



im Folgenden Einwendungen zur 1. Änderung der Planfeststellung Ausbau der B 460 Ortsdurchfahrt Heppenheim einschließlich der Stadtbachverdolung, von der wir als Anwohner der B460 auch durch den zusätzlichen Verkehr und dessen Auswirkungen direkt betroffen sind. Dies ergänzend zu unseren Einwendungen im ersten Anhörungsverfahren. Angesichts der Argumentationen des Baulast- und Vorhabenträgers aus 2009, nach der bereits damals die Verdolung einsturzgefährdet gewesen sei und unsere Vorschläge zur Entlastung mittels Verkehrsbeschränkungen nicht aufgenommen wurden, muß davon ausgegangen werden, daß die Begründung der Maßnahme über ‚Baufälligkeit‘ vorgeschoben ist, um den Ausbau und die damit zusammenhängende Leistungssteigerung des Verkehrsdurchsatzes zu begründen. Insoweit wäre die Herstellung einer Ortsumfahrung vor Ausführung der Stadtbachsanieierung problemlos möglich. Dies würde eine Sanierung ohne kostenaufwendige Zusatzkosten für Aufrechterhaltung der Durchfahrt ebenso erlauben, wie eine innen- und altstadtverträgliche Gestaltung.

Vorab stellen wir fest, daß die geänderten Planfeststellungsunterlagen zwar geänderte Pläne der Verkehrsanlagen enthalten, aber nicht den hierzu gehörenden Erläuterungsbericht Verkehrsanlagen Durth Roos mit den notwendigen Änderungen. Z.B. entfällt in der geänderten Planung der Grünstreifen vor der Stadtmauer in Achse 304, ohne daß Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen sind. Die Formulierung auf S. 16 unter 4.2 des Erläuterungsberichtes aus 2011 wäre somit fehlerhaft, wie auch die hierzu gehörenden Umweltauswirkungsuntersuchungen (UVU, UVP) fehlen. Auch wurde die Neuregelung der VwV-StVO zu §§ 39 bis 43 nach der die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vorgeht bei der Planung rechtsfehlerhaft nicht berücksichtigt. Die Planung berücksichtigt nicht die erforderlichen Mindestquerschnitte der Gehwege, die zudem durch Treppenaufgänge, Haltestelleneinrichtungen und Parkstreifen zusätzlich auf ein Maß eingengt werden, das die sichere Benutzbarkeit verhindert. Auch stellt die vorgenommene Anordnung der Stellplätze bzw. Parkbuchten eine potentielle Gefährdung aller aus Nebenstraßen und Garagenzufahrten auf die vielbefahrene Bundesstraße einfahrenden Fahrzeuge dar, weil freizuhaltende Sichtfelder unberücksichtigt blieben. Zudem trägt die angebotene Stellplatzanzahl nicht den Erfordernissen Rechnung. Die fehlenden Unterlagen, Berichtigungen und Untersuchungen, sowie die Nichtberücksichtigung aktueller Rechtsprechung macht die Planung schon formal rechtsfehlerhaft. Auch wurden die Festsetzungen der Heppenheimer Stellplatzsatzung mit erforderlichen Baumpflanzungen zur Schattenbildung gegen Hitzeinseln nicht berücksichtigt, obwohl Pflanzungen möglich sind.

#### TECHNISCHER ERLÄUTERUNGSBERICHT DER STADTBACHVERDOLUNG

Seite Nr.	Abs.	Zitat
-----------	------	-------

		Einwendung
--	--	------------

##### 11 3.2 1 ffHydraulik, Ausrundung, Sohlglättung.

Der Stadtbach ein europäisches Fließgewässer nach WRRL ist u.a. ein Forellengewässer und darf daher nicht als Entwässerungskanal betrachtet bzw. behandelt werden, wie es auch die Planänderung tut. Die Betrachtung allein unter hydraulischen Gesichtspunkten, ohne die WRRL zu berücksichtigen, ist rechtsfehlerhaft. Rückzugsgebiete mit Stillabschnitten für die im Stadtbach vorhandene vielfältige Flora und Fauna sind genauso wenig geplant, wie eine offene Sohle (siehe erste Einwendungen). Die hydraulische Berechnung und die Variantenentscheidung sind daher in Hinsicht auf ökologische Belange zu überarbeiten. Im Zusammenhang mit dem Stadtbach weisen wir auf die derzeit stattfindende Öffentlichkeitsbeteiligung zu Maßnahmen zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie und unsere diesbezügliche Stellungnahme vom 22.6.15 hin (Ausschnitt):

Karlstraße bis Siegfriedstraße 163: Der z.Zt. im Planungsfeststellungsverfahren befindliche Ausbau der Siegfriedstraße 1 bis 163 (B46) durch HessenMobil ist von HMUKLV und HLUg abzulehnen. Der Umbau sieht die Führung des Stadtbaches (Verdolung) in einem geschlossenen wasserundurchlässigen Betonkörper vor. Die abschnittsweise vorhandene offene Bachsohle würde geschlossen und vom Grundwasserkörper getrennt, seitlich zufließende Quell- und Schichtenwässer abgesperrt. Durch die beabsichtigte Steigerung der Leistungsfähigkeit der Straße, über die bisher schon überstarke Nutzung von 15.000 Kfz/Tag bei 6% Schwerverkehr

hinaus, wird das Gewässer durch offene Einleitung mit aus Abgas und Abrieb belasteten Oberflächenwässer noch zusätzlich verschmutzt. Die Planung verstößt gegen das Verschlechterungsverbot von Gewässerzuständen (HWG), obwohl Verbesserungen leicht und kostenneutral erzielt werden könnten.

So sind abschnittsweise Bachlauföffnungen in den Bereichen Siegfriedstraße 5 bis 21, 55 bis 71 und 142 bis 154a problemlos möglich, ebenso wie im Bereich der ehemaligen KLN. Die Wiederherstellung der biologischen Durchgängigkeit des Fließgewässers Stadtbach, dessen letzter Abschnitt in der Siegfriedstraße für den Schwerverkehr in den 1980er Jahren verdolt worden ist, sollte wasserwirtschaftliches Ziel bei einer Neuherstellung des Bachbettes sein. Im verdolten Bereich ist es möglich, auf die Betonierung der Bachsohle zu verzichten – zu diesem Straßenabschnitt erfolgte/erfolgt gesonderte Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren. Da die Straßenbaumaßnahme ansteht, ist eine abschnittsweise Öffnung incl. Beseitigung von Wanderhindernissen kostenneutral zu realisieren. Diese Verbesserungen sollten als Maßnahme aufgenommen werden.

- 14 3.3 3 *„In Achse 2 kann dem geringen Eingriff in den Fels geschuldet kein wasserundurchlässiges Betonbauwerks hergestellt werden. Hier bleibt die Bachsohle weitgehend in ihrer bestehenden Form erhalten.“*

Die neue Planung zeigt, daß eine offene Sohle bautechnisch unproblematisch herzustellen ist, so daß auch die Anforderungen aus der WRRL erfüllt werden können. Von daher ist in keiner Weise nachvollziehbar, warum der Gewässerzustand durch ein weitgehendes wasserundurchlässiges Kanalbauwerk nochmals verschlechtert werden soll und damit gegen europäisches Recht verstoßen wird. Die geplante Kanalisierung des Stadtbaches ist nach §3c UVPG Anlage 1 Pkt. 13.8 Umweltverträglichkeitsprüfungspflichtig. Dies ist vorzunehmen.

- 17 3.4.3 7 *Wasserumleitung*

Die geplante Wasserumleitung berücksichtigt, wie auch die hydraulische Berechnung weder die Häufung von Jahrhundertwasserereignissen in ausreichendem Maße noch wurde eine Prüfung von Fischwanderungen, bzw. der ökologisch faunistischen Auswirkungen vorgenommen. Durch den Hamburger Heber erfolgt ein, wenn auch nur temporärer, Eingriff in Fauna und Flora. Bedingt durch die Gesamtdauer der Baumaßnahme über mehrere Jahre muß dieser als erheblich betrachtet werden. Eine diesbezügliche Betrachtung bzw. Untersuchung zur Umweltauswirkung fehlt vollständig, was nachzuholen ist.

- 32 3.7.2 3/4 *„In dem betrachteten Abschnitt besteht die vorhandene Sohle aus einem natürlichen Bachbett (Fels) ... Alternativ ist ein neue Bodenplatte in Ortbetonbauweise einzuziehen.“*

Der ortsübliche Fels steht nicht homogen an, sondern zeichnet sich durch Klüfte und Versätze aus. Der Einbau wasserundurchlässigen Betons, oder wie in diesem Abschnitt alternativ als Ortbeton, würde eine Trennung der mitlaufenden Grundwasserströme und die Verhinderung des hydraulischen Austausches mit dem Untergrund bedeuten. Die Grundwasserfauna würde hier durch Kanalisierung vollkommen zerstört werden, die Umweltauswirkung ist erheblich.

- 33 3.7.2 5 *„... . Die Wasserüberleitung erfolgt mittels Hamburger Heber ...“*  
Siehe Stellungnahme zu S. 17.

- 33 3.7.2 8 *„Achse 2 /0+000 bis ca. 230+257“*

Die Achse 2 ist in den Plänen angegeben. Die Entfernungsangabe (230+257) ist jedoch nicht in Übereinstimmung mit den Planunterlagen zu bringen. Wir gehen davon aus, daß es sich um den Bereich 980 bis 1040 (Hs.Nr. 154-164) handelt. Die neue Ausrundung erschwert eine evtl. städtebaulich bzw. ökologisch gewünschte bzw. bedingte Öffnung des Stadtbaches. Der Umbau erfolgt aus rein hydraulischen Gründen ohne andere Belange in ausreichendem Maße zu prüfen.

- 33 3.7.2 9 *„... . Das Risiko einer Schädigung der angrenzenden Bebauung ist gering.“*

Die bestehende Verdolung greift unter private Bauteile. In Zusammenhang mit der Achsverschiebung ist angesichts des beschriebenen Untergrundes („Auffüllung“) von Erschüt-

terungen und Eingriffen in die Bausubstanz auszugehen. Die vorgenommene Bewertung ist fehlerhaft.

- 39 3.8.2 5 „... mittels Heberleitung vorgesehen.“  
Siehe Stellungnahme zu S. 17.

**PLANUNTERLAGEN**

Plan	Achse	Inhalt Einwendung
5/1	54	<i>Grunderwerbsänderung</i> Neben den in der Planfeststellung genannten Grunderwerbsänderungen sind nicht genannte und gekennzeichnete Planänderungen vorgenommen worden: Verkehrsführung/Markierung, Bestandskartierung unter Wegfall etlicher Kennzeichnungen. Dies auch in anderen Straßenabschnitten, Achse 100 ... . Die Planunterlagen sind daher fehlerhaft.
5/1	260	<i>Anschluß Blatt 2 Stellplatz/Parkbucht</i> Der südlich gelegene Stellplatz wurde ohne Kennzeichnung planerisch geändert. Die Ausführung unterschreitet sowohl die notwendige Stellplatzlänge wie weiterhin die Mindestabstände zu Ein-/Ausfahrten und läßt damit freizuhaltende Sichtfelder unberücksichtigt. Es wurden willkürlich nur Einzeländerungen vorgenommen, ohne Berücksichtigung der einschlägigen Richtlinien auf den Gesamtbereich. Die Planung versucht krampfhaft möglichst viele Nutzungen in den dafür ungeeigneten, da für die Verkehrsbelastung zu schmalen, Verkehrsraum hineinzuzwängen. Dadurch beeinträchtigt sie die Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger/Radfahrer) zu Gunsten des fließenden überörtlichen Bundesstraßen- bzw. Durchgangsverkehrs, was aktuellem Recht widerspricht.
5/2	300	<i>Anordnungen von 5 Stellplätzen – Wegfall der Grünfläche.</i> Der Wegfall der Grünfläche wird nicht ausgeglichen. Eine Ausgleichsplanung ist daher zu erstellen. Die Möglichkeit, den Stadtbach in diesem Bereich im Rahmen der Fließgewässerverbesserung (WRRL) zu öffnen, wurde weder geprüft noch erwogen, was nachzuholen ist. Dies auch in Hinsicht darauf, daß der Stadtbach in Teilabschnitten noch bis Ende der 1980er Jahre offen floss. Das Heranrücken der Stellplätze bzw. Parkbuchten bis an die Straßeneinmündung, wie z.B. bei der Liesengasse oder Hinterer Graben unterschreitet die Mindestabstände nach StVO, RAS, EAR. Die Einsicht auf die stark befahrene Bundesstraße wird so für Straßenquerungswillige oder einfahrende Fahrzeuge unnötig behindert.
5/2	340	<i>Verringerung der Stellplatzfläche auf 3 Stpl</i> Die Vergrößerung des Abstandes zur Einmündung Hinterer Graben ist positiv zu vermerken, erfüllt aber immer noch nicht die Mindestabstände (s. Einwendung Achse 300).
5/2	360	<i>Neuanordnung der Buskaps</i> Auch die Neuanordnung erfolgt auf einem Fußwegeabschnitt von unzureichender Breite für Wartehäuschen und Gehweg.
5/2	380	<i>Neuanordnung der FGÜ</i> Die Neuanordnung des ampelgeregelten Fußgängerüberweges erfolgt auf einem Gehwegabschnitt unzureichender Breite. Einerseits entsteht eine Konfliktsituation von wartenden und den Gehweg nutzenden Fußgängern, andererseits verengt der Ampelmast die ohnehin unzureichende Gehwegbreite zusätzlich. Die Verkehrssicherheit wird hier erneut der Flüssigkeit des Durchgangsverkehrs unnötig geopfert. Die Verlegung der Straßenachse nach Süden, um zusätzliche Stellplätze auf der Nordseite zu erhalten, geht zu Lasten der Fußwegesicherheit.
5/2	412	<i>Straßenachsenverlegung nach Süden</i> Trotz ausreichendem Platz wird keinerlei verkehrsbegleitendes Grün vorgesehen. Durch die Verlegung der Verkehrsachse ergeben sich geänderte Lärm- und Immissionswerte, die nicht untersucht wurden. Insoweit erhöht sich die Lärm- und Staubbelastung für die südlichen Anwohner. Die Untersuchung ist nachzuholen.

- 5/2 480 *Stellplatzveränderungen Nordseite*  
Auch die neue Anordnung der Stellplätze unterschreitet weiterhin die Mindestabstände zu Ein-/Ausfahrten.
- 5/3 613 *Achsverschiebung der Stadtbachverdolung*  
Der im Verkehrsplan neu gekennzeichnete Stadtbachverlauf läßt die Öffnung zur Qualitätsverbesserung des Fließgewässers nach WRRL zu, ohne daß diese Möglichkeit untersucht oder in Erwägung gezogen wurde, was nachzuholen ist.
- 5/3 840 *Stellplatzwegfall und Achsverschiebung Stadtbachverdolung*  
Auf der südlichen Seite sind 2 Stellplätze entfallen, ohne daß dies als Änderung gekennzeichnet wurde. Straßenbegleitgrün und städtebauliche Aufwertung des Brunnenplatzes mit offenem Bachverlauf wurde trotz ausreichendem Platz auf der Südseite nicht berücksichtigt. So bleiben auch die Möglichkeiten, durch stadtgestalterische Elemente die Durchfahrtsgeschwindigkeit herabzusetzen bzw. zu dämpfen, ungenutzt.
- 5/4 860-980 *Achsverschiebung der Stadtbachverdolung*  
Der im Verkehrsplan neu gekennzeichnete Stadtbachverlauf läßt die Öffnung zur Qualitätsverbesserung des Fließgewässers nach WRRL zu, ohne daß diese Möglichkeit untersucht oder in Erwägung gezogen wurde. Ebensovwenig wurden in diesem Zusammenhang die stadtgestalterischen Möglichkeiten berücksichtigt, um Durchfahrtsgeschwindigkeiten herabzusetzen. Die Bereitstellung von 19 öffentlichen Stellplätzen in einem Bereich in dem Anwohnerparken auf den Grundstücken möglich und keine öffentliche Einrichtung oder Gastronomie vorhanden ist, ist angesichts der ökologischen Aufwertungschancen durch eine Stadtbachöffnung nicht nachvollziehbar. In Zusammenhang mit der hinterliegenden städtischen Grünfläche gäbe es hier vielfältige stadtgestalterische Möglichkeiten zur Aufwertung des überwiegend durch Wohnen gekennzeichneten Gebietes. Es wird daher und aufgrund des neuen Stadtbachverlaufes angeregt die Grünfläche mit einzubeziehen. In diesem Zusammenhang ist eine Verlegung des Stadtbaches in die Grünfläche hydraulisch zu prüfen. Auf die fehlende aber erforderliche UVP wurde bereits mehrfach hingewiesen.
- 8 ff. *Planunterlagen Stadtbachverdolung*  
Die neue Planung der Stadtbachverdolung macht noch einmal deutlich, wie gefährdet die historische Bausubstanz ist. Eine Gefährdung die nicht durch städtebauliche Aufwertung kompensiert wird. Auch bleiben alle Möglichkeiten den Stadtbach zumindest abschnittsweise zu öffnen, einseitig zu Gunsten der Flüssigkeit des Verkehrs bzw. dem angestrebten höheren Verkehrsdurchsatz ungenutzt.

Insgesamt ist festzustellen, daß die Überarbeitung allein aus Gründen des ortsbekannt anstehenden Fels in Achse 2 und Widersprüchen von Anliegern hinsichtlich Grunderwerbs erfolgte. Da eine Überarbeitung der Planung aus anderen Gesichtspunkten nicht erfolgte, bleiben unsere Einwendungen zur ersten Öffentlichkeitsbeteiligung vollinhaltlich bestehen. Die vorgelegte Planung macht deutlich, daß es unter dem dieser eigentlich zu Grunde liegenden Ziel, der Erhöhung des Verkehrsdurchsatzes, nicht möglich ist, den rechtlichen Erfordernissen zu entsprechen. Der Straßenquerschnitt ist unzureichend für die Belastungen und angestrebten Nutzungen. Die hier vorliegende krampfhaft Planung, die dem denkmalgeschützten Innen- und Altstadtbereich in keiner Weise gerecht wird, verdeutlicht wie dringend erforderlich der Bau einer Ortsumfahrung ist. Immissionsschutz, städtebauliche, stadtgestalterische, ökologische, touristische Gründe, sowie Ansprüche des ruhenden Verkehrs und der Verkehrssicherheit insbesondere von Fußgängern und Radfahrern im Zentrum- und Altstadtbereich verdeutlichen, daß ein angemessener Umbau erst vorgenommen werden kann, wenn eine Lösung des überörtlichen und Durchgangsverkehrs über Ortsumfahrungen vorliegt. Durch die Baumaßnahme unter laufendem Bundesstraßenbetrieb werden nicht nur die Anlieger in ihrem Lebensraum, sondern auch alle Verkehrsteilnehmer in einem nicht hinnehmbaren Maße über Jahre beeinträchtigt.

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