

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030

Peter und Ulrike Janßen, LIZ, Heppenheim 30.4.2016

Stellungnahme zum BVWP Straße

Neue Vorhaben VB-E: 36 HE A5-G20-HE-T15-HE A 005 Lgr. HE / BW AS Seeheim-Jugenheim

Die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf-Engpassbeseitigung begrüßen wir, auch wenn die vorgeschlagene Maßnahme sich gemäß Zielnetzentwurf von derzeit 85 bis über 110 % Vollauss-/bzw. Überlastung nur auf Vollausslastung verbessert. Diese Maßnahme ist insofern ungeeignet, Parallelverkehre auf der überlasteten B3 und die damit verbundenen innerstädtischen Belastungen in Heppenheim zu vermeiden. Insbesondere bei Unfällen kommt es im ohnehin überlasteten Hauptverkehrsstraßennetz B3/B460 in Heppenheim im Umleitungsverkehr zum Verkehrsstillstand. Aus diesem Grund ist die geplante AS-Heppenheim/L3398 unbedingt notwendig. Einerseits um eine schnellere Erreichbarkeit der A5 aus den Bergstraßenkommunen und dem vorderen Odenwald zu gewährleisten, andererseits dem Notfallstandort KKH Heppenheim einen staufreien schnellen Zugang zur A5 zu sichern und bei Autobahnunfällen eine zusätzliche Auf-/Abfahrtmöglichkeit zu erhalten, um die Innenstadt von Heppenheim zu entlasten. Die AS ist auch fernverkehrswirksam soweit man das Streckennetz L3398-L3111-L3110-OU-Lampertheim (WB-91 HE B44-G10-HE B 044)-B44-A6 bzw. B47-Südumgehung Worms (FD-9 RP B 047)-A61 in die Betrachtung einbezieht. Angesichts vorhandener und prognostizierter Verkehrsbelastungen wäre ein 6-spuriger Ausbau der A5 mit den entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen für die verlärmte und überlastete Bergstraßenregion wünschenswert. Die AS-Heppenheim/L3398 würde auch ein Interimsbauwerk für die Brückensanierung an der bestehenden AS überflüssig machen. Das derzeit geplante Interimsbauwerk stellt in Betrachtung der Kosten der AS/L3398 eine Steuergeldverschwendung dar. Die zusätzliche AS sollte als vordringliche Maßnahme zügigst in Angriff genommen werden. Im Planwerk sollte diese nicht an der Lgr., sondern gemäß der aus den verschiedenen Kriterien resultierenden favorisierten Stelle an der L3398 richtig dargestellt werden.

Neue Vorhaben WB: 70 HE B3-G20-HE B 003 OU Heppenheim

Die OU sollte im BVWP höher priorisiert werden. Durch Fertigstellung der K4229 in BW ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im Parallelverkehr zur A5 mit zusätzlichen innerstädtischen Belastungen Heppenhems feststellbar. Die Betrachtung im Projektdossier geht vom überholten Verkehrsverlauf über die B3 aus und ist daher fehlerhaft, was die Bewertungsergebnisse betrifft. Die Verkehrsmengen sind zu niedrig angesetzt, die Kosten aufgrund des eigentlich kürzeren Straßenneubaus zu hoch, das NKV verbessert sich (s.u.). Eine gesamtwirtschaftliche Neubewertung ist dringend erforderlich. Eine angemessene Einstufung wäre im VB.

Nicht aufgenommene/Neue Prüfung: HE B460 OU Heppenheim

Gründe für die Nichtaufnahme sind mangels Unterlagen/Beurteilungsergebnis/Projektdossier nicht nachvollziehbar. Leider hat die Heppenheimer Stadtverordnetenversammlung eine unwirtschaftliche und mit umfangreichen Eingriffen in den Landschaftsraum verbundene Trasse priorisiert. Es ist angesichts der bisherigen mangelhaften Netzplanung durch HessenMobil zu unterstellen, daß keine angemessene Alternativenprüfung mit Berücksichtigung der von uns favorisierten ‚Kleinen‘ Lösung mit einem ca. 750 m langen Maibergtunnel und Verkehrsführung im bestehenden Straßennetz untersucht wurde. Die derzeitigen Verkehrsmengen der beiden den denkmalgeschützten Ortsmittelpunkt direkt vor einem Altenheim sich kreuzenden Bundesstraßen lassen eine städtebauliche Entwicklung ebensowenig zu, wie die notwendige Sanierung des Stadtbaches gemäß WRRL. Der Kreuzungspunkt B3/B460 ist nicht nur geographisch, sondern auch als Geschäftsstandort Ortsmittelpunkt. Neben überwiegender reiner Wohnnutzung entlang der innerstädtischen Bundesstraßen steht im Kreuzungsbereich ein Altenheim. Lärm-, Abgasimmissionen und Erschütterungen belasten Anwohner wie Besucher der Innenstadt in gesundheitsschädlichen Ausmaßen. Die Anforderungen des BauGB werden weit überschritten. Die Trennwirkung der Bundesstraßen mit teils baulicher Mitteltrennung der Fahrbahnen ist nicht nur im denkmalgeschützten Altstadtbereich offensichtlich und innenstadtschädlich. Auf einem Teilstück der B460 wurde aus Lärmschutzgründen inzwischen durch den RP Tempo 30 veranlasst, was bisher unberücksichtigte Auswirkungen auf die Bewertungskriterien des BVWP hat. Die OD B460 ist innerstädtisch mit über 18.000 Kfz/24 h im Kreuzungspunkt B3/B460 mit über 33.000 Kfz/24 h belastet. Unfallhäufung, Lärm- und Immissionsbelastung sind hoch. Die städtebauliche Bedeutung einer OU ist hoch, die Umweltbetroffenheit niedrig. Über 2400 Betroffene würden entlastet. Innerörtliche Entlastungen stellen sich auf ca. 1,6 km Länge ein. Das aktuell verrohrte europäische Fließgewässer ‚Stadtbach‘ könnte nach WRRL gemäß gesetzlichen

Vorgaben verbessert werden. Überregionaler Verkehr wie Pendlerverkehre würden unter Vermeidung der OD erhebliche Zeitgewinne erzielen. Der derzeitige Flaschenhals mit täglichen Staus und Wartezeiten an mehreren Ampeln der OD über 90 sec ist nur durch eine OU zu beseitigen. Eine Verbesserung der Verkehre in der bestehenden OD ist aufgrund der vorhandenen Lichtprofile und des umfangreichen Denkmalschutzes nicht zu erzielen. Eine Verbesserung der hiesigen Verkehrsverhältnisse aufgrund Straßenbaumaßnahmen in Nachbarkommunen ist auf Grund der Topographie und Siedlungsgebiete unrealistisch. Eine Neubewertung unter Zugrundelegung einer wirtschaftlichen OU-Lösung und daraus resultierender Aufnahme in den BVWP im VB ist dringend geboten.

Allgemein/Zusammenfassung

Insgesamt ist im länderübergreifenden Vergleich der Verkehrsbauvorhaben festzustellen, daß die Priorisierung mehr durch politische Einflußnahme und weniger nach verkehrlichen Erfordernissen vorgenommen wurde. Anders ist die Nichtaufnahme der OU-Heppenheim/B460 und die Einstufung der OU-Heppenheim/B3 nur in den weiteren Bedarf nicht zu erklären. Beide Vorhaben dienen nicht nur der innerstädtischen Entlastung von Heppenheim, sondern werden im Zusammenspiel gerade mit einer neuen AS/L3398 fernverkehrswirksam. Es ist illusorisch zu glauben, daß die trotz geringerer Verkehrsbelastungen als in Heppenheim in den VB hoch eingestuftem OU-B38 (Mörtenbach/Rimbach/Fürth) für eine angemessene Verkehrsanbindung des vorderen Odenwaldes sorgt. Der in nördlicher oder ost-westlicher Richtung fließende Ziel- bzw. Fernverkehr wird auch zukünftig mitten durch Heppenheims Innenstadt fließen. Ebenso wie die OU-B47 Rosengarten mit autobahnähnlichem 4-spurigen Ausbau in den Naturraum eingreift und den zusätzlichen Verkehr durch die Heppenheimer Innenstadt leiten soll, ohne daß hier die straßenräumlichen Voraussetzungen vorliegen und der Verkehr absehbar zum Erliegen kommt. Die Verkehrsführung über die B47 Bensheim –Lautertal ist aufgrund der Siedlungsgebiete und kurvenreichen Streckenführung realitätsfern. Die Fern- und Schwerverkehre führen bereits heute durch Heppenheim und nicht über Bensheim, wie auch die einzige Gefahrgutstrecke zwischen Darmstadt und Heidelberg über die B460 durch Heppenheim führt. Eine verkehrliche Gesamtkonzeption ist hier in keiner Weise erkennbar, was eine realitätsnähere Neubewertung erfordert. Die den Untersuchungen/Bewertungen zu Grunde liegende Bundesverkehrswegezahl ist angesichts von Fachbüros festgestellter aktueller dtv- Belastungen offensichtlich falsch. Teils wurden 1-seitige Zählungen als 2-Richtungsbelastung ausgegeben. Laut Fachbüros werden in aktuellen Bestandsanalysen z.B. für B3/Ortsausgang HP Nord rd. 18.600 Kfz/24 h, für die B460 zwischen B3 und Bahn 17.400 Kfz/24 h und damit wesentlich mehr als die BAST-Feststellungen, die der Bewertung des BVWP zu Grunde liegen. Auch liegen diese Belastungswerte weit höher als bei anderen in den VB hoch eingestuftem Maßnahmen. Ebenso ist die Betroffenenanzahl in Heppenheim mit 1408 an der B460 und 1261 an der B3 an beiden innerstädtischen Bundesstraßen weit höher als z.B. in Rosengarten mit gerade einmal 3 direkten Anliegern. Die fehlerhafte Priorisierung ist aus Sicht aller Bewertungskriterien offensichtlich und in keiner Weise nachvollziehbar.

Soweit tatsächlich eine reibungslose Mobilität und ein leistungsfähiger Güterverkehr gemäß BVWP-Angaben bei möglichst geringen Umwelteingriffen und hoher raumordnerischer und städtebaulicher Bedeutung erreicht werden soll, wären alle drei Maßnahmen für Heppenheim in den VB erforderlich, da sich diese auf die gesamte Bergstraßenregion positiv auswirken, insbesondere den Niedergang der Heppenheimer Innenstadt und das hiesige tägliche Verkehrschaos beenden und die für eine gedeihliche Entwicklung und dem Gesundheitsschutz der Anwohner dienende notwendige Wohn- und Lebensqualität sorgen.

Stellungnahme zum BVWP Schiene

Ein Kapazitätsausbau des Eisenbahnnetzes in der Region Bergstraße wird begrüßt, soweit hiermit ein verbesserter Lärmschutz der Bergstraßenkommunen und Kapazitäten für den Personenverkehr/S-Bahn entstehen. Hierzu ist folgendes notwendig:

- Weitestgehende Herausnahme des Güterverkehrs auf eine Neubaustrecke entlang der A67 mit den Lärmschutzanforderungen einer Neubaustrecke.
- Die Bestandstrecke Rhein-Neckarbahn entlang der Bergstraße ist vordringlich für den Personenverkehr mit Lärmschutzanforderungen an eine Neubaustrecke nach modernen Kriterien auszubauen. Der Güterverkehr ist auf dieser Strecke zu vermindern. Der Kapazitätsausbau darf nicht zu einer Steigerung der Güterverkehrsmenge auf der Bestandsstrecke führen.

- Das Weschnitztal zwischen A5 und A67 ist zwischen Bensheim und Weinheim von Eingriffen zu verschonen.

Die Bergstraßenregion ist durch parallele Verkehrsführung von B3, A5, A67, Rhein-Neckar-Bahn und querende Bundesstraßen durch Fern- und Pendlerverkehr stark verlärm. Hiervon betroffen ist nicht nur die Ebene, sondern auch die der Erholung und dem Wohnen dienenden Berghänge. Der Schall trägt je nach Wetterlage weit in die Seitentäler und Berghöhen. Alle Verkehrsstrecken weisen Überlastungen auf. Der ÖPNV ist gegenüber vergleichbaren Regionen unterentwickelt. Gerade im Schienenverkehr ist eine moderne S-Bahn unter Anbindung von Heidelberg, Mannheim, Darmstadt, Frankfurt und Flughafen für die wirtschaftliche Weiterentwicklung der Bergstraßenregion wichtig. Als Gebiet mit Naherholungs- und Freizeitfunktion für die Großstädte ist hierbei der Schutz von Umwelt und Natur zur Aufrechterhaltung bzw. Verbesserung der Bestandssituation dringend geboten.

Kartenausschnitt aus BVWP 2030

