



im Folgenden Einwendungen zur Planfeststellung des Ausbaus der Siegfriedstraße (B460), von dem wir als Anwohner der B460 auch durch den zusätzlichen Verkehr und dessen Auswirkungen direkt betroffen sind:

Die Bildung von Teilabschnitten ist fehlerhaft, wenn durch übermäßige Parzellierung eines einheitlichen Vorhabens die planerische Gesamtabwägung in rechtlich kontrollierbarer Weise unmöglich gemacht wird. Hier wird unzulässig ein Teilabschnitt gebildet, der keine selbstständige Verkehrsbedeutung nach den PlafR07 (allgem.Rundschreiben Nr.14, 2007) hat.

Die Planfeststellung ist auf eine Teilbaumaßnahme eines vom Baulastträger verfolgten Gesamtausbaus beschränkt und damit fehlerhaft. Der Baulastträger verfolgt den Ausbau und damit die Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und der Durchfahrtsgeschwindigkeit über die Strecke Worms BAB A 61 – B47/B460/B47 – Würzburg BAB A 81/3, ohne die notwendige Gesamtplanung in einem Planfeststellungsverfahren im Zusammenhang zu behandeln:

- in Bau befindliche Südumgehung Worms
- realisierte 2. Rheinbrücke Worms/B47
- teilrealisierter, bzw. in Bau und Planfeststellung befindlicher 4-spuriger Ausbau B47 zwischen Worms und Lorsch
- realisierter überbreiter Ausbau der B460 zwischen Lorsch und Heppenheim
- 4-spuriger Ausbau der B460 zwischen AS-HP und Tiergartenstraße
- geplanter 4-spuriger Ausbau der B460 zwischen Kreisel Europaplatz und Weiherhausstraße
- geplanter Umbau der Kreuzung B460/Kreuzung Weiherhausstraße zu einem 2-spurigen Kreisel (Kreisel mit Bypässen)
- Schließung verschiedener Verkehrsbeziehungen zu Gunsten kreuzungsfreier Führung der B460 in der OD HP
- nun Ausbau der Siegfriedstraße, östlicher Abschnitt der OD B460
- realisierte Vergrößerung der Kurvenradien der B460 zwischen Fischweiher und Kirschhausen
- im Bau befindliche Verbreiterung der B460 zwischen Kirschhausen und Guldenklinger Höhe mit dem Ziel eines 3-spurigen Ausbaus (Kriechspur Schwerverkehr)
- realisierte Entschärfung der Kurven der B460 zwischen Mitlechtern und Lauten-Weschnitz
- im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Umfahrung Fürth (B38a)
- realisierte, im Bau bzw. in Planung befindliche Vergrößerung von Kurvenradien der B460 zwischen Krumbach und Hüttenthal
- und weiteres mehr

In Heppenheim wurden bei den zuvor genannten Ausbaumaßnahmen einseitig zu Gunsten des motorisierten Verkehrs rechtlich vorgeschriebene Planfeststellungsverfahren nicht durchgeführt, obwohl die OD bereits überlastet ist (QSV-Auslastungsgrad E/F):

- 4-spuriger Ausbau/Verbreiterung der B460 zwischen AS-HP und Tiergartenstraße
- zusätzliche Abbiegespuren der AS-HP
- der 2006 erfolgte Knotenumbau B460/B3 mit Schließung von Verkehrsbeziehungen (Ernst-Schneider-Straße), Einrichtung zusätzlicher Fahrspuren und Einrichtung gefährlicher und dem Straßenverkehrsrecht widersprechende Fahrradspurabschnitte mit direkter Führung in wartende Fußgänger an Ampeln(!).
- und weiteres mehr

Der Baulastträger, vertreten durch das ASV-Bensheim, hat die Durchführung der Baumaßnahmen einseitig zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs und überregionalen Schwerverkehrs geplant und zeichnet für schwere städtebauliche Sünden und beträchtliche Sach- und Personenschäden verantwortlich und hat damit schweren volkswirtschaftlichen Schaden angerichtet. 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, wie nun auch in der vorliegenden Planung zur Siegfriedstraße, die nur einen Teil der im Ausbau befindlichen OD ist. Absehbar ist, daß der Baulastträger bei den gleichzeitig laufenden grundhaften Sanierungen, die an den Betrachtungsabschnitt angrenzen, westlich Lehrstraße und östlich Siegfriedstraße bis Fischweiher, ebenso unangekün-

digte Ausbaumaßnahmen vornimmt. Dort fehlen z.B. ebenso Radwege, FGÜ und Stellplätze. Der Lageplan U5-4 lässt am östlichen Ende den Schutzstreifen abrupt an „Anschluß an Bestand“ enden, obwohl dort (noch) keine Schutzstreifen anschliessen. Auch sind bereits Mittel im Landes- und Stadthaushalt für den weiteren Ausbau des Bundesstraßenkreuzungsknotens und des Kleinen Marktes, mit Schließung der Verkehrsbeziehung zum Graben, eingestellt. Ebenso ist der Umbau der Kreuzung B460/Weiherhausstraße in einen leistungsfähigeren Kreisels mit Bypässen in Arbeit. Schon allein die Beschränkung auf einen Teilbereich des Gesamtausbaus stellt einen Verfahrensfehler dar. Auch die Ausklammerung der hohen Belastungen aus Immissionen, insbesondere Grenzwertüberschreitungen bei Feinstaub PM10 und Stickstoffdioxid NO₂ im Betrachtungsraum, wie in der gesamten OD stellt das Verfahren in Frage. Das Land Hessen hat zunächst aufgrund der Überschreitungen einen Aktionsplan aufzustellen, dessen Auswirkungen auf den Betrachtungsraum zu berücksichtigen wären, weswegen Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens bis dahin beantragt wird.

Aus dem Abwägungsgebot folgt die Notwendigkeit der Entwicklung von Planungsalternativen bezüglich Standort, Trassenführung und technischen Alternativen. Es drängen sich nach Lage der Dinge Alternativen, insbesondere zur überörtlicher Verkehrsführung und Stadtbachverdolung auf, die nicht untersucht wurden.

Es fehlt die Untersuchung von alternativen Streckenführungen, zumal die Möglichkeit einer Entlastungsstraße/alternative Verkehrsführung der B460 bereits im VEP 1996 über Maibergtunnel und AS-Süd nachgewiesen wurde, ebenso wie die Notwendigkeit einer Neuverdolung nicht nachgewiesen wurde, weil eine Sanierung der bestehenden Verdolung nicht alternativ geprüft wurde. Insbesondere wird auch auf die fehlenden Kosten/Nutzenprüfungen hingewiesen und auf die fehlende naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahme für die Trennung der Sohle des Fließgewässers ‚Stadtbach‘ vom Grundkörper.

Zum Erläuterungsbericht:

Seite	Nr.	Abs.	Zitat
			Einwendung
1	1.	2	<p><i>Die B460 stellt eine Hauptverbindung von der stadtnah verlaufenden BABA5 nach Fürth i.Odw. und somit einen Hauptzubringer in den vorderen Odenwald dar.</i></p> <p>Der Baulastträger räumt ein, daß die OD-Heppenheim überörtliche Zubringerfunktion einer ganzen Region mit mehreren Mittel- und Unterzentren zu den Ballungsräumen der Metropolregion Rhein-Neckar und dem Ballungsraum Rhein-Main erfüllt. Zu ergänzen wäre, daß die B460 als einzige Ost-Westverbindung etwa in Mitte zwischen den ca. 100 km entfernt liegenden BAB A3 und A61 insbesondere nachts stark von internationalem Schwerverkehr mautfrei und als einzige Gefahrgutstrecke genutzt wird.</p>
1	1.	3	<p><i>Bei der Bundesstraße B460, Siegfriedstraße handelt es sich im betrachteten Umbauabschnitt um eine innerstädtische, angebaute Hauptverkehrsstraße. Die B460 besitzt im Wesentlichen eine Verbindungsfunktion bzw. sammelt den Verkehr der untergeordneten Erschließungsstraßen Die B460 verbindet im betrachteten Verkehrswegenetz die Stadt Heppenheim, die als Mittelzentrum (MZ) ... einzustufen ist ... mit der Gemeinde Fürth/Odenwald ... als Grundzentrum (GZ) Hinsichtlich der Verbindungsfunktion der B460 kann festgehalten werden, dass es sich um eine regionale Verbindungsfunktion ... handelt. Entsprechend ... ist die B460 ... in die Verkehrskategorie HS III einzuordnen.</i></p> <p>Die B460 im Betrachtungsabschnitt ist Bestandteil der historischen überregionalen Ost-Westverbindung zwischen den Oberzentren Worms und Würzburg, sowie zwischen den Mittelzentren Erbach/Michelstadt und Heppenheim BAB A5, bzw. den Unterzentren Fürth/Rimbach und Heppenheim. Wie der Antragsteller selbst schreibt, ist die B460 Hauptzubringer für den Vorderen Odenwald. Ebenso wird die B460 vom Vorderen Odenwald über Heppenheim nach Bensheim (MZ), Darmstadt (OZ) und dem Rhein-Main-Gebiet (OZ) genutzt. Gemäß RIN, RASt ist der innerstädtisch gelegene angebaute Hauptverkehrsstraßenabschnitt statt in HSIII in HSII bzw. CII – überregional – Verbindung von Mittelzentren zu Oberzentren und zwischen Mittelzentren einzuordnen. Die Einordnung in CII als Verbindungsstrecke zwischen den MZ Heppenheim und Erbach/Michelstadt hat der Baulastträger bereits 1993 selbst vorgenommen (Anlage Vermerk). Da die Kategorie CII als problematisch eingestuft ist, kommt nur eine alternative Strecken-</p>

führung in Frage. Das Lichtraumprofil reicht für die Verkehrsbelastungen nicht aus.

- 2 1. Zu ergänzen wäre, daß die Siegfriedstraße im Betrachtungsabschnitt tags wie nachts von ca. 210 Pkw/Lkw/Reisebussen, teils regelgerecht, teils ‚wild‘ – seit Jahrzehnten geduldet – beparkt wird. Aufgrund tagtäglich abgefahrener Spiegel und Blechschäden wurden die Fahrzeuge vom ‚Bordsteinparken‘ immer weiter auf die – teils ohnehin sehr schmalen – Fußwege verdrängt, so daß diese stellenweise ganz verstellt werden.
- 3 2.1 1 Der Baulastträger behauptet (öffentlich) seit mehreren Jahren, daß sich die Verdolung „äußerst bedenklich darstellt“. In der ersten Informationsveranstaltung 2010 mit Vorstellung der ‚Entwurfspläne‘ war es weder dem Baulastträger, noch den beauftragten Ingenieuren möglich, die Schadstellen örtlich zu lokalisieren, noch die Deckung oder die Konstruktionsstärken der Stadtbachverdolung zu nennen. Die Planung wurde somit ohne Grundlagenermittlung erstellt. Die Ziehung von Bohrkernen wurde erst im November 2011, zur Zeit der Öffentlichkeitsbeteiligung, vorgenommen, weswegen davon ausgegangen werden muß, daß der Wille zum **Ausbau der Straße zur Leistungssteigerung planungsverursachend** ist, die Sanierung der Stadtbachverdolung vorgeschoben wird.
- 3 2.2 1 ... mit einem Schwerverkehrsanteil von etwa 3,6%.
Herangezogen wurde die auf manuelle Zählungen am Tage vorgenommene Bundesverkehrswegezählung 2005. Nach Zählungen der Anwohner liegt der SV-Anteil i.M. bei ca. 6% in den frühen Morgenstunden (3-6 Uhr) teils bis zu 30%, wobei gem. VEP 1996 ca. 2/3 des Gesamtverkehrsaufkommens auf den Durchgangsverkehr entfallen und nach der Bundesverkehrswegezählung 2010 der Schwerlastverkehr stark zugenommen hat.
... Prognosen über die Entwicklung der Verkehrsbelastung liegen nicht vor.
In der Integrierten Verkehrsnachfrageanalyse 2011 der MRN wird, bezogen auf die gesamte Region, der **Lkw-Verkehr bis 2030 um 34,6% steigen**. Zudem liegt dem Baulastträger im Planfeststellungsbeschluß vom 24.10.09 B460 TWS Kirschhausen/Guldenklinger Höhe eine Verkehrsprognose mit steigenden Verkehrsbelastungen vor. **Diese Steigerungen müssen in der Planfeststellung berücksichtigt werden.**
- 4 2.2 2 *Im Zusammenhang mit einer Aufwertung des innerstädtischen Stadtbildes ... soll durch den Umbau ein gestalterisch ansprechender Straßenraum entstehen, der auch den technischen Anforderungen und Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer genügt. ... soll die Sicherheit speziell der unmotorisierten Verkehrsteilnehmer erhöht werden.*
Die Planung steht konträr zu den hier genannten Zielen:
- 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. Insbesondere Schwerverkehr mit seiner Sogwirkung führt hierbei zu Gefährdungen. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit wirkt sich auch negativ auf die anschließenden Straßenabschnitte und Kreuzungen aus – Lehrstraße, Postknoten, Lorsche Straße und B3.
 - die bauliche Herstellung von Stellplätze bis in Einmündungsbereiche von Seitenstraßen, insbesondere Liesengasse, Hinterer Graben und Lindenfelser Weg läßt mangels Einsehbarkeit der stark befahrenen Straße ein sicheres Einmünden nicht zu, zumal die Schutzstreifen ein zusätzliches Konfliktpotential darstellen.
 - die bauliche Herstellung von Stellplätzen bis direkt in Hofeinfahrten, insbesondere Siegfriedstr. 8, 14, 30, 19/21, 78, 104/106, 145/147 läßt mangels Einsehbarkeit der stark befahrenen Straße ein sicheres Einmünden nicht zu, zumal die Schutzstreifen ein zusätzliches Konfliktpotential darstellen.
 - durch die Verkleinerung der Fußwege auf das zugelassene Mindestmaß von 1,50 m verbleiben im Bereich von Hauszugangstreppen unzureichende Fußwegebreiten von nur 80cm, z.B. Siegfriedstr. 49, 54.

- das zukünftig 8 m breite Asphaltband ist nicht altstadtgerecht und wirkt sich negativ auf das Erscheinungsbild der unter Ensembleschutz stehenden Siegfriedstraße mit einer Reihe von Einzeldenkmälern aus, u.a.: Kleine Bach 38, Bosengasse 8, Würzburger Tor, 6, 7, Siegfriedstr. 5, 23, 31, 33, 43, 47, 49, 74, 78, 88, 89, 103, 104, 105, 118.
- ein gestalterischer Wille zur Aufwertung des Straßenbildes ist in keiner Weise zu erkennen, breite Asphaltstraßen, Betonsteinpflaster, Buskaps etc. sind nicht altstadtgerecht und stehen im Widerspruch zu den Zielen der Heppenheimer Altstadtsatzung.
- 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.
- die Schutzstreifen widersprechen im vorliegenden Betrachtungsabschnitt den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Die vorliegende Verkehrsbelastung in Zusammenhang mit der Gefällestrecke über 4% Längsneigung, Längsparker, den zahlreichen Kurven, den 49 km/h Durchschnittsgeschwindigkeiten (v_{85} -Wert), den vielen Aus-/Einfahrten und Anlieferungsverkehr **lässt die Einrichtung der Schutzstreifen im Betrachtungsraum nicht zu.**

Der Baulastträger hat bereits bei den bisherigen Ausbauten bewiesen, daß er ausschließlich fähig ist, Straßenausbau zu Lasten des Stadtbildes und der schwächsten Verkehrsteilnehmer vorzunehmen. Für die 1982 gebaute Lehrstraße B460 wurden aufgrund des innenstadtschädlichen Erscheinungsbildes bereits mehrere Gutachten zur Umgestaltung in Auftrag gegeben. Beim Umbau der B3 wurden Fußgängerwege bis auf 80 cm verengt, die dort hergestellten Fahrradwege gelten zu den gefährlichsten im Stadtgebiet ...

- 5 3.1 1 ... einer jeweiligen Mindestbreite der jeweiligen Gehwege von 1,50m und einer hoch prioritären maximalen Stellplatzanordnung sukzessive optimiert.
Die geplanten Gehwege unterschreiten die Mindestbreiten von 1,50 m in mehreren Bereichen und werden teils durch Wohnhauszugangstrepfen bis auf 80 cm eingeengt. Die Stellplatzanordnung ignoriert die Mindestabstände zu Hofeinfahrten und Seitenstraßen. Die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ wurden nicht eingehalten. Legt man die RAS06 5.1.2 zu Grunde **müssen die Gehwegbreiten mindestens 2,50 m betragen.**
- 5 3.2.1 1 ... wobei hier auf eine Mittelmarkierung verzichtet wird.
Der Verzicht der Mittelmarkierung in Zusammenhang mit den Schutzstreifen stellt ein hohes Gefährdungspotential für aus Seitenstraßen oder Hofeinfahrten einfahrende Fahrzeuge dar, da das Rechtsfahrgebot nicht mehr gewährleistet werden kann. Auch die Verkehrsbelastung läßt einen Wegfall nicht zu.
... Die Mindestbreite der beidseitig angelegten Gehwege beträgt 1,50 m.
siehe 3.1.
- 5 3.2.1 2 ... Entlang des betrachteten Abschnittes der B460 sind etwa 100 Längsstellplätze angeordnet.
Von den baulich ausgewiesenen 100 Längsstellplätzen sind unter Einhaltung der Richtlinien nur ca. 76 herstellbar. Somit entfallen gegenüber dem Bestand ca. 130 Abstellmöglichkeiten. Gemäß §2 (2) Stellplatzordnung der Stadt Heppenheim ist die Herstellung neuer zusätzlicher Stellplätze für das Gebiet der historischen Altstadt untersagt. Gemäß §2 (1) sind notwendige Stellplätze „höchstens 300 m Fußweg von dem Baugrundstück“ entfernt herzustellen. Da die Stadt Heppenheim, auch für abgelöste Stellplätze, keinen ausreichenden öffentlichen Parkraum zur Verfügung stellt, verschärft der weitere Wegfall von 130 Abstellplätzen die Parkplatzsituation für Anwohner, Besucher, Gäste, Angestellte und Kunden. Geschäftsaufgaben sind absehbar. Aufgrund der besonderen Verkehrssituation ist darüber hinaus nach RAS06 Tabelle 22 eine Stellplatzlänge von 6,70 m zu Grunde zu legen, was zu einem weiteren Wegfall von ca. 15 Stellplätzen führt, ebenso wie die nach Tabelle 31 einzuhaltenden Abstände zu Überquerungstellen von F_{an} mind. 10m und F_{ab} von mind. 7,50m zum Wegfall von weiteren 4 Stellplätzen.

- 5 3.2.1 3 *Im Bereich des Park Inn wird für die Be- und Entladevorgänge von Hotelgästen ein Haltebereich im durchgehenden Gehwegbereich angeordnet .. der Fußgängerverkehr könnte während eines Be- oder Entladevorganges auf den südlich, parallel verlaufenden Gehwegbereich unterhalb der bestehenden Arkade ausweichen.*
Das Park Inn verfügt über keine eigenen Busstellplätze. Busse parken derzeit am Fahrbahnrand auf Gehwegen, was durch die Planung ersatzlos nicht mehr möglich ist, was ein Standortnachteil für das Hotel bedeutet. Derzeit sind Entladevorgänge von 2 gleichzeitig haltenden Bussen normal, weswegen ein Stellplatz unzureichend ist. Die Planung sieht desweiteren die Entladung von Gepäckstücken auf den Schutzstreifen vor, was ein erhebliches Gefahrenpotential für die Entlader, Radfahrer und fließenden Verkehr bedeutet. Ebenso werden die Fußgänger in die Tiefgaragenzufahrt („Gehwegbereich unter der bestehenden Arkade“) auf privaten Grund abgedrängt. Ein öffentlicher Gehweg ist durch die Planung an dieser Stelle somit überhaupt nicht nachgewiesen. **Die Planung ist nicht ausreichend konkretisiert, wie hier auch nicht auf Privatgrund zurückgegriffen werden kann.**
- 6 3.2.1 2 *Die Trennung gegenüber der beidseitig angelegten Gehwege erfolgt mittels einer Hochbordsteinführung mit einem Bordanschlag von 12cm. In den Einmündungsbereichen des untergeordneten Straßennetzes, der Zufahrtsbereiche der Privatgrundstücke sowie den Längsstellplätzen wird ... ein auf 3cm abgesenktes Rundbord ausgebildet.*
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. Ebenso werden hierdurch Anlieferungsvorgänge für Anwohner erschwert. Dies ist auch notwendig, um die Belange Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit möglichst weitreichend zu entsprechen. Bei der Vorhabenplanung ist der zuständige Behindertenbeauftragte anzuhören. **Die Bordhöhe zum Fußweg sollte bis auf die Bereiche von Buskaps, FGÜ und FSA generell auf 3cm Höhe festgelegt werden.**
- 7 3.3 1 *... Aus Verkehrssicherheitsgründen ist im Knotenbereich ... auf den Angebotsstreifen verzichtet worden ...*
Der „Verzicht“ erfolgt einzig und allein aus mangelndem Lichtraumprofil. 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. Einzige 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.
- 7 3.3 2 *Im Falle einer späteren baulichen Änderung des ... Graben ...*
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.
- 7 3.3 3 *Die Einmündungsbereiche ... werden ... mit einer durchgehenden Bordsteinführung versehen.*
Durch die Betonung des durchgehenden Asphaltbandes mittels durchgehenden Borden wird die Zerschneidung des Altstadtbereiches betont und steht damit im Widerspruch zur behaupteten Aufwertung des historischen Areals. Hierdurch wird die Abtrennung der nördlichen Siegfriedstraße vom Altstadtbereich auf Dauer manifestiert. Ebenso wird dem Durchgangsverkehr ‚Freie Bahn‘ signalisiert, was zum Rasen verleitet und damit zu zusätzlichen Gefährdungen führt.

- 3 3.5 2 *Im Verlauf der B460 wird die beidseitige Bushaltestelle „Schunkengasse“ angepasst.*
Durch die Verschiebung wird der Bau von Fahrgastunterständen mangels Fußwegebreite verhindert, wie auch keine vorgesehen sind. Ebenso ist die Anordnung mit Buskaps vor den Einzeldenkmalen Würzburger Tor gestalterisch fragwürdig und verhindert zusammen mit der Fußgängerschutzanlage eine altstadtgerechte Platzgestaltung des Einmündungsbereiches.
- 9 3.7 1 *... wurden ... in der Regel Auffüllungen ... sowie Gerölle ... angetroffen. ...*
Allgemein bekannt ist, daß im südlichen Straßenbereich der Siegfriedstraße ab ca. Hs.Nr. 113 Fels ansteht, was im November durch Bohrungen mit Feststellung von anstehendem Granit vom Baulastträger inzwischen bestätigt wird. **Die Planfeststellungsannahmen zu Gründung und Kosten sind daher falsch bzw. zu niedrig angenommen.**
- 10 3.7 1 *Grundwasser stand ab einer Tiefe von etwa 2,00 m unter Geländeoberkante an.*
Örtlich allgemein bekannt sind ganzjährig spendende Quellen und Schichtenwasser in den Hängen der Anlieger, die in den Stadtbach entwässern, welche in der Planfeststellung nicht berücksichtigt sind. Die vollständige Trennung des Stadtbach vom Grundwasser birgt unbekannte und unabsehbare Risiken und verhindert den hydraulischen Austausch. Über diese physikalische Realität wird auch der Austausch der Fauna und der Nährstoffversorgung mit dem Grundwasser unterbunden. Somit kommt es zu einem Absterben der Grundwasserfauna in diesem Bereich. Die Planfeststellung muss hier nachgebessert werden. **Grundsätzlich muss hier die Frage gestellt werden, ob es nach den Europäischen Richtlinien überhaupt zulässig ist, eine Verdolung auf einer so langen Strecke zu erneuern bzw. neu zu errichten.**
Durch die Abtrennung wird dem Wasser jeder unterirdischer Abflussweg versperrt, was Auswirkungen auf die Bodenbeschaffenheit und damit Gründung anliegender Gebäude und damit Standsicherheit hat. **Die Planfeststellungsannahmen in Hinsicht auf Wasserhaltung, Wasserführung und Kosten sind daher falsch bzw. zu niedrig angesetzt.**
- 10 3.8 2 *... Das anfallende Oberflächenwasser wird ... direkt an den Stadtbach angeschlossen.*
Trotz der Erneuerung der Ver- und Entsorgungsleitungen im Zuge der Baumaßnahme soll Oberflächenwasser direkt in das Fließgewässer Stadtbach eingeleitet werden. Durch Gefällestrecke, 15.000 Kfz/tag mit einem ca. 6% Schwerverkehrsanteil fällt erheblicher Schmutzanteil aus Abrieb und Abgasen an. Da der Ausbau auf einen noch höheren Verkehrsdurchsatz zielt, wird der Schmutzeintrag vergrößert und damit gegen das Verschlechterungsverbot von Gewässerzuständen (HWG) verstoßen. Dies betrifft auch die geplante Führung des Stadtbaches (Verdolung) in einem geschlossenen wasserundurchlässigen Betonkörper. Da der Stadtbach nach aktueller Gesetzeslage, Maßnahmepläne der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), bis 2015 bzw. spätestens 2021 in einen deutlich naturnäheren Zustand versetzt werden muß, oberhalb wie unterhalb des Betrachtungsraumes Renaturierungen geplant sind, verstößt die Planung durch vollständige Kanalisierung und damit Trennung vom Grundwasserkörper im Rahmen eines Neubauprojektes gegen geltendes Recht. Über die Ableitung des Hangwassers sind keine Aussagen getroffen, weswegen von einer **Standsicherheits- und Vernässungsgefährdung der denkmalgeschützten Bausubstanz aufgrund Stauwassers** auszugehen ist.
- 11 3.9 2 *... bestehen im Planungsgebiet kaum Möglichkeiten für die Berücksichtigung von Baumstandorten.*
Da ohnehin die Ver- und Entsorgungsleitungen neu verlegt werden ist nicht nachvollziehbar, weswegen Straßenbegleitgrün, das sich positiv auf die Feinstaubbindung, Herabsetzung des Verkehrssoges und –verwirbelungen, sowie Stadtbildes auswirkt, nicht möglich sein soll. Eine wie hier vorliegend pauschale Absage genügt den Anforderungen eines Planfeststellungsverfahrens nicht, zumal auch nach den vorliegenden Leitungsplänen ausreichend Freiräume ohne Stellplatzverlust vorhanden sind, wie z.B. Bereich Judenbad, Würzburger Tor, Hs.Nr. 78, 57, 138.
- 12 4.1.1 1 *Der Umbau der B460 ... stellt eine grundhafte Erneuerung der Straße dar.*
Es handelt sich um ein Ausbauprojekt mit verbesserter Linienführung, Radfahranlagen, Beseitigung des Bordsteinparkens und Schließung von Verkehrsbeziehungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Straße und **stellt daher eine lärmvorsorgepflichtige**

„wesentliche Änderung“ dar. Da die Vorbelastung bereits die enteignungsgleiche Schwelle überschritten hat, eine gesundheitsgefährdende Lärmbelastung vorliegt, müssen bereits jetzt Vorsorgemaßnahmen getroffen werden, auch ohne Betrachtung des zusätzlich entstehenden Lärms.

- 13 4.1.2 3 Da es sich um eine lärmvorsorgepflichtige Ausbaumaßnahme handelt, sind die Lärmgrenzwerte einzuhalten, wäre sogar aktiver Lärmschutz vorzusehen. Da in Anbetracht der örtlichen Gegebenheiten, der denkmalgeschützten Bausubstanz, des denkmalgeschützten Ortsbildes einhergehend mit den hohen Verkehrsbelastungen die gesetzlichen Vorgaben nicht eingehalten werden können, ist eine **alternative Streckenführung mittels Ortsumfahrungen im Planfeststellungsverfahren zu untersuchen.** Zudem führt die B460 innerstädtisch – außerhalb des Betrachtungsraumes aber innerhalb der Gesamtmaßnahme – an einem Altenheim mit straßenseitig orientierten Pflegezimmern vorbei. Die dort vorliegenden 85dB(A) überschreiten das zulässige Maß in körperverschätzender Höhe.

Gemäß dem Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen liegen bei allen Anwohnern im Betrachtungsraum bis zu 76 dB(A)/tag und 68,6 dB(A)/nacht vor. Nach Auffassung des BVerwG beginnt bei einem Dauerschallpegel von 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts der verfassungsrechtlich kritische Bereich (u.a. 20.05.1998 BVerwG 11C 3.97-Bucholz 406.25 §41 BImSchG Nr.18 und vom 10.11.2004 BVerwG 9A67.03-NVwZ 2005, 591 [594]). Die Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle ist im Betrachtungsabschnitt bereits im Bestand gegeben, mit Folgen entsprechender Entschädigungskonsequenzen mit Übernahmeanspruch. Diese Kosten müssen in eine Kosten-Nutzenberechnung einfließen.

- 14 4.1.3 1 Die durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen bestanden zum Teil nur aus dem Austausch der Verglasung. Selbst bei modernen Fenstern hält die schallschützende Wirkung aufgrund Ausgasung nur ca. 20 Jahre. Ein Ersatz für Wertminderung oder Nutzungsentfall der Außenräume wurde in keiner Weise erstattet. Der Baulastträger verschiebt hier die Lasten asozial einseitig auf die Bundesstraßenanwohner zum Vorteil von Pendlern und Transitverkehr. Wie der Baulastträger unter 4.1.5 einräumt, wurde zudem nur ein Teil – und dies überwiegend vor Jahrzehnten – der Häuser mit Schallschutzfenstern (ohne Lüftung) ausgestattet.

- 16 4.2 **Da es sich um ein Ausbauvorhaben handelt ist eine UVP durchzuführen, alternative Streckenführungen sind zu untersuchen.**

Daß es sich um eine Ausbauplanung handelt, belegen auch die Grunderwerbspläne. Bei HsNr. 44 wird der Stellplatz auf privatem Grund einfach zu Gunsten eines Stellplatzes auf öffentlichen Grund unter Inkaufnahme eines Zickzackkurses für Fußgänger enteignet. Dies stellt einen offensichtlichen und eklatanten Verstoß gegen Art. 14 GG dar. So soll hier der gesamte Außenraum erworben/enteignet werden, was absehbar die Aufgabe des Gebäudes und damit ein weiterer Schalleintrag in die hintere Bebauung zur Folge hat. Dies wiederum führt zur Abwertung des dort vorhandenen Wohneigentums mit evtl. Aufgabe und damit zur Wegbereitung zum weiteren Ausbau. Ähnlich verhält es sich bei Anwesen Neher und Schäfer, die bereits beim bisherigen Ausbau der OD Grundstücksfläche abgeben mußten. Hierbei hat Firma Schäfer bereits seinen Bau zurückgesetzt und ist nun nochmals mit einem Grundstücksstreifen betroffen. Die vorgesehene Inanspruchnahme des Grundeigentums ist weder zwingend erforderlich, noch dient sie dem Wohl der Allgemeinheit.

Das Fachplanungsrecht gestattet die Enteignung Dritter nur, soweit dies zur Ausführung des Plans erforderlich ist (§19 (1) FStrG). Die Enteignung der für den Bau der Straße nicht erforderlichen Grundstücke ist daher fehlerhaft, da nicht dargelegt wurde, daß das Wohl der Allgemeinheit den Grunderwerb erfordert und der Zweck auf andere zumutbare Weise nicht erreicht werden könnte (§4 (1) EntGBbg).

Ebenso wird das Ausbauvorhaben durch ersatzlosen Wegfall der erst kürzlich eingerichteten FGÜ im Bereich der KLN deutlich, obwohl starke Defizite bei den Querungsmöglichkeiten für Fußgänger über die Siegfriedstraße vorliegen.

Es wurde keine altstadt- und denkmalgerechte Öffnung des Stadtbaches geprüft, die mit einer Verbesserung des Fließgewässers und Wohnumfeldes einhergehen könnte. Die Planung ignoriert hier sämtliche Erkenntnisse der letzten Jahrzehnte und das städtische Umfeld und verschlechtert das streckenweise noch dem Grundkörper verbundene Fließgewässer nochmals und zwingt es in eine Betonröhre. Daß die Aufrechterhaltung des überörtlichen Verkehrs im Vordergrund steht, macht auch die Verlegung des Stadtbaches auf die südliche Straßenseite unter Inkaufnahme höherer Kosten deutlich, die Schäden an Gebäuden billigend in Kauf nimmt.

Obwohl bei der Durchführung der Maßnahme mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, fehlt die Umweltverträglichkeitsprüfung in den Planfeststellungsunterlagen, insbesondere da hier alle Belange berührt sind: Erhaltung der natürlichen Lebensräume, Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kulturgüter einschließlich der Wechselwirkungen. Die Wiederherstellung der biologischen Durchgängigkeit des Fließgewässers Stadtbach, dessen letzter Abschnitt in der Siegfriedstr. für den Schwerverkehr in den 1980er Jahren verdolt worden ist, sollte wasserwirtschaftliches Ziel bei einer Neuherstellung des Bachbettes sein. Da auf Heppenheimer Gebiet Populationen des auf der roten Liste stehenden Schlammpeitzgers vorhanden sind und Schling-, Ringelnattern und Feuersalamander im Betrachtungsraum gesichtet wurden, sind entsprechende Prüfungen durchzuführen.

Da durch die Planung und überlange Bauzeit mehrere Haupterwerbsbetriebe in ihrer betrieblichen Existenz gefährdet und die Vernichtung erwartet werden kann, ist die planaufstellende Behörde zu einer sorgfältigen Aufklärung gezwungen, was bisher ebensowenig geschah, wie die diesbezügliche notwendige gutachterliche Untersuchung.

Wir als außerhalb des Betrachtungsgebietes wohnenden B460-Anwohner sind durch die Steigerung der Leistungsfähigkeit von der Baumaßnahme mit allen Konsequenzen wie zusätzliche Lärm- und Luftimmissionen, Erschütterungen, weiterer Wertverlust unserer Häuser, Verkehrsgefährdungen durch höhere Geschwindigkeiten, Schwierigkeiten beim Ausfahren aus Höfen, sowie einer weiteren Abwertung unseres Wohnumfeldes betroffen, genauso wie die direkten Anwohner. Die z.B. diesjährigen 31 PM10-Grenzwertüberschreitungen (Stand 01.12.11), NO₂-Jahresmittelüberschreitungen in den Jahren 2006, 2008, 2009, die Verkehrsunfallstatistik und die in der gesamten OD vorhandenen Lärmüberschreitungen von 12 bis 23 dB(A)/tags/nachts verdeutlichen, daß die Aufrechterhaltung der Verkehrsführung nicht möglich ist. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung von aktuell ca. 15.000, in Einzelabschnitten 34.400 Kfz/24h ist die Leistungsfähigkeit der B460 in der OD Heppenheim bereits ausgeschöpft, an den Knotenpunkten treten nicht nur in den Hauptverkehrszeiten Leistungsdefizite auf. In Hinblick auf diese Auslastung können zudem die teils vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen keinen ausreichenden Schutz der Anwohner mehr gewährleisten. Für die Immissionsbedingten Nutzungseinschränkungen und Beeinträchtigungen unseres Eigentums melden wir vorsorglich Schadenersatz an und fordern Schallschutzmaßnahmen in der gesetzlich vorgeschriebenen Form.

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, da sie einseitigen überörtlichen Interessen geschuldet sind. Eine Betrachtung dieser Auswirkungen ist in der Planfeststellung in keiner Weise untersucht, was nachzuholen ist.

Das Bauwerk Stadtbachverdolung ist Eigentum der Stadt Heppenheim. Es gibt keinen Auftrag des Magistrats oder einen Beschluß der Stadtverordnetenversammlung, daß der ASV in das Eigentum der Stadt Heppenheim eingreifen, dieses Sanieren, Verlegen oder Neu herstellen soll.

Als Konsequenz aus dem Vorgetragenen wird die Erweiterung der Planfeststellung auf die gesamte OD, Untersuchung von Ortsumfahrungen (unser Vorschlag zur Entlastung aller Bürger: Maibergtunnel zwischen B460 und L3120 über die L3398 – in überdeckelter neuer Troglage – zu einer neuen AS-Süd BAB A5), die Öffnung des Stadtbaches in Teilabschnitten gemäß WRRL, UVP (§33 (3) 3d HStrG), Verkehrsprognose, Gutachten zu Abgasgefahren und Auswirkungen auf das Fließgewässer Stadtbach, sowie Beweissicherungsverfahren angesichts der zu erwartenden Erschütterungsschäden durch die Baumaßnahme und anschließender höherer Verkehrsbelastungen, beantragt.

Wir fordern 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.

Am 08.12.11 hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, zur Realisierung einer Autobahnanschlußstelle an der A5, sowie Ortsumgehungen im Zuge der B460 und B3 die Erörterungen mit dem HMWVL aufzunehmen. Dies ist beim Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen.

Da durch die geschlossene Verdolung und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und damit verbundener Immissionen auf angrenzende Schutzgebiete die Artenvielfalt geschädigt wird; wir vermuten, daß wertvolle und geschützte Arten von dem Vorhaben unmittelbar und mittelbar betroffen sind, beantragen wir eine unabhängige Kartierung der betroffenen Vorkommen, sowie Aussetzung des Genehmigungsverfahrens bis zur Vorlage der Unterlagen, einer qualifizierten UVU.

Die Vorbelastung der Anwohner überschreitet bereits die Enteignungsschwelle bei Lärm, Erschütterungen, sowie Abgasen in Hinsicht auf Entwertung des Eigentums und Gefährdung der Gesundheit. Da darüber hinaus die längere Strecke durch eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen insgesamt ausgebaut wird, haben auch Anwohner außerhalb des Bereichs des baulichen Eingriffs Anspruch auf Lärm- und Immissionsschutz. Die Planfeststellung beachtet nicht die Maßgaben und Anforderungen des Immissionsschutzes, in dem mögliche Gesundheitsgefahren ausgeschlossen werden und ist daher fehlerhaft.

Bitte bestätigen Sie mir den Eingang dieses Schreibens und informieren Sie mich über den weiteren Fortgang des Verfahrens.

Die Eingabe sollte aus eigener Betroffenheit heraus formuliert sein und ist mit eigenem Absender und persönlicher Unterschrift zu versehen.