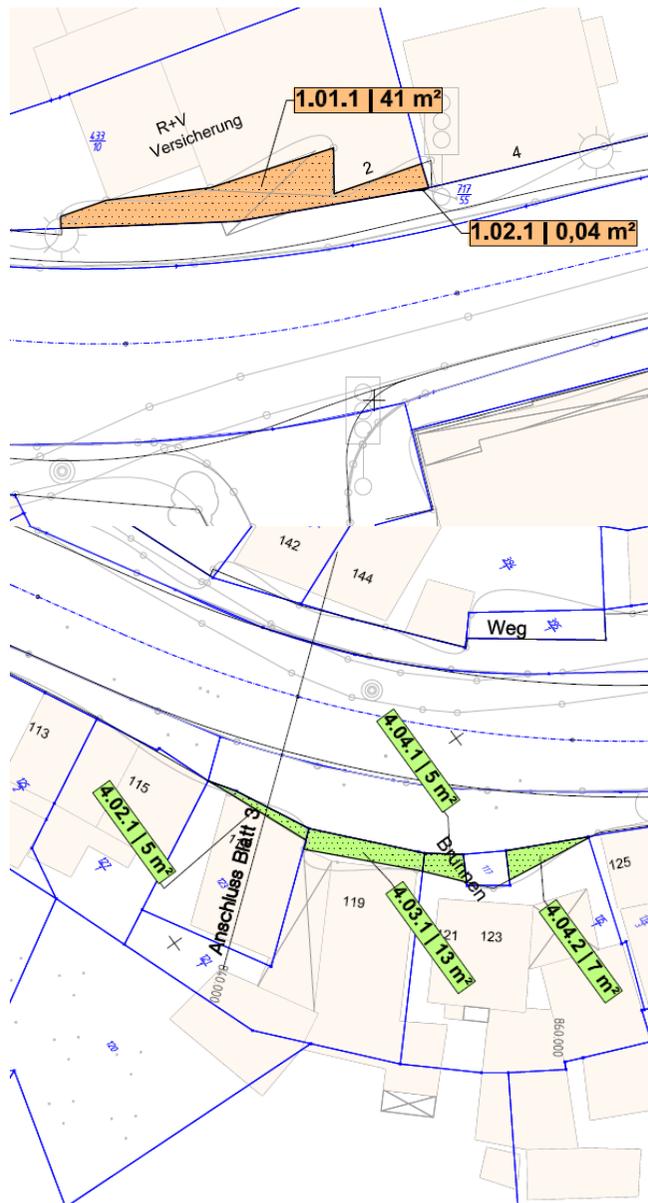
Bei der vorliegenden Maßnahme handelt es sich nicht um einen Straßenneubau der netzkonzeptionelle Veränderung und damit einhergehende Verkehrsverlagerungen mit sich bringt.

Fakt:

Um den Verkehrsanforderungen gerecht zu werden plant der Vorhabenträger die Verbindung Worms-Würzburg überregional neu. Hierzu gehören neben der Südumfahrung Worms, neue Rheinquerung, Südumfahrung Rosengarten, 4-spurige Umgehung Bürstadt auch die Westumgehung Fürth. Da in Bensheim die zwischenzeitlich 4-spurige Wormser Straße (B47) zu einer normalen örtlichen Einfallstraße umgebaut und das Lautertal immer dichter bebaut wird, versucht der Vorhabenträger die für Schwerlastverkehr, aufgrund geringerer Höhenmeter, weniger Kurven und kürzerer Strecke, besser geeignete B460 auszubauen.

Zitat Vorhabenträger S. 3:

Das Vorhaben dient der Sanierung der Stadtbachverdolung und des Straßenraumes innerhalb seiner Grenzen.



Fakt:

Das Planfeststellungsverfahren ist titulierte: „**Ausbau** der B460“.

Das Verfahren beinhaltet den Grunderwerb von 21 Grundstücksteilen mit einer Fläche von 183 m<sup>2</sup>, sowie die vorübergehende Inanspruchnahme von 4 Grundstücksteilen. Es ist also keine Maßnahme des Straßenraumes innerhalb seiner Grenzen, sondern ein Ausbau – das Vergößern, Erweitern des Vorhandenen.

Auch existiert keine Verdolung des Stadtbaches über die Vorhabenlänge.

Einwendung S. 3:

Aus dem Abwägungsgebot folgt die Notwendigkeit der Entwicklung von Planungsalternativen bezüglich Standorte, Trassenführung und technische Alternativen.

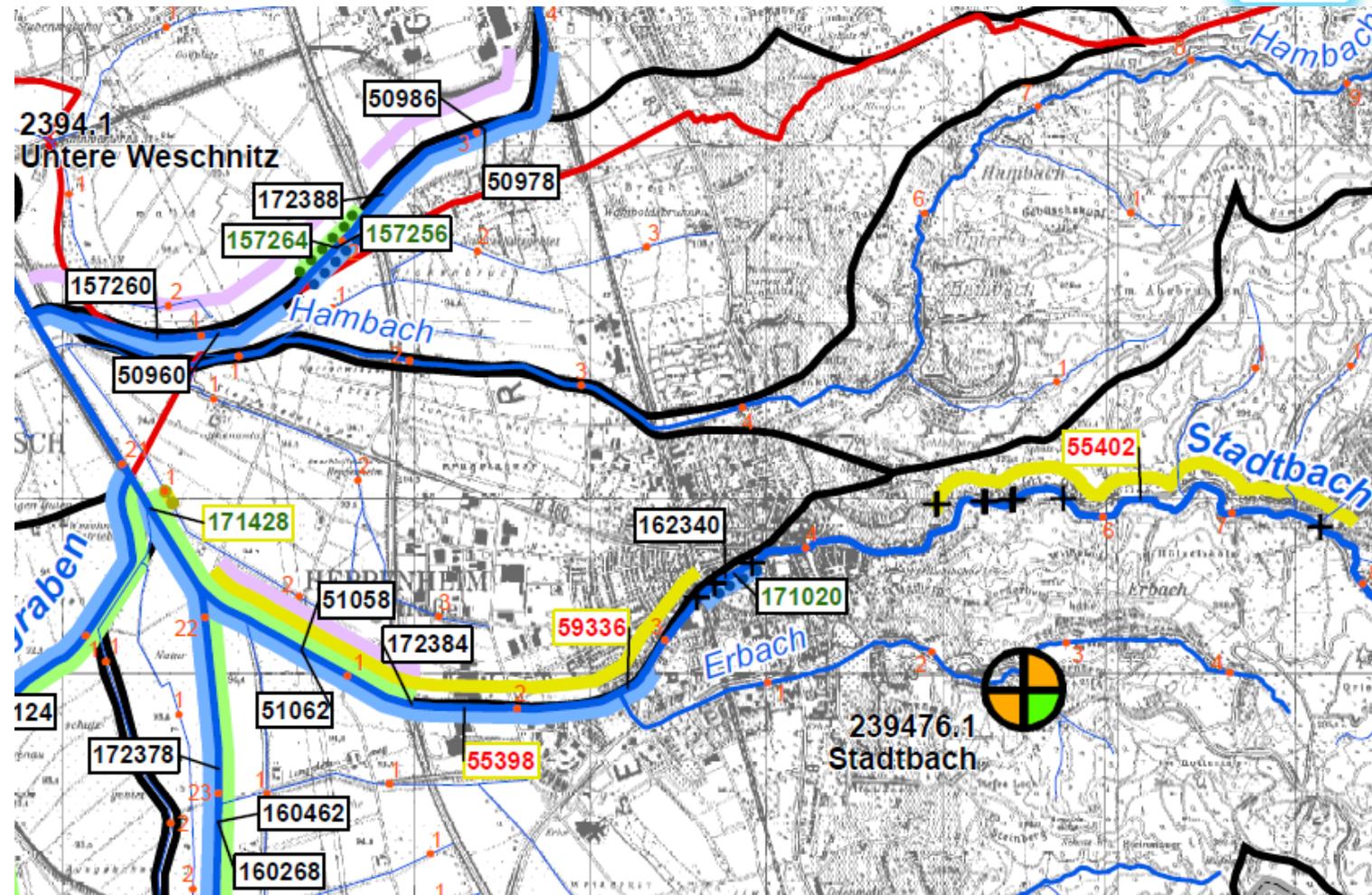
Zitat Vorhabenträger:

Zur Erfassung des baulichen Zustands der Stadtbachverdolung wurden Materialuntersuchungen und Begehungen durchgeführt. Auf Grund der dabei festgestellten Schäden ist eine Instandsetzung des gesamten Bauwerks erforderlich. ... Für die Durchführung der Instandsetzung wurden insgesamt 5 verschiedene Varianten untersucht, ... Zu den Varianten zählte auch die Renovierung der bestehenden Verdolung im Auskleidungsverfahren ... Eine Renovierung in geschlossener Bauweise ... ist technisch nur mit erheblichen Aufwand möglich. Eine zusätzliche Auskleidung würde den Querschnitt zudem stellenweise auf ein hydraulisch nicht ausreichendes Maß reduzieren.

Fakt:

2010 erklärte der Vorhabenträger die Sanierung von Straße und Stadtbach für dringend erforderlich und kündigte die Baumaßnahme für 2012 an. Bis heute hält beides den Verkehrsanforderungen stand, ohne daß der Vorhabenträger Verkehrsbeschränkungen für erforderlich hält. Vorgestellt wurden nur Sanierung und geplanter Neubau. Stadtbachöffnung und alternative Bundesstraßenführung wurden nicht vorgestellt und werden in der Stellungnahme auch nicht benannt. Hier ist nur von der notwendigen Sanierung einer Verdolung die Rede, die es nicht gibt.

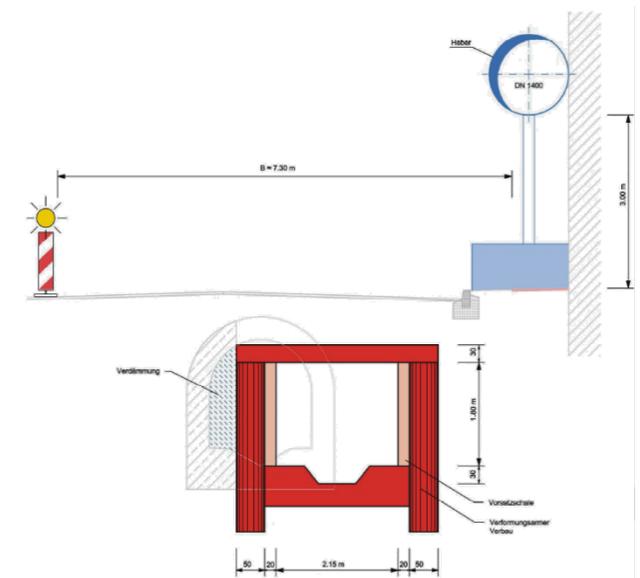
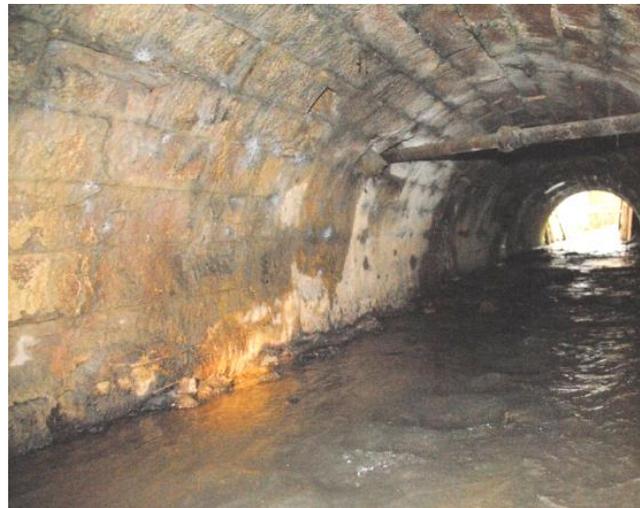
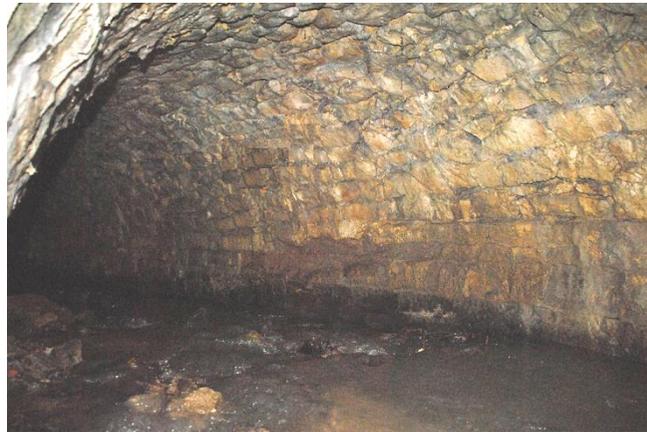
Die Maßnahme widerspricht §1 Zweck und §6 Grundsätze des Wasserhaushaltsgesetzes und der Wasserrahmenrichtlinie und unterläuft das hessische Maßnahmenprogramm zur Gewässerzustandsverbesserung.



Der Stadtbach (DEHE\_239476.1) verläuft zwischen Karlstraße und östlichem Bauende überwölbt und ist nach EG-WRRL zu verbessern. Östlich wie westlich wird auf Grundlage der hessischen Maßnahmen zur Gewässerstruktur u.a. die lineare Durchgängigkeit des Stadtbaches verbessert, die Ufer- und Auenstruktur naturnäher entwickelt, die Sohle renaturiert.

Der Prüfkatalog zur UVP-Pflicht wurde nicht offengelegt. Eine verfahrenskonforme Prüfung über die Notwendigkeit einer UVP nach §3 UVPG ist versäumt.

Der Vorhabenträger stellt die vorhandene Stadtbachführung bildlich als vollständig betonierte Verdolung dar, textlich u.a. „als Sandsteingewölbe mit Spritzbetonüberdeckung“ (BE444 325m), „Stahlbetonplatte auf Sandsteingewänden“ (BE445 92 m), „Stahlbetonrahmen auf natürlichem Bachbett“ (BE1655 135m) und „Sandsteingewölbe“ (BE446 13m), die er durch eine vollständige WU-Beton-Einhausung kanalisieren will. Er will den Stadtbachzustand auf 565 m bzw. 65% der überwölbten Länge verschlechtern, vorhandene Flora und Fauna abtöten.



Ausschnittweise Bilder des Stadtbaches: L.o. Überwölbt mit diffusionsoffenen Bruchsteinmauerwerk, natürliche Sohle mit Störsteinen.

L.m. Betondecke unterschiedlicher Bauart, diffusionsoffenes Bruchsteinmauerwerk, gepflasterte Sohle mit (gebrochener) betoniertem Sohlgerinne.

L.u. Stahlbetondecke, diffusionsoffenes Bruchsteinmauerwerk bzw. überputztes überspritztes Bruchsteinmauerwerk, natürliches Bachbett aus anstehendem Fels.

Oben: Natur-Werksteingewölbe mit natürlicher Sohle.

Es besteht über Sohle und Wände Verbindung zum Grundwasserkörper, Störsteine und natürliche Sohlabstürze dienen der Sauerstoffanreicherung und ermöglichen eine weitgehende Durchgängigkeit.

Gemäß Erläuterungsbericht Dahlem S.11 3.1 ist Planungsprämisse: „Eine Offenlegung des Stadtbaches ist nicht vorzusehen“. Auf S. 13 wird die Beurteilung eines möglichen Ein-/Rückstaus im westlich anschließenden nicht beplanten Stadtbachbereich erst für die weitere Planung empfohlen.

Der Vorhabenträger unterläßt die Betrachtung des Stadtbaches im offenen Bereich der KLN sowie zwischen westlichen Ausbauende (Kleiner Markt) und Karlstraße. Die Baufeldbetrachtung endet am Kleinen Markt. Eine ökologische Gesamtbetrachtung fehlt vollständig.

Bachöffnungsmöglichkeiten bestehen an verschiedenen Stellen und werden inzwischen vom Vorhabenträger mit fragwürdigen Gitterrostabdeckungen für die Ausführungsplanung erwogen, ohne konkrete und verbindliche Angaben im Feststellungsverfahren vorzulegen. Dies obwohl die enge Tallage eine Verbesserung des Kleinklimas dringend benötigt, wie auch als Frischluftschneise für Heppenheim.

Der Vorhabenträger beabsichtigte den weitgehenden Abriss der Altstadt und beseitigte die offene Bachführung, die in Teilen noch bis in die 1980 Jahre bestand (s.S-W-Bild). Die Führung im alten Bachbett der Grünanlage (Bild u.r.) wurde nicht einmal untersucht.





## Einwendung S. 4:

Die Kategorie der Siegfriedstraße als regionale Verbindung gemäß RIN in Kategorie III wird angezweifelt. ... Gemäß RIN, RASt ist der innerstädtisch gelegene angebaute Hauptverkehrsstraßenabschnitt statt in HS III in HSII bzw. CII – überregional - ... einzuordnen. ... Daher kommt nur eine alternative Streckenführung in Frage.

## Zitat Vorhabenträger:

Bei der B460, Siegfriedstraße handelt es sich im betrachteten Umbauabschnitt um eine innerstädtische, angebaute Hauptverkehrsstraße. Die B460 besitzt im Wesentlichen eine Verbindungsfunktion bzw. sammelt sie den Verkehr der untergeordneten Erschließungsstraßen wie z.B. der Straßenzüge „Liesengasse“ oder „Würzburger Tor“. ... in die Kategoriegruppe HS einzuordnen. ... somit in die Verbindungsfunktion III einzuordnen ist.

Historisches Straßennamen  
Heppenheim

BestNr. des 20. August 1993

Abt. 2 - 614 - 08 - 0917

**V E R M E R K**

BestNr. B 460, Siegfriedstraße, Ortsdurchfahrt Heppenheim  
Bstz: Anlage von Radwegen und Parkstreifen

**Allgemeines**

Die Siegfriedstraße in Heppenheim ist eine regional/überregional bedeuende Straße. Sie verbindet die Mittelzentren Heppenheim und Erbach/Michelstadt und stellt über nach BAB-N ) für Verkehrsleistungsfunktion II. Zusätzlich über Lage und Länge befindet sich die Kategoriegruppe C = angebaute Straße innerhalb bebauter Gebiete. Die Straßenkategorie C ist gemäß dem BAB-N als problematisch bezeichnet. Eine Verlagerung des Verkehrs ist aber auf absehbare Zeit nicht möglich.

Die Verkehrszählung des Jahres 1990 erbrachte für die B 460 (Zählstelle 6217/0427) folgende Ergebnisse:

DTV	13.248 Kfz/24 h
GV	490 Kfz/24 h
SV	289 Kfz/24 h
MV	1.399 Kfz/h )

An Werktagen liegt die Belastung durch Schwerverkehr erheblich höher:

DTV	13.807 Kfz/24 h
GV	1.226 Kfz/24 h
SV	746 Kfz/24 h
MV	1.242 Kfz/h.

**Querschnitt der Fahrbahn**

Der B460 ) hat einen Querschnitt für die Straßenkategorie C II enthält. Wird ein Querschnitt für die nachfolgende Leistungsleistungsfunktion II gemäß Tabelle 4 im selben Fall der Querschnitt oder mit einer Fahrbahnhöhe zu versehen, da bei einer SV von 700 Kfz/Tag nicht einen geringen LKW-Anteil gesprochen werden kann. A Leistungsfähigkeit des dpa (Fahrbahnbreite = 6,50) nahe dem 1990 ermittelten MV (1500 Kfz/h = 1259 Kfz/h).

**Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement Heppenheim**

**Bundesstraße Nr. 460**

Beginn: Zw. NK 6319013 und NK 6319 007 Str. km 5,87  
Ende: Zw. NK 6319013 und NK 6319 007 Str. km 6,06

Nächster Ort: Hüttenthal  
Baulänge: 0,190 m

Länge der Anschlüsse: ---

### Planfeststellungsunterlage Nr. 1

#### ERLÄUTERUNGSBERICHT

#### Ausbau zwischen Unter-Hiltersklingen und Hüttenthal (Kurvenverbesserung)

<b>Aufgestellt:</b> Heppenheim, den 22.01.2013 Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement Heppenheim Im Auftrag: gez.: Weis	<b>Hinweis:</b> Die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (ASV und HLSV Wiesbaden) wurde mit Wirkung zum 01.01.2012 umbenannt in Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement
--	--

- 2.2 Verkehrliche und Raumordnerische Bedeutung des Vorhabens**
- 2.2.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung**
- Die B 460 führt von Lorsch nach Hetzbach im Odenwald.
- Die B 460 sichert die Anbindung der anliegenden Unter- und Mittelzentren an die großräumige Straßennachse BAB 5.
- 4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme**
- 4.1 Ausbaustandard**
- 4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale**
- Die B460 verbindet die Mittelzentren Heppenheim und Bensheim mit dem Doppelzentrum Erbach/Michelstadt (über die B45). Die B 460 besitzt daher eine überregionale Verbindungsfunktion und ist der Verbindungsfunktionsstufe II der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) zuzuordnen. Da es sich bei der B 460 um eine anbaufreie Straße im Untersuchungsgebiet handelt, ist die B 460 den Landesstraßen gemäß Tabelle 5 der RIN zuzurechnen. Die B 460 ist demzufolge der Verkehrskategorie LS II zuzuordnen.
- 4.4 Querschnittsgestaltung**
- 4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung**
- Unter zu Grundelegung der RAS-Q ist die Festlegung des Regelquerschnittes für die B 460 erfolgt:
- Straßenkategorie: LS II gewählter Regelquerschnitt:

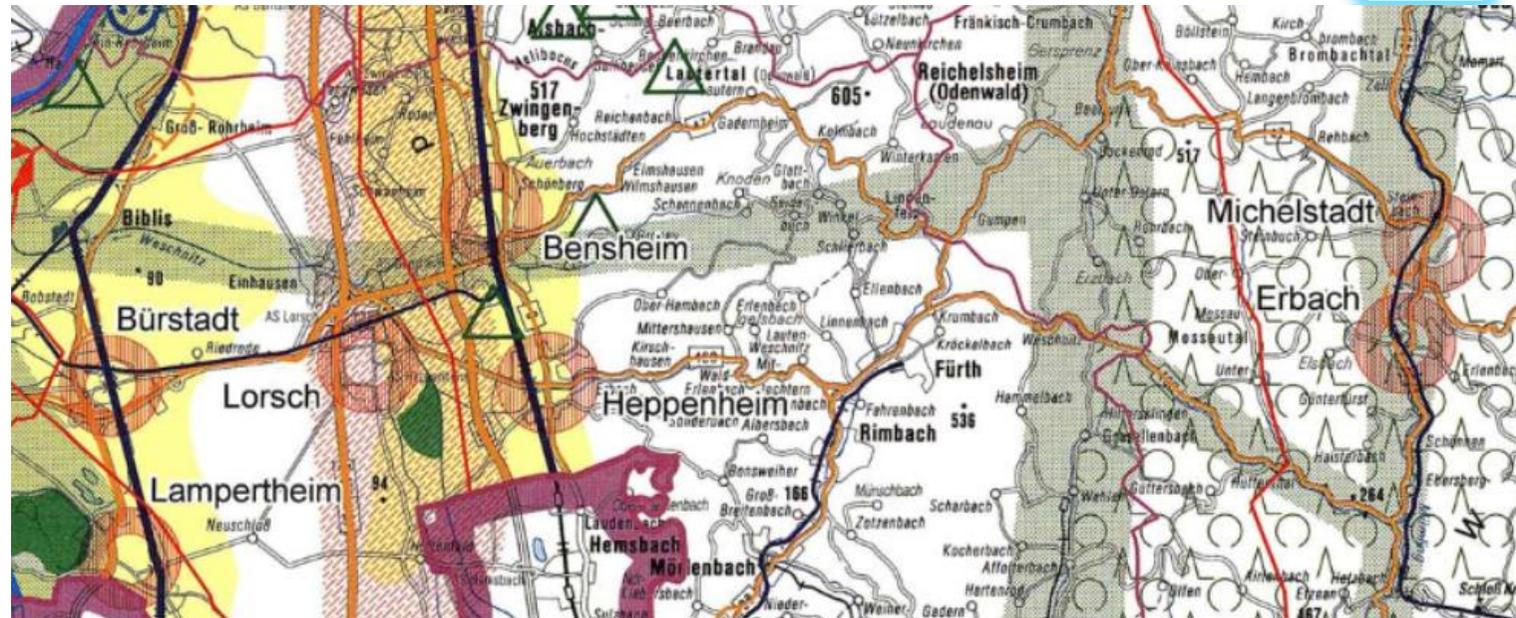
## Fakt:

1993 stufte der Vorhabenträger gemäß Aktenvermerk die Siegfriedstraße als regional/überregional in Verbindungsfunktion II, Kategorie C II ein und bezeichnet sie als problematisch, eine Verlagerung sei auf absehbare Zeit nicht möglich.

2011 Der Erläuterungsbericht des Verfahrens: *„Die B460 stellt eine Hauptverbindung von der stadtnah verlaufenden BAB A5 nach Fürth i.Odw und somit einen Hauptzubringer in den vorderen Odenwald dar.“*

2013 Der Erläuterungsbericht Ausbau B460 zwischen Unter-Hiltersklingen und Hüttenthal 2013: *„Die B460 verbindet die Mittelzentren Heppenheim und Bensheim mit dem Doppelzentrum Erbach/Michelstadt (über die B45). Die B 460 besitzt daher eine überregionale Verbindungsfunktion und ist der Verbindungsfunktionsstufe II der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) zuzuordnen.“*

18. bis 20.  
Dezember  
2018

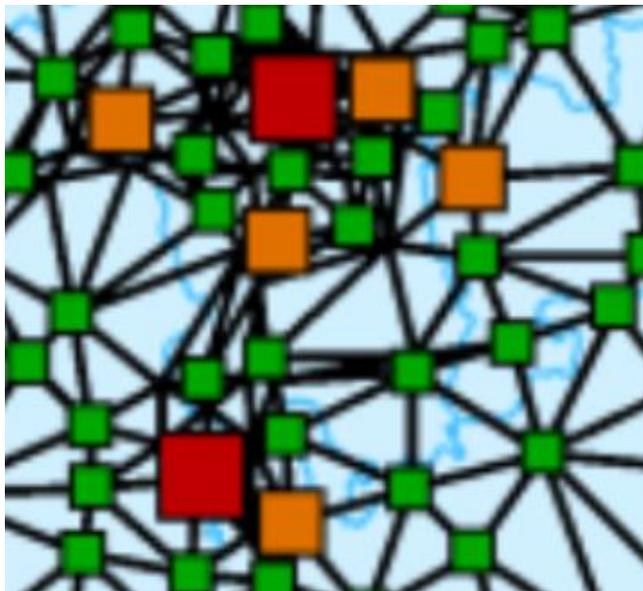


### Fakt:

Die B460 verbindet überregional die Mittelzentren Michelstadt/Erbach und Heppenheim/Lorsch, soweit man die überregionale Verbindung der Oberzentren/Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen Würzburg/Worms außer Acht läßt, was auch in der RIN/Luftlinienverbindungen mit der Verbindungsfunktionsstufe II – Nachbarschaftsgrad 1 dargestellt ist.

Die Dokumente belegen, daß der Vorhabenträger im Wissen über die richtige Einstufung, allein für die Ortslage Heppenheim eine niedrigere Einstufung in HS III vornimmt, um die unerträglichen Zustände aufrechtzuerhalten, im Wissen, daß HS II für innerstädtische Lagen gemäß RIN als „*Problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen*“ eingestuft wird.

RIN: Aufgabe der funktionalen Gliederung des Verkehrsnetzes ist es die Planung, Entwurf und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur maßgebenden Verkehrskategorie festzulegen. ... Die Anwendung der funktionalen Gliederung kann dabei zu Neubau-, Umbau und Ausbaurfordernissen (einschließlich Rückbau) führen.

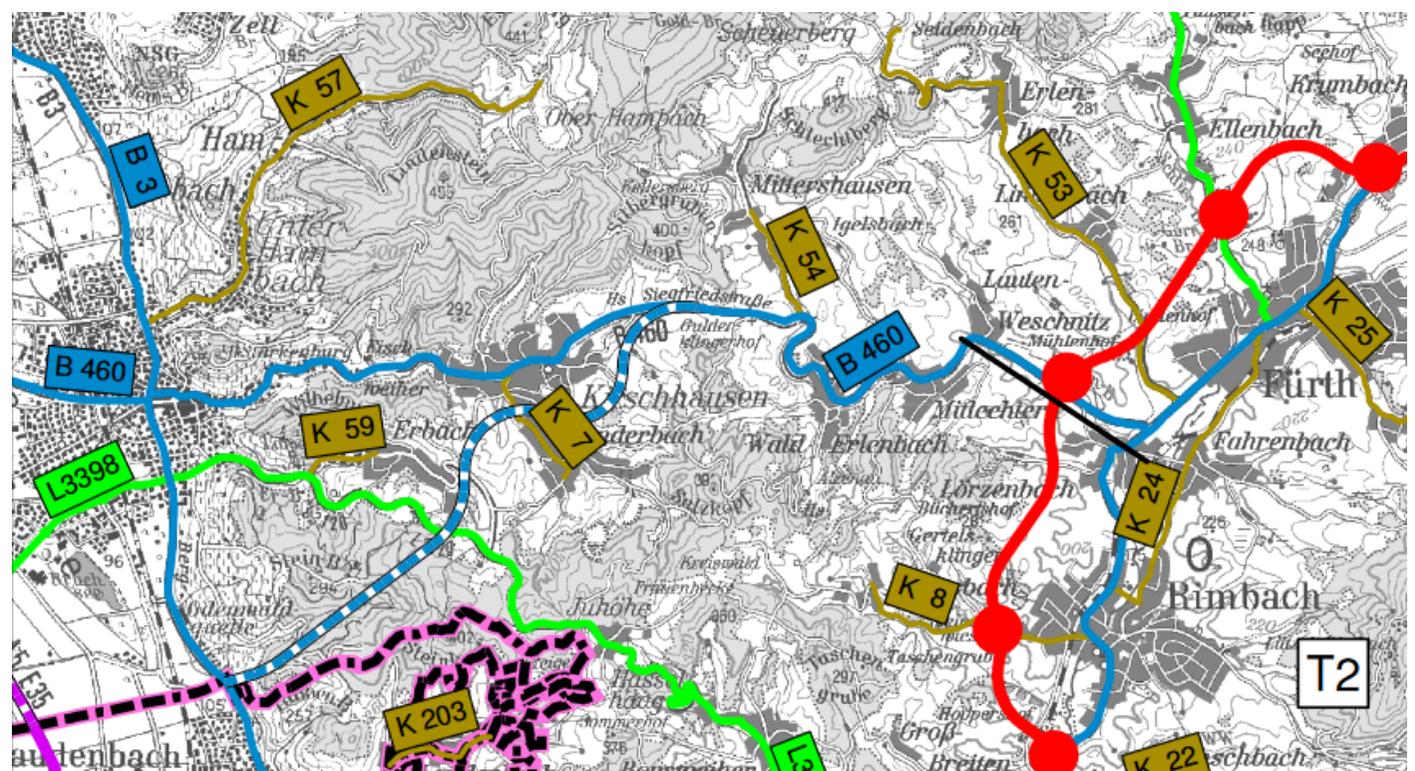
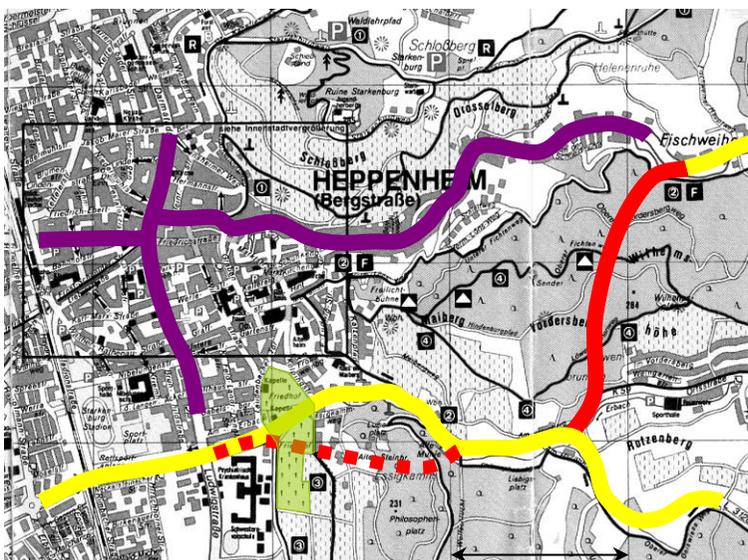


Zitat Vorhabenträger S. 5:

Weiterhin bleibt festzuhalten, dass ... die Verkehrswegekategorie HS III die höchste Verkehrswegekategorie für innerstädtische, angebaute Hauptverkehrsstraßen darstellt.

**Fazit:**

Die Richtlinien folgern aus funktionalen Gliederungen des Verkehrsnetzes Qualitätsvorgaben für die Gestaltung der Verknüpfungspunkte. Der Vorhabenträger, der spätestens 1993, also seit 25 Jahren untätig blieb, quetscht hier eine problematische Verkehrsverbindung in eine ihm genehme Kategorie ein, um weiterhin nicht tätig zu sein. Nicht nur die Bezeichnung ‚Straßenzug‘ für Liesengasse und Würzburger Tor belegt seine Täuschungsabsicht, sondern auch das Verschweigen längst vorliegender Beschlüsse auf Ortsumfahrungen mit Trassenvorschlägen, wie vom Einwender selbst über den Maibergtunnel, oder wie im aktuellen BVWP enthalten. Eine für ein denkmalgeschütztes Altstadtgebiet angemessene Planung wäre zu entwickeln gewesen.



Einwendung S. 5:

Der Schwerverkehrsanteil von 3,6% wird angezweifelt.

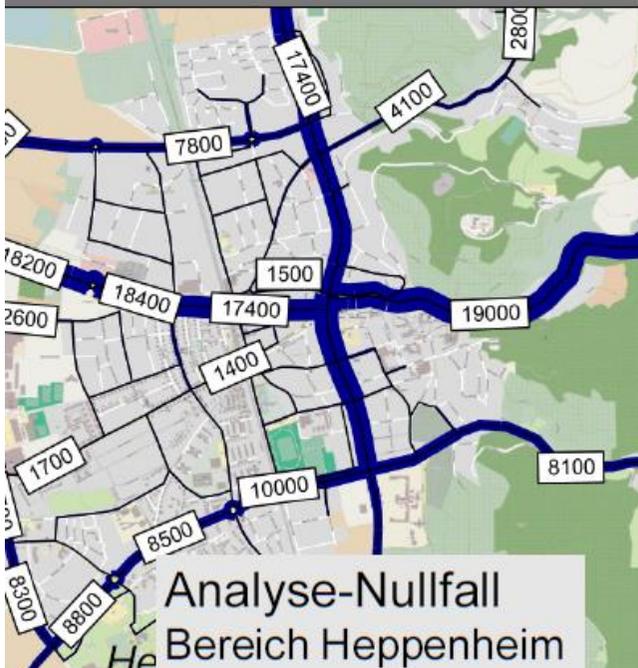
Zitat Vorhabenträger:

Die Straßenverkehrszählung wird vom BMVS alle fünf Jahre herausgegeben und ist für Hessen Mobil verbindlich. Der Vergleich zwischen den Jahren 2005 bis 2010 zeigt, dass der Kfz-Verkehr von 14.840 auf 12095/Kfz/24h gesunken ist. Der Schwerverkehr ist im gleichen Zeitraum von 538 leicht auf 542/Kfz/24h gestiegen.

**HABERMEHL FOLLMANN**

INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

Regionale VU zum BAB-Anschluss A5  
zwischen Heppenheim und Laudendach  
- Bestandsanalyse 2012 -



Fakt:

Legt man die von uns angezweifelten Zahlen der manuellen Zählung des BMVS zugrunde, liegt der Schwerverkehranteil 2010 bei 4,5% statt 3,6%.

Gemäß Veröffentlichung des BMVS für die B460 2005 (manuell): zwischen Ortseingang Heppenheim und K54 (Abzweig Mittershausen) 13.800 Kfz/24h 3,3% Schwerverkehr.

2010 (manuell): zwischen B3 und K7 (Abzweig Sonderbach) 12.100 Kfz/24h, 4,5% Schwerverkehr.

2015 (automatisch): 14.472 Kfz/24h, 2,8% Schwerverkehr.

Hiergegen stehen die Zahlen von örtlichen Zählungen von Privat und Fritz 2003/22.300, Stadt HP 2005/16.100, Habermehl & Vollmann 2012/19.000, Mociety 2013/16.900, Stadt HP 2018 i.M. 13.801/ bis 15.310 Kfz/24h mit wesentlich höheren Zahlen. Alle Messungen belegen die Überlastung der Straße, die sich auch in täglichen Staus dokumentiert.

Einwendung S. 5:

Der Hinweis im Erläuterungsbericht, es liegt keine Verkehrsprognose vor, wird angezweifelt. In der Integrierten Verkehrsnachfrageanalyse 2011 der MRN wird, bezogen auf die gesamte Region, der Lkw-Verkehr bis 2030 um 35,6% steigen.

Zitat Vorhabenträger:

Die angesprochene Verkehrszählung zeigt, dass der Verkehr auf der B460 abnimmt und der Schwerverkehr stagniert.

Fakt:

Schreiben HSVV vom 26.8.2010 zu B460 HP-OA/Guldenklinger Höhe: Durch die Baumaßnahme „[wird] die Verkehrsbelastung der B460 sich wie die Verkehrsprognose belegt (Erläuterungsbericht [Ifd.Nr.1 der Unterlagen], S. 7) - leicht erhöhen von 13.939 Kfz/24h im Jahr 2000 auf 15.390 Kfz/24 h.“

Der Verkehr hat von 2005 bis 2015 gemäß den BMVS-Zählungen von 13.728 Kfz/24h 456 Schwerverkehr auf 14.472 Kfz/24h 405 Schwerverkehr um 5% zugenommen.

Fazit:

Die Angabe des Vorhabenträgers ist falsch.

Einwendung S. 6:

Z.Zt. erfüllen die auf der Gefällestrecke auf beiden Straßenseiten durchgehend parkenden Fahrzeuge Schutzfunktion zwischen dem mit durchschnittlich 49 km/h ( $v_{85}$ -Wert) schnellen Kfz-Verkehr und dem Fuß-/Schulweg. Die Ausbauplanung des Baulastträgers hat mit den geplanten Schutzstreifen zum Ziel, den Straßenraum auf seiner gesamten Breite von 8m zukünftig freizuhalten und damit höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten zu ermöglichen, um der gewünschten Leistungssteigerung Rechnung zu tragen.

Zitat Vorhabenträger:

Es ist nicht zu erkennen, dass künftig mit einer höheren Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu rechnen ist. Eine Erhöhung der Verkehrsbelastung hängt nicht mit einer höheren Geschwindigkeit zusammen und ist auch nicht zu erwarten, da innerörtlich die Leistungsfähigkeit eines Straßenzuges von den Knotenpunkten bestimmt wird.

Fakt:

Seit der Einwendung vom 11.12.2011 hat sich die Durchschnittsgeschwindigkeit von 49 km/h/ $v_{85}$  auf 53 km/h/ $v_{85}$  erhöht, nachts trotz Tempo 30 auf 54 km/h/ $v_{85}$  (Aug./Sept.2018 Verkehrszählung Stadt HP). Eine Erhöhung ebenso wie die Verkehrsbelastung.

Gemäß vorliegender Geschwindigkeitsauswertungen der Stadt Heppenheim betragen die Durchfahrtsgeschwindigkeiten bei freier Strecke auf der innerörtlichen B460 bis zu 86 km/h.

Fazit:

Die Angabe des Vorhabenträgers ist falsch.

Einwendung S. 6:

... die bauliche Herstellung von Stellplätzen bis in die Einmündungsbereiche von Seitenstraßen ... lässt mangels Einsehbarkeit der stark befahrenen Straße ein sicheres Einmünden nicht zu, zumal die Schutzstreifen ein zusätzliches Konfliktpotential darstellen.

Zitat Vorhabenträger:

Hinsichtlich der Stellplätze ist gegenüber dem derzeitigen Zustand keine Verschlechterung der Situation mit Zunahme der Unfallgefahr zu erkennen. Durch den Schutzstreifen verbessert sich zum einen die Sicherheit für Radfahrer wesentlich und zum Anderen erleichtert er auch das Ausfahren aus den Einfahrten, da der Schutzstreifen i.d.R. nicht befahren werden darf.

Fakt:

Der Regelquerschnitt für Fahrstreifenbreiten beträgt für Bundesstraßen bis 20.000 Kfz/24h 3,50m (RAL).

Im Begegnungsverkehr benötigt Schwerverkehr 2 x 2,55m zzgl. Sicherheitsabstand/Bewegungsspielraum  $\geq 5,85\text{m}$ . Geplant sind aber nur 5m.

Fazit:

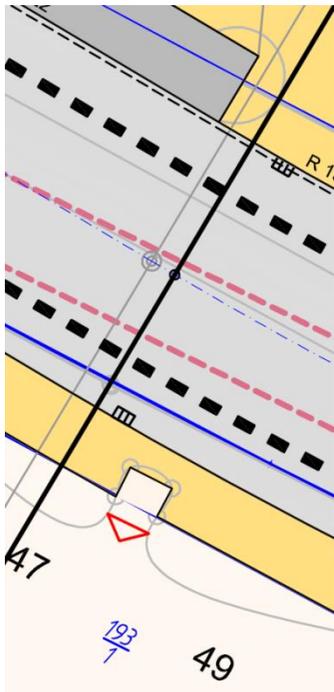
Aufgrund Unübersichtlichkeit und Verkehrsbelastung wird die Siegfriedstraße von Radfahrern kaum genutzt. Die Schutzstreifen gaukeln eine Sicherheit vor, die durch die Anzahl von Einmündungen/Ausfahrten, Stellplätze und Kurven nicht gegeben ist. Die Mitnutzung der Schutzstreifen wird nicht die Ausnahme nach Richtlinien, sondern schon allein Kfz-Grundmaßen-bedingt die Regel sein. Die Nutzung von Ausfahrten wird zukünftig noch gefährlicher werden und beherbergt großes Konfliktpotential. Das derzeit von Ordnungsbehörde und Vorhabenträger zu Gunsten eines freien Fahrweges geduldete wilde Parken auf Gehwegen kann nicht Grundlage einer Beurteilung sein. Insbesondere nicht, da durch Parkraumbewirtschaftung im westlichen Abschnitt des Plangebietes bereits eine Erhöhung der Fußwegesicherheit erreicht wurde, jedoch zu Lasten von Anwohnern und Umwelt durch Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeiten aufgrund aufgeräumter Fahrbahn (siehe Seite 29).

Einwendung S. 7:

... durch die Verkleinerung der Fußwege auf das zugelassene Mindestmaß von 1,50m verbleiben im Bereich von Hauszugangstreppe unzureichende Fußwegbreiten von nur 80cm, z.B. Siegfriedstr. 49, 54.

Zitat Vorhabenträger:

Diese wenigen punktuellen Engstellen sind auch heute schon vorhanden und lassen sich auch künftig nicht vermeiden.

Fakt:

Der Vorhabenträger verschlechtert durch Verlegung der Straßenachse und damit der Straßenrandgrenze und Anordnung von Stellplätzen den aktuellen Zustand durch Legalisierung StVO-widrigen Verhaltens. Während heute eine Ordnungswidrigkeit vorliegt, wenn durch das Parken der Richtwert einer Rest Gehwegbreite von 120cm unterschritten wird, sieht die Planung 80cm an Engstellen, bzw. 100cm als Gehwegbreite für ausreichend an. Für den Vorhabenträger steht das Verkehrsaufkommen und nicht die Sicherheit, Bewegungsfreiheit und Annehmlichkeit nach RIN 5.5 im Vordergrund.

Fazit:

Der Vorhabenträger verwehrt bewegungseingeschränkten Personen die Nutzung von Gehwegen und schränkt andere Fußgänger in ihrer Bewegungsfreiheit ein, obwohl dies die gesündeste und umweltverträglichste Fortbewegungsart ist. Radfahrer setzt er weiterhin Risiken aus. Stattdessen räumt er umweltschädigenden Verkehrsteilnehmern, die sich im Trockenen musikberieselt und beheizt im Kfz bewegen die kürzesten und bequemsten Wege ein.

Einwendung S. 7:

Das zukünftig 8m breite Asphaltband ist nicht altstadtgerecht und wirkt sich negativ auf das Erscheinungsbild ... aus.

Zitat Vorhabenträger:

Die Denkmalbehörden sind am Verfahren beteiligt, die Auflagen der Denkmalbehörden werden berücksichtigt.

Fakt:

Der Vorhabenträger spricht ausschließlich von einer Beteiligung und Auflagenberücksichtigung der Denkmalbehörden ohne diese zu benennen. Der Vorhabenträger ist mit-, wenn nicht hauptverantwortlich für ersatzlosen Abriss denkmalwürdiger Bausubstanz im gesamten Verlauf der B460 Siegfriedstraße/Kleiner Markt/Lehrstraße/Darmstädter Straße.

Fazit:

Die vorgelegte Planung ignoriert in Gestaltung, Linienführung und Bauablauf die Erfordernisse an den Schutz von Altbausubstanz und wird durch seinen Ausbau die sensible historische Bausubstanz weiter schädigen.

### Einwendung S. 7:

Die Anordnung der Schutzstreifen hat ein absolutes Halteverbot zur Folge. Hierdurch wird es Anwohnern zukünftig verwehrt, anzuliefern oder Hol- und Bringdienste für Schwerbehinderte zu erledigen. Ebenso müssen Paketzustelldienste zukünftig Ordnungswidrigkeiten bei Zustellungen begehen, soweit sie wirtschaftlich arbeiten wollen, Gefährdung der Radfahrer eingeschlossen usw..

### Zitat Vorhabenträger:

... Auf das Halten auf dem Schutzstreifen geht der Kommentar nicht ein. Daraus kann abgeleitet werden, dass das Halten auf dem Schutzstreifen zum Be- und Entladen erlaubt ist, sofern es durch eine entsprechende Beschilderung nicht ausdrücklich untersagt ist.

### Fakt:

StVO Abschnitt 8 Nr. 22 2.: Wer ein Fahrzeug führt, darf auf der Fahrbahn durch Leitlinien markierte Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet werden.

### Fazit:

Der Vorhabenträger leitet aus der nicht vorhandenen expliziten Erwähnung eine Haltmöglichkeit ab, ohne zu erklären wie er mit einem 3-minütigen Halten die Gefährdung des Radverkehrs ausschließen kann.

Einwendung S. 9:

Von den baulich ausgewiesenen 100 Längsstellplätzen sind unter Einhaltung der Richtlinien nur ca. 76 herstellbar. Die nach Planänderung 2014 ausgewiesenen Stellplätze werden nicht beziffert.

Zitat Vorhabenträger:

Mit der vorliegenden Planung werden keine Parkplätze reduziert sondern lediglich diejenigen legalisiert, welche richtlinienkonform umzusetzen sind. Richtlinienkonform heißt, dass für den Gehweg eine Mindestbreite von 1,5 m zur Verfügung stehen muß. ... wird lediglich empfohlen ... Bei gegenseitiger Rücksichtnahme spricht somit nichts gegen eine Stellplatzlänge von 5,70 m zum rückwärts Einparken, um möglichst viele Stellplätze realisieren zu können. ... beziehen sich auf unsignalisierte Fußgängerschutzanlagen. Da es sich bei der projektierten Fußgängerschutzanlage in Höhe Würzburger Tor um eine signalisierte Überquerungshilfe handelt, sind die freizuhaltenden Sichtfelder hinfällig.

Fakt:

Wie bereits ausgeführt wurden die Parkplätze nicht richtlinienkonform geplant, sondern zu Lasten von Radfahrern und Fußgängern.

Trotz erfolgter 1. Planänderungen 2014 im Bereich Würzburger Tor mit verlegter FGÜ werden (überholte) Argumente des Vorhabenträgers auf die alte Planung 2011 zum Erörterungstermin übersendet.

Eine Parkraumbilanzierung und Angebotszuordnung fehlt.

Fazit:

Der Vorhabenträger bestreitet Richtlinien-Empfehlungen und beruft sich fahrlässig auf gegenseitige Rücksichtnahme auf der B460. Er ignoriert die aktuellen Zustände, die die Anwohner täglich erleben. Der Vorhabenträger stellt selber klar, daß es ihm um den Nachweis möglichst vieler Stellplätze ohne Stellplatzkonzept geht und nicht um die Sicherheit.

Einwendung S. 9:

Das Park Inn verfügt über keine eigenen Busstellplätze. Busse parken derzeit am Fahrbahnrand ...

Zitat Vorhabenträger:

Derzeit hält der Bus auf dem Gehweg und die Entladung erfolgt auf der Fahrbahn. Da der Schutzstreifen i.d.R. nicht von Kfz befahren werden darf, verbessert sich die Situation beim Aus- und Beladen der Busse grundsätzlich. Konflikte treten künftig in erster Linie zwischen Beladern und Radfahrern auf; sie sind nicht vermeidbar, treten allerdings auch nicht sehr häufig auf. Die Nutzung des Gehwegbereiches unter den bestehenden Arkaden wird derzeit schon praktiziert und ist für die künftige Nutzung mit dem Betreiber des Park Inn abgestimmt.

Fakt:

Daß der Vorhabenträger dies mit dem Betreiber des Park Inn abgestimmt hat ist irrelevant, da der (ständig wechselnde) Betreiber inzwischen Michel-Hotel ist und es keine rechtsverbindliche Regelung gibt.

EAR 05: Die Regelparkstandbreite für Lkw und Busse beträgt bei Längsaufstellung 3 m. Sofern zwischen den abgestellten Fahrzeugen be- und entladen wird, sollte die Parkstandbreite für alle Aufstellungsarten auf 4 bis 4,5 m vergrößert werden. 4.3.4 Parkflächen für ... Busse im Straßenraum benötigen aufgrund der Fahrzeuggeometrie große Flächen und sollen daher auf privaten Grundstücksflächen vorgesehen und nur in Ausnahmefällen im Straßenraum angelegt werden. ... Für ... Busse genügt im Allgemeinen eine Breite von 3,0m. Für Busse reicht diese Breite nur dann aus, wenn keine Fahrgäste aus- oder einsteigen oder wenn ein ausreichend breiter Gehweg vorhanden ist. Auf die Markierung einzelner Parkstände sollte verzichtet werden.

Derzeit ist nur das StVO-widrige Halten zum Be- und Entladen auf ca. 3 m breiter Haltebucht für einen Bus erlaubt. Einerseits besteht eine (eingeschränkte) Möglichkeit der Gehwegnutzung, andererseits kann ein ordnungswidriger Zustand nicht als Grundlage einer rechtswidrigen Neuordnung dienen.

Fazit:

Der Vorhabenträger weist auf dem neuen 1,5m breiten Gehweg einen Busparkplatz von i.M. 1,7 m aus und nimmt die Nutzung des Schutzstreifens in Kenntnis des Nichtausreichens der Planung billigend und fahrlässig in Kauf.



Einwendung S. 10:

Der geplante ständige Wechsel von Nieder-/Rund- zu Hochbord mit einhergehenden Gehwegabsenkungen führt zu einer nicht hinnehmbaren Komforteinschränkung insbesondere für ältere oder gehbehinderte Fußgänger und führt zu unnötigen Verteuerungen. Desweiteren stellen die Hochborde zusätzliches Gefahrenpotential für schutzstreifenbenutzende Radfahrer dar, da diese im Gefahrenfall nicht mehr auf den Gehweg ausweichen können. ... Die Bordhöhe zum Fußweg sollte bis auf die Bereiche von Buskaps, FGÜ und FSA generell auf 3cm Höhe festgelegt werden.

Zitat Vorhabenträger:

Verteuerung bei dem Wechsel von Rund- zu Hochbordsteinen und umgekehrt sind nicht zu erwarten. ... Eine Bordhöhe von 12 cm wurde gewählt, um zum Einen halbseitiges Parken auf dem Gehweg zu erschweren, und zum anderen die Fußgänger besser schützen zu können. ... Eine Erhöhung des Gefahrenpotenzials durch Einbau von Hochborden ist nicht zu erkennen, weil Radfahrer auch derzeit nicht auf den Gehweg ausweichen können, da die Gehwege von Pkw zugeparkt werden.

Fakt:

Ab- und Aufplasterungen bei Höhen-/Neigungswechseln durch unterschiedliche Bordhöhen stellen einen Mehraufwand dar und wirken sich Kostenerhöhend aus. An Engstellen treten Hauseigentümer auf einen mit hoher Bordsteinkante begrenzten 80cm breiten Gehweg. Rollstuhlfahrer, oder Rollatorennutzer müssen aufpassen die Bordgrenze nicht zu überschreiten und ggf. auf die Fahrbahn zu kippen. Die Barrierefreiheit wird mißachtet.

Zum westlichen Ausbauende ist kein Schutzstreifen geplant eine Mitnutzung im Kollisionsfall durch 12cm hohe Bordkanten verhindert. Da der Vorhabenträger mit der Duldung ordnungswidrigem Gehwegparken zu Lasten von Radfahrern und Fußgängern argumentiert, ist ihm die Duldung auch in Zukunft zu unterstellen. Er macht seine eigene Planung obsolet.

### Einwendung S. 10:

Hier wird zu Gunsten des motorisierten Verkehrs auf eine sichere Radwegführung „verzichtet“, allein um einen hohen Verkehrsdurchsatz mit negativen Folgen für die gesamte Innenstadt und ohne Rücksicht auf schwächere Verkehrsteilnehmer aufrecht zu erhalten.

### Zitat Vorhabenträger:

Im östlichen Arm des Knotenpunktes Siegfriedstraße/Starkenburgweg/Graben ist in westlicher Richtung ein Radfahrstreifen vorgesehen. Der in Richtung Osten führende Fahrstreifen hat eine Breite von 4,00 m, die ein gefahrloses Vorbeifahren von Kfz an Radfahrern ermöglicht. Eine Gefährdung ist somit nicht zu erkennen.

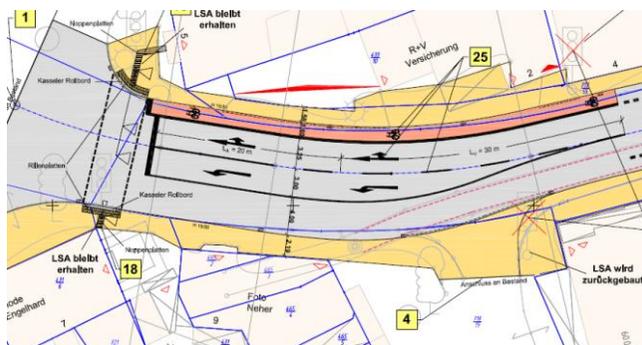
### Fakt:

Platzbedarf: normaler Radfahrer gem. RAST 80cm; Mindestseitenabstand beim Überholen gem. Rechtsprechung 100cm; Bus. Schwerverkehr 255cm = 435cm ohne erforderlichen Sicherheitsraum zum Fahrbahnrand. Hinzu kommt, daß aus der Kleinen Bach kommende Fahrzeug weit vorfahren müssen, um den Verkehrsraum einsehen zu können, sowie mangels Busstellplätze weiterhin auf der B460 geladen wird.

### Fazit:

Der aus Richtung Osten führende Fahrstreifen von 4m erfüllt entgegen der Annahme des Vorhabenträgers kein gefahrloses Vorbeifahren.

Der Vorhabenträger bleibt eine Erklärung schuldig, warum er bei 4m Fahrbahnbreite hier ausreichend Sicherheit erkennt und keinen Schutzstreifen anordnet, östlich anschließend jedoch bei ebenso 4m Fahrbahnbreite einen Schutzstreifen plant.



Einwendung S. 10:

Einzigste Möglichkeit um an dieser Stelle mit sich überschneidenden Nutzungen aus kreuzenden und einbiegenden Fahrzeugen, Touristikverkehr, hoher Fußgängerfrequenz im Geschäftsbereich, Hotelanlieferung und Parkplatzsuchverkehr eine ausreichende Verkehrssicherheit zu gewährleisten, ist eine alternative Verkehrsführung mit Ortsumfahrungen für den Durchgangsverkehr und damit Entlastung des Innenstadtbereiches.

Zitat Vorhabenträger:

Die Ortsumfahrung im Zuge der B 460 und die damit verbundene Entlastung durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs, ist nicht Gegenstand des laufenden Verfahrens.

Fakt:**§ 3 Bundesfernstraßengesetz (BFStrG) Straßenbaulast**

(1) ... Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit **die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern**; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, **zu berücksichtigen**.

Fazit:

Anstatt diese richtlinienwidrige Planung zu verfolgen, hat der Vorhabenträger Alternativen zu prüfen und hier aufgrund Überlastung zu realisieren, oder verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu ergreifen.

### Einwendung S. 11:

Für die Schließung dieser Verkehrsbeziehung besteht ein Auftrag für die Ausführungsplanung. Insoweit ist der Betrachtungsraum des Planfeststellungsverfahrens zu klein gefasst, da der Kleine Markt nicht einbezogen wurde, obwohl Auswirkungen auf den Betrachtungsraum vorliegen.

### Zitat Vorhabenträger:

Die Schließung des Knotenarmes Graben hat mit dem Neubau der Verdolung und dem damit verbundenen Umbau der Ortsdurchfahrt nichts zu tun und kann deshalb aus rechtlicher Sicht nicht in die Planfeststellung einbezogen werden.

### Fakt:

Der Vorhabenträger bleibt eine Erklärung schuldig, weswegen er eine Abbiegespur für eine nicht mehr gewünschte Verkehrsbeziehung vorsieht und diese Abbiegespur höher bewertet als

- die Sicherheit für Radfahrer über Herstellung eines Schutzstreifens;
- die Sicherheit für Fußgänger über die Herstellung richtlinienkonformer Gehwege;
- das Schutzbedürfnis von Anwohnern durch größere Abstand des Fahrbahnrandes zu ihren Häusern.

### Fazit:

Der Vorhabenträger gibt an eine **Verdolung** des Stadtbaches als **Neubau** herzustellen, was der Planung entspricht, obwohl ihm hierfür gemäß S.15 unten kein Auftrag vorliegt: „... präferiert die Stadt ... demnach ausdrücklich eine Sanierung der Verdolung im bestehenden Verkehrsraum der B460“. Er handelt somit ohne Auftrag, um seine Vorstellungen zum verkehrssteigernden Ausbau der B460 zu Lasten von Stadt und Anwohnern verfolgen zu können. Auch handelt es sich bei der Stadtbachsanieierung nicht um ein Verfahren der laufenden Verwaltung, ein Stadtverordnetenbeschuß liegt nicht vor.

Einwendung S. 12:

Risiken Trennung Stadtbach / Grundwasser

Wasserhaltung, Wasserführung und Kosten

Schmutzeintrag wegen höherer gewollter Verkehrsstärken in den Stadtbach

Standortsicherheits- und Vernässungsgefahr

Zitat Vorhabenträger:

... dass für die geplante Maßnahme kein Handlungsbedarf besteht.

Um die horizontale Grundwasserbewegung auch nach Erneuerung der Stadtbachverdichtung sicherzustellen, werden in einem Abstand von ca. 3-5m einzelne Bohrpfähle nicht in den dichten Horizont geführt ...

... ist daher nicht möglich ... sieht daher keine Möglichkeit ... zu verzichten ...

**Fazit:**

Der Vorhabenträger ergreift mit und nach der 1. Planänderung einige Änderungen für Flora und Fauna sowie Niederschlagswasserbehandlung, die wir aber weiter für unzureichend erachten, ebenso wie zur Standortsicherheits- und Vernässungsgefahr.

Zu Risiken der Trennung Stadtbach/Grundwasser gehen wir unter den Einwendungen von Dr. Bruno Schwarz ein.

Einwendung S. 13:

Da ohnehin die Ver- und Entsorgungsleitungen neu verlegt werden ist nicht nachvollziehbar, weswegen Straßenbegleitgrün, das sich positiv auf die Feinstaub, Herabsetzung des Verkehrssoges und -verwirbelung, sowie Stadtbildes auswirkt, nicht möglich sein soll. (Nennung verschiedener Standorte).

Zitat Vorhabenträger:

Die Anordnung von Straßenbegleitgrün ist im überwiegenden Teil des Umbaubereiches aufgrund Stadtbachverdolung und der vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen nicht möglich. In den Abschnitten, in dem Pflanzmaßnahmen möglich wären, könnte dies nur auf Kosten von Stellplätzen umgesetzt werden.

Fakt:

Empfehlungen für Anlagendes ruhenden Verkehrs (EAR 05): 5.3.1 ... Durch die Begrünung können die Anlagen in die sie umgebende städtebauliche und landschaftliche Situation eingebunden werden. ... In bebauter Umgebung sowie bei einer gestalterisch hochwertigen Architektur sollte eine angepasste Begrünung vorgenommen werden. ... Über die gestalterische und raumbildende Funktion hinaus erfüllt die Bepflanzung auch stadthygienische, stadtklimatische und ökologische Funktionen.

Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG 2011): Straßengestaltung als Prozeß und baukulturelle Aufgabe

§4 (2) Stellplatzsatzung HP: Stellplätze sind ausreichend mit geeigneten Bäumen und Sträuchern zu umpflanzen. Für je 4 Stellplätze ist ein standortgeeigneter Baum (Stammumfang mind. 15 cm, gemessen in 1 m Höhe) in einer unbefestigten Baumscheibe von ca. 2,50 qm zu pflanzen und dauernd zu unterhalten. Zur Sicherung der Baumscheiben sind geeignete Schutzvorrichtungen, wie z.B. Abdeckgitter, vorzusehen.

Fazit:

Der Vorhabenträger ignoriert hier auch rechtliche Vorgaben und die Regelwerke zur Straßenraumgestaltung. Er priorisiert die Interessen des Kfz-Verkehrs. Er beseitigt die letzte Grünfläche vor der Stadtmauer zu Gunsten von Stellplätzen und beweist, daß ihm jeder Respekt vor historischer Bausubstanz fehlt. Der Hinweis (S.19), daß "über Baumstandorte im Einzelfall im Zuge der Ausführungsplanung mit der Stadt entschieden wird" ist nicht verbindlich.

Einwendung S. 15:

Aufgrund der langen Bauzeit von 3,5 Jahren sind erhebliche Schadstoff- und Lärmbelastungen mit gesundheitlichen und wirtschaftlichen Schäden auch aufgrund Dauerstaus zu erwarten, die nicht hingenommen werden müssen ... Eine Betrachtung dieser Auswirkungen ist in der Planfeststellung in keiner Weise untersucht, was nachzuholen ist.

Zitat Vorhabenträger:

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass diese Immissionsgrenzwerte durch die während der Baumaßnahme üblicherweise zum Einsatz kommenden Baumaschinen eingehalten werden.

Da zum derzeitigen Planungsstand keine weiteren Maßnahmen zur Lösung eventueller Lärmkonflikte, bei verhältnismäßigem Aufwand, zu erkennen sind, bietet der Vorhabenträger folgende Punkte an: ...

Ist aus den bereits genannten Gründen abzulehnen.

Fakt:

Der Vorhabenträger stuft wirtschaftliche Erwägungen höher ein, als gesetzliche Vorgaben und die Gesundheit der Anwohner. Berechnungen über den Schallpegel des direkt vor Schlafzimmerfenstern vorbeiführenden Stadtbachhebers liegen nicht vor. Ausweichquartiere werden nicht für erforderlich gehalten oder angeboten. Die Betrachtung der Lärmimmissionen aus Baulärm sind nicht mehr als eine allgemein gehaltene Floskel die angesichts von umfangreichen Abriss-, Verbau-, Ramm- und Eintriebsarbeiten fraglich und dem Verfahren nicht angemessen ist. Auch gibt es keine Abschätzungen aus Schadenersatzforderungen hinsichtlich der mehrjährigen Verschattung von Wohn-, Arbeits- und Schlafräumen. Eine angemessene wirtschaftliche Betrachtung, die sachgerechte Nutzen-Kosten-Rechnung ist ausgeblieben.

Einwendung S. 16:

Tempo 30 und Beschränkung des Schwerverkehrs auf Anlieger, somit Durchfahrtsverbot für Lkw über 3,5t sowie zusätzliche 3 Fußgängerquerungen FGÜ/FGSA östlich der LSA-Würzburger Tor.

Zitat Vorhabenträger:

Diese Forderungen sind ... daher nicht Gegenstand des laufenden Verfahrens.

Fakt:

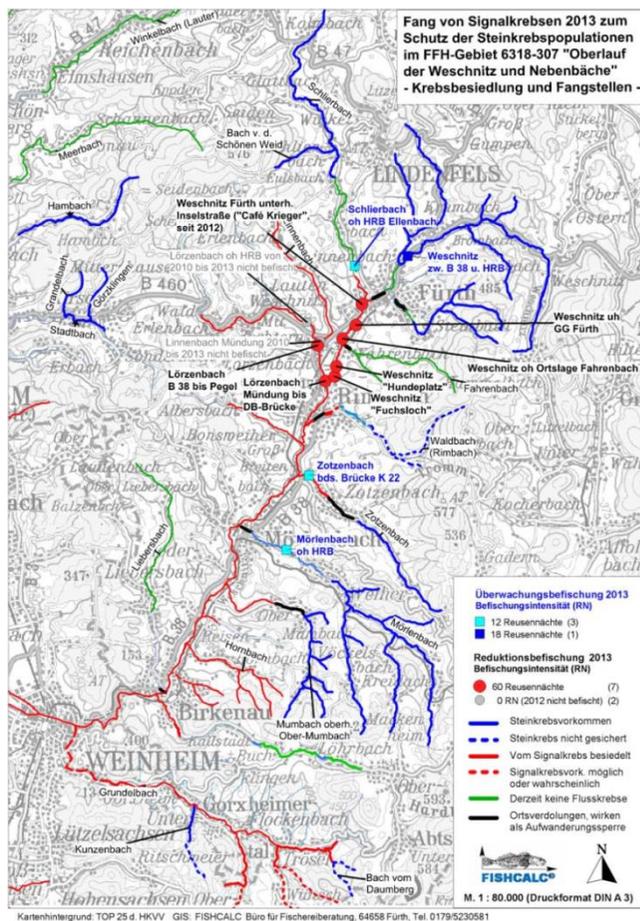
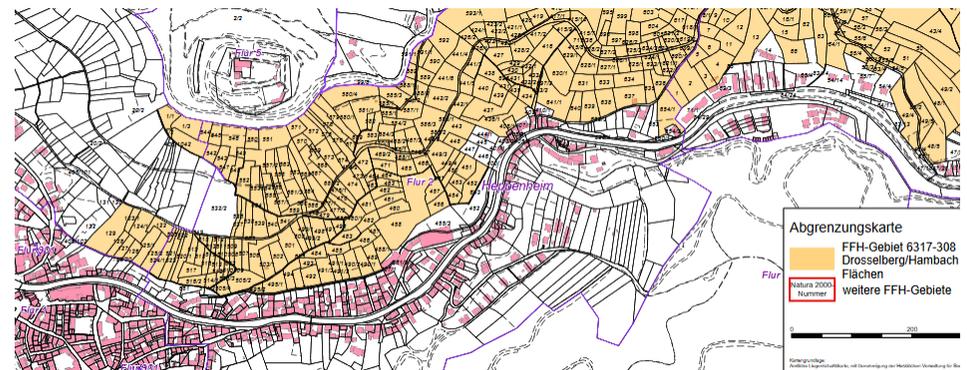
Der Vorhabenträger ignoriert eine vorhandene FGÜ und hat diese, da bereits angeordnet, planerisch zu berücksichtigen. Tempo 30-Nachts ist ebenso bereits angeordnet und muß für das Nutzen-Kostenverhältnis der Maßnahme berücksichtigt werden.

**Einwendung:**

Aussetzung des Verfahrens bis zur Vorlage einer qualifizierten UVU.

**Zitat Vorhabenträger:**

... dass für die geplante Maßnahme aus naturschutzrechtlicher Sicht kein Handlungsbedarf besteht.



**Fakt:**

Es gilt ein Verschlechterungsverbot, WRRL und §324 StGB sind eindeutig. Es steht nicht im Ermessen des Vorhabenträgers und benannter Behörden den Stadtbach zu verschlechtern, vom Grundwasserkörper durch vollständige Kanalisierung zu trennen.

Der Vorhabenträger hat bereits bei den Ausbauabschnitten der B460 zwischen Kirschhausen und Guldenklinger Höhe, sowie zwischen Fischweiher und Kirschhausen Straßenabwässer ungefiltert eingeleitet, ohne die naturschutzrechtlichen Belange ausreichend zu beachten. So gibt es in Stadtbach, Grandelbach und Görzklingen den extrem seltenen Steinkrebs (Rote Liste Status (D)2 – stark gefährdet), der empfindlich auf organische und chemische Belastungen reagiert. Gemäß Artengutachten Hessen Forst sind Bachschmerle, Stichling, Bachforelle (rote Liste) im Stadtbach nachgewiesen, die eine lineare Durchgängigkeit des Fließgewässers benötigen. Das Vorhandensein anzunehmender wirbelloser Fließgewässerorganismen, wie z.B. die auf der Vorwarnliste stehende Grundwanze *Aphelocheirus aestivalis*, wäre zu prüfen. Angesichts Belastungen im Bereich Heppenheim mit Stickstoff, Arsen und Isoproturon und indirekte Beeinträchtigungen des angrenzenden FFH-Gebietes sind dringend Verbesserungen notwendig.

Einwendung S. 17:

Die Planung berücksichtigt nicht die erforderlichen Mindestquerschnitte der Gehwege.

Zitat Vorhabenträger:

Die gewählte Mindestgehwegbreite von 1,50m ist aufgrund des geringen Fußgängerverkehrs vertretbar. Eine Verbreiterung des Gehweges würde eine weitere Reduzierung der Parkplätze bedeuten. Das gleiche gilt für die Anordnung von Baumstandorten, gegen die auch eine Vielzahl von vorhandenen Versorgungsleitungen spricht.

Fakt:

Der Vorhabenträger stellt einseitig auf die Interessen des Kfz-Verkehrs ab und ignoriert die Belange der schwächsten Verkehrsteilnehmer. Begrünung und damit Staubbindung und Aufwertung des Stadtbildes, also Hebung der Aufenthaltsqualität wird einseitig zu Gunsten des Kfz-Verkehrs geopfert (siehe u.a. Seite 12). In der Siegfriedstraße 1 bis 224 wohnen laut Angabe der Stadt 2010: 575 Anwohner, 33 unter-6-Jährige und 86 6-bis 18-Jährige. Neben den hieraus resultierenden Fußgängern und Schulwegnutzern kommen Fußgänger der Stellplatznutzer, sowie Fußgänger aus Kirschhausen und Wanderer u.a. aus Mühlen- und Altstadtführungen. Die Behauptung geringen Fußgängerverkehrs geht auch durch die Touristen-Gruppenführungen fehl.

Fazit:

Der Vorhabenträger täuscht über die tatsächlichen Verhältnisse um die Mindestgehwegbreite von 2,50m unterschreiten zu können. Zu Gunsten der ‚hindernisfreien‘ Freien Fahrt für Kfz, macht er den Verkehrsraum für Fußgänger unattraktiv, um diese zu verdrängen. In Angesicht heutiger und zukünftiger Umweltprobleme hängt er einem antiquierten Verkehrsverständnis nach, benachteiligt ausgerechnet die klimafreundlichste Fortbewegungsart und verunstaltet zentrumsnahes Wohnen und Arbeiten mit seinen kurzen Wegen. Der Vorhabenträger ermöglicht nicht einmal in der Regelbreite zwei Fußgängern das Nebeneinandergehen (Grundmaß 1,80m).

Einwendung:

S. 18 Es werden Rückzugsgebiete mit Ruhewasserzonen für Flora und Fauna gefordert. S. 20 Die zurückgebaute Grünfläche wird nicht ausgeglichen. Die Offenlegung des Stadtbaches ist zu prüfen.

Zitat Vorhabenträger:

Der naturschutzfachliche Eingriff in den Grünstreifen ist geringfügig und es handelt sich lediglich um eine gestalterisch veranlasste Massnahme die nicht ausgeglichen werden muß. ... Im Zuge der weiteren Bauwerksplanung (Ausführungsplanung werden Querbalken, versetzt angeordnet, alle 5 m vorgesehen. ... im Zuge der Ausführungsplanung wird die Möglichkeit überprüft, einzelne Lichtschächte vorzusehen.

Der Stadtbach 600m östlich des Bauendes: Ein europäisches Fließgewässer, das der Vorhabenträger durch einen WU-Betonkanal pressen will. Als ‚ökologische Aufwertung‘ seiner Maßnahme will er und die Fachbehörden nach unseren Einwendungen einzig Betonriegel als ‚Ruhezonen‘ für Flora und Fauna, sowie evtl. einzelne Gitterlichtschächte zur Belichtung vorsehen!

Gemäß Stellungnahme des Gewässerverbandes zum WRRL-Plan 2015-2021 vom 5.5.2015 sind „Kleinere Renaturierungen am Stadtbachunterlauf ... bereits umgesetzt, kleinere Wanderhindernisse ... beseitigt. ... steht in der Ortslage noch die Herstellung der Durchgängigkeit an dem Wanderhindernis mit der GIS-ID 18114 an. Weitere Renaturierungsmaßnahmen sind im Bereich ZAKB-Biogasanlage sowie im innerstädtischen Grünbereich am RÜB West mittelfristig vorgesehen. ... Ein Wanderhindernis, der Streichwehr am unterstromigen Ortseingang Kirschhausen, wurde im Zuge der allgemeinen Gewässerunterhaltung 2012 rückgebaut.“

**Stadtbachunter- und -oberlauf renaturiert und dazwischen 1.300 m Kanalrohr!?**



18. bis 20.  
Dezember  
2018

Einwendung:

S. 18 Der Gewässerzustand wird durch das weitgehend geschlossene Kanalbauwerk verschlechtert. ... eine UVU durchzuführen.

Zitat Vorhabenträger:

Es besteht keine Forderung der Fachbehörden die Sohle des Stadtbaches zu öffnen. ... Die vom Einwender zitierte §3 UVPG Anlage1 Pkt. 13.8 bezieht sich auf Flüsse und nicht auf Bäche. Desweiteren besteht die Verdolung des Stadtbaches bereits.

Fakt:

Es müßte richtig heißen §3 UVPG Anlage1 Pkt. 13.18, da es sich um eine Maßnahme im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes handelt. Auch ist die Sohle nicht zu öffnen, sondern sie ist bereits offen und der Vorhabenträger möchte diese schließen. Insoweit besteht auch keine Verdolung sondern ein überwölbter Bachlauf, wie bereits ausgeführt.

Gewässer sind so zu bewirtschaften, dass eine vermeidbare Beeinträchtigung ihrer ökologischen Funktion unterbleibt und eine nachhaltige Entwicklung sowie ein hohes Schutzniveau für die Umwelt insgesamt gewährleistet wird (§ 1a Abs. 1 WHG). Dies hat dazu geführt, dass der VGH Baden-Württemberg in seinem Urteil 8S 1428/94 vom 15.7.1994 den Leitsatz formulierte „Die Verdolung eines offenen Wasserlaufes beeinträchtigt das Wohl der Allgemeinheit und kann daher regelmäßig nicht gestattet werden“.

Fazit:

Der Vorhabenträger versucht erneut zu täuschen, um seine einseitigen Interessen zu Gunsten des Kfz-Verkehrs weiterverfolgen zu können.

Einwendung S. 18:

Der Hamburger Heber ist nicht für das hundertjährige Hochwasser ausgelegt.  
Der Eingriff in Flora und Fauna ist erheblich.

Zitat Vorhabenträger:

Die Wasserhaltung während der Bauzeit ist, entsprechend der Forderung der Fachbehörde, für das zweijährige Niederschlagsereignis bemessen. Fischwanderung und negative Einflüsse auf Flora und Fauna sind nicht oder nur in unerheblichen Maße zu erwarten.

Fakt:

Der Vorhabenträger setzt die Anwohner einem nicht kalkulierbaren Risiko aus. Angesichts der Starkregenereignisse scheint die Bemessung unzureichend. Die negativen Einflüsse auf Flora und Fauna bedürfen einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung. Eine bloße Behauptung erfüllt nicht die Verfahrensanforderungen.

Fazit:

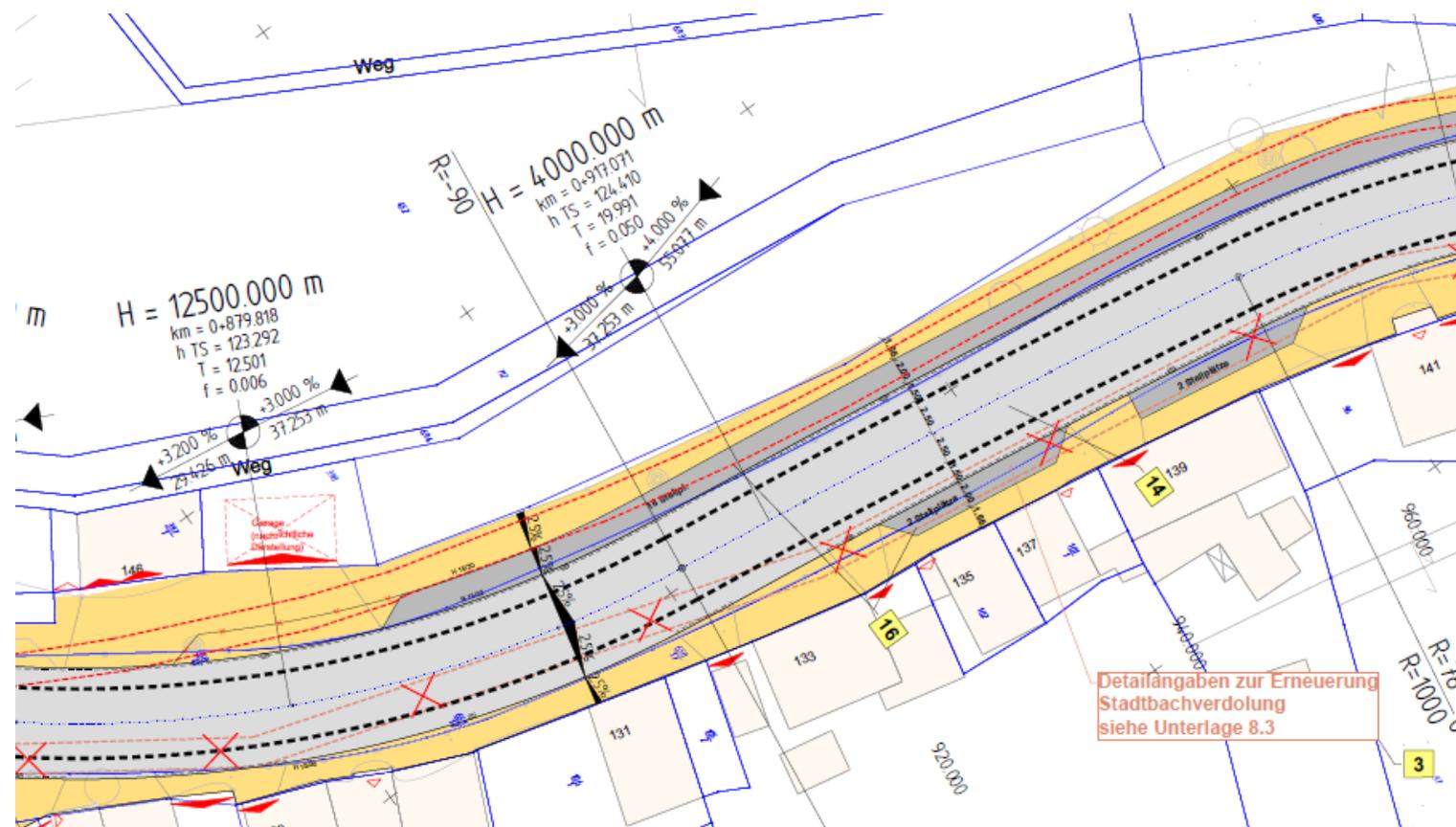
Die Behauptung des Vorhabenträgers, daß eine dreijährige Rohrleitungsführung mit Unterbrechung der Durchgängigkeit für u.a. Rote-Liste-Arten und der Sohlenflora nicht gefährdet, ist nur verständlich, wenn man dem Vorhabenträger ein Wissen um den Bauendzustand mit endgültiger Undurchlässigkeit unterstellt und damit ein vorsätzliches widerrechtliches Handeln.

Einwendung S. 18:

Es sind abschnittsweise Bachlauföffnungen vorzusehen.

Zitat Vorhabenträger:

Bachöffnungen können nur im Gehwegbereich, durch offene Gitterschächte vorgesehen werden.

Fakt:

Es kommen nicht nur Gitterschachtöffnungen in Betracht und auch nicht nur im Bereich von Gehwegen – wie schon ausgeführt. Im östlichen Planungsabschnitt wäre eine Öffnung auch im bestehenden Verlauf möglich, soweit man die vernachlässigte wenig genutzte Grünanlage in die Planung einbezieht.

Einwendung S. 18:

Der hydraulische Austausch zwischen Stadtbach und Grundwasser ist zu gewährleisten, sonst wird die Grundwasserfauna zerstört.

Zitat Vorhabenträger:

Die Korrespondenz zwischen dem geschlossenen Gewässer des Stadtbaches und dem Grundwasser wird von keiner Fachbehörde gefordert und ist für die faunistische Aufwertung nicht von Bedeutung.

Fakt:

Es handelt sich beim Stadtbach um kein geschlossenes Gewässer, sondern um einen überwölbten Bachlauf, siehe Seite 22 ff.. Zu einem geschlossenen toten Kanal will der Vorhabenträger den Stadtbach verschlechtern!

Einwendung S. 18:

In der Unterlage 5.1 (Lageplan 1) sind Planänderungen vorgenommen worden, die nicht benannt sind.

Zitat Vorhabenträger:

Dies kann nicht nachvollzogen werden.

Fakt:

Es wurden Planänderungen vorgenommen, die in der Planübersicht nicht aufgeführt wurden.

Einwendung S. 20 und 21:

An folgenden Stellen ermöglicht die Lage des Stadtbaches eine Offenlegung:  
Baukm 613

Baukm 840 Durch die Verlegung des Stadtbaches wurde die Möglichkeit einer städtebaulichen Aufwertung ... durch offene Bachführung vertan.

Von Baukm 860 bis 980.

Zitat Vorhabenträger:

Baukm 613 Im Zuge der Ausführungsplanung ... wird über einen Lichtschacht an dieser Stelle diskutiert.

Der Stadtbach musste aufgrund der geologischen Situation (Fels) in die ursprüngliche Lage zurückverlegt werden.

Aufgrund des hoch anstehenden Felshorizontes bleibt auf diesem Streckenabschnitt nur die Möglichkeit die vorhandene Lage der Stadtbachverdolung zu nutzen.

Fakt:

Die Diskussion aus dem Planfeststellungsverfahren in die Ausführungsplanung zu verschieben ist nicht zielführend und nicht verfahrenskonform.

Der Stadtbach hatte in früheren Zeiten einen Verlauf nördlich der Straße in der Grünanlage. Das Flurstück ist weiterhin vorhanden, weswegen die Ausführungen des Vorhabenträgers nicht nachvollziehbar sind.

Einwendung:

Zur Niederschlagswasserberechnung März 2018, April 2016:

Derzeit werden etliche Dachentwässerungen und Nebenstraßen auch Wasserzeilen des Schloßbergs auf den Straßenbaukörper entwässert. Insoweit ist die Bemessung der Anlage auf das tatsächliche Einzugsgebiet und Niederschlagsmenge zu bemessen, bzw. Vorkehrungen zu treffen, daß diese Wässer geregelt abgeführt werden. Aus dem Erläuterungsbericht ergibt sich zu dieser Problematik nichts.

Einwendung:

Zur Niederschlagswasserbehandlung April 2016:

Seitens der Wasserbehörde wurde im Laufe des Verfahrens eine Wasserbehandlung des von der Straße im Planungsbereich anfallenden Oberflächenwassers gefordert. Die Planung von Dahlem sieht 2 St SediPipe XL 600/12 vor. Die Lage des Regenwasserkanals wird mit 2,50m unter Straßenoberfläche und damit oberhalb des vorhandenen Schmutzwasserkanals liegend angegeben.

Bei der östlich liegenden kann Felsuntergrund nicht ausgeschlossen werden – Aussagen hierzu fehlen, ebenso wie zur Bauhöhe der Anlagen und damit mögliche Eingriffe in den Grundwasserkörper bzw. Stören der Grundwasserströme. Die Unterlagen sind daher unvollständig und eröffnen angesichts der Lage mittig in der Straße weitergehende Fragestellungen u.a zur Verkehrslenkung bzw. Vollsperrung.

Einwendung Dr. Bruno Schwarz S. 1:

Die vorgesehene Baumaßnahme führt durch die Einschränkung des Verkehrsflusses auf der B460 Siegfriedstraße zu Ausweichrouten auch durch meinen Wohnort in Ober-Laudenbach, dieser Weg wird sehr häufig bei Sperrungen anderer Verbindungen in den Odenwald West/Ost Schiene missbraucht. Somit muss vor dem Ausbau der B460 Siegfriedstraße eine hinreichend ausgebaute Trasse zur Umgehung der Ausbaustrecke ohne unzulässige Beeinflussung der Bewohner und Anlieger erfolgen.

Zitat Vorhabenträger:

Durch die Umgestaltung findet keine Einschränkung des Verkehrsflusses statt, sodass die Befürchtung, es komme zu Verkehrsverlagerung unbegründet ist.

Fakt:

Es ist klar Bezug genommen auf die Bauzeit, aufgrund der es zu Verkehrsverlagerungen und Nutzung von Schleichwegen kommt. Auf die Herstellung einer angemessenen Umgehung vor Durchführung der Maßnahme geht der Vorhabenträger nicht ein.

Fazit:

Der Vorhabenträger ignoriert übliche Erfahrungen aus Nutzerverhalten. Er weigert im Verfahren seine Vorkehrungen für die Verkehrsführung während der 3-jährigen Bauzeit und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Umwelt darzulegen. Er ist verpflichtet, eine Umleitungsstrecke auszuweisen.

Einwendung Dr. Bruno Schwarz S. 1:

Unabhängig hiervon handelt es sich bei dem „Ausbau“ der Siegfriedstraße (B460) nicht um einen Ausbau sondern um eine völlige Neuerstellung der Siegfriedstraße (B460) mit erweiterten Funktionen und Kapazitäten, was sich schon allein aus der stellenweise Verbreiterung der Fahrbahn in der Planung gegenüber dem bisherigen Stand ergibt.

Zitat Vorhabenträger:

Die Fahrbahnbreite wird von derzeit 8,50 m auf 8,00 m reduziert. Es handelt sich somit um einen den Umbau.

Fakt:

Im Bereich der Kleinen Bach wird die Fahrbahn von 10,80 auf 11,85 verbreitert. Berücksichtigt man die bauliche Ausgestaltung von Stellplätzen so erfährt der Raum für Kfz eine erhebliche Vergrößerung. Wildes Parken kann nicht als Vergleichsmaßstab herangezogen werden, weil dies auch in Zukunft nicht ausgeschlossen werden kann.

Fazit:

Der Vorhabenträger täuscht erneut über seine Planung.

Einwendung Dr. Bruno Schwarz S. 2:

Darüber hinaus fehlen alle Angaben zur Umwelt-Verträglichkeitsprüfung und zu dem die entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen.

Zitat Vorhabenträger:

Gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (Anlage 1), ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung bei naturnahem Gewässerausbau durchzuführen. Da es sich hier ausschließlich um eine Erneuerung der vorhandenen Stadtbachverdolung handelt, ist für das Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Ein naturnaher Ausbau wird mit der Planung nicht angestrebt.

Fakt:

Es handelt sich bei Pkt. 13.18 um sonstige Ausbaumaßnahmen im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes. Der Überwölbungsquerschnitt wird vergrößert, also ausgebaut (Dahlem Erläuterungsbericht S. 9), von Maximalabfluß 10,66m<sup>3</sup>/s auf 12m<sup>3</sup>/s. Der Stadtbach fällt unter §2 (2) Wasserhaushaltsgesetz. Für das planfeststellungspflichtige Ausbauvorhaben §17 FStrG sind Unterlagen gem. ASR 21/97 vorzulegen. Eine bloße Absprache ohne Dokumentation im Verfahren genügt den Anforderungen nicht. Zweck der UVP ist es, die Auswirkungen von Vorhaben auf die Umwelt frühzeitig und umfassend zu ermitteln, was auch auf kleinere Vorhaben wie vorliegend gem. §3 UVPG zielt, insbesondere weil gem. §33 BNatSchG Auswirkungen auf das direkt angrenzende FFH-Gebiet zu untersuchen sind, da durch den bereits jetzt überhohen Verkehrsdurchsatz und Veränderung der Gewässerstruktur nachteilige Auswirkungen auf Fauna und Flora unterstellt werden müssen (§34 BNatSchG i.V.m. §16 HAGBNatSchG). Auch ist eine Mitwirkung von anerkannter Naturschutzvereinigungen gem. §23 HAGBNatSchG nicht zu erkennen und wäre nachzuholen.

Einwendung Dr. Bruno Schwarz S. 2:

Offenlegung und Renaturierung.

Zitat Vorhabenträger:

Aus technischen und wirtschaftlichen Gründen wurde die Erneuerung der Stadtbachverdolung teils in vorhandener Trasse, teils in neuer Trasse ... festgelegt. ... wurde einvernehmlich festgestellt, dass die Verdolung im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie ein Wanderhindernis darstellt, dass durch technische Maßnahmen nicht aufgehoben werden kann.

Fakt:

Der Vorhabenträger stellt technische und wirtschaftliche Gründe in den Vordergrund, legt seine Wirtschaftlichkeitsberechnungen nicht vor und stellt ohne jegliche Begründung fest, „*dass dies Wanderhindernis durch technische Maßnahmen nicht aufgehoben werden kann.*“ Er schließt Alternativen willkürlich aus, stellt sich außerhalb aller Erkenntnisse und erfolgreicher Maßnahmen an anderen Orten und gegen die Ziele der WRRL.

Der Vorhabenträger nimmt u.a. keine Stellung zur Trennung vom Stadtbach zum Grundwasserkörper, zur Offenlegung und Renaturierung, der Durchflusstrennung anliegender Quellen, der Beeinträchtigung der Grundwasserfauna durch Abtrennung verursachten mangelnden Austausch, sowie der vollständigen Kanalisierung.

Einwendung Dr. Bruno Schwarz S. 2:  
Verdolung und Grundwasserproblematik.

Zitat Vorhabenträger:

Bei Erneuerung der Stadtbachverdolung werden alle derzeit vorhandenen Anschlüsse und Einleitungen wieder hergestellt ... . Um zudem zu verhindern, dass der horizontale Grundwasserstrom behindert/gestaut wird, werden in einem Abstand von ca. 3 bis 5 m einzelne Bohrpfähle nicht in den dichten Horizont geführt, sondern enden oberhalb. Durch eine Drainage im Bereich dieser Bohrpfähle und unter dem neuen Kanalprofil wird eine horizontale Durchströmung der Bohrpfahlwände ermöglicht.

Aus der Planfeststellungsunterlage 8.1 vom 31.10.2014, Dahlem.

S. 12 Es gibt „... keinen oder nur geringfügigen Eingriff in den Fels.

S. 14 *Unter der Voraussetzung, dass keine ... verdolten Gewässerbereiche wieder freigelegt werden, sind aus naturschutzrechtlicher Sicht bei der Planung keine behördlichen Auflagen in Verbindung mit der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), wie z.B. Einrichtung zur Belichtung oder Rückhaltung des Sohlsubstrates zu berücksichtigen. ... In Achse 2 kann dem geringen Eingriff in den Fels geschuldet kein wasserundurchlässiges Betonbauwerk hergestellt werden.*

S. 29 *Zur Herstellung des neuen Bachwerks muß zunächst das Vorhandene Bachprofil mit geeignetem Material verdämmt werden. Danach erfolgt die Herstellung der Bohrpfahlwände, bei der durch das verdämmtte Bachprofil durchgebohrt wird. Durch das Dämmmaterial ist die Standsicherheit des Bohrloches gewährleistet.*

S. 32 *Die zur Aufnahme der horizontalen Lasten erforderliche Austeifung im Sohlbereich kann über Stahlbetonquerriegel oder über ein kraftschlüssiges Wandauflager im Fels, z.B. Auflagergraben in Fels oder Felsanker, erfolgen. Alternativ ist eine Bodenplatte in Ortbetonbauweise einzuziehen.“*

S. 41 *„Nachfolgende Punkte sind im Vorfeld der weiteren Planung durchzuführen:*

- *Bodengutachten zur Feststellung der Baugrund- und Grundwasserverhältnisse, ... .*
- *Abstimmung mit Denkmalschutzbehörde. ...*

Fakt:

Schon die Ausführungen in den Planfeststellungsunterlagen sind rechtlich und sachlich falsch.

Die Maßnahmen der Antwort sind an keiner Stelle planerisch niedergeschrieben und widersprechen den statischen Erfordernissen und baulichen Gegebenheiten.

Fazit:

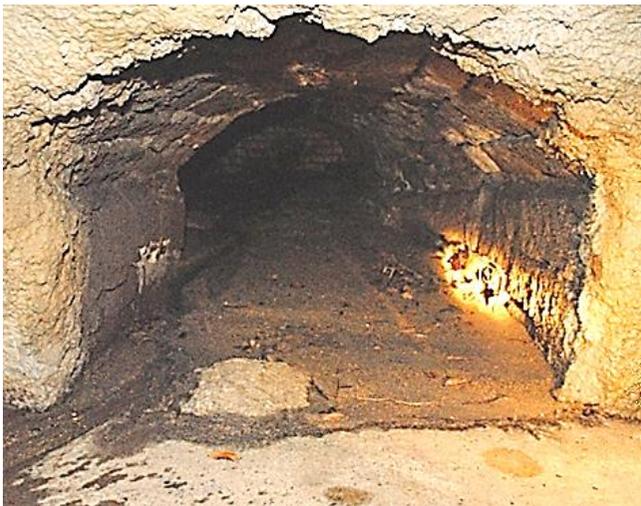
Der Vorhabenträger plant unter der Prämisse eines weitestgehend wasserundurchlässigen Bauwerks ohne Kenntnis der Baugrund- und Grundwasserverhältnisse, ohne jegliche Gewässerstrukturverbesserung und stellt sich damit gegen das Ziel der EG-WRRL, der Erreichung bzw. der Erhaltung eines guten Zustandes des Grundwassers und der oberirdischen Gewässer.

In Unkenntnis entscheidungserheblicher Planungsgrundlagen nimmt der Vorhabenträger eine Variantenfestlegung vor, unterlässt die Offenlegung der Stellungnahmen einbezogener Behörden und verschiebt bei weitestgehend unbestimmter Gestaltungsplanung genehmigungseminente Festlegungen auf einen außerhalb des Verfahrens liegenden unbestimmten Zeitpunkt.

Der Vorhabenträger versucht sich durch Falschdarstellungen eine Plangenehmigung zu erschleichen.

Der Vorhabenträger nimmt u.a. keine Stellung zur Trennung vom Stadtbach zum Grundwasserkörper, zu Lage und planerischen Umgang mit Seitengewölben, zur Offenlegung und Renaturierung, der Durchflusstrennung anliegender Quellen, der Beeinträchtigung der Gewässerökologie durch Zerschneidung und Unterbrechung von faunistischen Wechsel- und Austauschbeziehungen, sowie der vollständigen WRRL-widrigen Kanalisierung.

Das Schutzgut Mensch interessiert den Vorhabenträger in keiner Weise.



Der Vorhabenträger ignoriert nicht nur Gesetze und Richtlinien, scheut nicht davor zurück Einwender über Sachverhalte zu täuschen und die Umwelt zu schädigen, sondern ignoriert auch in Zusammenhang mit dem anwachsenden Verkehr die Vergrößerung der Fahrzeuge in Ausmaß von Größe und Gewicht wie z.B. SUV, Gigaliner ... .

Auch eröffnen die erheblichen Planänderungen die Notwendigkeit eines neuen Planfeststellungsverfahrens unter Einbeziehung der Naturschutzverbände. Dies auch bedingt durch die lange Verfahrensdauer durch die neue Betroffenheiten infolge von Todesfällen und Eigentümerwechsel entstanden sind und Planänderungen die nicht öffentlich gemacht und nicht einmal allen Einwendern zugestellt wurden.

### Das fragwürdige Verfahren:

November 2011 Einwendungen

2012 ursprünglich mit Dringlichkeit begründeter Baubeginn

Juli 2015 Einwendungen 1. Änderung

November 2017 Stellungnahme HessenMobil

22.11.2018 Einladung zum Erörterungstermin mit geänderten Planänderungen vom 26.3.2018

18.12.2018 Erörterungstermin

7 Jahre und dann 3 Wochen in der Vorweihnachtszeit, um sich mit inzwischen geänderten gesetzlichen Vorgaben, geänderten Planunterlagen zu befassen und die Antwort vorzubereiten.



Bachöffnungen im Straßenraum mit offener Sohle, befestigt oder naturnah, und damit höheren ökologischem Nutzen gibt es seit Jahrhunderten in vergleichbaren Gebäudeabständen wie in der Siegfriedstraße (i.M. 15m) (o.l. Barr 11,5m – l. Wittenberg 12,6m – o. Monnickendam 13,5m – 3 Bilder r. Scherwiller 15,6m),

Hiervon profitieren Anwohner, Bürger, Gewässerökologie und Hochwasserschutz.

Voraussetzung für Heppenheim ist das rechtskonforme Verhalten der Behörden und daraus folgend die Verschiebung der Maßnahme bis zur Herstellung einer Ortsumfahrung mit anschließender altstadtgerechter Gestaltung, Schaffung von Aufenthalts- und Wohnqualitäten.







