

H
E
P
P
E
N
H
E
I
M



LEBEN? IM ZENTRUM?

2010

20??

IMPRESSUM

Verfasser Dipl. Ing. Peter Janßen – Freier Architekt – Sprecher LIZ
Dipl.-Ing. Arch. Ulrike Janßen
Nummer 1

Gestaltung Janßen-Architekten

Erscheinungsjahr 2010 – 2011 – 2015

Erscheinungsort Heppenheim



HEPPENHEIM
Bergstraße

VORWORT

Heppenheim, eine Kleinstadt gelegen in einer wirtschaftlich starken Region zwischen zwei gegensätzlichen aber gleich reizvollen Landschaftsformen: der angrenzenden Rheinebene, durchzogen mit Entwässerungsgräben und Wasserläufen, und dem landschaftlich und geologisch sehr abwechslungsreichen Vorderen Odenwald. Die nahen Großstädte bieten Einkaufs-, Erlebnis- und innerstädtische Erholungsmöglichkeiten, die Heppenhems derzeit unattraktive Innenstadt, so lange sie durch Verkehr belastet und von Abgasen geschwängert ist, nicht bieten kann. Vom durch Heppenheim in den Odenwald fließenden Ausflugsverkehr hat Heppenheim derzeit nur die negativen Seiten zu tragen, ebenso von den durch die großstädtischen Arbeitsplätze bedingten Pendlerverkehr. Aufgrund der Staus geht wertvolle Lebenszeit verloren, die man andernfalls in Heppenheim mit Freizeitaktivitäten binden könnte. Aktuell streitet Heppenheim sich mit Bürstadt und Lampertheim um den Titel der hässlichsten Innenstadt im Kreisgebiet.

Vorbild ist in der Heppenheimer Politik oft das bevölkerungsreichere Bensheim, ohne die dort noch stärker vorhandenen Bausünden wahrnehmen zu wollen, einzig und allein wegen dem größeren Waren-/Einzelhandelsangebot gegenüber der eigenen Stadt. Die landschaftliche und die architektonische Schönheit (außerhalb der Einkaufsmeile), sowie die des gesamten Stadtbildes, und die sich daraus ergebenden Möglichkeiten, werden von den Verantwortlichen bisher nicht wahrgenommen. Ein Teil der Altstadt, der von einem Hinterhof zu einem Vorzeigeobjekt entwickelt wurde, wurde von ihrem ebenfalls denkmalgeschützten Rand, der Siegfriedstraße, abgetrennt, das ehemals geschlossene Altstadtensemble durch den Bau der B460 zerrissen. Andere Stadtelemente, die bleibenden Eindruck auf den Ankommenden bzw. Abreisenden haben, wurden vernachlässigt, wie z.B. der einer Allerweltsmodernisierung unterzogene vormals ortstypische Bahnhof in 2006 oder die Umgestaltung des westlichen Ortseinganges mit einem gesichtslosen allein für Kfz-Verkehr erschlossenen Schotterplatz ohne jegliche Aufenthaltsqualität für die Innenstadtbewohner oder fußläufige Anbindung an die Innenstadt. Zukunftsträchtige Lösungen für das Stadtbild werden öffentlich nicht diskutiert und wurden von der Stadtverwaltung wohl auch nicht erarbeitet, bzw. verfolgt. Stadtentwicklung wird derzeit ausschließlich aus kurzfristigen wirtschaftlichen Überlegungen vorangetrieben. Die Infrastruktur für den Tourismus (Wege, Aussichtspunkte etc.) verfällt, Leerstände in der Innenstadt bzw. Mieterwechsel häufen sich insbesondere an der B3/B460, Ansiedlungen auf der Grünen Wiese mehren sich. Mit diesen Verschlechterungen geht ein Identitätsverlust des Bürgers mit seiner Stadt einher, welches letztendlich zum Desinteresse an der Stadtentwicklung führt, und damit auch zum Einkauf und Ausflug in andere Orte, letztlich auch zum Wegzug.

Die zunächst aufgeführten Planungen und Zustandsbeschreibungen sind allen Verantwortlichen, den Stadtverordneten und dem Bürgermeister bekannt. Die danach folgenden Vorschläge basieren auch auf diesen Planungen und Untersuchungen. Die Vorschläge sind realitätsnah und kurzfristig realisierbar.

Zur besseren Verständlichkeit und Lesbarkeit wurden alle verwendeten Planunterlagen genordnet, so daß Planbeschriftungen teils nicht mit der Ausrichtung übereinstimmen. Auch wurden nur Ausschnitte aus den jeweiligen Unterlagen entnommen, um das jeweilige Anliegen besser herausstellen und die Heppenheimer Problematik besser verdeutlichen zu können. Für vertiefende Recherchen Interessierter befindet sich am Ende der Ausarbeitung eine Fundstellenliste und Abkürzungsnachweis.

Februar 2010, Peter Janßen

Mit Stadtverordnetenbeschuß vom 26.9.2012 wurde die „Bauleitplanung für den Bereich des Verkehrsknotens B3/B460 – Postknoten und Umgebung“ („Durchbruch“) aufgehoben (25/0/9(SPD).

Am 27.6.2013 hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, Ortsumfahrungen für den Bundesverkehrswegeplan als Projekte anzumelden. Durch Vorschlag der CDU-Koalition wurde für die Ost-West-Umfahrung eine kostenintensive Variante gewählt, die Quell- und Zielverkehre unberücksichtigt läßt. Hessen hat 2015 Nord-Süd- und Ost-West-Umfahrungen für Heppenheim angemeldet, über die der Bundestag beschließt. Im November 2013 stellt Habermehl & Follmann die

„Regionale Verkehrsuntersuchung zum BAB-Anschluss zwischen Heppenheim und Laudenbach“ der Stadtverordnetenversammlung vor, mit dem Ergebnis des besten Kosten-Nutzen-Verhältnisses für eine Anschlussstelle an der L3398. Diese Variante wurde überarbeitet und kommt dem Ursprungsvorschlag der LIZ mit Anbindung an die Kreisverbindungsstraße in Laudenbach (K 4229) sehr nahe. Der BAB-Anschluß wurde in 2014 zur Ausführung angemeldet. Gemäß Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs N. Barthle (CDU) vom 13.10.2015 wird dem Antrag aufgrund Ablehnung der Hessischen Straßenbauverwaltung nicht entsprochen. Die Ablehnung erfolgt offensichtlich aufgrund einseitiger Hessen-Mobil-Betrachtung der „unzureichenden Leistungsfähigkeit“ der BAB-5, für die ein 6-spuriger Ausbau für den BVWP angemeldet ist. Die Einschätzung beruht offensichtlich auch auf Mißachtung städtebaulicher und gesundheitlicher Bürgerbelange. Ebenso mißachtet wird die Zuständigkeit für die Flüssigkeit des Bundesstraßenverkehrs, die durch den täglichen Stau auf B3 und B460 nicht mehr gegeben ist.

Ende 2014 wurde bekannt, daß die B460-Brücke über die BAB marode ist und bis 2018 ersetzt werden muß. Für HessenMobil sind Brückensanierung und Anschlussstelle „zwei getrennt zu betrachtende Sachverhalte“(!?), was im Ergebnis eine Steuergeldverschwendung darstellt.

Nach etlichen Anfragen, Akteneinsichtsausschuß und Kommunalaufsichtsbeschwerde wurde von Bgm. Burelbach (CDU) in 2015 ein zwei Jahre alter Verkehrsentwicklungsplan vorgelegt, der weder die Verkehrsflüsse aus den neuen Baugebieten wie Nordstadt II, Alte Kaute und Gewerbegebiet-Süd, oder aus Bauerweiterungen wie Kreiskrankenhaus oder Psychiatrie darstellt noch die beschlossene Anschlussstelle-Süd an der L3398 untersucht. Zum Letzteren wurde mitgeteilt, daß man keine „Mondlösungen“ untersuchen wolle, fand aber eine Spange westlich der Autobahn und eine Anschlussstelle auf der Landesgrenze für untersuchenswert.

In Hinsicht auf die neuen Planungen wurde die folgende Ausarbeitung ergänzt.

Oktober 2015, Peter Janßen

INHALT	TEIL 1	Seite
1. Verkehr		4
1.1 Verkehrswegeplan 1971		5
Generalverkehrsplan 1980 Durchbruch		9
Verkehrsentwicklungsplan 1996		10
Durchbruchvarianten 1999		13
Tiergartenstr./B460 1997-2004		14
Lufthygienischer Jahresbericht		15
Abgase, Lärm, Wirkungen		16
Lärmkartierung 2003		17
Verkehrsmengenkarte 2005		19
Lärmaktionsplan Südhessen 2007		20
LAP Bürgerbeteiligung 2010		21
Lärmkarte Bahn 2008		23
Denkmalschutz		25
Umgehung Worms (B47)		26
Heppenheims Innenstadtaufahrung		27
Unfallgeschehen		28
Baumaßnahmen des Bundes		30
Vorschlagsliste Anwohner		32
Bürgerprotest Baumaßnahmen B460		34
Planungen B460		36
Planung Siegfriedstraße Entwurf 2010		38
Planung Siegfriedstraße Entwurf 2014		42
zwischen Weschnitztal u. Rhein		43
Ortsumfahrung / AS-HP-Süd		45
Maibergtunnel		46
B460./L3398		47
L3398 – Bürgermeister-Metzendorf-Str.		48
Gewerbegebiet-Süd – Tiergartenstr.		49
Ausgleichsmaßnahmen		51
Gutachten		52
Aktive Kernbereiche 2010		53
OU B460 Anmeldung BVWP 2015		55
Anschlußstelle-Süd Planfälle		56
Verkehrsentwicklungsplan 2015		57
Antragstellung AS-Süd 2014		60
1.2 Alt/Neu Lorsche Str./B460		61
Postplatz/Postknoten		62

Darmstädter Str./B3	64
Lehrstr./B460	68
Kleiner Markt	69
Siegfriedstr./B460	70
Ludwigstr./B3	74

1.3 Parken	79
------------	----

ANHANG

11. Abkürzungen, Verweise

12. Bildnachweis

1. VERKEHR

Alle seit den 50er Jahren aufgestellten Planungen sehen vor, den motorisierten Verkehr zu bevorzugen und mitten durch Heppenheim's Innenstadt zu leiten. Dafür wurden seitdem umfangreiche Abrissmaßnahmen durchgeführt. Die Innenstadt wird hierbei als störende Engstelle im überregionalen Verkehr angesehen. Man begann mit der Beseitigung schöner intakter Wohn- und Geschäftshäuser aus dem Fachwerkensemble Innenstadt. Im Bereich der Kreuzung Lehrstraße/Darmstädter Straße, Straßenecke Ernst-Schneider-Straße/Ludwigstraße sowie im Verlauf der Siegfriedstraße hat der Abriss tiefe Spuren im Erscheinungsbild der Innenstadt hinterlassen. Prägnanteste ‚Umgestaltungen‘ des Ortsbildes fanden durch die Kanalisierung der Stadtbach unter der Siegfriedstraße in den 60er Jahren, den Abriss der ehemaligen Thurn- und Taxis'schen Posthalterei 1967 an der Darmstädter Straße (jetzt Stadtapotheke), den Abriss der gesamten südlichen Bebauung der Lehrstraße Ende der siebziger/Anfang der achtziger Jahre (jetzt sogenannte Welker-Bebauung), Haus Neher und Stadtmühle 1983 (Kleiner Markt), sowie zwischen Halber Mond und Friedrichstraße Geschäftshaus Schneider, Metzgerei Fromm 1965 und Schützenhof, statt. Für das Altstadtotel wurden 1993 weitere Gebäude abgerissen. Als vorerst letztes Gebäude mußte 1995 das Gebäude der Bäckerei Schäfer in der Siegfriedstraße (gegenüber Liesengasse) weichen. Begründung war die Notwendigkeit des Verkehrsflusses mitten durch Heppenheim.

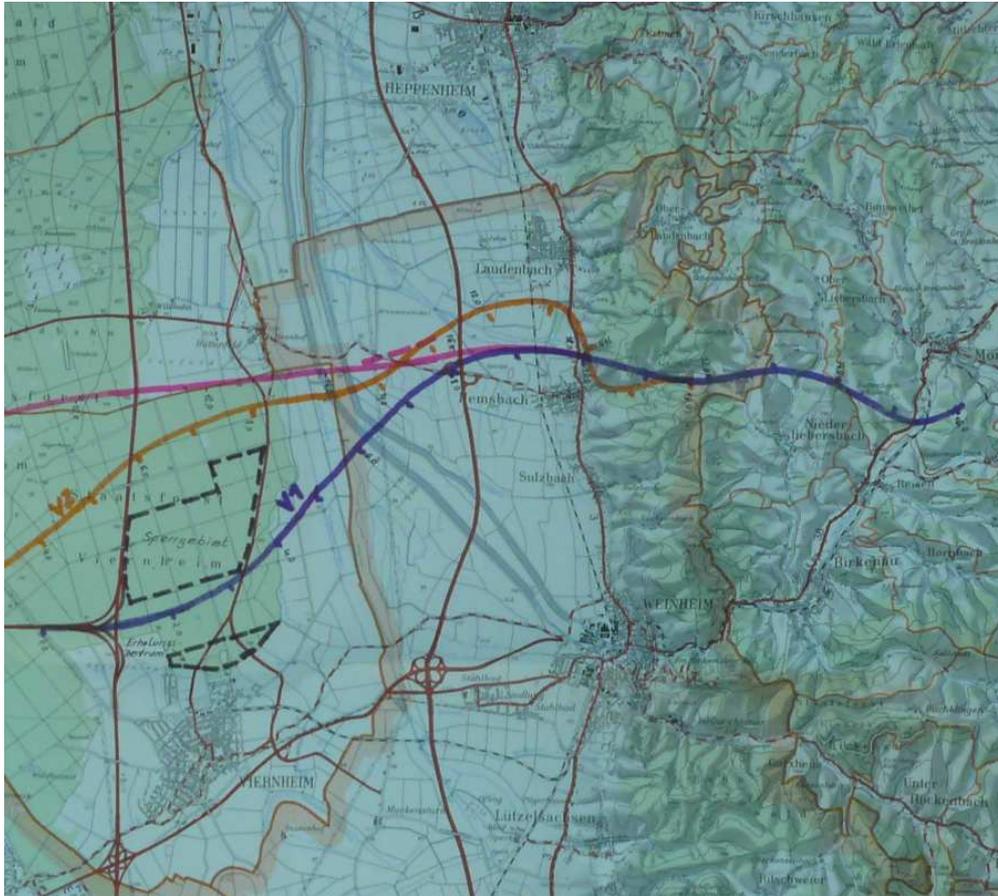
Seitdem versucht man durch Straßenumbau- bzw. Verkehrslenkungsmaßnahmen den Verkehrsfluß aufrechtzuerhalten: Linksabbiegeverbot in die Krone 1993 (wieder aufgehoben), Ernst-Schneider-Straße zur Sackgasse 2003, zusätzliche Fahrspur zwischen Klügl und Friedrichstraße 2006, Schließung Marienstraße 2009, Einbahnstraße Pestalozzistraße 2010. Hilflös und vergeblich wie an den täglichen Staus stadtein- wie -auswärts abzulesen ist. Die Umbau- und Ausbaumaßnahmen an der BAB-Anschlußstelle und an der Kreuzung Tiergartenstraße sorgen nur für eine schnellere Zufahrt und längere Aufstellflächen vor dem weiterbestehenden Nadelöhr Heppenheim.

Die jeweiligen Abrissmaßnahmen für die Verbreiterung der Verkehrswege waren von Bürgerprotesten begleitet. Daß die Proteste berechtigt waren, läßt sich an den zerstörten Raumgefügen, den Leerständen und Insolvenzen auch in den Neubauten wie der Lehrstraßenbebauung und dem weiterhin bestehenden Verkehrschaos ablesen.

Die Geschäftswelt war bei dem Verkehrswegebau durch die Innenstadt treibender Faktor, da man glaubte, durch den Individualverkehr Kaufkraft binden zu können. Auch bei der grundhaften Erneuerung der Lorscher Straße 2006 war nicht eine innenstadtgemäße Umgestaltung der Straße Thema für die Geschäftswelt, sondern eine möglichst rasche Wiederherstellung des Status quo, da durch längere Bauzeit Einnahmeeinbußen befürchtet wurden. Vom wachsendem Verkehr hat die Geschäftswelt jedoch in keiner Weise profitiert, sondern ausschließlich Nachteile für das Geschäftsumfeld in Kauf nehmen müssen. Das als Baulastträger zuständige Amt für Straßen und Verkehrswesen Bensheim (ASV) und die für Stadtangelegenheiten zuständige Stadtverwaltung und Stadtverordnete geben an, daß die Verkehrslast überwiegend aus Pendlerverkehr aus den Odenwaldgemeinden in die Städte Mannheim, Darmstadt und Frankfurt a.M. und einem hohen Anteil an Schwerlast-Durchgangsverkehr besteht und die Siegfriedstraße für die Verkehrslast nicht geeignet ist (z.B. Vermerk ASV Bensheim AZ 2-63a-06-09/17).

Um zu verstehen, welches Denken der derzeitigen Situation zu Grunde liegt, im Folgenden die seit den 70er Jahren aufgestellten Planungen. Daß an diesen überholten und nicht verbessernden Lösungen festgehalten werden soll, ist an der Aufnahme der ‚Durchbruchlösung‘ in die Regionalplanung im Herbst 2009 durch die Mehrheit der Stadtverordneten zu sehen. Zur Entlastung der Innenstadt gibt es heute schon Ausweichstrecken (für die Fördergelder in Anspruch genommen wurden) über die Bürgermeister-Metzendorf-Straße, Tiergartenstraße und Bürgermeister-Kunz-Straße. An die Verkehrsführung über diese ist jedoch nicht wirklich gedacht, wie sich an den verkehrlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan-Süd feststellen läßt, ebenso wie an der Nichtinanspruchnahme der in einer Pressemitteilung von Verkehrsministers Posch vom 14.02.2002 in Aussicht gestellten Zuschüsse zum Hessentag für den 4-spurigen Ausbau der Tiergartenstraße.

Das ASV betreibt seit mindestens 17 Jahren den innerstädtischen Straßenausbau, trotz Kenntnis, daß die Innenstadt nicht für das Verkehrsaufkommen geeignet ist, insbesondere die Belastungen durch Schwerlastverkehr problematisch sind und nach Gesetz eine andere Straßenführung der B460 notwendig ist. Die Interessen des überregionalen Verkehrs und der Infrastruktur des Odenwaldes werden einseitig und gesetzeswidrig über die Interessen der Stadt Heppenheim gestellt.

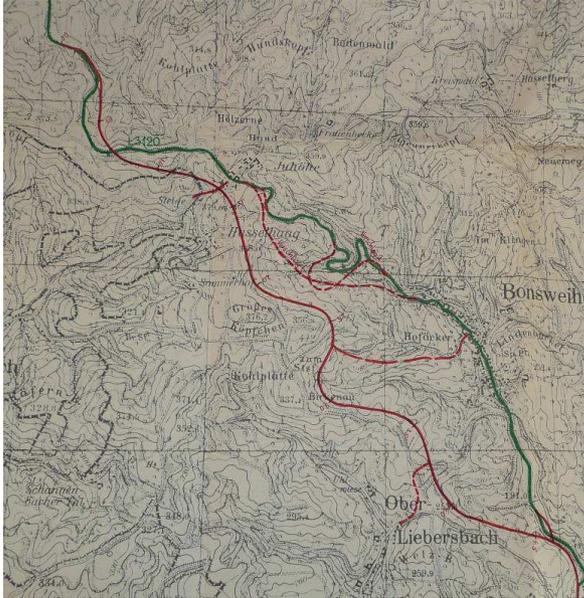


VERKEHRSWEGEPLAN (VWP) 1971

Der Verkehrswegeplan wurde von der Stadt Heppenheim bei der Verkehrs- und Industrieplanung GmbH Frankfurt am Main (V.I.P.) Beratende Ingenieure in Auftrag gegeben und von dieser in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung unter Bürgermeister Metzendorf erstellt.

Übersichtskarte im Verkehrswegeplan 1971 zur Verlängerung der A6 Mannheim/Saarbrücken in den Odenwald mit 3 verschiedenen Trassenvarianten. Die Autobahn sollte zwischen Laudenbach und Hemsbach südlich an Mörlenbach vorbei und weiter in den Odenwald geführt werden.

Im Rahmen dieser Planung wurden auch umfangreiche Studien für die Verkehrswege in Heppenheim durchgeführt. Diese Studien incl. genauen Trassierungen, Querschnittsbemessungen und Kosten-schätzungen bildeten die Grundlage für die Bebauungsplanverfahren der Stadt Heppenheim mit 4-spurigen Ausbau von B460 und B3 mitten durch die Innenstadt. Für die Stadtteile wurden dagegen Umgehungsstraßen geplant. Diese Planungen wurden im Generalverkehrsplan 1980 weitgehend fallengelassen. Im Bereich Postplatz war ein großzügiges Abschleifen der Abbiegespur im Bereich des jetzigen Eingangs Altenheim St.Katharina geplant und alternativ dazu die ‚Durchbruchslösung‘ (S.8). Diese ‚Durchbruchslösung‘ wurde modifiziert im Verkehrswegeplan 1996 als Planungsziel festgelegt und bildet bis heute die Grundlage der ‚Stadtplanung‘.



Umgehung Bonsweier

Während für die Ortsteile Kirschhausen sowie Juhöhe und Bonsweier Umgehungen in verschiedenen Varianten geplant waren, die für Erbach realisiert wurde, sollte in Heppenheim der Verkehr unter erheblichen Eingriffen in die Stadtstruktur durch die Innenstadt fahren. So sollte der Verkehr von der Autobahn 2-spurig durch die 1962 fertiggestellte Unterführung Lorsche Straße in Richtung Odenwald geleitet werden. Der Verkehr Richtung Worms sollte durch die Friedrich-Ebert-Straße und eine zweite Unterführung die Bahnlinie unterqueren, um dann über eine 4-spurige Straße bis zum Autobahnanschluß geführt zu werden. Die für diese Planung notwendigen Flächen werden bis heute freigehalten, ablesbar an den breiten Grünstreifen zwischen Weiherhausstraße und Kreisel.

Das ASV schrieb zuletzt am 12.01.09, daß die B460 aufgrund der starken Belastung als nächstes zwischen Tiergartenstraße und Kreuzung Uhland-/Weiherhausstraße 4-spurig ausgebaut werden soll.

Die gleiche Forderung auf einen 4-spurigen Ausbau der Lorsche Straße ist im aktuellen Verkehrskonzept der Stadt für das Gewerbegebiet-Süd enthalten.

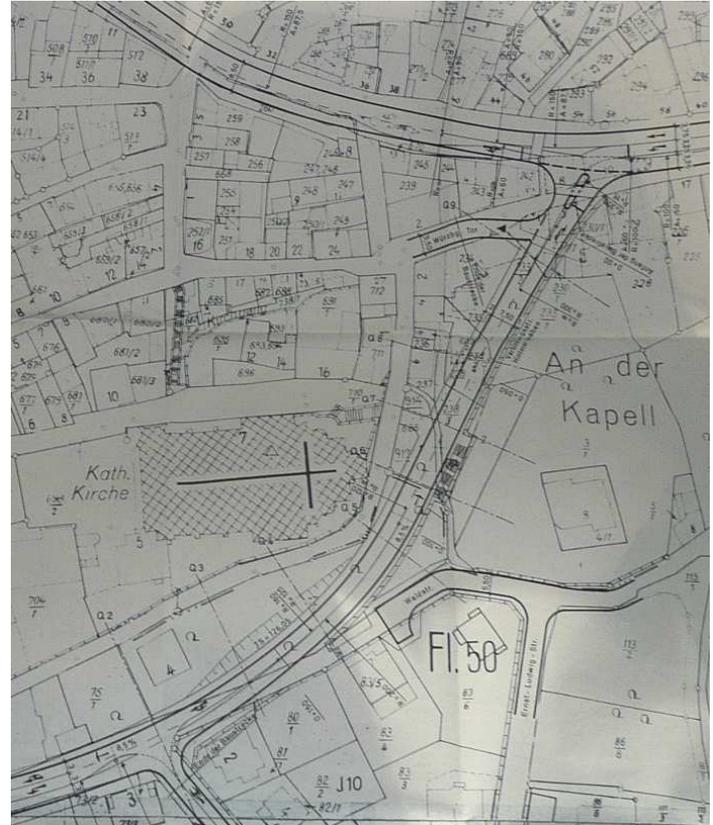
Links Kreuzung Uhland-/Weiherhaustr. – Rechts Bahnlinie



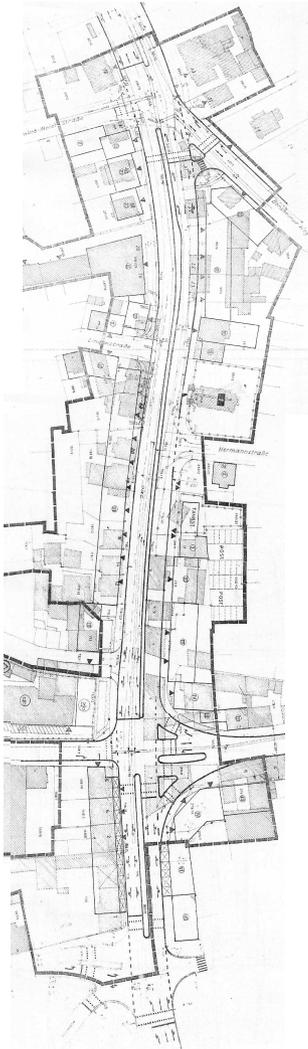
Flurbereinigung Schloßberg, Wege- und Gewässerplan Oktober 2006, Beilage 5.



Der Bensheimer Weg sollte als Abkürzung zwischen B3 und B460 ausgebaut werden und an der Synagoge vorbei über das Gelände des Gasthauses ‚Zum Hirsch‘ (Gehrig) in die Siegfriedstraße geführt werden. **Das Straßenprojekt an der Synagoge sollte, wenn auch zunächst ohne Anbindung an die Siegfriedstraße zuletzt im Rahmen der Flurbereinigung verwirklicht werden.** Der Verzicht hierauf wurde bis heute nur mündlich geäußert. Der Kleine Markt war zu dieser Zeit noch in seiner ursprünglichen Form erhalten, das Haus Neher (Fotogeschäft) und die Stadtmühle waren noch nicht abgerissen, der Stadtbach teils noch offen.



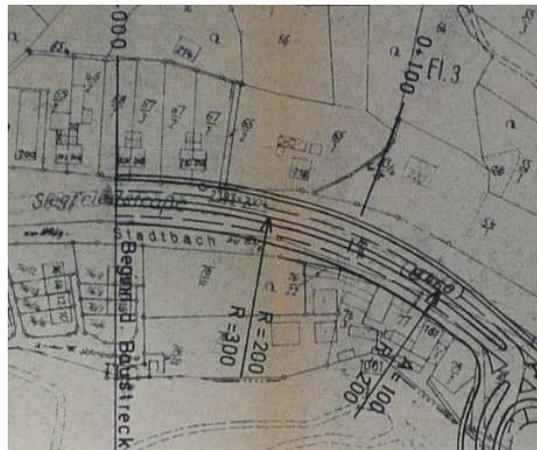
Projektiertes Stadtring bestehend aus Kettelerstraße, Walther-Rathenau-Straße, Gräffstraße, Merianstraße, und Hinterer Graben mit Einmündung auf die Siegfriedstraße in Höhe Restaurant ‚Herzblut‘. **Der Linksabbieger ins Würzburger Tor war noch 1995 in der Altstadtkommission Thema.**



Bebauungsplan vom 17.07.1970 mit Abriss der gesamten Altbausubstanz zwischen Lehr-/Friedrich-Ebert-Straße und Bensheimer Weg/Jakob-Maier-Straße. Die Treppenanlage zur evangelischen Kirche sollte direkt vor die Kirche verlegt werden. Die Gebäude im Bereich der Haltestelle (Essig-Mutter, Schloßbergapotheke, Foto Plus) und Darmstädter Straße 26-28 (Spielcasino) wurden auf Grundlage dieser Planung bereits unter Berücksichtigung der geplanten 22,50 m breiten Straße rückversetzt erstellt. Die Darmstädter Straße sollte 4- bis 5-spurig ausgebaut werden. Der Kreuzungsbereich B3/B460 ist verwirklicht. Die Lehrstraßenbebauung orientiert sich an der projektierten neuen Baulinie. Das ‚Drehreihenhaus‘ sollte abgerissen werden.

Schreiben der VIP 1969 zur unbedingten Notwendigkeit des 4-spurigen Ausbaus der B460.

4-spurig geplanter Ausbau der Siegfriedstraße der Stadtverwaltung 1971, hier östl. des Ostbahnhofs.



V.I.P. VERKEHRS- UND INDUSTRIEPLANUNG GMBH
 BERATUNGS- UND PLANUNGS- INGENIEURBÜRO
 6 FRANKFURT (MAIN)-56 RUDOLF-HILFERDING-STR. 18 ☎ 57 87 05

VERKEHRSPLANUNG
 STADT- UND LANDESPLANUNG
 STRASSEN UND AUTOBAHNEN
 STADT- UND SCHNELLBAHNEN
 VERKEHR, WASSERSTRASSEN
 FREIZEITLICHER TRANSPORT

MAGISTRAT DER KREISSTADT HEPPENHEIM
 Herrn Bürgermeister Metzendorf

6148 Heppenheim
 Postfach 108

6. MAI 1969
 Aufg. Nr. 10/69
 Nr. 5. 11

Ihre Zeichen: IV/kei Ihr Briefdatum: 29. 4. 69 Unser Zeichen: L/so Datum: 7. Mai 1969

Verkehrsplanung

Sehr geehrter Herr Bürgermeister!

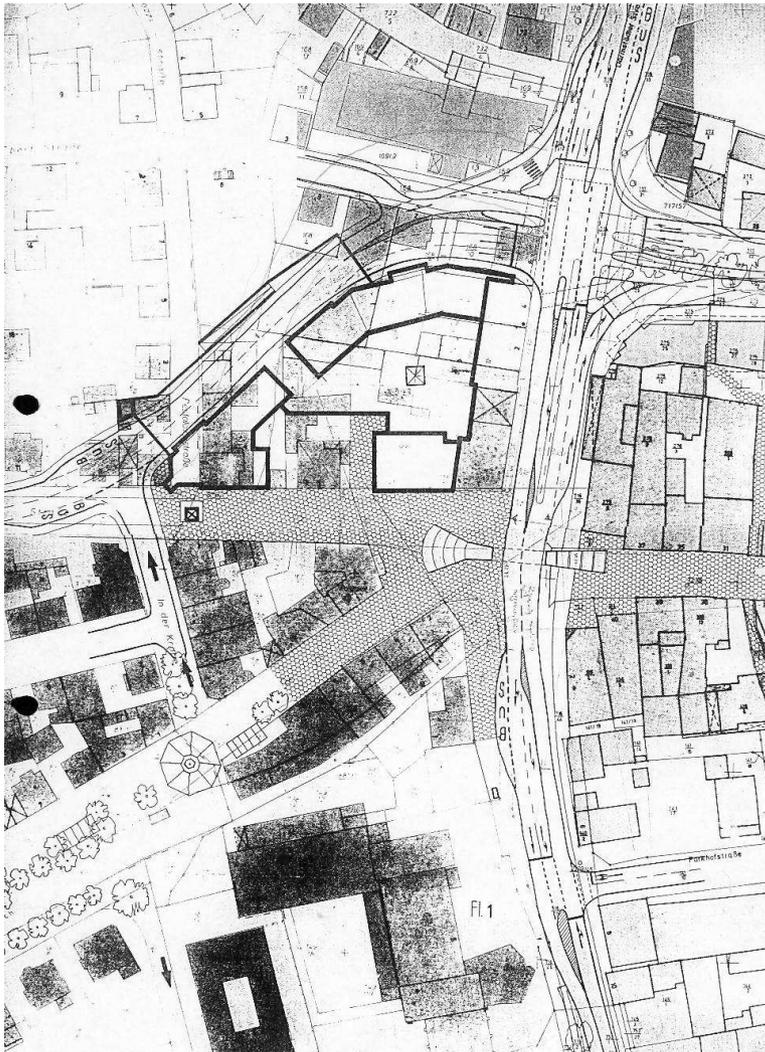
Auf Ihr freundliches Schreiben vom 29. April haben wir die Frage des 4-spurigen Ausbaus der Lorsche Straße noch einmal eingehend geprüft.

Aus unserer Zeichnung Blatt 31 geht hervor, daß in der Spitzenstunde im Jahre 1990 in der Lastrichtung - abends in Richtung Stadtmitte - folgende Belastungen zu erwarten sind:

im Bereich der Eisenbahnhunterführung zwischen Umlandstraße und Straße der Heimkehrer	1140 PWE
zwischen Straße der Heimkehrer und Tiergartenstraße	1050 PWE
zwischen Tiergartenstraße und Autobahn	820 PWE
auf der Autobahnbrücke (Geradeausverkehr) im Zuge der B 460	450 PWE

Einen 4-spurigen Ausbau halten wir ab 750 PWE für angezeigt. Demnach ist der vierspurige Ausbau von der Stadt her bis zur Kreuzung mit der Straße der Heimkehrer unbedingt notwendig. Der westlich anschließende Abschnitt überschreitet diese Grenze nur geringfügig, so daß hier der 4-spurige Ausbau noch auf sich warten lassen kann. Die berechneten Zahlen gelten wohlgemerkt für 1990 und werden in den darauf folgenden Jahren weiter ansteigen.

TELEGRAMM-ADRESSE: VIPCONSULT - KONTOK. FRANKFURTER BANK, FRANKFURT (MAIN) NR. 11-0222-9 /2



GENERALVERKEHRSPLAN (GVP) 1980 'Durchbruch'

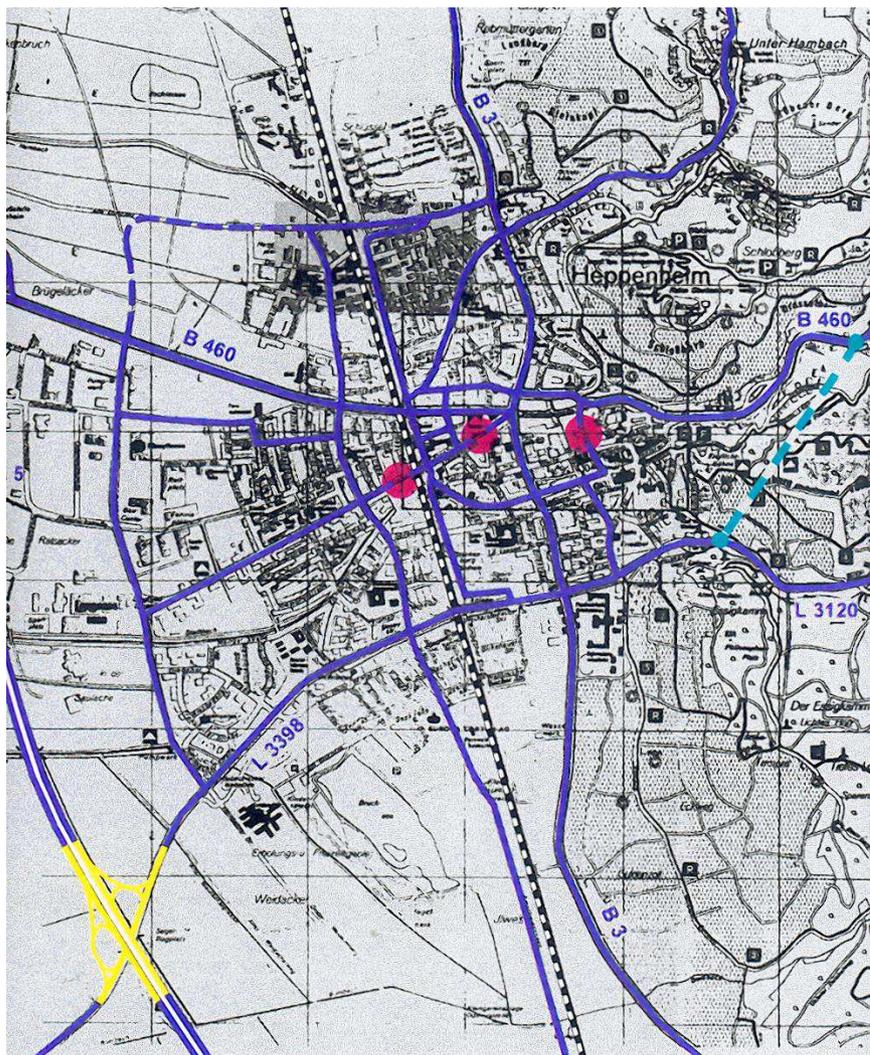
Die Verkehrsbelastung wurde in der Lorscher Straße unter einer Zunahme von 58% für 1994 auf 4628 Kfz/4Std hochgerechnet. 2009 beträgt die Belastung 15:00 bis 19:00 Uhr 5360 Kfz/4Std, somit nochmals 16% mehr.

Als Alternative zur Planung 1971, den Ost-Westverkehr durch Lorscher und Friedrich-Ebert-Straße zu führen wurden 2 ‚Lösungen‘ angeboten. 1. das großzügige Abschleifen der Einbiegespur von Darmstädter Straße in die Lorscher Straße, sowie die Schließung der Ernst-Schneider-Straße, die 2005 nach längerem bürgerschaftlichen Engagement (Sipokno) vorgenommen wurde. 2. ein neuer Straßenverlauf durch den bestehenden Baubestand (Durchbruch). Die Planung sah vor, das denkmalgeschützte ‚Dreireihenhaus‘ in der Darmstädter Straße, die in der Lorscher Straße befindlichen Häuser Getränke Sauer (ehem. Odeon-Kino, Maschinenfabrik Köhler), Gebäude Jacoby, Gebäude mit Holzbalkonvorbau und Eckhäuser Pestalozzistraße abzureißen.

Die Fußgänger sollten die B3 in einer Unterführung queren. **Die Forderung nach einem Durchbruch wird mit der Mehrheit der Stadtverordneten aufrechterhalten, zuletzt 2009 als Forderung für den Regionalplan.**

Das Gebäude zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Niedermühlstraße (ehemals Aldi, jetzt Tedi) ist auf diese Planung abgestimmt. Hieraus resultiert die Gehwegfläche vor dem Tanzschuleneingang, auf der ‚wild‘ geparkt wird.

Die neue Verbindung sollte um ca. 1,5m abgesenkt und überdeckelt werden, um eine Tiefgarageneinfahrt in den neuen Gebäudekomplex realisieren zu können. Die Planung fertigte der gleiche Investor, der die Lehrstraßenbebauung realisierte und Insolvenz anmelden mußte, genauso wie eine Vielzahl von Käufern von Gewerbeigentum dieses Bauwerkes. Jahrelang wurden die Eigentümer des Eckgrundstückes nicht handelseinig mit Investoren. Aufgrund der Verschuldung der Stadt und die ablehnende Haltung der Baulastträger, die keine Entlastungswirkung durch diese Straßenführung sah, verkaufte die Stadt die für diese Lösung bereits angekauften Gebäude wieder, das Haus mit dem Holzbalkon 2006. Inzwischen wurde das Altenheim St. Katharina dort unter Berücksichtigung eines ‚Durchbruches‘ gebaut. Der von mehreren Seiten an die Stadt herangetragene Vorschlag an der Straßenecke einen Platz zu schaffen wurde nicht berücksichtigt, die Chance auf einen begrünten zentralen innerstädtischen Platz als großzügige Lösung vertan. **Die Kosten für den weiter von der Stadt favorisierten ‚Durchbruch‘ werden seitens der Stadt 2009 auf mind. 10 Mio.€ geschätzt**



VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) 1996

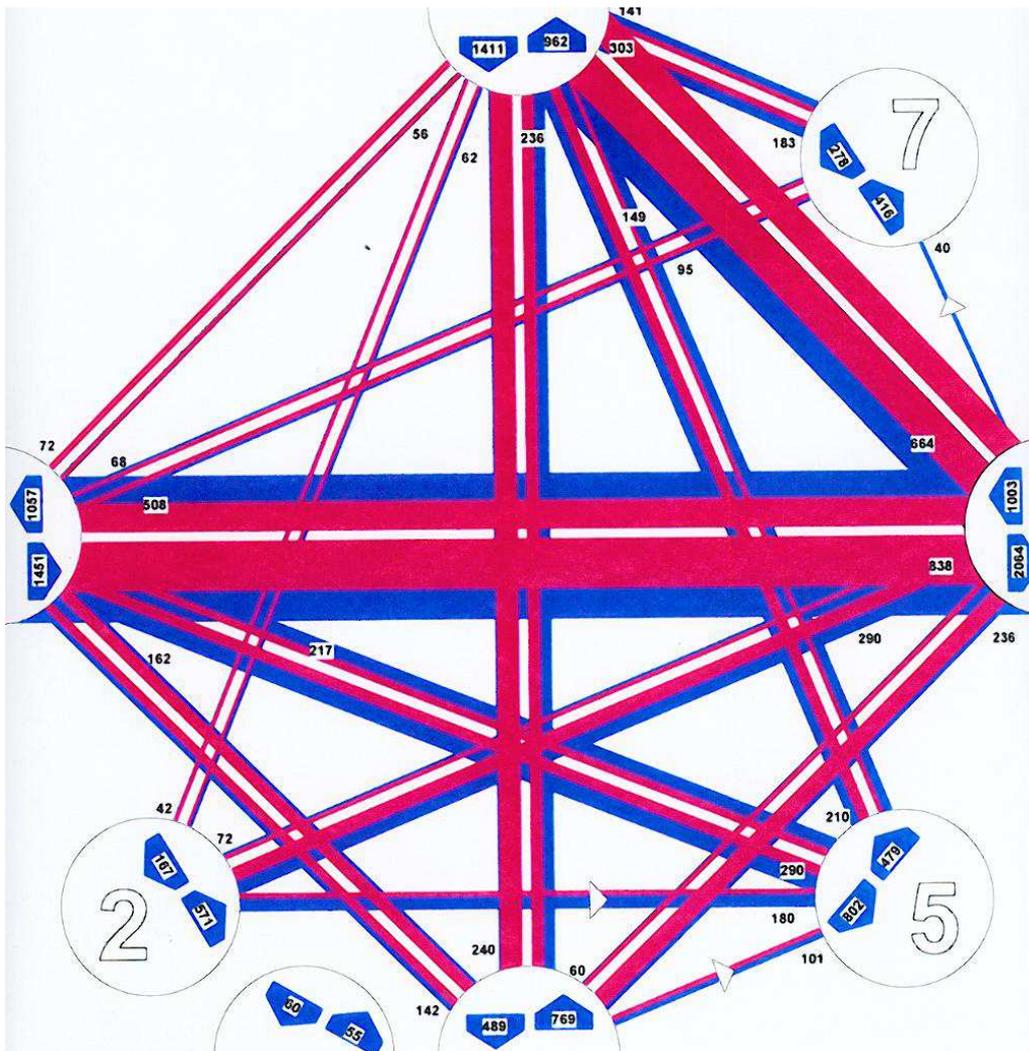
Der Verkehrsentwicklungsplan wurde von der Stadt Heppenheim unter Bürgermeister Obermayr und 1. Stadtrat Reiter bei der BGS Ingenieursozietät Prof.Dr.-Ing.U.Köhler, Frankfurt am Main in Auftrag gegeben und von dieser in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung erstellt und allen Stadtverordneten übergeben.

Es wurden verschiedene Verkehrsführungen untersucht. Neben einem überarbeiteten ‚Durchbruch‘ am Postplatz beinhaltet die Untersuchung einen **Tunnel durch den Maiberg (türkis gestrichelt)**, einen **Autobahnanschluß-Süd (gelb)**, sowie u.a. die Schließung der Ernst-Schneider-Straße und des Grabens (rote Punkte). Die Ernst-Schneider-Straße wurde nach Jahren bürgerschaftlichen Engagements (u.a. Initiative Sipokno 97-99) 2005 geschlossen, die Bürgermeister-Kunz-Straße an die Tiergartenstraße angeschlossen. Alles andere blieb unbearbeitet liegen.

Der Verkehrsentwicklungsplan weist die Wirkungen der Einzelmaßnahmen anhand von Hochrechnungen im Einzelnen nach.

Die in der Zeichnung blau angelegten Straßenzüge stellen die Hauptverbindungen dar.

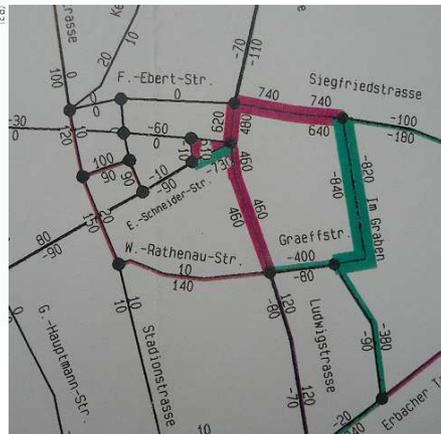
Die Untersuchungen belegen auch einen Verkehrsmengenzuwachs zwischen 1979 bis 1994 um 62% bzw. 3,2% jährlich, wobei der Durchgangsverkehr im Vergleich zum Binnen-, Quell- und Zielverkehr am stärksten gewachsen ist.



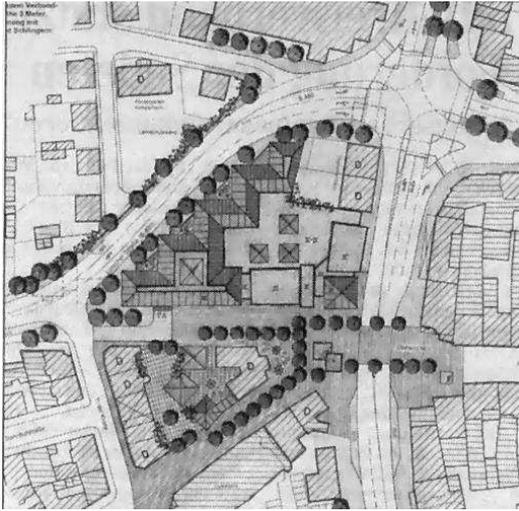
Darstellung der Durchgangs-Verkehrsbeziehungen (rot 1979, rot plus blau 1994). Einerseits ist die starke Verkehrszunahme in diesem Zeitraum abzulesen, andererseits der starke Verkehrsfluß zwischen Odenwald und Autobahnanschluß, bzw. Bensheim, mit dem größten Anteil an Durchgangsverkehr. Daß zwischen Odenwald und Bensheim eine starke Verkehrsbeziehung besteht, deutet auf die ‚attraktive‘ Alternative der B460 gegenüber der B47 durch das Lautertal hin.



Die große Verkehrsmengenkarte aus dem Verkehrswegeplan weist die Verkehrsverlagerungen bei Bau eines Maibergtunnels zusammen mit einer AS-Süd nach (Rot Zunahmen – grün Abnahmen). Eine starke Entlastung der Siegfriedstraße sowie des Postplatzes wird rechnerisch ebenso nachgewiesen, wie die 50%ige Entlastung des Grabens.



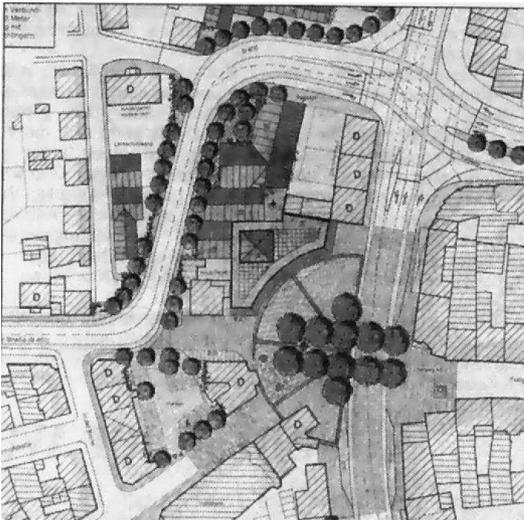
Die kleine Verkehrsmengenkarte weist die Verkehrsverlagerungen bei einer Schließung des Grabens sowie der damals noch offenen Ernst-Schneider-Straße nach. Während der Verkehr aus der Mozartstraße sich über In der Krone auf den Postplatz nur verlagert, wird für eine Schließung des Grabens eine erhebliche Zunahme des Verkehrs für den Postplatz prognostiziert, der diesen Verkehr nicht mehr aufnehmen kann. Insoweit muß auch die gesamt-konzeptionslose Forderung des Verkehrs- und Heimatvereins auf **Umgestaltung des Grabens zu einem Park** in Frage gestellt werden, da keine Lösung für die Überlastung des Postplatzes angeboten wird. Der Vorschlag wird inzwischen von allen Fraktionen mitgetragen, die wegfallenden Stellplätze sollen anderweitig untergebracht werden. **Die Mehrbelastung des Postplatzes über B3 und B460 wurde bereits 1996 mit 1.660 Kfz/täglich angegeben.**



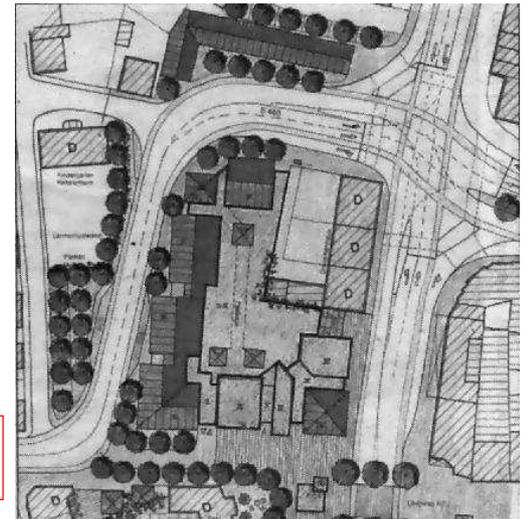
Zwei von vier Varianten, vorgestellt auf der Bürgerversammlung vom 08.12.99. Einmal mit Abriss des Dreireihenhauses (A2, oben links) sowie alternativ Abriss der Tanzschule (B1, unten links).

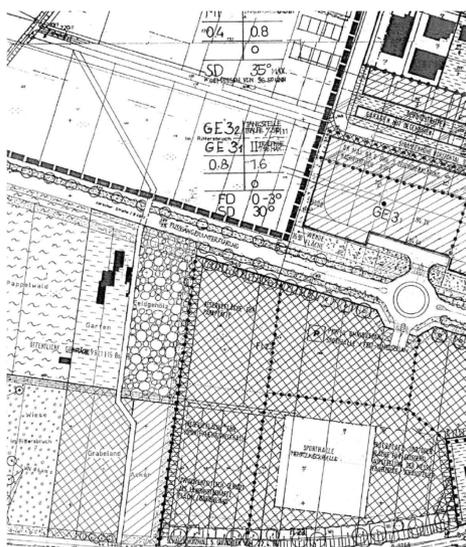
„DURCHBRUCH“ 1999

Wahrscheinlich aktuelle, von der Stadtverwaltung verfolgte Straßenführung (Variante A 1) mit Abriss von Getränke Sauer, Tedi mit Tanzschule (ehem. Aldi) und 3 m hoher Lärmschutzwand zur Pestalozzistraße. Das Altenheim St.Katharina ist in etwa auf diese Straßenführung ausgerichtet. Das Kaffeemühlenhaus in der Friedrich-Ebert-Straße ist analog zum gezeichneten Baukörper stehengeblieben. Die Restfläche (Sauer) sollte Parkplatz werden. Der Kettelerkindergarten wurde bereits Ende 2010 geräumt.



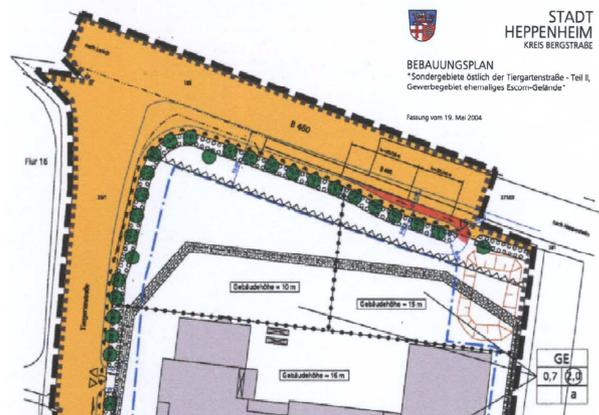
Am 26.9.2012 wurde die Bauleitplanung des „Durchbruches“ mit Stadtverordnetenbeschluss aufgehoben (25 Ja/0 Nein/9 Enth.).





Bebauungsplan "Sondergebiete östlich der Tiergartenstraße - Teil II; Gewerbegebiet ehemaliges Escom-Gelände"

19.05.2004



STADT
HEPPENHEIM
KREIS BERGSTRASSE

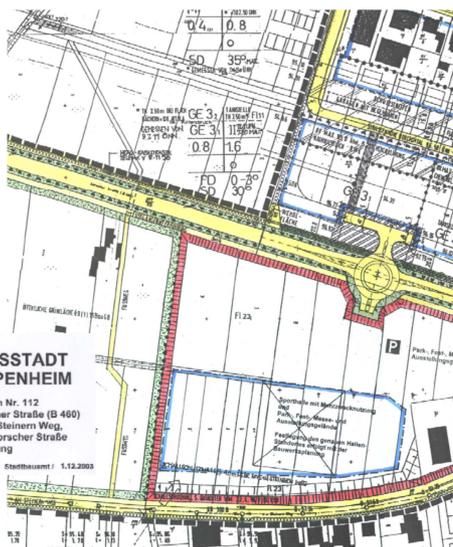
BEBAUUNGSPLAN
"Sondergebiete östlich der Tiergartenstraße - Teil II,
Gewerbegebiet ehemaliges Escom-Gelände"

Fassung vom 19. Mai 2004

KREISSTADT
HEPPENHEIM

Bebauungsplan Nr. 112
Gebiet zwischen Lorcher Straße (B 460)
und der Straße Am Steinern Weg,
sowie nördlich der Lorcher Straße
1. Änderung

M 1:500

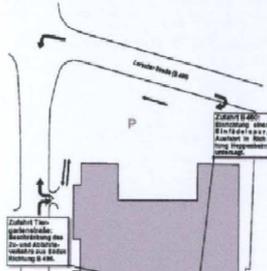


2.2 Ein- und Ausfahrt Tiergartenstraße:

Die Grundstücken- und Ausfahrt ist auf den Rechtsabgabeverkehr zu beschränken.

Die genannten Ein- und Abfahrtsregelungen werden durch den o.g. städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Heppenheim und dem Grundstückseigentümer näher bestimmt. Danach werden die Genehmigungen für die Dauer der bei Planaufstellung geltenden Verkehrs-führung erteilt.

Der Fortbestand der ausnahmsweise genehmigten Ein- und Ausfahrten ist abhängig vom reibungslosen Ablauf der Verkehrsströme sowie von der zukünftigen Verkehrs-führung im Bereich des Knotens Tiergartenstraße 460, deren Änderung sich die Stadt Heppenheim vorbehält. Im Falle der Realisierung der angestrebten Umbaumaßnahmen (planfreier Knoten-ausbau vierspuriger Ausbau B 460), können bei einer Aufhebung oder Beschränkung der genannten Ein- und Ausfahrten keine fortdauernden Rechte seitens des Grundstücken-eigentümers geltend gemacht werden.



TIERGARTENSTR./B460 1997-2004

Im 1997 aufgestellten Bebauungsplan für den Fest-/Europaplatz war die B460 noch als Allee geplant, was in der Überarbeitung 2003 wegfiel. In beiden Plänen ist ausreichend Verkehrsraum für einen 4-spurigen Straßenausbau vorgehalten. Ebenso sollen die Fußgänger östlich des Pappelwäldchens für die fußläufige Verbindung des „Grünzuges“ durch einen Fußgängertunnel unter der B460 geleitet werden, um den Verkehrsfluß durch einen zusätzlichen Überweg nicht zu behindern.

Im Bebauungsplan Sondergebiet östlich der Tiergartenstraße Teil II in 2004 wurde der Straßenraum im Kreuzungsbereich nochmals erweitert, um einen weiteren Ausbau zu gewährleisten. Für den Bereich zwischen Kreuzung und Kreisel sind folgende Fahrspuren geplant:

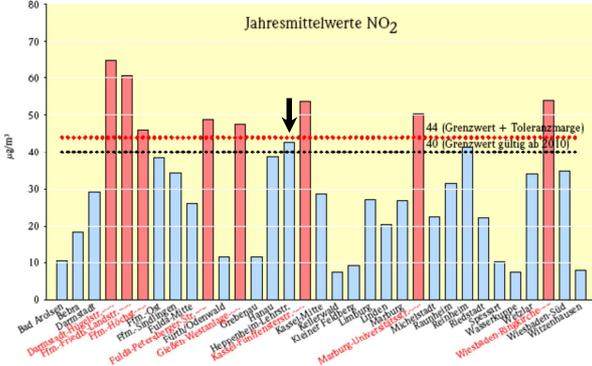
- 1 Rechtsabbieger Bürgermeister-Kunz-Straße
 - 2 Geradeausspuren Richtung BAB
 - 2 Linksabbiegerspuren in die Tiergartenstraße
 - 2 Geradeausspuren in die Innenstadt
- Also eine 7-spurige Straße.**

Für diese Realisierung hat sich die Stadt für die Einbiegespur zum Burger King ausdrücklich ein Rückbaurecht vorbehalten:

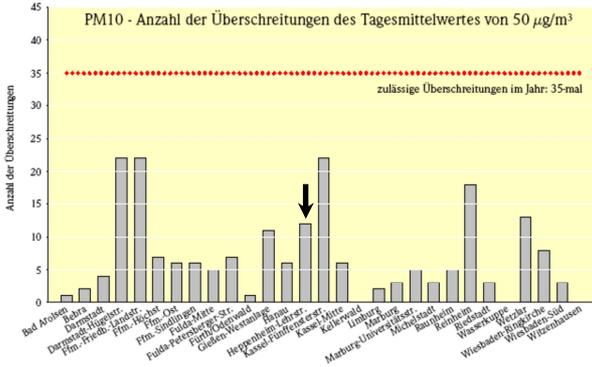
„Im Falle der Realisierung der angestrebten Umbaumaßnahmen (planfreier Knotenausbau, vierspuriger Ausbau der B460) können ...“

Antwort Bürgermeister Herbert und Stadtverwaltung auf die Frage, ob die B460 gemäß der ASV-Mitteilung zwischen Kreisel am Europaplatz und Weiherhausstraße 4-spurig ausgebaut werden soll: „das ist Blödsinn, davon wissen wir nichts“.

Stickstoffdioxid (NO₂) – Überschreitungen von Grenzwerten im Messjahr 2008



Feinstaub (PM10) – Überschreitungen von Grenzwerten im Messjahr 2008



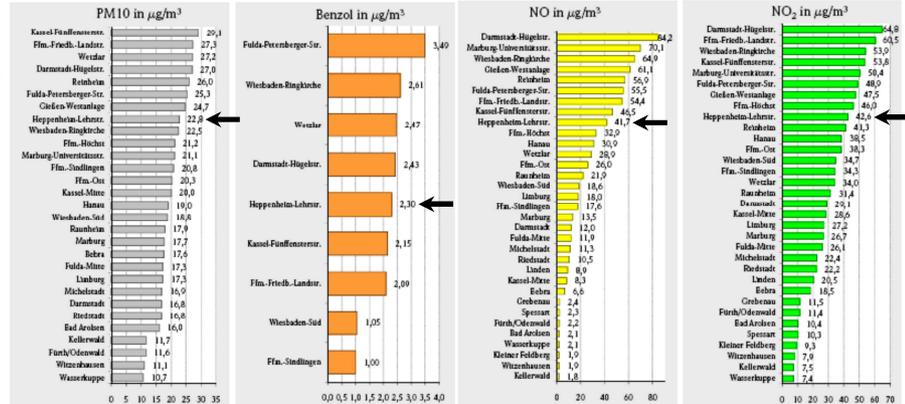
Komp.	Heppenheim-Lehrstr.	
	Jm	Bel.
SO ₂		
CO		
NO	41,7	98
NO ₂	42,6	98
O ₃		
PM10	22,8	98
Benzol	2,30	96
Toluol	5,08	96
m-/p-Xylol	3,27	96

LUFTHYGIENISCHER JAHRESBERICHT

Da der Jahresbericht 2009 noch nicht vorliegt wurde auf 2008 zurückgegriffen. In Hessen gibt es 33 Meßstationen. Einige, u.a. Heppenheim, erfassen nicht das ganze Meßspektrum. In Heppenheim wird seit 2006 gemessen und wie an nebenstehender Tabelle zu sehen ist, SO₂, CO und O₃ nicht erfasst. Rechte Spalte links Jahresmittelwert (Jm), rechts Prozentsatz verwendbarer Daten eines Jahres (Bel.).

Der Pfeil kennzeichnet in den Tabellen die Werte für Heppenheim. Links Balkendiagramme für NO₂ Stickstoffdioxid oben und PM10 Feinstaub unten, mit Grenzwertlinien. Bei NO₂ tritt für 2010 ein niedrigerer Grenzwert in Kraft (schwarz gepunktet), der in 2006, '08 und '09 überschritten wurde. Unten Balkendiagramme (absteigend sortiert) aus denen Heppenhems Lage im oberen Viertel zu den anderen Meßstationen hervorgeht.

Jahresmittelwerte 2008 (absteigend sortiert)



ABGASE, LÄRM, WIRKUNGEN

Wissenschaftlich belegt und unumstritten sind die gesundheitlichen Schäden durch Abgas, Lärm und Erschütterungen, weswegen der Gesetzgeber Grenzwerte einführt und Maßnahmen zur Begrenzung bzw. Abhilfe ergreift, wie z.B. die Lärmaktionsplanung. Bei Abgasen können Organe direkt geschädigt werden mit Folgen wie z.B. Krebs- und Atemwegserkrankungen, Herz- und Kreislaufstörungen. Als besonders gefährdet gelten hierbei ältere Menschen und Kinder sowie Menschen mit Vorbelastungen. Lärm und Erschütterungen führen zu Schlafstörungen mit denen Kopfschmerzen, Unlustgefühl, Aggressionen sowie die Abnahme der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit einhergehen. Insbesondere Herz-Kreislaufstörungen sind nachgewiesen. Hinzu kommen Störungen bei nachbarlicher Kommunikation, Nutzungseinschränkung der Freiräume, Terrassen und Balkone sowie eine dadurch einhergehende Wertminderung der Immobilien, bis hin zum Leerstand und Verfall. Aufgrund starken Verkehrs kommen Gefährdungen im öffentlichen Raum hinzu. Ebenso sind Verhaltensänderungen z.B. beim Lüftungsverhalten, Raumaufteilungen, Sprach- und Nutzungsverhalten die Folge.



Abbildung 3: Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge, Mittelungspegel und menschlicher Wahrnehmung [Berlin 2009]



Abbildung 2: „Lärmometer“ (verschiedene Schallereignisse und deren Schalldruckpegel) [Amt für Luft und Lärm Bozen 2001]

Eindeutiger Befund

Prozentualer Anstieg des Erkrankungsrisikos für ...

Dauerschallpegel in Dezibel:	Tag		Nacht		Nacht	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen
60 dB(A)						
53 dB(A)						
55 dB(A)						
... sämtliche Herz-Kreislauf-Erkrankungen*	+69	+93	+37	+101	+42	+115
... Schlaganfall* (nicht signifikant)	+172		+58	+122	+66	+139
... koronare Herzkrankheit*	+61	+80	+32	+96	+37	+110

* mit Klinikaufenthalt, Personen ab dem 40. Lebensjahr
Quelle: Greiser

DER SPIEGEL 51 / 2009



LÄRMKARTIERUNG 2003

Einsicht wurde in Isophonen- und Konfliktplan (Anlage 3.1 und 5 = 4 Pläne) gewährt. Die Planung besteht aus Textteil und Plänen. Der Konfliktplan stellt den jeweiligen Lärmüberschreitungsgrad auf Grundlage des nach Baunutzung zulässigen Wertes dar, während die Isophonen den hochgerechneten Lärm als Linien gleicher Belastungsstärke angeben (tatsächlicher Lärm in dB(A)).

Die gesundheitsschädigenden Auswirkungen von Lärm, Abgasen und Erschütterungen sind den Verantwortlichen bekannt und stellen inzwischen die Grundlage für erfolgreiche Klagen vor Gericht dar.

Gegenüber der BAST wurden erheblich höhere Verkehrsbelastungen festgestellt, ebenso wie ein Schwerverkehranteil von 20% Tag und Nacht:

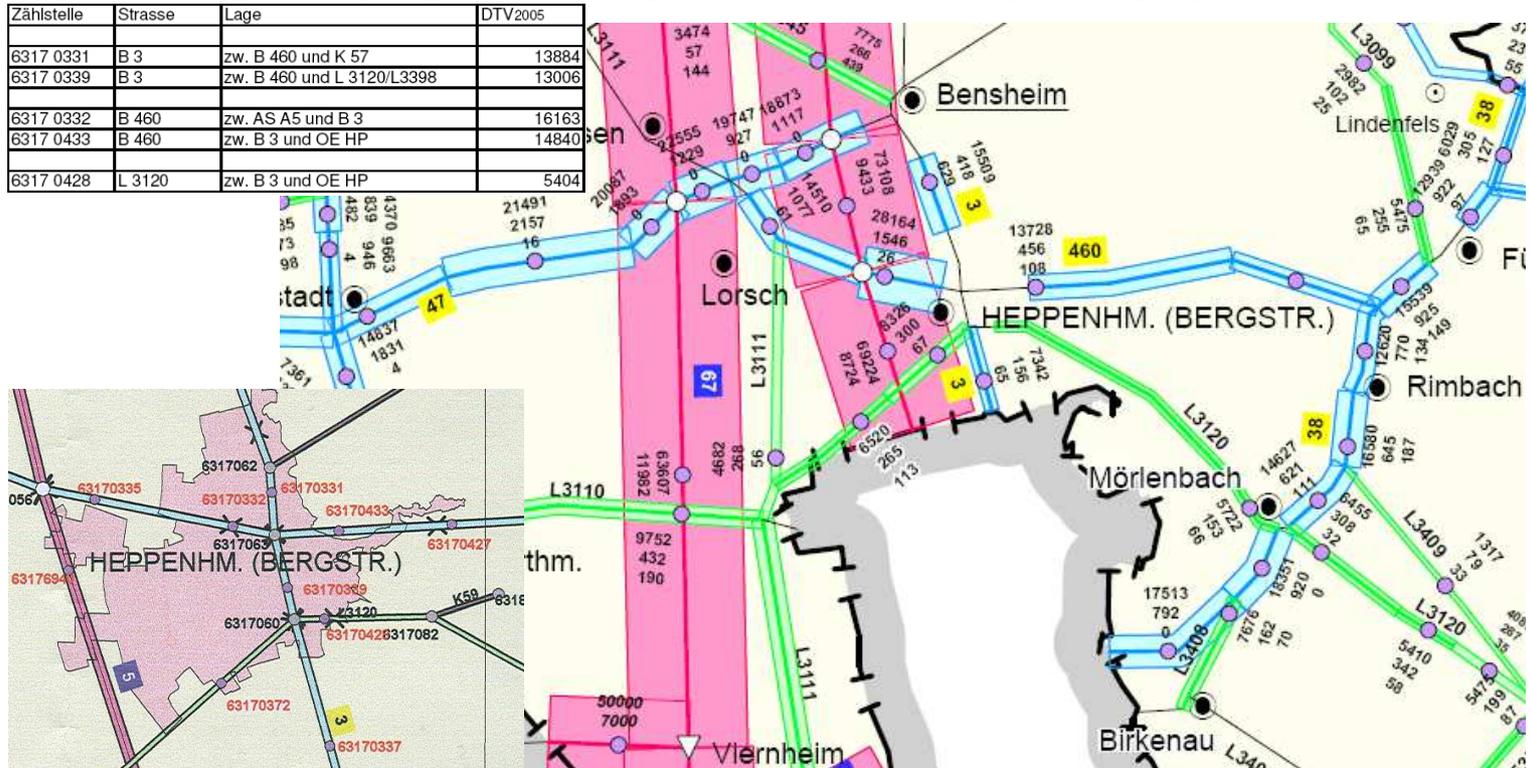
Lorscher Str.	20.600/16.163
Siegfriedstr.	16.800/13.728
Darmstädter Str.	19.800/15.509
Ludwigstr.	22.700/7.342
Postplatz	34.400
Lehrstr.	22.300

Lärminderungsplanung, Anlage 5, Tags: 6:00 bis 22:00 Uhr mit dokumentierten Lärmüberschreitungen abhängig von der Baunutzung.

VERKEHRSMENGENKARTE 2005

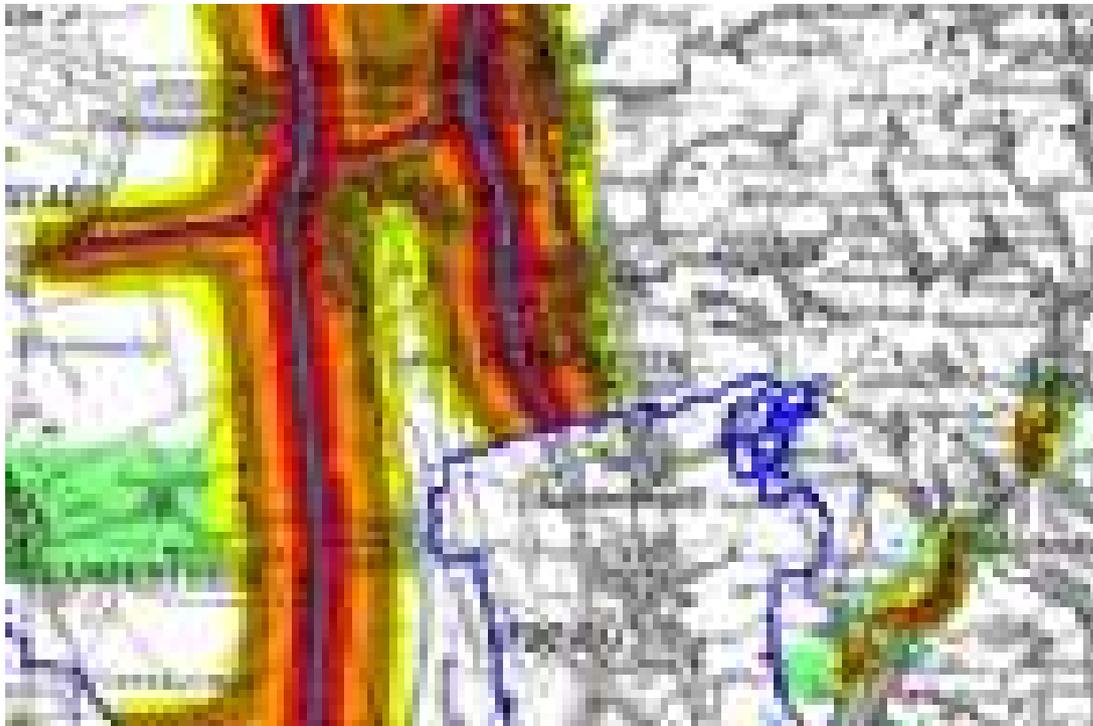
Die Verkehrsmengenkarte wird alle 5 Jahre im Rahmen der Bundesverkehrswegezahlung neu erstellt und bildet die Grundlage für Verkehrsbaumaßnahmen und die Lärminderungsplanung. Der Bildausschnitt links unten gibt die Zählstellen in Heppenheim an, die Tabelle die ermittelten Zahlen 2005. Soweit man im Kreis Bergstraße in der Nähe zu Heppenheim liegende Orte heranzieht für die Ortsumfahrungen gebaut wurden, wie in Bürstadt, Biblis, Groß-Rohrheim und Birkenau, oder für die Ortsumfahrungen geplant sind, wie für Mörlenbach 38 Mio. €, Rimbach 23 Mio. € und Fürth 19 Mio. € (B38a), ist festzustellen, daß die Belastungen dort niedriger liegen als in Heppenheim. Augenfällig ist die starke Belastung der AS-Heppenheim. Die Überlastung der Kreuzung Tiergartenstraße ist seit Jahren bekannt.

Zählstelle	Strasse	Lage	DTV2005
6317 0331	B 3	zw. B 460 und K 57	13884
6317 0339	B 3	zw. B 460 und L 3120/L3398	13006
6317 0332	B 460	zw. AS A5 und B 3	16163
6317 0433	B 460	zw. B 3 und OE HP	14840
6317 0428	L 3120	zw. B 3 und OE HP	5404



LÄRMAKTIONSPLAN SÜDHESSEN 2007

Die Aufstellung des Lärmaktionsplans in Südhessen beinhaltet die Umgebung von Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr bzw. 16.400 Kfz/24 Std und läuft seit 2007. Die Feststellung der Lärmimmissionen ist die Grundlage für sofortige und zukünftige Schutzmaßnahmen der Bevölkerung. In Heppenheim wurde die Kartierung aufgrund der Lage der Zählstellen der BASt (Bundesanstalt für das Straßenwesen) zunächst nur bis zur Kreuzung Uhland-/Weierhausstraße vorgenommen. Auf Initiative der IG LIZ wurde die Kartierung in 2008 entlang der B460 nach Heppenheim hinein erweitert. Im Frühjahr 2010 wird die Planung und die Stellungnahmen zu Einwendungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung erneut ausgelegt.

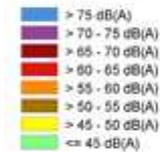


Lärmkartierung Hessen 2007 Hauptverkehrsstraßen

Straßenlärm L_{DEN} in dB(A)

Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Millionen Kfz pro Jahr

Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m



Maßstab 1 : 200 000



Kartiergrundlage:
ALK-Gebäudegrenzlinien, Gemeindegrenzen, TK100
© Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie

Erstellungsdatum: 22.08.2007

Auftraggeber:

Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie
Königsplatz 100
D-60528 Wiesbaden
Tel.: 9911-9888.22

Projektführung/Führung:

ALCOB GmbH, Ingenieurbüro für Schall- und Schwingungslehre
Gartenberg 3
D-64629 Grotzenberg
Tel.: 9142-1669.0

Programme:

Cadsoft, V 1.8.1.0
Sonnenschein GmbH
D-64629 Grotzenberg

LÄRMAKTIONSPLANUNG BÜRGERBETEILIGUNG 2010

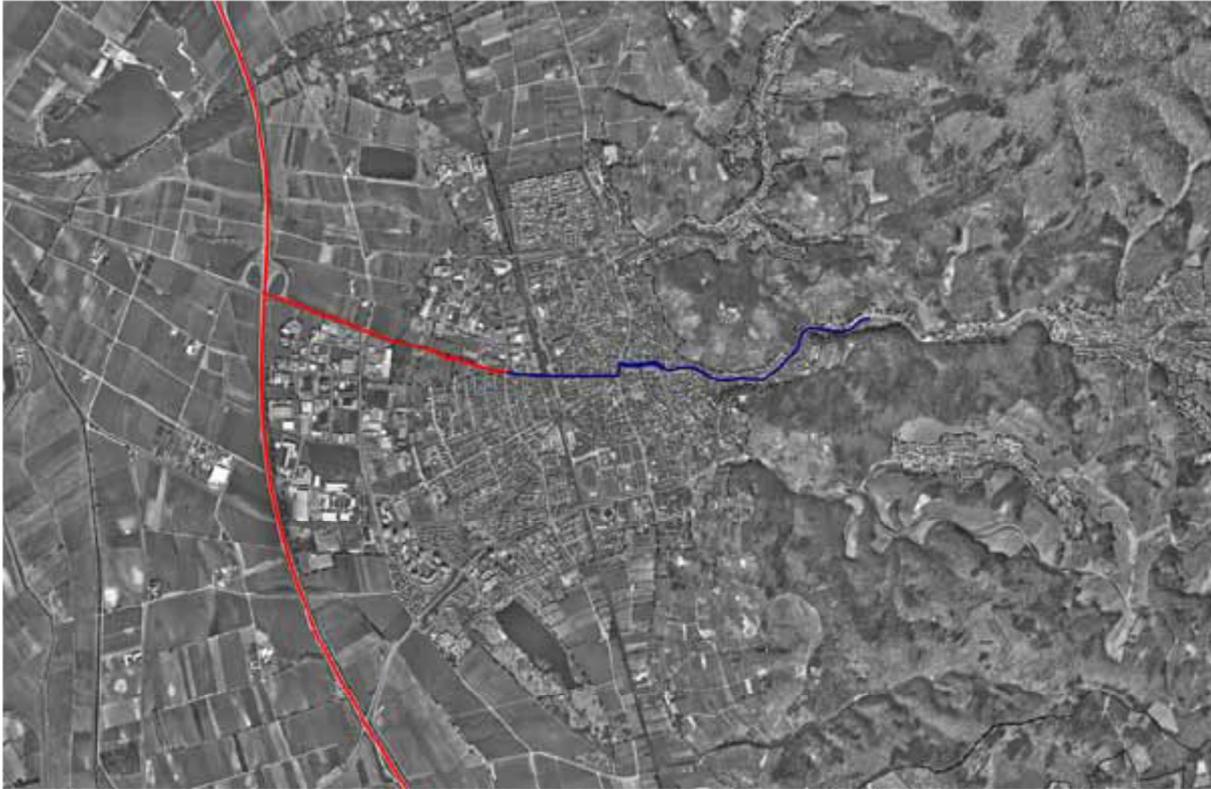


Abbildung 16: Straßen im Bereich Heppenheim mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Mio. KFZ/a (rot: Kartierung 2007; blau: Nachkartierung 2009)

„In Heppenheim verläuft in West-Ostrichtung die B460. Die Lärmkartierung wies in Heppenheim zunächst nur einen Teil der B460 mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Mio. Kfz/a aus. Aufgrund einer Bürgeranregung konnte jedoch ermittelt werden, daß auch der Bereich östlich der Bahnstrecke (Lorscher Straße, Lehrstraße und Siegfriedstraße) ein Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Mio. Kfz/a aufweisen muß. Im Rahmen einer Detailüberprüfung konnte dieser Bereich nachkartiert werden.“ (LAP S. 68)

Trotz Nachkartierung und nachgewiesener Belastungen werden im Lärmaktionsplan keine Maßnahmen zum Schutz der Anwohner ergriffen, weil die Behörden die Verkehrsbedeutung der B460 für den überregionalen Verkehr insbesondere für Wirtschaftsunternehmen des Odenwaldkreises höher einstufen als den Gesundheitsschutz der Anwohner. Dies vermutlich auch weil die Stadtverwaltung weiter auf den Durchbruch besteht und auf eine Verstärkung des Verkehrs durch große Kreisel mit Bypasslösungen und Wegfall von Fußgängerquerungen.

Tabelle 13: Anzahl der Betroffenen über L_{DEN} und L_{Night} in Heppenheim

Ort	Ortsteil	Straße	L_{DEN} in dB (A)			L_{Night} in dB (A)		
			65-<70	70-<75	≥75	55-<60	60-<65	≥65
Heppenheim	-	B 460	163	117	0	162	152	0

In der Lorscher Straße östlich der Bahnlinie sei passiver Lärmschutz nach Lärmvorsorggrenzwerten vor ca. 10 Jahren und nach Lärmsanierungsgrenzwerten vor ca. 5 Jahren durchgeführt worden. Das gleiche gelte für die Siegfriedstraße. Für die meisten Anspruchsberechtigten sei passiver Lärmschutz erfolgt oder zumindest angeboten worden.“ (S.69)

Eine vorgeschlagene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h von 22 bis 6 Uhr wurde aus der Problematisierung von Folgeanträgen im Kreis, sowie der Infragestellung der Durchsetzbarkeit und Überwachung abgelehnt. „Aufgrund der aufgeworfenen Probleme sehe man keine Möglichkeit, die vorgeschlagene Maßnahme umzusetzen, da die gesamte verkehrliche Situation des Durchgangsverkehrs in Heppenheim einer Gesamtplanung bedürfe.“ LOA oder OPA wurde ebenso abgelehnt. Es bestehe für hoch belastete Betroffene jedoch immer noch die Möglichkeit, eine finanzielle Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen zu beantragen.

Die Behörden ignorieren, daß aktiver Lärmschutz gegenüber passiven Lärmschutzmaßnahmen Vorrang einzuräumen ist (BImSchG/VLärmSchR97). Weiterhin wird vom ASV verschwiegen, daß bei den passiven Lärmschutzmaßnahmen auf vorgeschriebene Lüftungseinrichtungen verzichtet wurde. Auch erfolgte keine Entschädigung für die Nichtnutzbarkeit von u.a. Außenbereichen. Der Verweis auf eine Gesamtplanung ist zynisch, da Stadt Heppenheim wie Kreis und ASV dies bisher ablehnen. Ebenso befreit eine – auf den St.Nimmerleinstag verschobene – Gesamtplanung nicht von Sofortmaßnahmen. Auch sind die Verträge des ASV-Bensheim sittenwidrig, da sie die Anspruchsregelungen passiver Maßnahmen als endgültige Abfindung zur Vertragsvoraussetzung machen. Die geringe Lebenserwartung von Lärmschutzfenstern mit ca. 20 Jahren wird ignoriert. Berechnungen zur Überprüfung der Einstufung wurden ebenso wenig vorgelegt, die Anspruchsvoraussetzungen nicht dargelegt.

Im Rahmen des Konjunkturpaketes II stellt der Bund für den Investitionsschwerpunkt Infrastruktur den Kommunen und Ländern in 2009 und 2010 insgesamt 3,5 Mrd.€ zur Verfügung. Mit Schreiben vom 04.03.09 wurden von Seiten des RP Darmstadt alle betroffenen Kommunen schriftlich aufgefordert, die Belange des Lärmschutzes bei der Mittelvergabe zu berücksichtigen. Ebenso gibt es Mittel aus dem Nationalen Verkehrslärmschutzpaket für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes. Dies interessierte die Stadtverwaltung in keiner Weise. Im Gegenteil sie behinderte die Bürgeranregungen und verhinderte Maßnahmen zu deren Schutz.

„In Heppenheim wird die in Tabelle 13 angegebene Anzahl an Personen von Immissionswerten, die einer Lärmbelastung bzw. einem Lärmkonflikt entsprechen, ausgesetzt.“

In der Siegfriedstraße wurden vom ASV Bensheim in den letzten 10 Jahren 117 Fälle von Berechtigungen auf Lärmsanierung ermittelt, von denen 90 bis heute abgearbeitet werden konnten.“

§ 5

Mit der Erstattung sind die Ansprüche des Eigentümers wegen Beeinträchtigung der Nutzung seines Gebäudes durch Verkehrslärm, der von der vorgenannten Straße ausgeht, erfüllt.

§ 6

Der Eigentümer wird darauf hingewiesen, daß er die aufgrund anderer Vorschriften eventuell erhaltenen Förderungen für die Maßnahmen nach § 1 Abs. 2 an die Bewilligungsstelle zurückzahlen hat.

§ 7

Der Eigentümer erklärt sich mit der Zahlung des vorgenannten Entschädigungsbetrages hinsichtlich aller Ansprüche nach § 42 BImSchG für endgültig abgefunden. Diese Erklärung gilt auch für den späteren Eigentümer der Straße infolge Baulastwechsel.

Der Eigentümer verpflichtet sich, bei Veräußerung seines Anwesens den Erwerber im Kaufvertrag daraufhinzuweisen, daß diese Ansprüche abgegolten sind. Der Eigentümer versichert, daß die im Rahmen dieser Vereinbarung betroffene bauliche Anlage nicht nach dem Modernisierungs- und Energieeinsparungsgesetz oder anderweitig gefördert wurde.

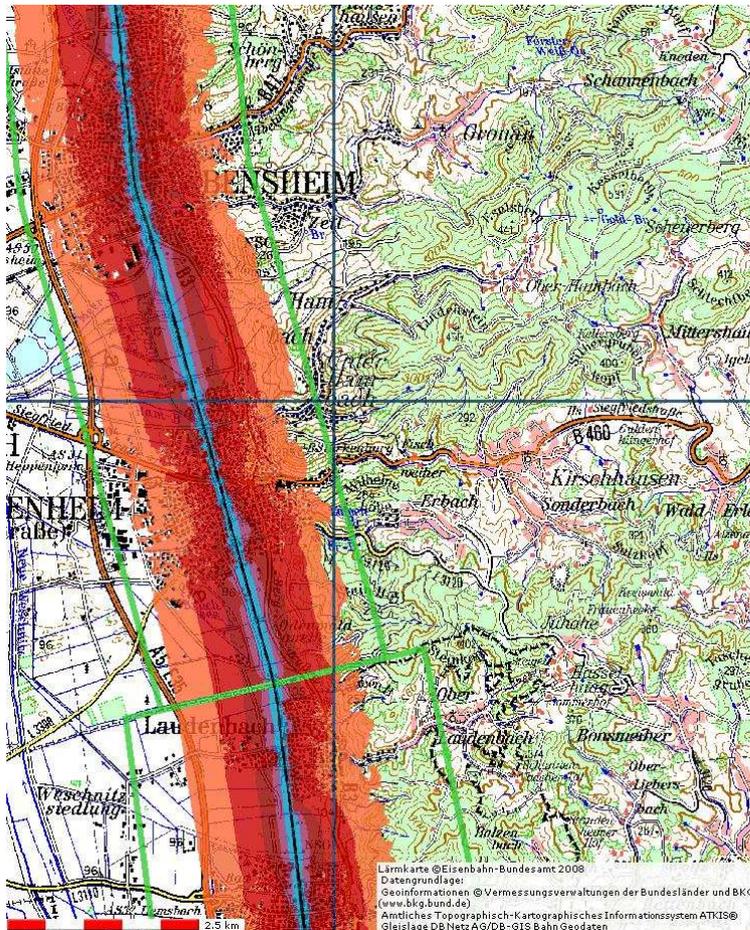
_____, den _____

Bensheim, den _____

Amt für Straßen- und Verkehrswesen
Bensheim

Eigentümer

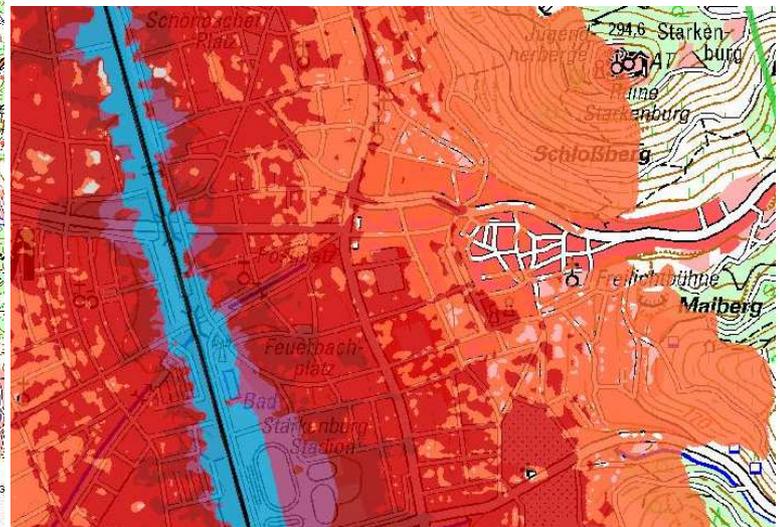
Bundesstraßenverwaltung



LÄRMKARTE BAHN 2008

Aus der im Rahmen der Lärmaktionsplanung gefertigten Lärmkarte ist zu ersehen, wie sich allein der Lärm der Bahn, einer der hochfrequentesten Eisenbahnstrecken Europas, über das gesamte Stadtgebiet von Heppenheim tags wie nachts legt.

- ≥ 55 bis 60 dB(A)
- ≥ 60 bis 65 dB(A)
- ≥ 65 bis 70 dB(A)
- ≥ 70 bis 75 dB(A)
- ≥ 75 dB(A)



Lärmstatistik: Heppenheim (Bergstraße) (Hessen)

Tabelle 1: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß VBEb) - Schienenlärm der Eisenbahnen des Bundes (gerundet auf die nächste Zehnerstelle).

LDEN		LNight	
Pegelbereich [dB]	Belastete [Einwohner]	Pegelbereich [dB]	Belastete [Einwohner]
-	-	(45 <L _{Night} = 50)	3730
-	-	50 <L _{Night} = 55	7110
55 <L _{DEN} = 60	6980	55 <L _{Night} = 60	3060
60 <L _{DEN} = 65	3910	60 <L _{Night} = 65	630
65 <L _{DEN} = 70	790	65 <L _{Night} = 70	310
70 <L _{DEN} = 75	350	L _{Night} > 70	180
L _{DEN} > 75	220	-	-

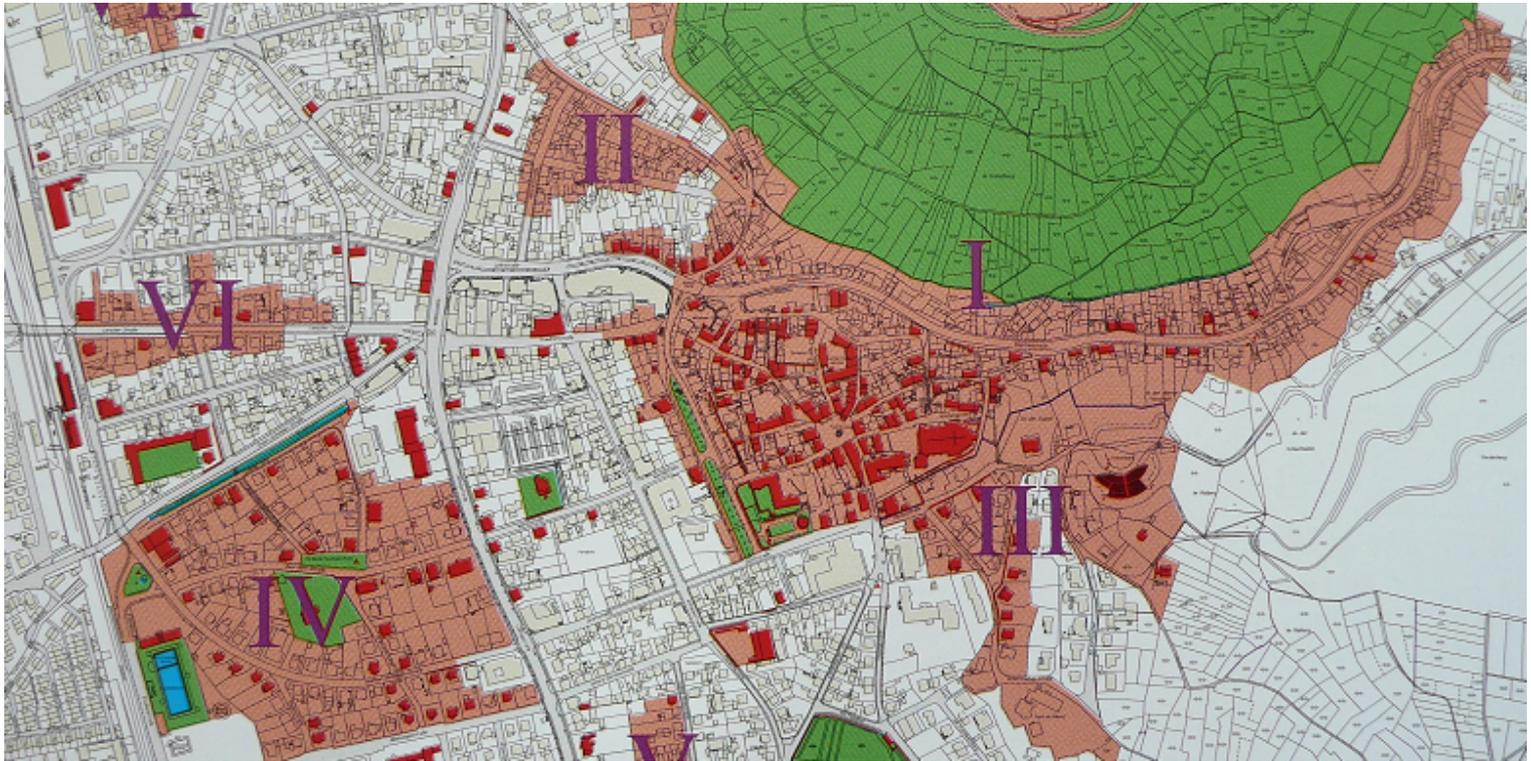
Tabelle 2: Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude.

LDEN				
Pegelbereich [dB]	Belastete Flächen [km ²]	Belastete Wohnungen [-]	Belastete Schulen [-]	Belastete Krankenhäuser [-]
L _{DEN} >55	10.59	5720	0	0
L _{DEN} >65	2.87	630	0	0
L _{DEN} >75	0.69	99	0	0

Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei Schulkomplexen aus beispielsweise drei Gebäuden sind somit drei Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.

DENKMALSCHUTZ

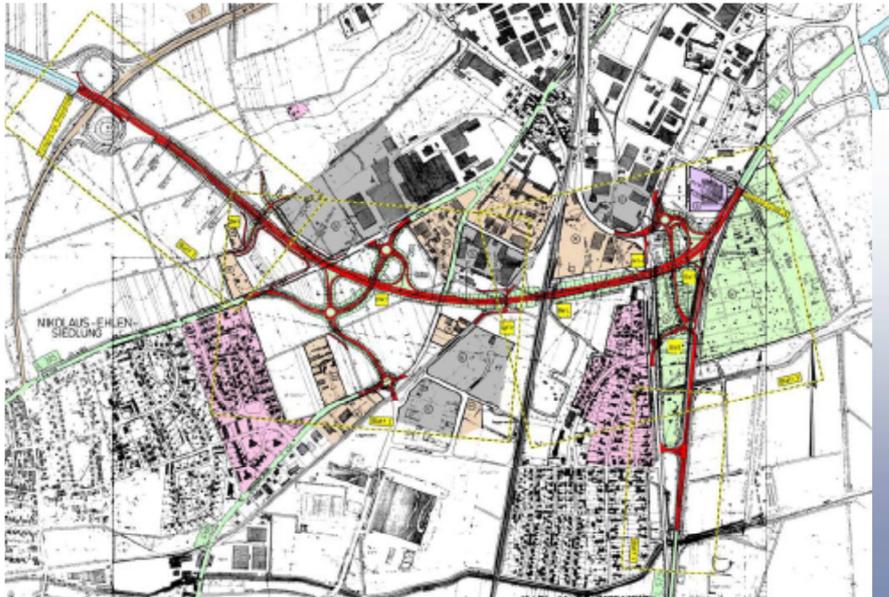
Der Denkmalschutz erstreckt sich in Heppenheim auf B3 und B460. Entlang der Bundesfernstraßen befinden sich eine Reihe von Einzeldenkmalen. Lehrstraße, Kleiner Markt und Siegfriedstraße sind Teil der Gesamtanlage I, Altstadt kern mit Unterer und Oberer Vorstadt und Schloßberg. Ein weiterer Straßenausbau würde schwere Eingriffe in das Gesamtensemble bedeuten. Die Belastungen aus bausubstanzschädigenden Abgasen und Erschütterungen gefährden die denkmalgeschützte Altbau substanz. Die Denkmaltopographie Bergstraße 1 von 2004 listet die erheblichen Verluste, die bereits durch den Verkehrsausbau stattfanden, detailliert auf, von der „berüchtigten Postkreuzung“ ist dort ebenso die Rede, wie von der „geradezu dramatischen Verkehrsbelastung“ in der Siegfriedstraße.



Autobahnähnlicher Lückenschluß zwischen A63 (Mainz/Kaiserslautern) bzw. A 61/E31 (Koblenz/Ludwigshafen) und B9 (Mainz/Ludwigshafen) über B47 nach Bensheim bzw. B460 über Heppenheim in den Odenwald. Kosten der Südumgehung für 16.000 bis 22.000 Kfz 22 Mio.€, Kosten für die Rheinbrückenmaßnahme für 25.000 Kfz 75 Mio.€.



UMGEHUNG WORMS



B 47 Worms - Südumgehung

Maßnahmenbeschreibung

Funktion der Südumgehung:

- Lückenschluss zwischen A 61 und B 9 (Ludwigshafen) und B 47 (Bensheim)
- Entlastung der B 47alt, L 395, L 456, K 3 vom Durchgangsverkehr (Anteil der B 47neu: 16 %)
- Verteilerschiene für Stadt Worms
Zubringerfunktion für Stadtgebiet und südliche Stadtteile
- Trasse in der Bauleitplanung der Stadt berücksichtigt
- Maßnahme des Bundesverkehrswegeplanes "Vordringlicher Bedarf"

HEPPENHEIMS INNENSTADTUMFAHRUNG?

Für Verkehr von der Juhöhe und aus Laudenbach wurde der Autobahnan-schluß über Bürgermeister-Metzendorf-Straße und Tiergartenstraße ausgeschildert. Durch die Vielzahl von Ampeln und Kreisverkehre wird jedoch der Verkehrsfluß behindert. Da die Strecke zudem länger ist, wird weiterhin über den Postplatz gefahren.

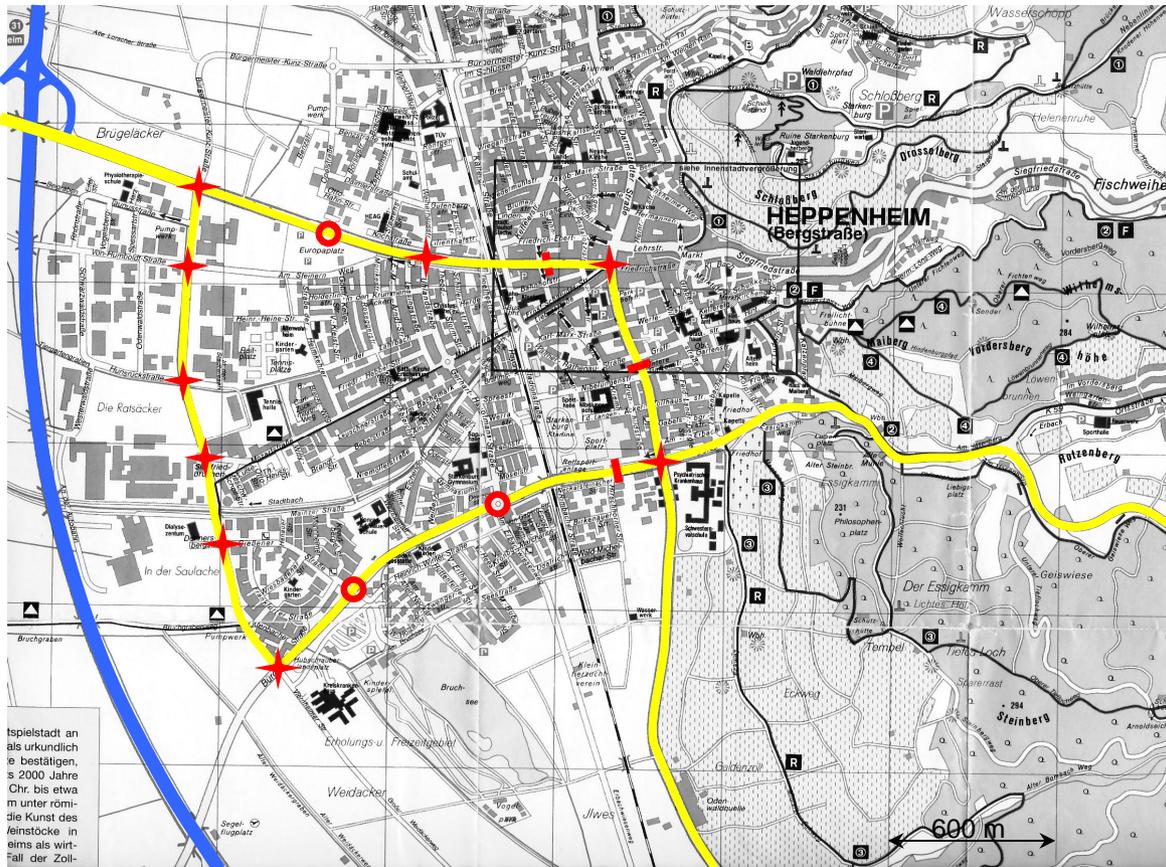
Die Karte stellt die aktuelle Situation ergänzt durch in nächster Zeit Geplantes dar.

Zwischen Kreuzung B3/L3110 und Kreuzung B460/Tiergartenstraße:

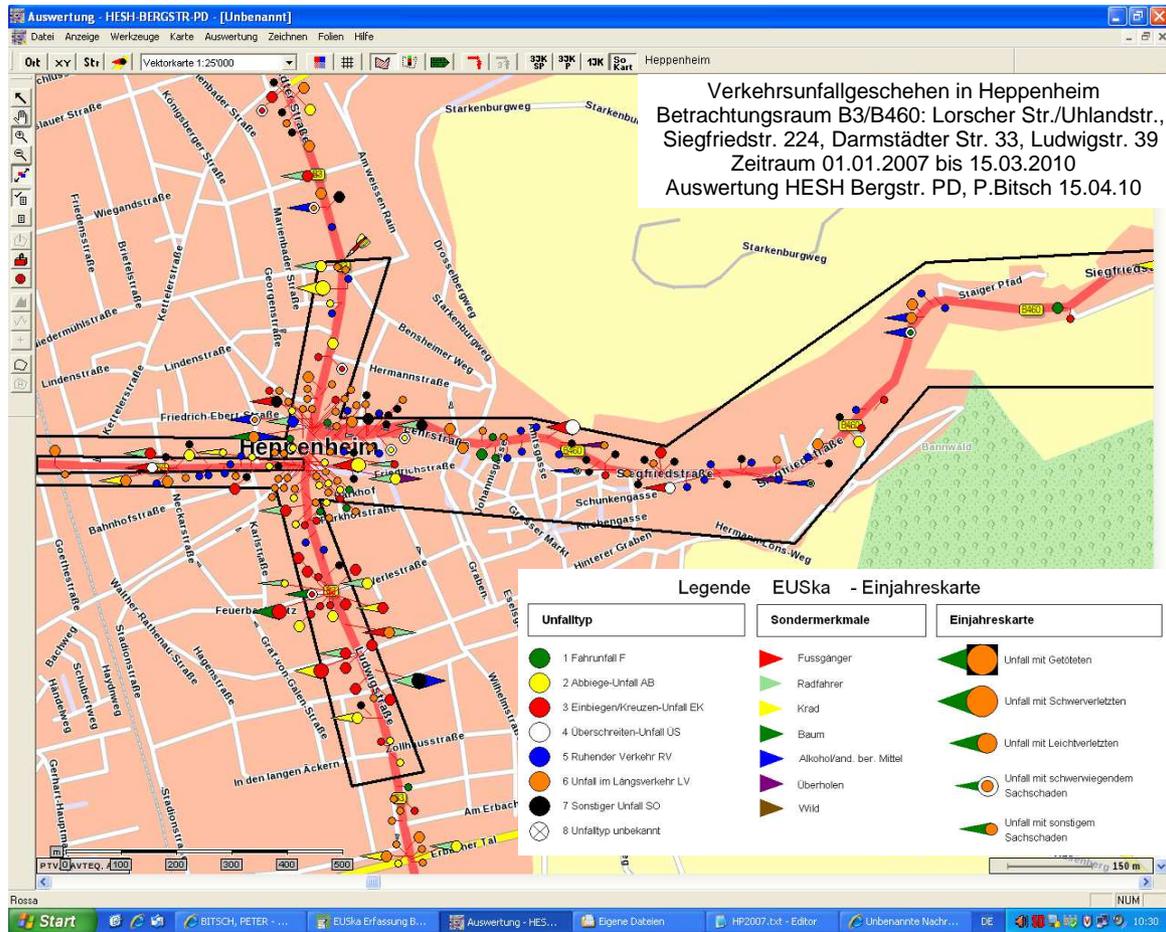
Hindernis	via Postplatz	via Tiergartenstr.
Ampel	2	5
schlafende Ampel	1	1
Kreisverkehr	1	2
Fußgängerüberweg	1	0
Summe	5	8
Entfernung	2,2 km	3,4 km

Die Vielzahl der Ampeln auf der Tiergartenstraße, die zudem ohne ‚grüne Welle‘ betrieben werden, verhindern eine Umfahrung der Innenstadt.

2014 wurde eine Fußgängerampel an der B3 in Höhe Werlestr. erstellt.



tspielstadt an als urkundlich e bestätigen, s 2000 Jahre Chr. bis etwa m unter römi-die Kunst des /einstöcke in eims als wirt-Fall der Zoll-



UNFALLGESCHEHEN

Nebenstehende Karte aus dem für die Lärmaktionsplanung (LAP) ausgewählten Untersuchungsgebiet (≥ 6 Mio.Kfz/Jahr) belegt das hohe Unfallgeschehen auf dem Postplatz (26.150 - 34.400 Kfz/24h ≥ 10.000 Mio.Kfz/Jahr je nach Untersuchung). Ebenso läßt sich entlang der B460 ein hoher Anteil von Unfällen mit dem ruhenden Verkehr feststellen, was auf die engen Verkehrsverhältnisse mit zu hohem Verkehrsaufkommen zurückzuführen ist.

15.04.2010 \\pohz03zda011.polizei.hessen.de\home2\B046082\Eigene Dateien\HP2009.txt

Zusammenfassung der Unfälle im Sammelordner

Dienststelle: HESH-BERGSTR-PD/B 3/B460/Lorscher/Uhland-Darmstädter33-Ludwig39-Siegfried224

Unfälle:	Total:	Unbek.:	Kat1:	Kat2:	Kat3:	Kat4:	Kat5:	Kat6:
Anzahl	132	0	0	3	33	4	92	0
Schaden (€)	394.550	0	0	26.800	142.230	18.200	207.320	0
Tote	0	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverl.	4	0	0	4	0	0	0	0
Leichtverl.	42	0	0	1	41	0	0	0
Alkohol and.ber.Mittel	3	0	0	1	1	1	0	0

Legende:

Unbekannt: Nicht Kategorie 1-6 und/oder x,y-Koordinate unbekannt.

Kat1: Unfall mit Getöteten.

Kat2: Unfall mit Schwerverletzten.

Kat3: Unfall mit Leichtverletzten.

Kat4: Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden.

Kat5: Unfall mit sonstigem Sachschaden ohne Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel.

Kat6: Unfall mit sonstigem Sachschaden unter Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel.

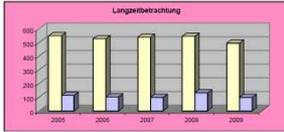
.....E:\pohz03zda011.polizei.hessen.de\home2\B046082\Eigene Dateien\HP2009.txt.....

VERKEHRSUNFALLGEBILD

POLIZEIPRÄSIDIUM SÜDHESSEN

UNFALLZAHLEN 2009*

LANDKREIS BERGSTRAÛE



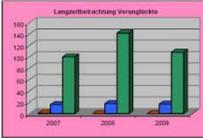
HEPPENHEIM



Über die Jahre 2007 bis 2010 beträgt der Anteil des untersuchten Bereiches etwa 1/3 des Gesamtunfallgeschehens Heppenheims ohne Stadtteile. Heppenheim liegt bei den Verkehrsunfällen im Kreis Bergstraße an 2. Stelle bzw. bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden an 4. Stelle.

UNFALLANALYSE

	2007	2008	2009
Verkehrsunfälle	530	560	450
Verkehrsunfälle mit Personenschäden	99	132	90
Tote	1	0	0
Schwerverletzte	16	18	17
Leichtverletzte	100	142	108
Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Einbiegen vom Unfallort	166	172	166
Verkehrsunfälle unter Einfluss berauschender Mittel	20	25	10



SONDERANALYSE

	Fußgänger			Radfahrer			Kraftfahr.		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Verkehrsunfälle	9	12	15	22	35	22	31	28	20
Verkehrsunfälle mit Personenschäden	8	11	13	19	33	17	21	24	22
Tote	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Schwerverletzte	0	1	0	3	9	7	4	0	3
Leichtverletzte	7	8	9	10	24	15	17	20	20

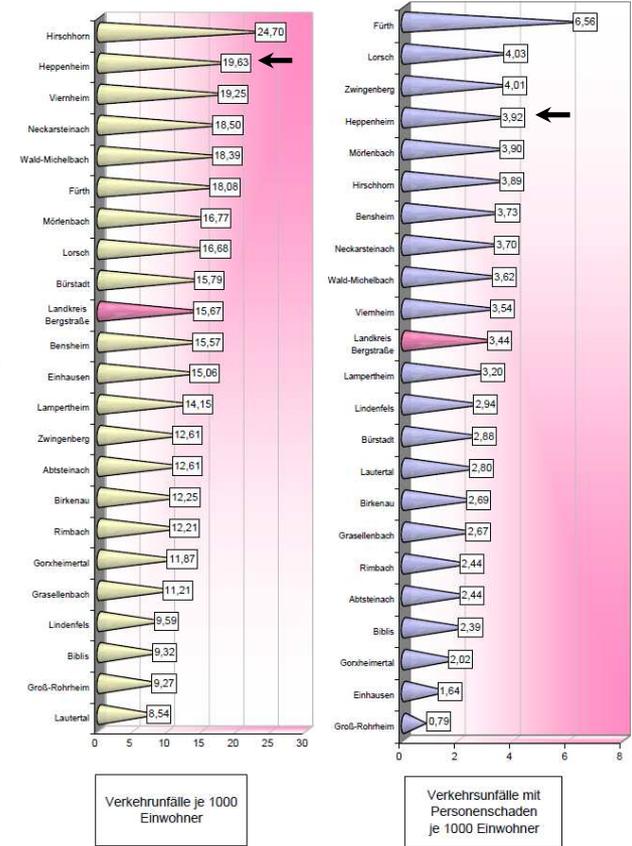
Unfalltypen	Anzahl/VU						
	Typ 1	Typ 2	Typ 3	Typ 4	Typ 5	Typ 6	Typ 7
2009	35	39	50	6	63	91	200
2008	59	46	48	5	72	98	210

Überwiegend positive Unfallentwicklung!
Heppenheim, Moosbr./Alhainstr.
B 3, NK 062, km 1,0-1,25; B 460, NK 066, km 1,0-2,0
* ohne Autobahn

VERKEHRSUNFALLGEBILD

POLIZEIPRÄSIDIUM SÜDHESSEN

Unfallbelastung der Gemeinden 2009/Landkreis Bergstraße





BAUMASSNAHMEN DES BUNDES

Nebenstehend die Bauleistungen des Bundes in der Umgebung Heppenheims, bestehend aus zahlreichen Umgehungsstraßen in Orten mit geringerer Belastung wie in Heppenheim. Unsere Nachbarstadt Bürstadt, verfügt bereits südlich und westlich über Umgehungsstraßen, welche nun ausgebaut werden sollen und fordert zusätzlich eine Nord-Ostumfahrung mit Unterstützung der Grünen. Ortsumfahrung (B38a) in Mörlenbach ist im Planfeststellungsverfahren, für Fürth, Lörzenbach und Rimbach in Untersuchung. Ortsumfahrungen in Groß-Rohrheim (B44) und Ober-Ramstadt (B426) fertiggestellt ... In Heppenheim wird jegliche Entlastung der Anwohner abgelehnt, obwohl die B460 in Heppenheim Hauptzubringer von der A5 in den vorderen Odenwald ist und eine sehr hohe Radfahrerbelastung (280/24h) aufweist.

Belastungen im Vergleich: BAB./B460

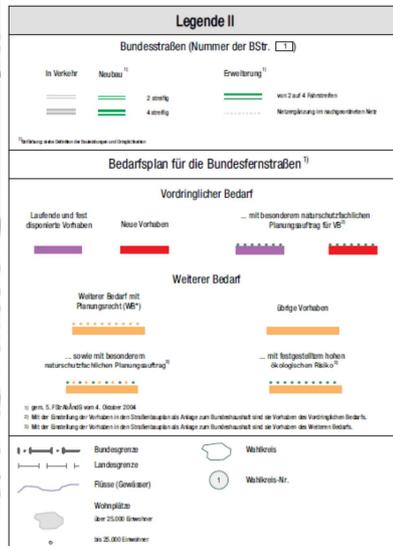
46 (über 7%) der 648 automatischen Zählstellen auf Bundesautobahnen weisen eine Verkehrsbelastung zwischen 8.000 und 20.000 Kfz/täglich aus. Auf der innerstädtischen B460 liegt die Verkehrsbelastung in der Lorsche Straße zwischen 16.000 bis 20.000 Kfz/tägl., in der Siegfriedstraße bei 14.000 bis 20.000 Kfz/tägl., auf dem Postplatz bei 34.400 Kfz/tägl. und der B3 bei 8.000 bis 22.000 Kfz/tägl..

Europ. Ziele zur Änderung der Mobilitätsstruktur

Behindert werden diese u.a. durch „eine anhaltende positive Diskriminierung des MIV in Stadtgebieten (Ampelphasen, Parkplatzmanagement, schmale Fußwege, Lärmbelästigung usw.)“

IHK-Hessen, FfM 2004, zu Ortsumfahrungen

„Ortsumgehungen sind eine wichtige Strategie zur Verstärkung der Verkehrsströme und tragen zugleich zur Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner in den Ortsdurchgangsstraßen bei. Zugleich werden die Unfallrisiken minimiert und die Umweltbelastungen durch Stauvermeidung in den Ortszentren reduziert. Ein attraktives Wohnumfeld ist immer auch ein wichtiger Standortfaktor für die auf qualifiziertes Fachpersonal angewiesene Wirtschaft.“



Bauleistungen Bundesfernstrassen 31.12.2008
Deutscher Bundestag

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)

Aufgrund der angespannten Finanzsituation des Bundes und der Länder wurde eine Priorisierung von Projekten beschlossen. Hiernach sollen Projekte die unter einem NKV von 1 liegen vorerst nicht mehr weiterverfolgt werden. Da ein hohes NKV nur teilweise die Dringlichkeit einer Maßnahme beweist, sind weitere Faktoren für eine zügige Durchführung notwendig.

Der Nutzen einer Maßnahme setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen: Verkehrssicherheit, Reisezeitnutzen, räumliche Wirkungen, Umwelteinwirkungen, günstigere Betriebs- und Unterhaltungskosten.

Da in Heppenheim täglich Staus, gesundheitsschädliche Immissionen von Lärm, Abgasen und Erschütterungen in grenzwertüberschreitenden Meßwerten nachgewiesen, der Wertverfall der Bausubstanz offensichtlich und kostengünstige Ortsumfahrungen möglich sind, liegt einerseits das NKV weit über 1, andererseits sprechen viele andere Faktoren für eine zügige Realisierung z.B.: Denkmalschutz, anstehende Stadtbacherneuerung, städtebauliche Revitalisierung etc..

Schutzstreifen (Radfahrweg)

StVO 12 5. „Ein Schutzstreifen ist ein durch Zeichen 340 gekennzeichnete und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild ‚Fahrräder‘ markierter Teil der Fahrbahn. Er kann innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. Er muß so breit sein, daß er einschließlich des Sicherheitsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radfahrer bietet. Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muß so breit sein, daß sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können. ...“

In der Siegfriedstraße soll nach dem Ausbau eine dem Kfz-Verkehr vorbehaltene Fahrbahn ohne Mittelstreifen von 5 m entstehen. Dies bei ständigem Begegnungsverkehr von Fern-Lkw, Gefälle- und kurvenreicher Strecke. Bei Nutzung des geplanten Schutzstreifens wird man sich in Lebensgefahr begeben müssen.

Schon beim Ausbau der Ludwigstraße (B3) Ende der 80er Jahre hat das ASV alle Richtlinien ignoriert, die Mindestbreiten von Rad- und Fußwegen weit unterschritten und durch pflanzenraumunwürdigen Baumpflanzungen weiter eingeengt. Ebenso beim Ausbau der Lorsche Straße, des Postplatzes und der Lehrstraße bei dem Radwege gar nicht vorgesehen wurden.

VORSCHLAGSLISTE DER ANWOHNER

Seit 1996 wurden der Stadt und dem Kreis von B3- und B460-Anwohnern die verschiedensten Vorschläge zur Beruhigung, Umleitung und Herausnahme des Durchgangsverkehrs unterbreitet. Stadt wie ASV lehnten den angebotenen Ankauf der an die Straße grenzenden Häuser ab. Gleichzeitig wurde den Anwohnern von Bürgermeister Herbert nahegelegt, doch wegzuziehen, wenn der Verkehr störe. Zuletzt am 14.10.09 erklärte Bürgermeister Herbert in Übereinstimmung mit den Mitarbeitern des ASV, daß nichts an der vorhandenen Situation verändert wird, die Anwohner sich mit dem einer Bundesstraße einhergehenden Verkehr und Lärm abzufinden hätten, auch aufgrund dessen, daß bereits der Einbau von Lärmschutzfenstern gefördert worden wäre. Im Folgenden die einzelnen Vorschläge, die im groben auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung vom Regierungspräsidium mit Stadt, Kreis und ASV besprochen und abgelehnt wurden. Weitere Vorschläge wurden der Stadt, dem ASV und Kreis von vorhergehenden Initiativen unterbreitet, die aber dort ebenso ignoriert wurden.

Nr. Vorschlag	Ergebnis
1. Angebot der Anwohner ihre Häuser zu Gunsten einer dem Verkehrsaufkommen angemessenen Straße zu verkaufen.	abgelehnt seitens Stadt, Kreis, ASV in 2009.
2. Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 30.	abgelehnt seitens Stadt, Kreis, ASV, Regierungspräsidium zuletzt 2010.
3. Tempo 30 am Altenheim.	abgelehnt seitens Stadt, Kreis, ASV, Regierungspräsidium zuletzt 2010.
4. Nachtfahrverbot für Lkw.	abgelehnt seitens Stadt, Kreis, ASV, Regierungspräsidium zuletzt 2010.
5. Tonnagebegrenzung.	abgelehnt seitens Stadt, Kreis, ASV, Regierungspräsidium 2010.
6. Lärmschutzwände entlang der Bundesstraßen.	abgelehnt seitens Stadt, Kreis, ASV, Regierungspräsidium zuletzt 2010.
7. stationäre Radarkontrollen (Starenkästen) z.B. Lorscher Straße: stadtseitiges Ende der Unterführung Siegfriedstraße: am Gaasebrunnen Ludwigstraße: bei Maltesern Darmstädter Straße: nördlich vom Plus.	abgelehnt seitens Stadt, obwohl z.B. in der Siegfriedstraße bereits 1993 23% Geschwindigkeitsüberschreitungen mit bis zu 90 km/h gemessen wurden. In 2010 auf der B3 Kfz mit 135 km/h. Auch arbeitet die mobile Radaranlage in Heppenheim durch die hohen Personalkosten gerade kostendeckend (180.000 €/Jahr Herbert 11.09), während feste Anlagen (80.000 €/St) sich in einem ½ Jahr amortisieren. Auch lassen diese sich Anlagen leasen (5 €/Bußgeldbescheid), z.B. über Robot Visual Systems Monheim am Rhein. Abgelehnt zuletzt 2010.
8. Aufbringen von Flüsterasphalt im Rahmen der grundhaften Sanierung der Lorscher Str. in 2006.	abgelehnt von ASV 2006.
9. feste Einrichtung der an der Lorscher Straße befindlichen Parkplätze im Zuge der grundhaften Erneuerung in 2006.	abgelehnt seitens Stadt und ASV 2006.

- | | |
|--|--|
| 10. Bundesstraßen mit schmalere Fahrwegen und innerstädtischer Ausgestaltung. | abgelehnt seitens Stadt, Kreis, ASV, Regierungspräsidium zuletzt 2010. |
| 11. Sperrung der Ernst-Schneider-Straße in den Postplatz. | nach Gründung einer Initiative Sipokno nach ca. 5 Jahren 2006 realisiert. |
| 12. Radwege im Bereich Postplatz. | abgelehnt seitens Stadt, ASV, Kreis zuletzt 2009. |
| 13. Antrag der Grünen auf Verkehrslenkung zur Autobahn über Lehrstraße, Darmstädter Straße, Bürgermeister-Kunz-Straße (Nordstadumfahrung). | abgelehnt von Stadtverordnetenversammlung 2008. |
| 14. Beseitigung des Rechtsabbiegers aus der B460/Lorscher Straße in die B3/Ludwigstraße. | abgelehnt seitens Stadt und ASV zuletzt 2009. |
| 15. Beseitigung des Linksabbieger aus der B3/Ludwigstraße in die Lorscher Straße. | abgelehnt seitens Stadt und ASV zuletzt 2009. |
| 16. Beseitigung des Linksabbieger von B3 in die Friedrich-Ebert-Straße. | abgelehnt seitens Stadt und ASV zuletzt 2009. |
| 17. Ortsumfahrung Ost-West – Maibergtunnel zwischen Siegfriedstraße und Erbacher Tal. | abgelehnt seitens Stadt, Kreis, ASV, Regierungspräsidium zuletzt 2010. |
| 18. Ortsumfahrung Nord-Süd – Verbindung von Kreisverbindungsstraße in Laudenbach über Tiergartenstraße mit Berliner Ring in Bensheim. | abgelehnt seitens Stadt, Kreis, ASV, Regierungspräsidium zuletzt 2010. |
| 19. Autobahnanschluß-Süd. | wird seitens Stadt derzeit nicht verfolgt. Für den Regionalplan wurde eine AS südlich von HP gefordert. Der vom ASV seit ca. 6 Jahren geforderte Kriterienkatalog wurde seitens der Stadt nicht abgegeben. |
| 20. Kreisel Ludwigstraße/Erbacher Tal – Bürgermeister-Metzendorf-Straße. | ASV denkt seit 1997 darüber nach. |
| 21. Kreisel Bürgermeister-Metzendorf-Straße/Tiergartenstraße. | ist im Plan von Gewerbegebiet-Süd enthalten. |
| 22. Vorstellung der Verkehrswegeplanung durch ASV. | abgelehnt vom ASV 2009. |
| 23. Vorstellung der Verkehrswegeplanung der Stadt. | keine Antwort der Stadt auf Anfrage aus 2009. |
| 24. Lärmschutzwall bei Gewerbegebiet-Süd auf Wohngebiets- statt auf Gewerbegebietsseite anzuordnen. | abgelehnt seitens Stadt in 2009. |

Durch das ASV wurde die Ergreifung von Schutzmaßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbegrenzung oder Nachtfahrverbot für Lkw's mit einer angeblich durchgeführten Lärmsanierung begründet. Hierbei wurden widersprüchliche Angaben gemacht, die Karten und Berechnungen nicht offengelegt und eingeräumt, daß nur ein Teil der Gebäude lärmsaniert wurde. Desweiteren wurden, entgegen dem Gesetz, nur straßenseitige Schlaf- und Wohnraumfenster gefördert. Dies obwohl durch die starken Immissionen ein enteignungsgleicher Eingriff vorliegt. Ebenso wurde von der Stadt bis heute die Offenlegung der gemessenen Geschwindigkeiten von Radarkontrollen und Meßtafeln verweigert. Zu beachten ist auch, daß die Lebensdauer von Schallschutzfenstern aufgrund entweichende Gase mit 20 bis 25 Jahre angegeben wird. Die Standzeit der ersten eingebauten Lärmschutzfenster ist somit bereits abgelaufen. Der Einbau von Flüsterasphalt wurde verweigert, weil dieser bei niedrigen Geschwindigkeiten keine Wirkung entfalten würde, bzw. die auf dem Markt befindliche lärmoptimierte Asphaltdeckschicht (LOA) noch keine Standardbauweise ist und sich noch in der Erprobungsphase befinden würde.

Bürgerprotest und Initiativen, sowie Baumaßnahmen B460

Neben Protesten einzelner Bürger gab es immer wieder Proteste von Initiativen und Parteiarbeitskreisen, nachfolgende Angaben ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

- 1965 Anwohnerproteste gegen die Fällung der Lindenallee in der B3.
- 1968 Anwohnerproteste gegen Abriss von Gebäuden zur Verbreiterung der Darmstädter Straße vor dem jetzigen Tedi.
- 1971 Anwohnerwidersprüche gegen den Bebauungsplan zur Verbreiterung der Darmstädter Straße als 4-spurige Straße.
- ab 1978 Altstadtfreunde gegen geplante und realisierte Art der Bauvorhaben entlang der Siegfriedstraße.
- 1985 Anwohnerproteste gegen die Verbreiterung der Ludwigstraße.
- 1992/93 Siegfriedstraßenanwohner für Wohnumfeldverbesserung auch aufgrund der hohen Unfallraten (300 in 11 Jahren), zusammen mit BUND u. ADFC.
- 1993 AVUS - Arbeitskreis der CDU unterstützt die Forderungen der Siegfriedstraßenanwohner, Bergweiler sie die schlimmste Straße Heppenheims.
Haaf, Bürgermeisterkandidat der SPD, unterstützt die Forderungen der Siegfriedstraßenanwohner.
SPD stellt Antrag auf festinstallierte Radaranlagen und Tempo 40 km/h in der Siegfriedstraße.
Grüne unterstützen die Forderungen der Siegfriedstraßenanwohner, unter anderem Taufertshöfer mit Vorschlag Schloßbergtunnel.
- 1997 die SPD stellt in einer Fragebogenaktion u.a. fest, daß nach Meinung der Bürger insbesondere die Sicherheit am Postknoten zu wünschen übrig läßt.
- 1997 bis 99 Sipokno – Bürgerinitiative Sicherheit Postknoten wirbt für verbesserte Ampelschaltungen und Sicherheit der Fußgänger, sowie Schließung der Ernst-Schneider-Straße.
- 1999 Agenda unter Mitwirkung des Leiters des ASV Dieter Engel für mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer.
- 2001 SPD, Bürgermeister Obermayr CDU, 1.Stadtrat Herbert und FDP für AS-Süd.
Agenda unter Mitwirkung des Leiters des ASV Dieter Engel mit ADFC für mehr Sicherheit u.a. am Postplatz für Fußgänger und Radfahrer.
- 2007 Dr.Michael Meister MdB CDU setzt sich für Lärmschutz an der Siegfriedstraße ein.
Bürgermeister H.Lenz/Laudenbach und V.Pauli/Hemsbach setzen sich für AS-Süd in Heppenheim ein.

Entgegen den Vorschlägen der Bürger betreibt Stadtverwaltung, Kreis und ASV im Laufe der letzten Jahre den sukzessiven Ausbau der Bundesfernstraße B460. Zwischen B38/Lörzenbach und AS-Heppenheim wird durch mehrere Baumaßnahmen laufend die Leistungsfähigkeit der B460 erhöht und versucht, diese den steigenden Verkehrserfordernissen anzupassen. Das ASV behauptet einerseits öffentlich, daß diese Baumaßnahmen ausschließlich Unterhaltungsmaßnahmen wären, die nicht zu einer Steigerung des Verkehrs beigetragen hätten, andererseits liegt Schriftverkehr und Presseberichte vor, aus denen hervorgeht, daß die Veränderungen der Verbesserung des Verkehrsflusses dienen und damit wesentliche Änderungen im Sinne der Gesetze darstellen.

Die Richtlinien für den Verkehrslärm (VLärmSchR 97) verweisen auf das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und klären die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen. Danach liegen die Voraussetzungen für eine wesentliche Änderung, die einem Neubauvorhaben entspricht und Lärmschutzmaßnahmen notwendig machen, vor, wenn z.B. durch die Baumaßnahme der bisher vorhandene Beurteilungspegel von mindestens 70dB(A)/tags oder mindestens 60 dB(A)/nachts erhöht wird und der Eingriff auf die Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straße abzielt (BVerwG, Urteil vom 09.02.1995 – 4C26.93-NVwZ 1995, 907). Ebenso sind erhebliche bauliche Eingriffe: Bau von Ein- und Abbiegestreifen, Bau von Radwegen, Bau von Fahrstreifen für zusätzliche Fahrbeziehungen im Bereich von Knotenpunkten. Auch sind die Immissionsgrenzwerte entsprechend der Baunutzung einzuhalten. Anstatt aktiver Lärmschutzmaßnahmen können nach Abwägung auch passive Maßnahmen (Lärmschutzfenster etc.) oder auch Entschädigungen vorgenommen werden. Dies setzt jedoch ein für Neubauvorhaben notwendiges Planfeststellungsverfahren voraus. Auf dies wurde an der B460 bisher „verzichtet“, obwohl die Voraussetzungen bisher vorlagen:

- Die Maßnahmen dienen/dienten der Steigerung der Leistungsfähigkeit der B460.
- Der Beurteilungspegel liegt an der B3 wie B460 über 75 dB(A)/tags und 65 dB(A)/nachts.

- Die Immissionsgrenzwerte (IGW) nach §2 (1) BimSchV werden weit überschritten: tags wie nachts um jeweils mindestens beim Altenheim 23 dB(A), im Kerngebiet 12,5 bis 15 dB(A), allgemeinen Wohngebiet um 17,5 bis 20 dB(A).
- Die Fahrbeziehung Ernst-Schneider-Straße wurde baulich geschlossen.
- Radwegenutzung wurde baulich eingerichtet.
- zusätzliche Fahrspur wurde eingerichtet.
- Die Kurvenradien wurden unter baulichen Eingriffen außerhalb des bisher bestehenden Fahrstraßenbereiches verändert.

Den Anwohnern wurde in der Vergangenheit mangels Durchführung der gesetzlich vorgeschriebenen Planfeststellungsverfahren das Mitsprache- und Einspruchsrecht genommen.

Durchgeführte und anstehende Baumaßnahmen zur Aufnahme des erhöhten Verkehrsaufkommens:

- 2002 Ausbau der B460 zwischen AS-Heppenheim und Kreuzung Tiergartenstraße Richtung Innenstadt auf 2 Geradeauspuren.
- 2003 Entschärfung des Kurvenbereiches in Mitlechtern/Lauten-Weschnitz zur Steigerung der Durchschnittsgeschwindigkeit und damit Leistungsfähigkeit.
- 2003 Linksabbiegeverbot für In der Krone mit Mittelstreifenbarriere, welche aber innerhalb eines Jahres wieder rückgebaut wurde.
- 2004 Ausbau Knotenpunkt Tiergartenstraße/B460.
- 2005 provisorische Schließung der Ernst-Schneider-Straße, die 2007 in Billigbauweise auch baulich geschlossen wurde.
- 2005 Ausbau AS-Heppenheim Rampe West mit 2 Linksabbiegern Richtung Heppenheim.
- 2006 Postplatz mit zusätzlicher Abbiegespur, und Einrichtung von Radwegbereichen.
- 2009 Ausbau AS-Heppenheim Rampe Ost mit 2 Linksabbiegern Richtung Heppenheim.
- 2009 Schließung der Marienstraße am Kleinen Markt.
- 2009 Einbahnstraßenregelung Pestalozzistraße.
- 2009 Linksabbiegeverbot für In der Krone.
- 2010 Februar bis Juni: B460 Überführung Kalterer Straße wird aufgrund umfangreicher Schädigungen teilweise abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt.
- 2011 Erneuerung der Wanne im Bereich der Bahnüberführung. Kosten zusammen mit Erneuerung der Überführung Kalterer Straße 5 Mio.€.
- 2011 Sanierung Siegfriedstraße zwischen Kleiner Markt und Hs.Nr. 168, Vorplanung wurde Ende 2009 fertiggestellt. Kosten 5 bis 8 Mio.€.
- Verbesserung der Linienführung im Bereich Leberbach B460 auf 550m mit Planfeststellungsverfahren.
- **Kreisverkehr mit Bypässen und 4-spurigem Ausbau der B460 zwischen Europaplatz und Weiherhausstraße gem. Schreiben ASV vom 12.01.09.**
- Ausbau B460 zwischen Knotenpunkt Tiergartenstraße/B460 und Europaplatz zu einer 4-spurigen Trasse gem. Bebauungsplan Sondergebiet östlich der Tiergartenstraße – Teil I vom 05.12.1999.
- Nächtliche Schließung der Tiergartenstraße zwischen Bürgermeister-Metzendorf-Straße und Gießener Straße gemäß Empfehlung im Bebauungsplan Gewerbegebiet-Süd.

Daß die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes B460/B3 verbessert wurde, wurde der IG LIZ vom HMWVL Hessen mit Schreiben vom 20.01.10 bestätigt. Dies betrifft ebenso alle anderen Baumaßnahmen bestätigt durch das ASV in Presse- oder Eigenberichten. Die gesetzlichen Vorgaben (Planfeststellungsverfahren) werden somit seitens ASV und Stadt Heppenheim ignoriert.

Im Zuge der Lärmsanierung wurden nur passive Schallschutzmaßnahmen gefördert, ohne nichtstraßenseitige Fenster und Türen zu berücksichtigen und Entschädigungen für die Einschränkungen im Außenwohnbereich etc. zu zahlen. Auch wurden, entgegen VLärmSchR97, passive Schutzmaßnahmen für Gewerberäume nicht gefördert. Eine Lärmsanierung, soweit sie denn überhaupt von allen Anliegern wahrgenommen wurde, entsprach, auch bedingt durch Beratungsfehler, nicht den gesetzlichen Richtlinien und kann als solche damit nicht vom Baulastträger als abgeschlossene Maßnahme bezeichnet werden.

PLANUNG SIEGFRIEDSTRASSE/B460

1992/93 wurde der in Diskussion befindliche Rückbau der Siegfriedstraße von Anwohnern, ASV, Stadtparlament für möglich gehalten, um Wohnumfeldverbesserungen und größere Verkehrssicherheit zu erreichen. Mit Pressebericht vom 24.02.1992 erklärt der damalige Leiter des ASV-Bensheim Benner einen Rückbau der Siegfriedstraße für grundsätzlich möglich, macht aber eine Fahrbahnbreite von mindestens 6,50 m zur Voraussetzung. Benner machte damals auch klar, daß eine ‚Verkehrsberuhigung‘ nicht auf Kosten des Parkraumes gehen dürfe, da in der Siegfriedstraße offenkundig jeder Parkplatz gebraucht werde. Mit Pressebericht vom 08.04.93 stellt Benner richtig, daß man sich entscheiden müsse, entweder Parkplätze oder Radwege. Heute ist von Rückbau keine Rede mehr. Für den anstehenden Ausbau werden Mindestbreiten für die Fahrstreifen von $2 \times 3,75 \text{ m} = 7,50 \text{ m}$ vorgegeben, zzgl. für Lkw mitzunutzende Fahrradstreifen von 1,50 m, also mindestens 10,50 m Asphalt-/Fahrbahnbreite, zzgl. Ausrundungszuschläge in Kurvenbereichen etc.. Gegenüber dem jetzigen Zustand von durchgehend 8,50 m zwischen Kleiner Markt und KLN also nochmals ein erheblicher Zuwachs, was absehbar zum Wegfall der damals für notwendig erachteten 120 Pkw-Stellplätze führt. Dies obwohl inzwischen noch mehr Stellplätze benötigt werden, was an den Gehsteigparkern täglich abzulesen ist. Da Radwege und Straße in die Baulast des Bundes fallen, nur Gehwege und Parkplätze in die Zuständigkeit der Stadt, fragt sich, wie das ASV heute die gesetzlichen Vorgaben erfüllen will. Die aus den Richtlinien sich ergebende Mindestbreite für Fahr-/Rad- und Fußwege $(3,75 + 1,6 + 1,5) \times 2$ liegt bei mindestens 13,70 m. Da in der Siegfriedstraße nur ein Lichtraumprofil von 12 m vorhanden ist, Garagenausfahrten direkt an den öffentlichen Raum angrenzen, Reisebusandienung vor dem Altstadtotel erfolgt und Flächen für den ruhenden Verkehr (mindestens $2,25 + 0,25 \text{ m}$ Sicherheitsabstand) hinzukommen, ist offensichtlich, daß die Siegfriedstraße als Bundesstraße, mit den vorhandenen und zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen, nicht weiter nutzbar ist. In Hinsicht auf den anstehenden Ausbau, für den ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist, da es sich um wesentliche Änderungen des Bestandes handelt, ist auch die Rechtsprechung eindeutig: **Es wäre „grundsätzlich ein planerischer Mißgriff, wenn eine Straße so dimensioniert würde, daß sie gerade noch ausreicht, um den erwarteten durchschnittlichen Verkehrsbedarf zu genügen, da immer dann, wenn die Belastung das Durchschnittsmaß überstiege, erhebliche Behinderungen des Verkehrs geradezu vorprogrammiert wären. Eine Straße muß über Reserven verfügen, damit sie ihre Funktion auch dann noch erfüllen kann, wenn sie über das normale Maß hinaus in Anspruch genommen wird. Wird eine Straße nicht nur gelegentlich, sondern praktisch auf Dauer bis an die Grenze ihrer Kapazität belastet, so ist absehbar, daß nachhaltige Störungen im Verkehrsablauf nicht die Ausnahme, sondern die Regel bleiben. Dies kann nicht das Ziel einer vernünftigen Verkehrsplanung sein“ (BVerwG vom 21.03.96, NVwZ 1996, 1006 (1007f.)). Die Träger der Straßenbaulast haben nach dem Bundesfernstraßengesetz (§3 FStrG) die gesetzliche Verpflichtung nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen des überörtlichen Verkehrs in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.**

Das Vorantreiben des Ausbaus der innerstädtischen B460 durch die Behörden muß als rechtswidrig bezeichnet werden. Es widerspricht auch den Mittelvergaberichtlinien, da eine OU in Heppenheim möglich ist. Neben den Grenzwertüberschreitungen bei Lärm und NO_2 kommen die grenzwertigen Feinstaubbelastungen und die Überschreitungen bei den Erschütterungen, für die DIN 4150 Teil 2 anzuwenden ist, hinzu. Nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz sind Emissionen die von einer Anlage ausgehenden Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen (§3 (3) BImSchG).

Das ASV beabsichtigt für die Siegfriedstraße folgenden Ausbau als Regel(Mindest)querschnitt:

2 Fahrbahnen á 3,75 m (seit dem 02.03.10 á 2,75 m) ohne Mittellinie, beidseitig Radwege als Angebotsstreifen á 1,5 m = 10,50 m (8,50 m).

Die Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) macht die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) zur Grundlage der Ausbaurichtlinien für Radwege. Danach stehen die vom ASV für die Siegfriedstraße angedachten Radwege als Angebotsstreifen im Widerspruch zur ERA, da diese nur an Straßen $\leq 1.000 \text{ Kfz/Tag}$ vorgesehen werden sollten. Ebenso sind die angedachten Radwegebreiten des ASV zu gering. So wurde noch das Minimum unterschritten, Schutzstreifen gibt es ebensowenig wie Zuschläge für das starke Straßengefälle.

Das ASV selbst nimmt eine Einordnung der Siegfriedstraße in die Straßenkategorie CII nach RAS-Q bzw. RAS 2006 vor. Hierbei ist eigentlich folgender Ausbau vorgeschrieben:

2 Fahrstreifen mit einer Grundfahrbreite á 3,25m zzgl. Bewegungsspielraum 0,75 m, beidseitiger Schutzstreifen Radweg á 0,50 m (mit Parken 0,75 m), Radweg á 1,60 m = 12,20 m. Hinzu kommen Gehwege á minimum 1,50 m (innerstädtisch eigentlich 2 m) was 15,20 m Mindestbreite ergibt. Da zumindest abschnittsweise einseitig Stellplätze angeboten werden müssen, ergeben sich durch zusätzlich verbreiterten Schutzstreifen von 0,25 m sowie Stand-/Parkstreifen 2,25 m mit Schutzstreifen von 0,50 m eine Breite von mindestens 18,20 m. Die Mindestbreiten betragen also 15,20 bzw. 18,20 m. Das Lichtraumprofil der Siegfriedstraße beträgt 11,50 m_{min} bzw. 15 m_{max}. Ein regelkonformer Ausbau ist auch unter Zugrundelegung der Mindestbreiten in keiner Weise möglich, der Bau einer Ortsumfahrung unumgänglich, da diese aus wirtschaftlichen und bautechnischen Gesichtspunkten möglich ist. In Hinsicht auf die gesundheitlichen Beeinträchtigungen und der täglichen Verkehrsstaus und der dadurch verursachten volkswirtschaftlichen Schäden ist eine OU unumgänglich.

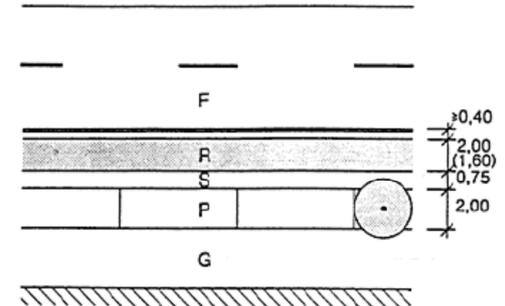
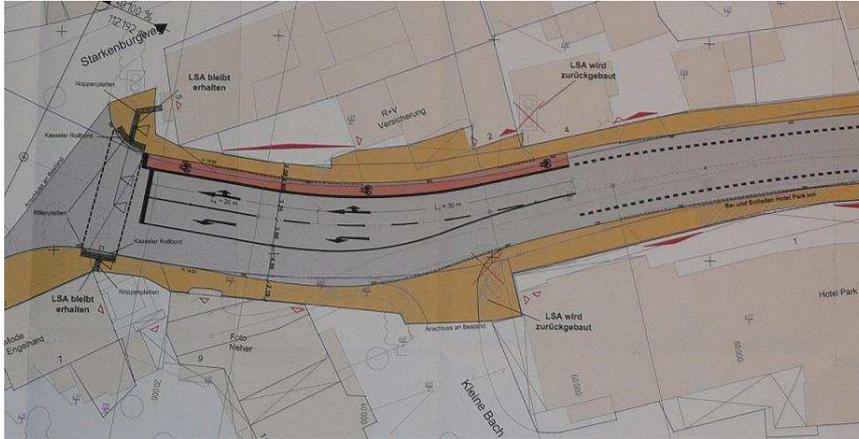


Bild 14: Ausbildung des Straßenseitenraumes mit Längsparkständen zwischen Radweg und Gehweg

Nr.	Maßnahme	Vorteile für den Straßenverkehr	Vorteile für Heppenheim
1.	Maibergtunnel.	im Verkehrsentwicklungsplan 1996 nachgewiesene Entlastung sämtlicher innerstädtischer Straßen insbesondere der B460. Bessere Anbindung des Kreiskrankenhauses, schnellere Rettungswege.	Wohnumfeldverbesserung in der Siegfriedstraße, Konjunkturprogramm für Sanierungen der Altbau-substanz, nachhaltige Investitionen der Anwohner, Offenlegung der Stadtbach mit Kleinklimaverbesse-rung, Aufwertung des Geschäftszentrums mit Gene-rierung zusätzlicher Verkaufsflächen.
2.	Autobahnanschlußstelle-Süd.	im Verkehrsentwicklungsplan 1996 nachgewiesene Entlastung sämtlicher innerstädtischen Straßen ins-besondere der B3, B460 und Tiergartenstraße. Bes-ere Anbindung des Gewerbegebietes, Kreiskran-kenhauses und neue Vitos-Klinik, schnellere Ret-tungswege.	Wohnumfeldverbesserung entlang der B3, Aufwer-tung des Psychatriegeländes und des Halben Mon-des mit straßenseitigem Biergarten, Ausweitung des Geschäftszentrums, Aufwertung des Parkhofareals. Umgestaltung entlasteter Straßen möglich.
3.	Verbindung Kreisverbindungsstraße in Laudenbach mit Tiergartenstraße.	nachgewiesene Entlastung sämtlicher innerstädti-scher Straßen insbesondere der B3.	Wohnumfeldverbesserung entlang der B3, Aufwer-tung des Psychatriegeländes, Aufwertung des Hal-ben Mondes mit straßenseitigem Biergarten, Aus-weitung des Geschäftszentrums, Aufwertung des Parkhofareals. Umgestaltung entlasteter Straßen möglich.
4.	Verbindung Bürgermeister-Kunz-Straße mit Berliner Ring.	nachgewiesene Entlastung sämtlicher innerstädti-scher Straßen insbesondere der B3.	Wohnumfeldverbesserung entlang der B3, Umge-staltung entlasteter Straßen möglich.

ENTWURF SIEGFRIEDSTRASSE/B460 Dezember 2010



Nachdem die Behörden die Offenlegung der Planung zur Sommerpause angekündigt hatten, wurde diese am 12. Dezember 2010 der Öffentlichkeit in einer Informationsveranstaltung in Auszügen vorgestellt. Dies nachdem die Stadtverordnetenversammlung dem Entwurf Anfang Dezember zugestimmt hatte, vorher einen Antrag auf Abstimmungsverschiebung ausdrücklich ablehnte.

Vorgestellt wurde eine Fahrbahnbreite von $2 \times 2,50$ zzgl. Schutzstreifen von je 1,50 m, sowie beidseitige Gehwege von mindestens 1,5 m. Viele Fragen aus der Anwohnerschaft konnten nicht beantwortet werden. Es stellte sich heraus, daß die Grundlagenermittlung und die für Entwürfe übliche Kostenberechnung nicht erbracht wurde. Ebenso lag es an den Anwohnern die Behörden auf den teilweise vorhandenen Felsuntergrund, Quellen und Lage von Versorgungsleitungen aufmerksam zu machen. Eine zusätzliche Querungshilfe über die Siegfriedstraße wurde nicht vorgesehen, trotz dessen das Fehlen einer solchen seit Jahrzehnten bekannt ist, insbesondere in Hinsicht auf den im Bereich der KLN liegenden Spielplatz.

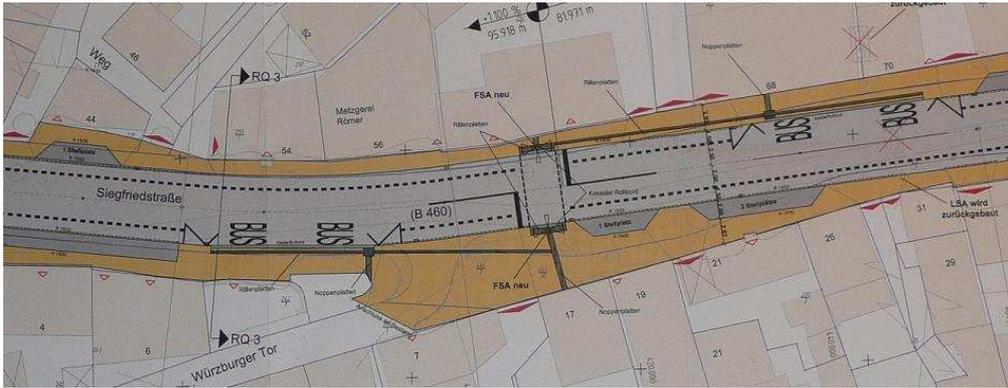


Im Bereich des Hotels 'Park Inn' sollen die Busse zukünftig auf dem neuen Gehweg halten, wie bisher auch. Die Fußgänger sollen ihren Weg zwischen Arkaden, Ausladevorgängen, Busgruppen, in die Tiefgarage einfahrenden Fahrzeugen und Radfahrern suchen, wie bisher auch. Das derzeit vorhandene Konfliktpotenzial wird nochmals verstärkt. Die Busse werden während der Be-/Entladevorgänge neben dem ca. 1,8 m breiten Fußweg die Schutzstreifen der Radfahrer mitbenutzen müssen.

werden, dazu das Verkehrsaufkommen noch erhöht werden. Busse elgäste müssen im laufenden Verkehr ihre Koffer auf der Straße enton Radfahrern benutzt werden muß. Zwischen den Bussen befindet

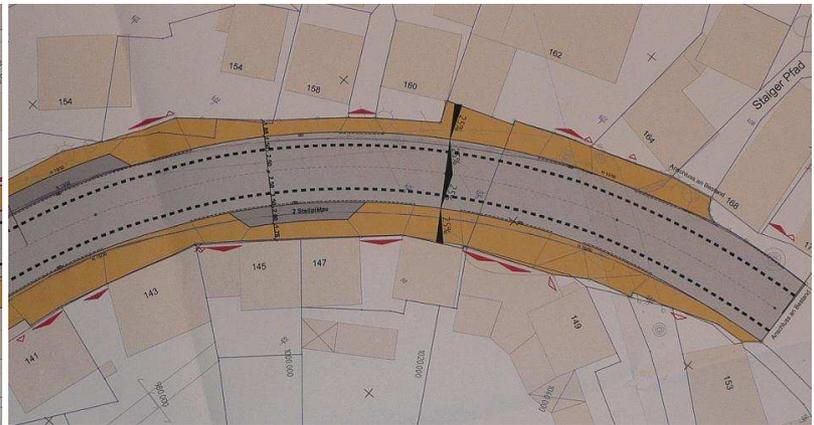
sich zudem die Zufahrt zur öffentlichen Tiefgarage. Die Planung verschärft die Situation.

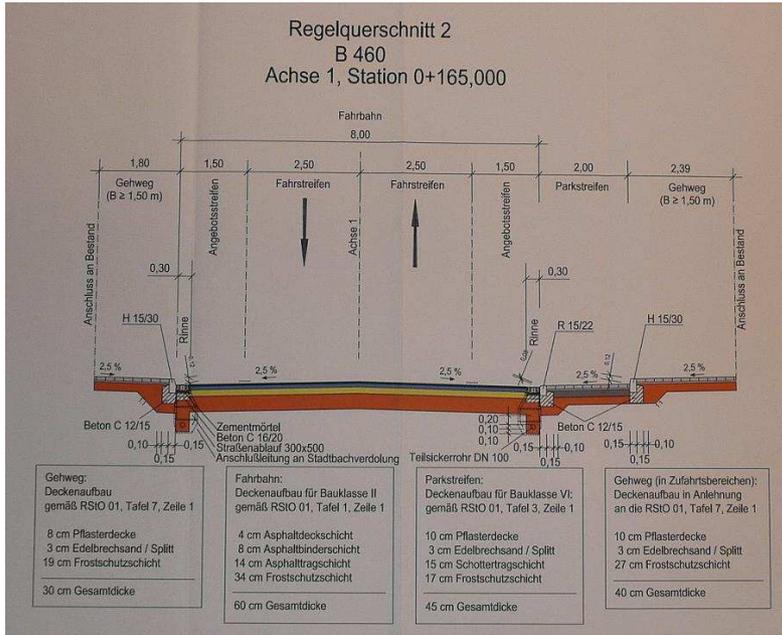
Im Bereich Würzburger Tor soll die Haltestelle nach Westen verschoben, eine Fußgängerampel zwischen den Haltestellen angeordnet werden. Durch die Verschiebung wird der Bau von Fahrgastunterständen verhindert. Busse werden auf der Straße auf den Schutzstreifen an sogenannten Buskaps halten (behindertengerechte Buszugänge mit erhöhtem ausgerundetem Randbord). Die durchgehenden Rillenplatten für Sehbehinderte führen über die Einmündung des Würzburger Tor - soll dies geschlossen werden? Parkbuchten grenzen direkt an den Überweg bzw. lassen bei Hs.Nr.21 gerade einmal 3 m Zufahrtsbreite frei. Die im



Plan dargestellten Gehwege halten die angeführten und notwendigen 1,5 m Mindestbreite nicht ein. Bei Siegfriedstr. 44 wird großzügig auf Privateigentum zugegriffen (Enteignung, Abriss?).

Im Bereich Gasthaus 'Zur Post' ist deutlich erkennbar, wie Parkplätze unter Mißachtung von Mindestabständen zu Einfahrten und Seitenstraßen 'hingeschönt' wurden. Es ist absehbar, daß in der Ausführungsplanung von den 100 Stellplätze nur ca. 65 übrigbleiben werden. Aufgrund der bei Hochborden notwendigen Absenkungen für Ein- und Zufahrten werden die Fußwege eine einzige 'Buckelpiste' sein. Eine Gestaltung des Brunnenplatzes ist in keiner Weise zu erkennen. Bei Hs.Nr.47 bleiben gerade einmal 70cm Fußweg zwischen Treppenzugang und Bordstein. In der Kurve Staiger Pfad wird zukünftig aufgrund der Schutzstreifen Parken nicht mehr möglich sein, der Verkehr noch schneller fließen und die Kurve damit noch gefährlicher. Ausfahren aus den Garagen und Hofeinfahrten der Südseite werden zu einem reinen Vabanque Spiel, ebenso wie die Ausfahrt aus dem Staiger Pfad.





Die Abflussrinne ist im Schutzstreifen integriert, auf den nach ERA notwendigen Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkbuchten und Schutzstreifen wurde "verzichtet". Fern-Lkw, deren Fahrgastzelle ohne Außenspiegel 2,45 m breit ist, müssen aufgrund der schmalen Fahrbahnen von 2,50 m den Schutzstreifen im Begegnungsverkehr mitbenutzen. Aufgrund der Verkehrsstärke mit über 16.600 Kfz/täglich wird dies der Regelfall sein. Schutzstreifen dürfen aber nur angeordnet werden, wenn dies der Ausnahmefall ist. Ein Ausweichen der Radfahrer im Notfall auf den Gehweg wird durch den Hochbord verhindert, weswegen diese schon aus Selbsterhaltungsgründen regelmäßig den Gehweg benutzen werden. Die Anordnung der Schutzstreifen dient offensichtlich nur dem Zweck, ein durchgängiges Parkverbot durchzusetzen, um die Fahrbahn von Randparkern zu Gunsten eines größeren Verkehrsdurchsatzes freizuhalten.

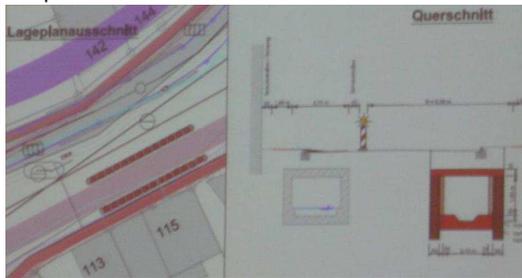
In der Vorstellung wurde als Grund der Verlegung des Stadtbaches nördlich der KLN die notwendige Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit genannt. Da eine Erneuerung in der westlichen Straßenhälfte nicht möglich sei,



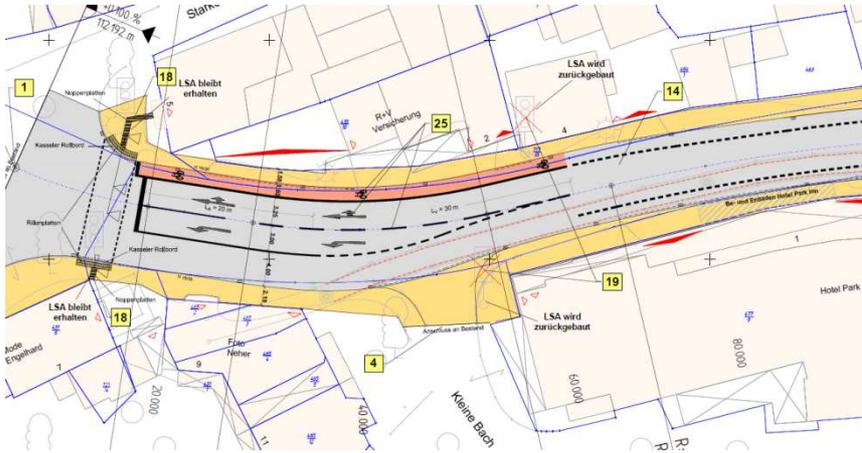
wäre dies im östlichen Teil günstiger – nur daß der Stadtbach derzeit nicht in der Straße sondern im Fußweg verläuft und in der östlichen Straßenhälfte Fels ansteht und Versorgungsleitungen liegen.

Das ASV-Bensheim plant weiterhin aufgrund vollkommen überholter Sichtweisen und ignoriert alle Erfordernisse an eine zeitgemäße Verkehrsplanung und angemessenen Städtebau. Es versucht mit Gewalt unzumutbare Verkehrsmengen unter Ignorierung sämtlicher Regelwerke und Gefahrenpunkte durch die Innenstadt zu führen. Da wird das Mittelzentrum Heppenheim zu einem 'Grundzentrum' nur um eine passende Straßenklassifizierung heranziehen zu können, die aber in keiner Weise den verkehrlichen Erfordernissen und den Ansprüchen auf ein gesundes Wohnumfeld nachkommt.

Das ASV setzt mit der vorliegenden Planung seine Tradition der Bevorzugung des Kfz-Verkehrs fort: unzureichende Fußgänger- und Radfahrwege, keine Querungsmöglichkeiten, fehlende Anlagen für den ruhenden Verkehr, Ignorierung des historischen Stadtbildes, Steigerung der Verkehrsbelastung, unzureichender Platz für ÖPNV ...

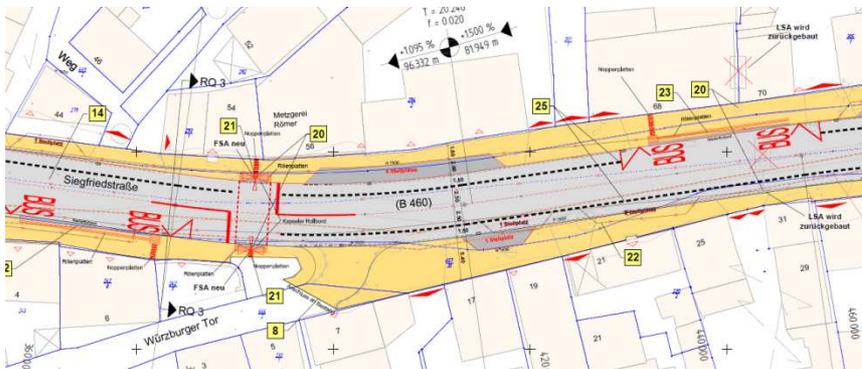


ENTWURF SIEGFRIEDSTRASSE/B460 Oktober 2014



Es wurde eine Überarbeitung vorgelegt, die sich im Wesentlichen auf die Verschwenkung der Verdolungsachse im östlichen Bereich zurück in die Bestandlage gründet. Mit einher geht die leichte Veränderung der Fahrbahnachse, um Stellplätze anders anordnen zu können und auf Grunderwerb zu verzichten. Der letzte Grünstreifen vor der Stadtmauer entfällt ersatzlos zu Gunsten von 5 Stellplätzen.

Die Planung sah die bauliche Ausgestaltung der Stellplätze vor. Die Stadtverordnetenversammlung beschließt (25/2/5) am 8.10.2015 unter Berücksichtigung des SPD-Antrages auf den baulichen Ausbau der Stellplätze zu Gunsten von Stellplatzmarkierungen auf den Gehwegen zu verzichten. Der Antrag der LIZ.LINKE-Fraktion auf Nichtbeteiligung der Stadt an Sanierung und Ausbau der Siegfriedstraße, somit an der Umgestaltung von Einrichtungen des ruhenden Verkehrs, d.h. Gehwege und Stellplätze, mit Ausnahme der Einrichtungen für den ÖPNV, wurde abgelehnt (2/31/0). Ebenso abgelehnt wurde der geforderte Widerspruch gegen die geplante vollständige Kanalisierung des Stadtbaches und das Verlangen auf Auslagerung des Durchgangsverkehrs vor Durchführung einer Planung für den Stadtbach und grundhaften Bundesstraßensanierung.

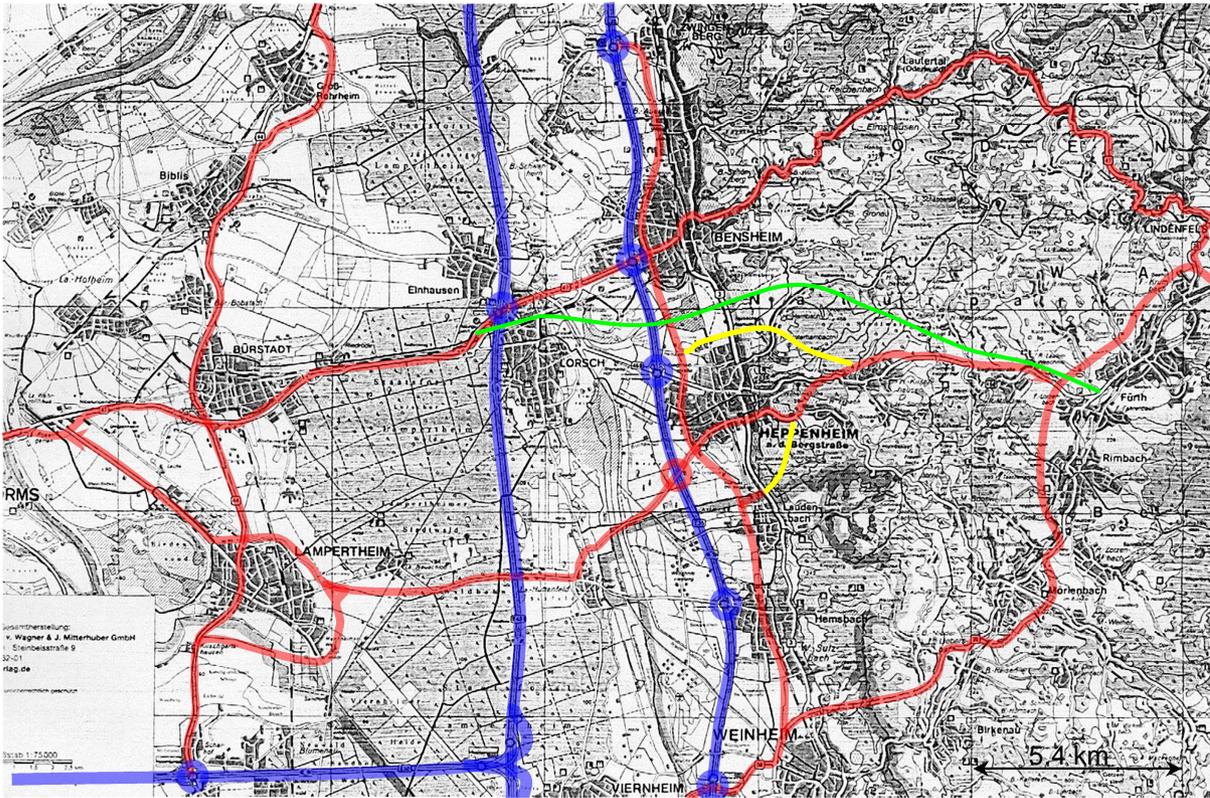


Die Probleme mit zu engen, zusätzlich durch Treppenaufgänge eingegengten Gehwegen beseitigt die Planung nicht. Der Straßenraum, der nun ohne jegliches Gün oder stadtgesterischen Anspruch geplant ist, wird weiterhin als reine Kfz-verkehrstechnische Angelegenheit betrachtet.

Links oben geänderte Fahrbahnmarkierungen, die nun ein Linksabiegen aus der Kleinen Bach erlaubt. An der Busaufstellung vor dem Altstadtotel mit Entladung mitten auf der Bundesstraße wird nichts geändert.

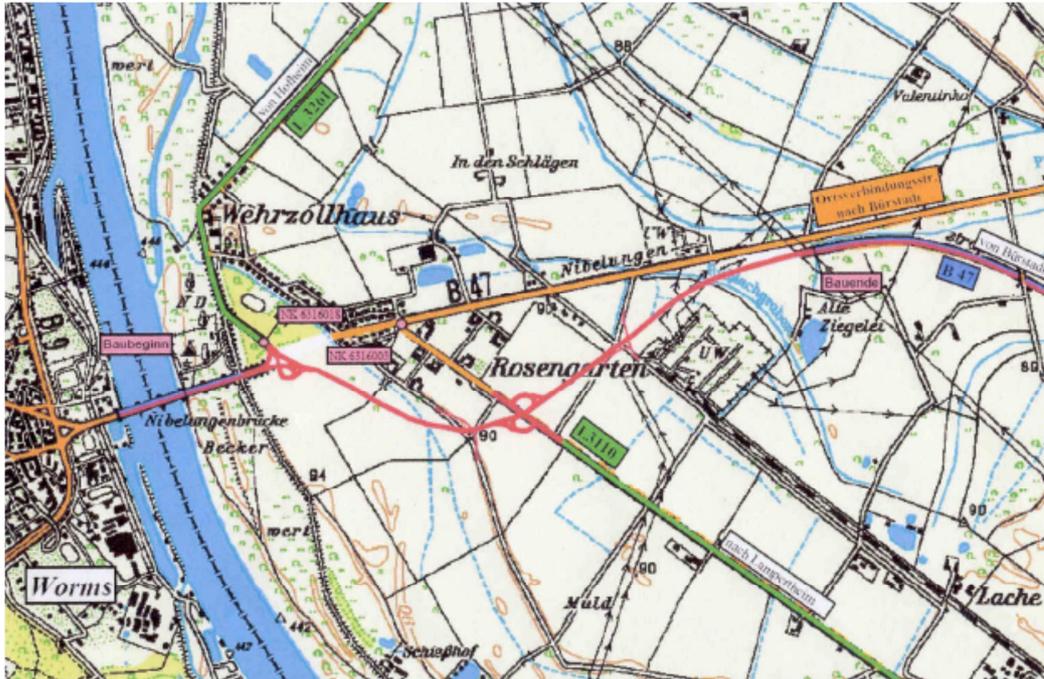
Links unten verschwenkte Fahrbahnachse mit geänderter Bus-Aufstellung und Verlegung des Überganges nach Westen, um Stellplätze vor Metzgerei Römer anordnen zu können.

VERKEHRSVERBESSERTUNGEN zwischen Weschnitztal und Rhein



Ost-West und Nord-Süd-Verbindungen der Hauptverkehrsstraßen unter Berücksichtigung einer Verbindung zwischen Kreisverbindungsstraße (K4229) in Laudenbach, die durchgängig von Weinheim bis 2015 fertiggestellt sein soll, und Berliner Ring in Bensheim, sowie Ortsumfahrung Heppenheim mittels Maibergtunnel und 2. Autobahnan-schluß (AS-Süd). Es ergibt sich eine wesentliche Entlastung der alten B3 mit Verbesserung der naturräumlichen Verbindung zwischen Hängen und Ebene sowie eine 2. Ost-Westspanne für den überregionalen Verkehr, der derzeit mitten durch die Innenstadt geleitet wird. Aufgrund der Verkehrsbelastungen ist eine Heraufstufung der L3398 und L3110 über Lampertheim zur B47 bzw. über die OU K3 zur BAB6 in B460_{NEU} sinnvoll.

Die grüne Linie entspricht der Planungsüberlegung vom ASV zwischen 1969 und 1973, die zunächst eine Bundesstraße dann eine Autobahn zwischen B47 bei Lorsch und B38 bei Fürth vorsah.

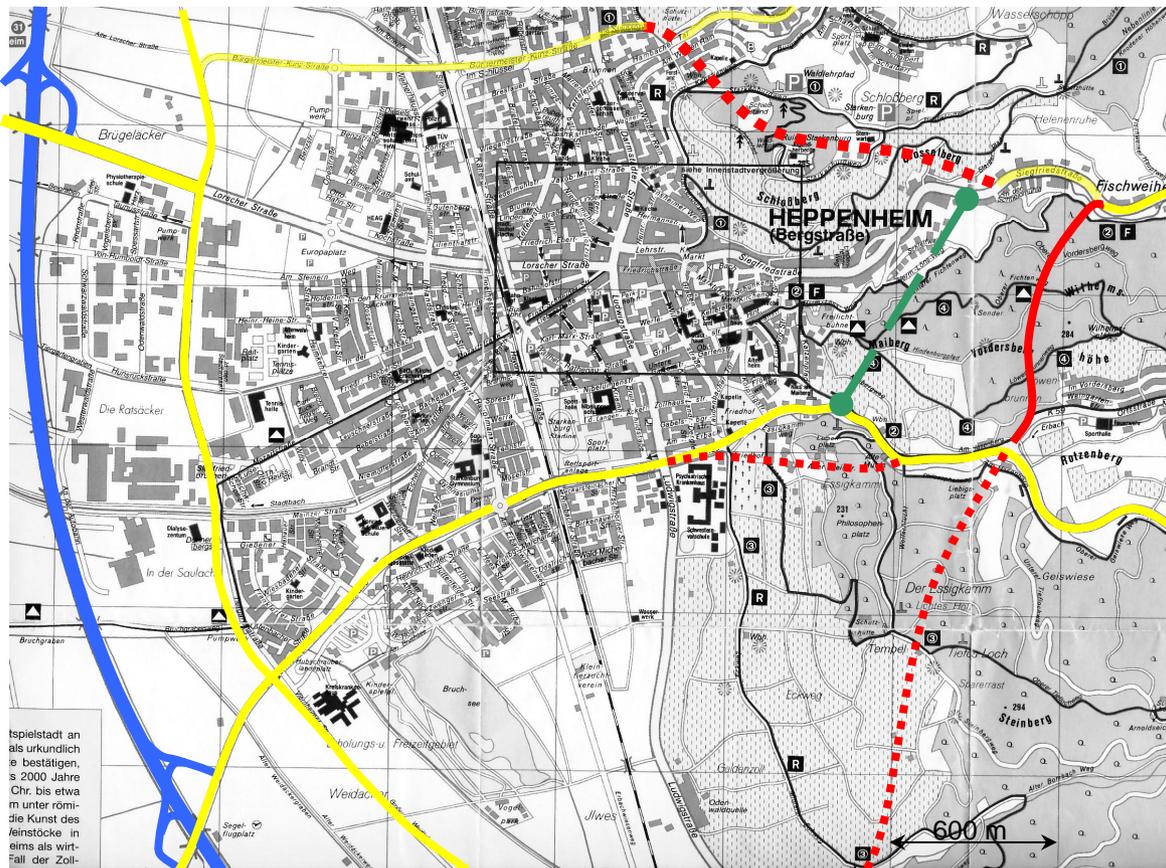


Zur Zeit in der Planung des ASV:

Weiterführung der B47 als 4-spurige Straße durch den Lorsche Wald und als Ortsumfahrung in Lampertheim-Rosengarten (derzeit im Planfeststellungsverfahren für 20.000 Kfz/Tag) zur neuen Rheinbrücke in Worms. Die von Lampertheim kommende L 3110 wird kreuzungsfrei an die Ortsumfahrung angeschlossen. Ebenso ist eine Ortsumfahrung von Lampertheim im Norden bereits realisiert, im Westen in Planung (K3) und im Süden in Vorbereitung.

Änderungsvorschlag der IG LIZ:

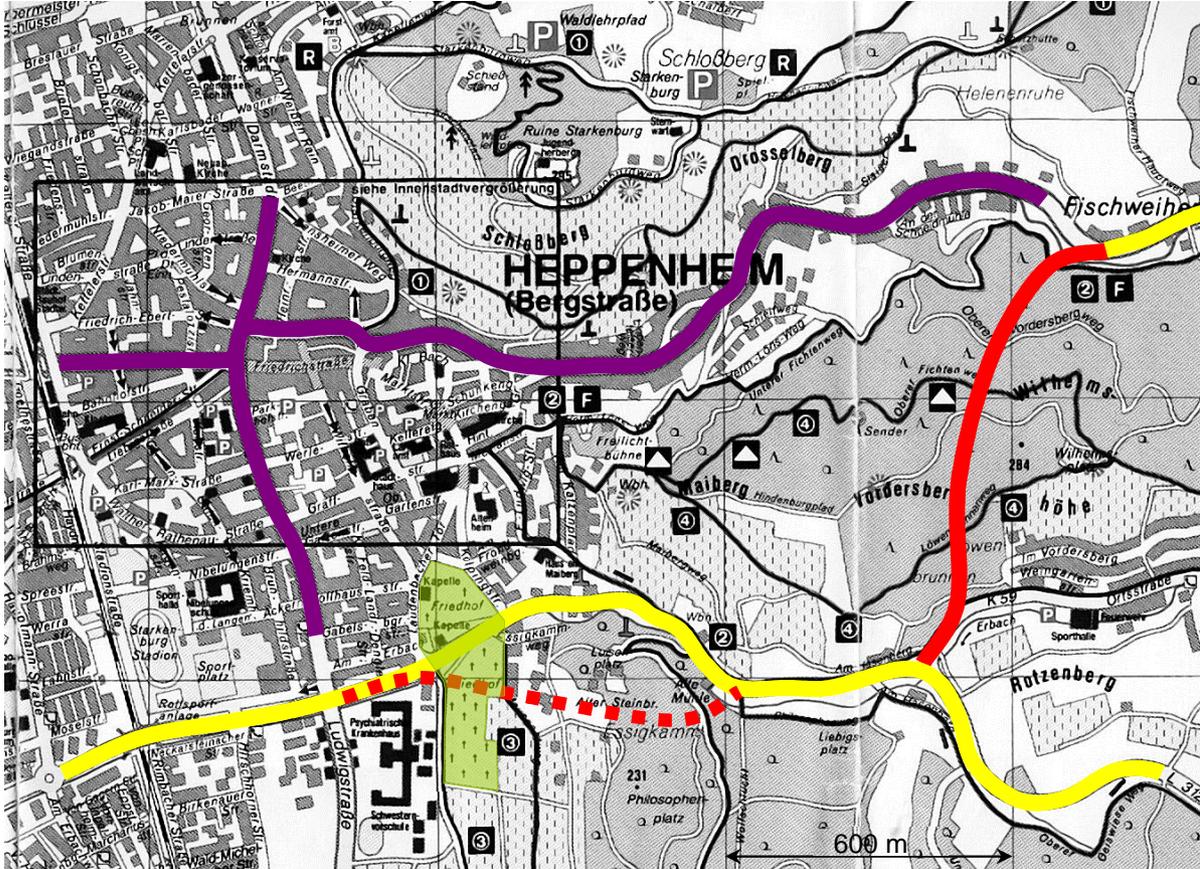
Als Alternative zum 4-spurigen Ausbau der Umgehung Rosengarten/Bürstadt verbunden mit großen naturräumlichen Eingriffen im Lorsche Wald bis zur Ausbaustrecke der B47 westlich von Lorsch, bietet sich eine 2-spurige Umgehung auch aus Kostengründen an, soweit man als 2. Ost-West-Verbindung die L3110 und L3398 als B460_{NEU} ausbaut.



ORTSUMFAHRUNG MAIBERG-TUNNEL AS-HP-SÜD

Für eine Ortsumfahrung (OU) in Ost-West-Richtung kommen aufgrund der bergigen Topographie, der Eingriffe in die Natur und der Kosten nur Tunnellösungen in Frage. Ein Schloßbergtunnel mit Anschluß über die Straße am Steinkopf an die Nordstadumfahrung Bürgermeister-Kunz-Straße stellt die kostenintensivere Lösung dar und belastet die überlastete AS-Heppenheim zusätzlich. Eine Entlastung der B47 kann so nicht erfolgen. Eine OU durch Maibergtunnel eröffnet die Option eines späteren Anschlusses direkt an den Kreis der Kreisverbindungsstraße/B3. Im Verkehrsentwicklungsplan 1996 befindet sich der Maibergtunnel in Lage der grünen Linie. Ebenso ist die AS-Süd bereits enthalten.

MAIBERTUNNEL



Zwischen Siegfriedstr./B460 und Erbacher Tal/L3120 ■ in die Ortsstraße (K59). Tunnellänge ca. 800 m, Kosten ca. 27 Mio.€ incl. Straßenanbindung. ■

Im am stärksten betroffenen Bereich (Lärm, Abgase, Erschütterungen, kleines Lichtraumprofil) liegen ca. 700 Anwohnerhaushalte mit ca. 1.500 Personen vorwiegend in 2 bis 3-Familienwohnhäusern. Unter Berücksichtigung von Hinterliegern und direkt angrenzenden Häusern in Seitenstraßen sind ca. 12% der Kernstadtbewohner (ohne Stadtteile) in ihrer Gesundheit massiv beeinträchtigt. ■

Zum Vergleich: Das ASV und das AFB bauen in Heppenheim ein neues Verwaltungsgebäude für 33 Mio.€ ohne Grunderwerb.

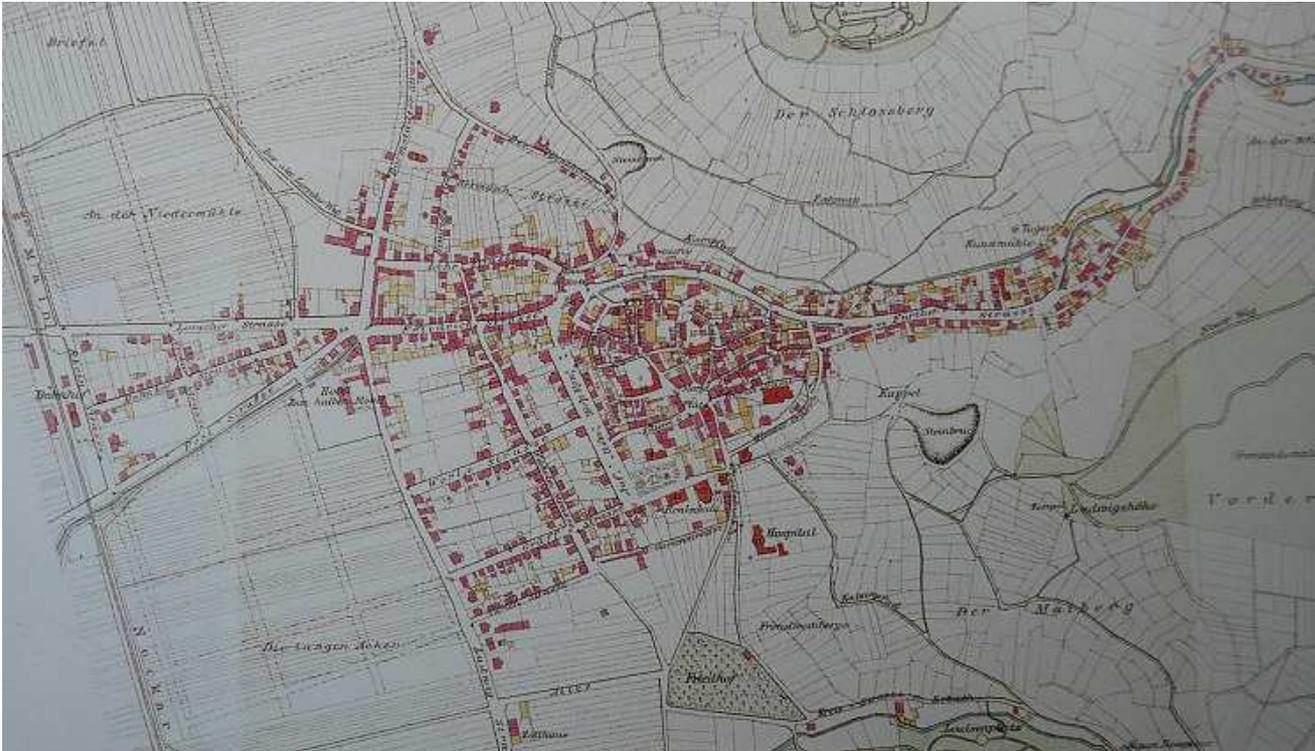
Die OU kann durch einen weiteren Tunnel unter Essigkamm und Friedhof fortgesetzt werden, um dort weitere Anwohner zu schützen und die Trennung des Friedhofes durch die L3120 aufzuheben. Eine Grünverbindung zwischen Innenstadt und Weinbergen kann dadurch hergestellt werden, die durch die Offenlegung der Erbach noch aufgewertet werden kann.

Die innerstädtische B460_{ALT} kann anschließend abgestuft werden.

LORSCHER STRASSE (B460) VERSUS (L3398) BÜRGERMEISTER-METZENDORF-STRASSE

Die Gebäude entlang der B460 wurden lange vor der Motorisierung gebaut. Als ab 1890 in der Lorsch Straße Häuser erstellt wurden, mündete diese noch als Feldweg in den Äckern. Die Verbindung nach Lorsch lief früher über den alten Postweg, der über die verlängerte Lehrstraße (jetzt: Niedermühlstraße – Daimlerstraße) und Alte Lorsch Straße führte, die heute im Straßenknick der Bürgermeister-Kunz-Straße anbindet, die Autobahn untertunnelt und entlang des Ham-baches nach Lorsch führte.

Ausschnitt Lageplan der Kreisstadt Heppenheim mit Umgebung von 1898 des Stadtbaumeisters Jakob Maier, 1897 bis 1910 in seinem Haus Lorsch Straße 8 wohnend.



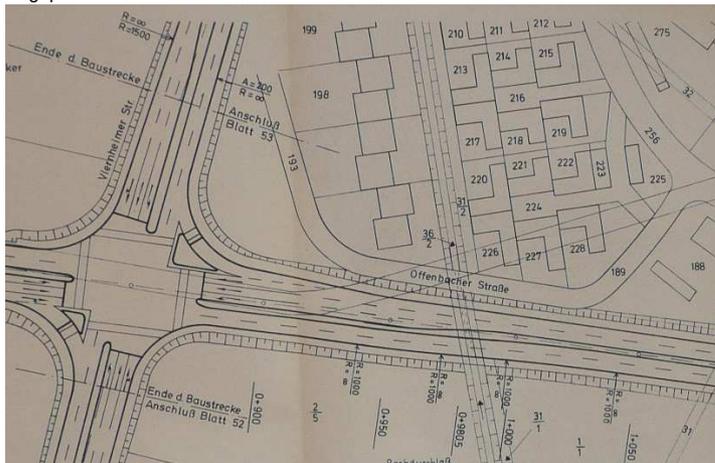
L3398 – Bürgermeister-Metzendorf-Str.

Die Bauvorhaben in der Weststadt bedurften Straßenbauvorhaben um den zu erwartenden Verkehr aufzufangen. Hierfür wurden im Rahmen des Verkehrswegeplan Grundlagen geschaffen, die den damaligen Bauherren bekannt gewesen sein dürften. Die Anlieger im Bereich der Bürgermeister-Metzendorf-Straße, insbesondere der Offenbacher Straße, Frankfurter Straße und Tiergartenstraße hatten ihre Gebäude also im Bewußtsein der absehbaren Verkehrsentwicklung erstellt. Der Verlauf der vorhandenen Stadionstraße ist auf den 4-spurigen Ausbau abgestellt. Der für außenstehende nicht nachvollziehbare 'doppelte' Straßenverlauf im Kreuzungsbereich zur B3 resultiert aus der ursprünglich geplanten Kreuzung zweier 4-spuriger Straßen. Der breite Straßenraum im Bereich des Kreiskrankenhauses, das durch begrünte Böschungen geschützt ist, gründet sich ebenso auf die damalige Planung.

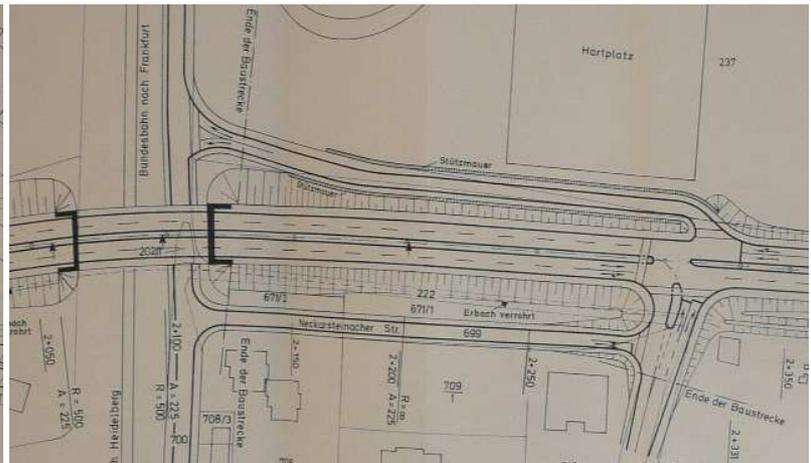


Soweit die Bürgermeister-Metzendorf-Straße und Tiergartenstraße nun als 2-spurige Ortsumfahrungen genutzt werden, wird ausschließlich eine Nutzung im ursprünglichen und für die Anwohner absehbaren Sinn vorgenommen, was zusätzliche Schutzmaßnahmen nicht ausschließt für die ausreichend Platz vorhanden ist. Schutzmaßnahmen wie z.B. Böschungen und Lärmschutzwände, für die an der B460 kein Platz ist und aus städtischer Sicht auch nicht gewünscht sind.

Kreuzung Tiergartenstraße/Bürgermeister-Metzendorf-Straße (L3398) im Verkehrswegeplan 1971.



Bahnüberführung der Bürgermeister-Metzendorf-Straße (L3398) sowie Kreuzung Stadionstraße/Hirschhorner Straße.





GEWERBEGEBIET-SÜD Tiertgartenstr.

Der genehmigten Gewerbegebiet-Südplanung liegen u.a. folgende Empfehlungen zu Grunde: zusätzliche Ampeln an Tiertgartenstraße/Gießener Straße und Gießener Straße/Bürgermeister-Metzendorf-Straße, sowie Nachfahrverbot Tiertgartenstraße. Die aufgrund längerer Wegstrecke und mit größerem Zeitaufwand verbundene Umfahrung der Innenstadt gegenüber B3/B460 wird durch die Ampeln nochmals weiter verschlechtert. Fraglich ist auch, weswegen der Lärmschutzwall auf Gewerbegebietsseite liegt, anstatt auf Seiten des Wohngebietes. Der Schutz des Gewerbes vor Straßenlärm ist also wichtiger als der Schutz der Anwohner?

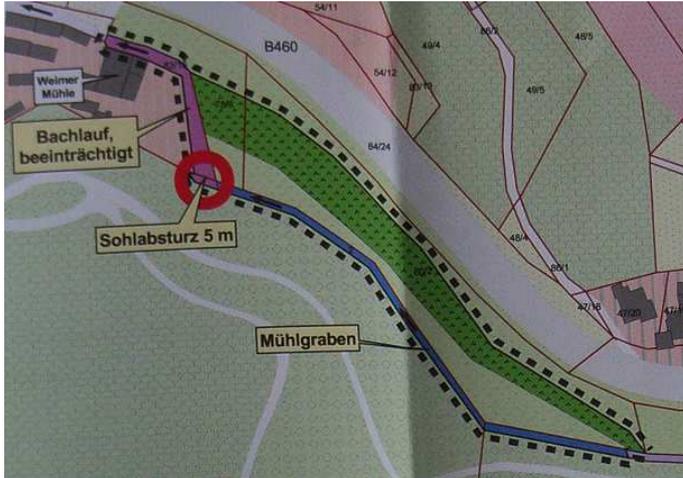
Ein Ausbau der Kreuzung Tiertgartenstraße/Bürgermeister-Metzendorf-Straße in einen Kreisell ist nicht vorgesehen. Anstatt eine leistungsfähige Straße zur Erschließung zu bauen, werden unnötig lange Fahrwege erzwungen. Die Entfernung zwischen Kreuzung und Kreisell beträgt ca. 150 m, zwischen Kreisell und evtl. AS-Süd ca. 200 m, was mit unnötigen Lärm- und Abgasimmissionen bei Brems- und Anfahrvorgängen verbunden ist. Zum Vergleich, die Entfernung zwischen AS-Heppenheim und Tiertgartenstraße beträgt 400 m. Diese ist trotz 4-spurigem Ausbau zu Stoßzeiten überlastet. Soweit eine AS-Süd gebaut wird, wäre die Notwendigkeit eines Umbaus des Kreisells wahrscheinlich.

Eine Änderung der Erschließung des Gewerbegebiet-Süd wurde seitens der Stadt abgelehnt.

Im August 2015 wurde der Neubau die L3398-Brücke über die BAB freigegeben. Im November 2015 wurde die Erschließung des Gewerbegebietes-Süd abgeschlossen und der Kreisverkehr eröffnet. Ein Radweg entlang der L3398 fehlt weiterhin.

Anbindung MUK-Straße

Vorhaltefläche Autobahnanschluß-Süd



Ausgleichsplanung für Gewerbegebiet-Süd für die Stadtbach zwischen Weimer Mühle und Drosselbergweg.

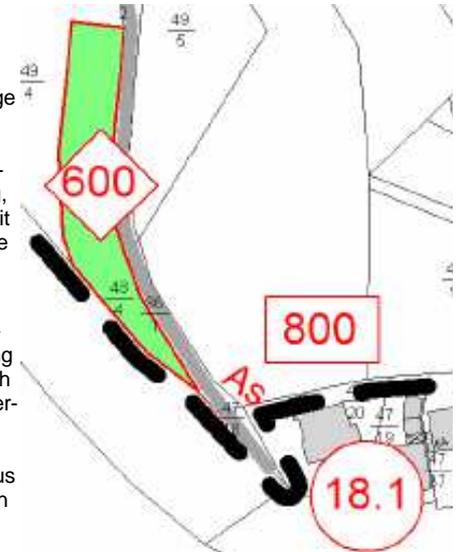


Als Ausgleichsmaßnahme für das Gewerbegebiet-Süd wird die ehemalige Abzweigung des Mühlgerinnes zur Weimer-Mühle ebenso beseitigt wie der Sohlabsturz des Stadtbaches. Denkmalpflegerische und städtebauliche Gründe werden bei der geplanten ‚Renaturierung‘ unberücksichtigt gelassen.



Für den Drosselbergweg ist im Zuge der Flurbereinigung ebenso eine Umgestaltung geplant: Verbreiterung des Weges von derzeit 1,8 m auf 3,5 m, Entbuschung, Neuanlage eines Saumstreifens mit punktueller Gehölzpflanzung sowie die Neuanlage einer Gabione von ca. 40 m².

Durch die Tunnellösung wird die – zumindest abschnittsweise – Öffnung der Stadtbach im verdolten Bereich möglich, eine tatsächliche Gewässervernetzung erreicht, mit Vorteilen für das innerstädtische Kleinklima und das Stadtbild. Ebenso kann aus Denkmal- und Naturschutzgründen eine Einbeziehung der alten Mühlkanäle erfolgen.



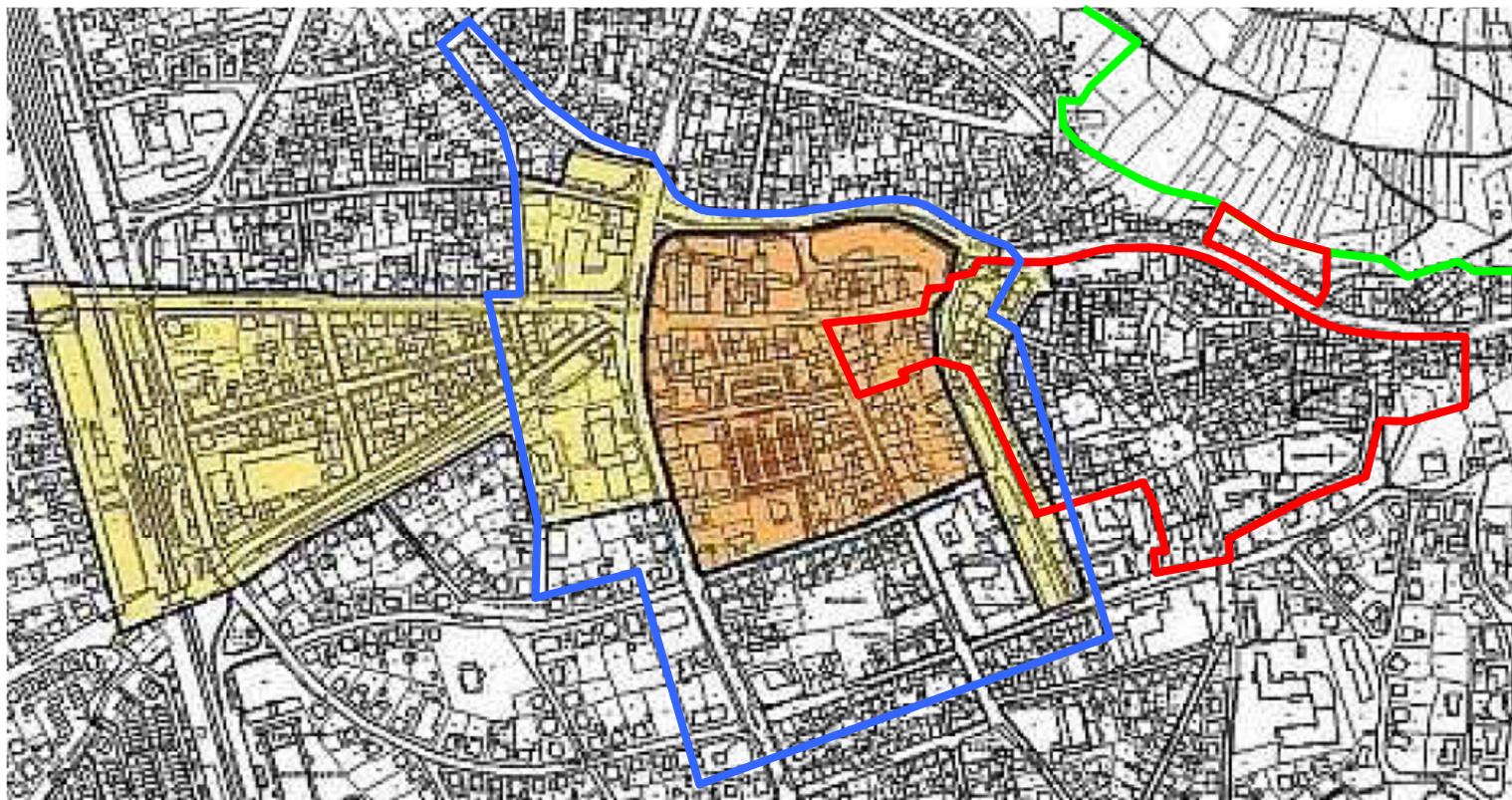
AUSGLEICHSMABNAHMEN FÜR OU

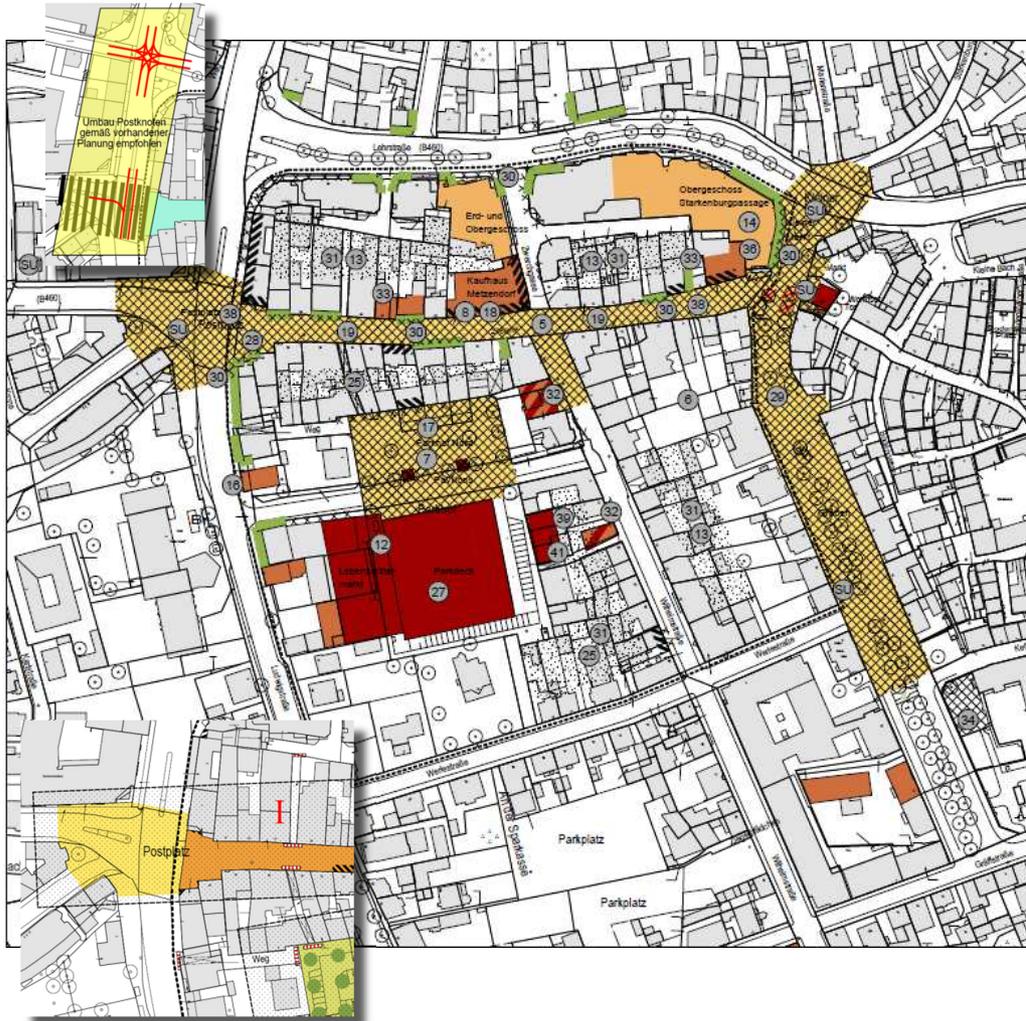
Für die vorgeschlagenen Ortsumfahrungen werden von der IG LIZ folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen:

Nr.	Maßnahme	Naturräumliche Vorteile	städtebauliche und gesundheitliche Vorteile
1.	Stadtbachöffnung in der Siegfriedstraße.	Gewässervernetzung.	Kleinklimaverbesserung Aufwertung der Altstadt.
2.	Stadtbachöffnung zwischen Friedrichstraße und Liebigstraße.	Gewässervernetzung.	Kleinklimaverbesserung, Aufwertung der Innenstadt.
3.	Renaturierung der Hambach zwischen Am Tonwerk und Weschnitz evtl. mit Durchflutung des Jochimsees und Almenweiher.	Frischwassereinspeisung und dadurch Belüftung der stehenden Gewässer.	Naherholung.
4.	Zusammenlegung der Friedhofsteile.	Biotopvernetzung.	Aufhebung des entwürdigenden Ampelüberganges für Trauergesellschaften, Naherholung, Aufhebung der städtebaulichen Trennung, wirtschaftlichere Betriebsweise.
5.	Erbachöffnung im Friedhofsbereich.	Gewässervernetzung.	Aufwertung des Friedhofes.
6.	Rückbau Erbachwiesenweg.	Entsiegelung.	ungestörter zusammenhängender Natur- und Erholungsraum.
7.	Rückbau der alten B3 auf max. 6,5 m Breite oder Verlegung ab der B3 an die Bahn mit Anschluß über die Stadionstraße an ein zentrales Park&Ride-Haus am Bahnhof.	Entsiegelung.	Rad- und Nahverkehrsverbindungen ohne Abgasbelastigungen.
8.	alte B3 als Allee.	zusätzliche Biomasse.	Fassung der Naturräume.
9.	Zusammenfassung Naturschutzgebiet Tongruben und Jochimsee.	Gewässervernetzung.	Landschaftsaufwertung, Naherholung.
10.	Innerstädtische Grünverbindungen.	Luftschnitten.	verbesserte Raumgefüge, Aufwertung der fußläufigen Verbindungen, Naherholung.
11.	Erweiterung Bruchseegebiet bis Landesgrenze, Einleitung Bombach in Bruchsee.	naturräumliche Vernetzung.	Landschaftsaufwertung, Naherholung.
12.	Aufwertung der Weschnitzinsel durch Renaturierung des Weschnitzbettes.	Verbesserung der Gewässergüte und des Retentionsraumes.	Landschaftsaufwertung, Kleinklimaverbesserung, Naherholung.
13.			

GUTACHTEN

◊ Stadtsanierung seit 1977 ca. 21 Mio.€ (Fördergelder), ◊ Sartorius/Bensheim Strukturanalyse 1995 ca. 30.000 €(Gutachten), Prof.Funke/Darmstadt 1998 Parkhof (Beratung), GMA/Ludwigsburg 1999 und 2005, Planergruppe/Flörsheim 2000 ca. 500.000 € (Umbau Friedrichstraße), Dr.Brauerhoch/Frankfurt a.M. und Fahrwald/Seeheim-Jugenheim Zukunftswerkstatt 2006/2007, ◊ ASL/Frankfurt a.M. 2007/2008 Stadtumbau (Gutachten), ◊ Eigler/Stockstadt-Rhein Aktive Kernbereiche 56.000 € (Gutachten) zzgl. 40.000 € Nassauische Heimstätte/Frankfurt a.M. 40.000 € (Management). ASV Ampelgutachten Parkhofstr. Stadtumbau ca. 6.500 €.

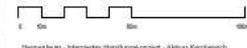




HANDLUNGSKONZEPT

Maßnahmen, baulich und gestalterisch

- Bebauung, Gebäude, Bestand
- Neubauten
- Sanierung der vorhandenen Bausubstanz
- Umnutzung einzelner Gebäudeebenen
- Sanierung des Gebäudes oder Abriss und Neubau
- Umgestaltung der Straßen- und Platzflächen (Möblierung, Beleuchtung, etc.)
- Neuordnung und Gestaltung der Quartiersinnenbereiche
- Sanierung und Neugestaltung Fassaden
- Gestaltung der Erdgeschosszone und Ochnaufenster
- Fassadenbegrünung
- 34 Maßnahmenpriorisierung gemäß Listenbeschreibung (Kof)



Maßstab: 1:1000
 Projekt: ...
 Datum: ...

EIGLER & Partner
 Architekturbüro
 ...
 ...

„Aktive Kernbereiche“

Integriertes Handlungskonzept 2010

Im ausgedruckten Exemplar unter 2.1.4 ‚Handlungskonzept Gestaltung‘ waren sämtliche Fassaden des Kernbereiches als Sanierungs-/Neugestaltungsbedürftig angesehen worden. Im CD-Plan wurde dies auf wenige Fassaden vermindert.

Die Verkehrserschließung wird incl. des geplanten Durchbruches für gut befunden, die negativen Auswirkungen nicht weiter thematisiert. Trotz ≥ 6 Mio. Kfz/Jahr werden Aufpflasterungen für Postplatz und Kleiner Markt empfohlen. Trotz Schließung des Grabens und zusätzlicher Parkplätze auf dem Parkhof wird kein verkehrsplanerischer Handlungsbedarf erkannt. Fußgängerverbindungen sollen geschlossen werden.

Die im Zuge der Umgestaltung entfallenden Stellplätze auf dem Graben sollen in einer Parkpalette oder einem 3-geschossigen Parkhochhaus auf dem Parkhof ersetzt werden. Für Altstadtbewohner gibt es anschließend ausschließlich die im Altstadtotel geschaffenen 77 öffentlichen Stellplätze. Aufgrund der Entfernung von „höchstens 300 m Fußweg“ gem. § 5 Stellplatzsatzung kann die Stadt Heppenheim keine abgelösten Stellplätze für Altstadtbewohner mehr rechtskonform nachweisen. Die fußläufigen Verbindungen werden durch die vorgeschlagene Schließung von Passagen und Durchgängen unnötig verlängert, Fußgänger auf die unzureichenden Fußgängerwege der Hauptverkehrsstraßen mit ihrem grenzwertüberschreitenden Lärmimmissionen abgedrängt.

Durch den zusätzlichen SB-Markt wird sich die Verkehrsfrequenz in der Parkhofstraße immens erhöhen, ohne daß eine Lösung der Verkehrsführung angeboten wird. Da SB-Märkte üblicherweise von hinten angedient werden, ist die Zulieferung mit entsprechendem morgendlichen Verkehr auf Grundlage des Gezeichneten nicht gelöst. Die Eignung der Hochgaragenansicht als Hintergrund des als Aufenthaltsbereiches mit Spielplatz, Schach und Kiosk etc. geplanten Freifläche Parkhof-Nord ist fraglich, ebenso wie als Aussicht der Wohnungen und des Wohnhausneubaus.

Für die Parkhofstraße wurde im Zuge des Stadtumbaus eine Ampelanlage an der B3 gefordert. Zusammen mit der auch nach dem Durchbruch notwendigen Fußgängerampel zwischen Friedrichstraße und Ernst-Schneider-Straße ist fraglich wie der Verkehrsfluß auf der B3 aufrechterhalten werden soll.

Die Maßnahme Umwandlung des 1.OG in der Lehrstraßenbebauung-Ost in Wohnungen wird vom Gutachten selbst in Frage gestellt, wie eine Vermarktung aufgrund Ausrichtung, Geschoßtiefe und Verkehrsbelastung schwerlich zu erreichen ist.

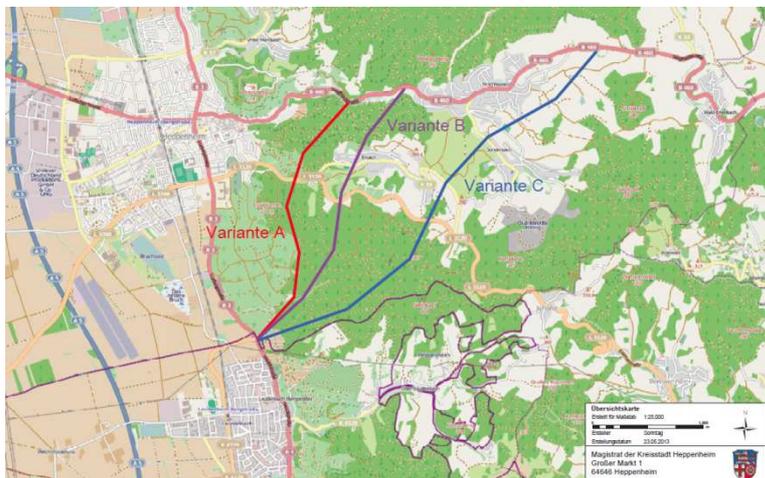
In den Kostenansätzen werden die im Gutachten genannten Einzelmaßnahmen in verschiedenen Tabellen den unterschiedlichen Förderungsprogrammen und Finanzierungen zugeordnet. Im Folgenden verkürzte Tabellendarstellung für Abbruch und Grunderwerb Meinberg (Wormser Tor), dessen Maßnahme von Bgm. Herbert fortgesetzt in der Öffentlichkeit bestritten wird, sowie Maßnahmen für den Durchbruch, von dem die Öffentlichkeit glaubt er sei ‚zu den Akten gelegt‘.

V Grunderwerb						
V	Erwerb von Grundstücken					
V	Kleiner Markt 4/ Übergang zur Altstadt	SU ?	205 T€	Stadtumbau	0 T€	3
VI	Kleiner Markt 4/Übergang zur Altstadt, Offenlegung des Stadtbachs	SU 1	70 T€	Stadtumbau	0 T€	3
VI	Abbruchmaßnahmen im Zusammenhang mit der neuen Verkehrsführung am Postknoten	SU 5	150 T€	Stadtumbau/ GVFG	0 T€	3
XII	Postknoten/ neue Verkehrsführung der Nibelunenstraße: Betriebsverlagerungen aufgrund von Maßnahmen außerhalb des Fördergebietes Aktiver Kernbereich	SU	Kosten sind noch nicht zu ermitteln	Stadtumbau/ GVFG/Stadt		3

Kostengruppe	Maßnahme	lfd. Nr. der Einzelmaßnahme	Gesamtkosten	Finanzierung
I Vorbereitung der Einzelmaßnahme				
I	Modernisierungsuntersuchung und Nutzungskonzept Friedrichstr. 21 ("Metzendorf"), Einleitung eines	8	60 TE	Aktiver Kernbereich
I	Modernisierungsuntersuchung zur Umnutzungsmöglichkeiten des OGs der Starkenburgpassage	14	20 TE	Aktiver Kernbereich
I	Modernisierungsuntersuchung zur Umnutzung des E3 und 1. OG-Bereichs der Friedrichstr. 21 a	16	20 TE	Aktiver Kernbereich
I	Modernisierungsuntersuchung Wohngebäude Ludwigstr 8/ Ecke Parkhofstr.	18	30 TE	Aktiver Kernbereich
I	Konzeptentwicklung für Ansiedlung eines Lebensmittelsupermarktes	12	10 TE	Aktiver Kernbereich
I	4 Konzepte Neugestaltung Blockinnenbereiche zur Verbesserung der Wohnumfeldqualität (Lehrstr)	13	40 TE	Aktiver Kernbereich
I	Gestaltungskonzept für den Aktiven Kernbereich Innenstadt	10	40 TE	Aktiver Kernbereich
I	Umgestaltungskonzept Graben	8U ?	30 TE	Stadtumbau
I	Nutzungskonzept Katasteramt	8U b	40 TE	Stadtumbau
I	Gestaltungskonzept Werbeanlagen Innenstadt	11	15 TE	Aktiver Kernbereich
I	Parkhof: Gesamtkonzept zur Nutzung und Gestaltung	7	35 TE	Aktiver Kernbereich
II Steuerung				
II	Kernbereichsmanagement	1	320 TE	Aktiver Kernbereich
III Vermittlung Beauftragte				
III	Integriertes Handlungskonzept	2	56 TE	Aktiver Kernbereich
III	Städtebauliche Beratung Privater	10	100 TE	Aktiver Kernbereich
III	Verfügungsfonds	4	400 TE	Aktiver Kernbereich/ Private
III	Citymanagement	9	150 TE	Aktiver Kernbereich
IV Öffentlichkeitsarbeit				
IV	Bürgerversammlung 2010 zur Vorstellung des IHK "Aktiver Kernbereich Innenstadt"	20	15 TE	Aktiver Kernbereich
V Grunderwerb				
V	Erwerb von Grundstücken			
V	Kleiner Markt 4/ Übergang zur Altstadt	8U ?	205 TE	Stadtumbau
V	Zwischenerwerb von Grundstücken			
V	Kosten des Zwischenerwerbs Parkhof Ost/Wilhelmstraße in Vorbereitung einer Neuordnung	40	470 TE	Aktiver Kernbereich
VI Ordnungsmaßnahmen				
VI	Umgestaltung Friedrichstraße, Pfadertellerneuerung, Möblierung, Beleuchtung, Spielkulpturen	18	366 TE	Aktiver Kernbereich
VI	Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Friedrichstraße/Wilhelmstraße	6	300 TE	Aktiver Kernbereich
VI	Umlegung und Freilegung des Blockinnenbereichs Südliche Friedrichstraße	8	310 TE	Aktiver Kernbereich
VI	Umgestaltung Postplatz und Postknoten	8U 4	150 TE	Stadtumbau-Programm
VI	Umgestaltung des Kleinen Marktes/Übergang zur Altstadt und in nördl. Wohnbezirke	8U o	470 TE	Stadtumbau-Programm
VI	Beräumung von 3 Blockinnenbereiche in Vorbereitung der Herstellung von blockinternen Freiflächen	26	75 TE	Aktiver Kernbereich
Abbruchmaßnahmen				
VI	Abbruch leerstehender und untergenutzter Gebäude Wilhelmstr. 13 - 17	28	120 TE	Aktiver Kernbereich
VI	Kleiner Markt 4/Übergang zur Altstadt, Offenlegung des Stadtbahns	8U 1	70 TE	Stadtumbau-Programm
VI	Abbruchmaßnahmen im Zusammenhang mit der neuen Verkehrsführung am Postknoten	8U 6	150 TE	Stadtumbau/ GVFG
VII Verbesserung der Verkehrsverhältnisse				
VII	Erstellung eines Parkdecks am Parkhof	27	1.125 TE	Stadt/Aktiver Kernbereich
VII	Hinführung Ins Zentrum durch Wegführung für PKW/Individualverkehr	8U ?	25 TE	Stadtumbau-Programm
VII	Parkleitsystem, Ausschilderung	8U ?	50 TE	Stadtumbau-Programm
VII	Parkumbewirtschaftungskonzept/ Änderung der bestehenden Regelungen des Parkens	8T	50 TE	Stadt
VIII Wohnumfeldmaßnahmen und Stadtbildverbesserung				
VIII	öffentlich			
VIII	Parkhof-Nord, Schaffung einer multifunktionalen Spiel- und Aufenthaltsfläche	17	468 TE	Aktiver Kernbereich
VIII	Gestaltung der öffentl Freifläche am Graben zum Stadtpark I, BA	8U 1	250 TE	Stadtumbau-programm
VIII	Gestaltung der öffentl Freifläche am Graben II, BA	8U 2	250 TE	Stadtumbau-programm
VIII	Gestaltung der öffentl Freifläche am Graben inkl. Kriegerdenkmal und Schülerbuchhalle III, BA	8U 3	250 TE	Stadtumbau-programm
VIII	Umgestaltung Podillon-Brunnen	28	10 TE	Aktiver Kernbereich
VIII	Raumt im öffentlichen Raum: "Skulpturenpark" - temporäre Nutzung des öffentl. Raums durch	29	80 TE	Aktiver Kernbereich

Maßnahmeplan in Ausschnitten mit umfangreichen Kosten für Dienstleistungen und Baumaßnahmen wie z.B. neuerliche Umgestaltung der Friedrichstraße, Postplatz, Kleiner Markt, Supermarkt und Parkdeck auf dem Parkhof. Teilmaßnahmen sind bereits beauftragt, bzw. für Beauftragung durch Stadtverordnetenversammlung und Magistrat noch in 2010 freigegeben worden.

U.a. dem Finanzierungsplan ist die Maßnahmendurchführung zwischen 2010 bis 2019 zu entnehmen.



ORTSUMFAHRUNG B 460 – ANMELDUNG BVWP 2015

Der Magistrat legt der Stadtverordnetenversammlung für Ortsumfahrungen drei verschiedene Varianten vor, nachdem ein in 2011 gefasster Beschluß als unzureichend für die Projektanmeldung für den Bundesverkehrswegeplan war. Die LIZ.LINKE stellt Änderungsantrag auf Aufnahme der Variante Maibergtunnel AS-Süd/L3398, was abgelehnt wird – 2 (LIZ.LINKE)/28/4 (GLH). Anschließend beschließt die Stadtverordnetenversammlung am 27.6.2013 die Variante C der Verwaltungsvorlage – 28/4 (GLH)/2 (LIZ.LINKE).

Beschluß: „Es wird hiermit beschlossen, der Magistrat wird beauftragt, in Ergänzung des bereits am 6.3.2013 bei HessenMobil Straßen- und Verkehrsmanagement Wiesbaden für den Bundesverkehrswegeplan 2015 beantragten Projekts einer Ortsumfahrung im Zuge der B460 die nachfolgend dargestellte Variante C einzureichen.“

Variante C: „Maibergtunnel“ mit Beginn zwischen Kirschhausen und Wald-Erlenbach sowie Anbindung an die Bundesstraße 3 in Höhe des Kreisverkehrsplatzes nördlich von Laudenbach (Anlage 3).“

Aus dem Erläuterungsbericht zu Variante C (auszugsweise):

„3. Planungsziel

Mit einer Anbindung an den Knotenpunkt B3/K4229 bei Laudenbach soll die Ortsumfahrung mit der Kreisverbindungsstraße K4229 verbunden werden. So kann möglicher Durchgangsverkehr komplett aus der Heppenheimer Innenstadt herausgehalten und eine größtmögliche Entlastung erreicht werden.

Außerdem zeigt diese Anbindung weitere Entwicklungsmöglichkeiten für eine Weiterführung der Kreisverbindungsstraße K4229 auf.

Im Zusammenhang mit der laufenden Verkehrsuntersuchung zu einem neuen Autobahnanschluss zwischen Laudenbach und Heppenheim zeigt sich in sämtlichen Planfällen die Notwendigkeit einer Weiterführung der Kreisverbindungsstraße aus Baden-Württemberg kommend an das hessische klassifizierte Straßennetz.

Im Zuge dessen wäre es somit nur konsequent, dass die Ortsumgehung in Form der „Maibergtunnel“-Variante am Kreisverkehrsplatz nördlich von Laudenbach endet und dort entsprechend weitergeführt würde. Dies würde die künftig auf der K4229 zu erwartenden Mehrverkehre von der B3 auf hessischer Seite fernhalten und so zu einer weiteren erheblichen Verkehrsentslastung der Innenstadt von Heppenheim führen. Erfahrungsgemäß dient die B3 entlang der Bergstraße schon heute und nach Fertigstellung auch verstärkt die K4229 bei Störungen auf der A5 als Umgehungsstrecke. Mit der Ortsumfahrung von Heppenheim wird eine Verbesserung der Infrastruktur geschaffen, die auch der demographischen Entwicklung im Odenwald entgegen wirken kann.

4. Bautechnische Einzelheiten

Die Ortsumfahrung soll größtenteils in Tunnelbauweise ausgeführt werden. Damit soll der Eingriff in die Natur gering gehalten.

Eine Anbindung an die Bundesstraße B3 am Kreisverkehrsplatz B3/K4229 lässt weitere Entwicklungsmöglichkeiten über die Kreisverbindungsstraße K4229 offen. Die Variante C beginnt östlich von Kirschhausen, hat eine Länge von rd. 5,5 km und weist einen Höhenunterschied von rd. 160m auf. Sie ist die längste Variante mit dem entsprechend größten Flächenverbrauch.“

ANSCHLUßSTELLE-SÜD PLANFÄLLE



Der Heppenheimer Magistrat hat im Mai 2012 in nichtöffentlicher Sitzung beschlossen Ing.-GmbH Habermehl & Follmann mit einer regionalen Verkehrsuntersuchung (Stufe 2) zu beauftragen, um 7 Planfälle zu einer neuen Autobahnanschlusstelle in Heppenheim zu untersuchen. In öffentlicher Sitzung am 21.05.12 beschloss der Hemsbacher Gemeinderat sich an der Untersuchung nicht zu beteiligen. Während in Heppenheim weder Öffentlichkeit noch Stadtverordnetenversammlung über die Untersuchung oder die Ergebnisse der Stufe 1 unterrichtet wurden, liegen den Gemeindevertretern in Hemsbach die Planfälle vor. Dort wird öffentlich über Heppenheimer Belange beraten.

Planfall 0: Prognosenullfall 2025 – keine Veränderung.

Planfall 1: Nur AS-Süd L3398/BAB 5.

Planfall 2: AS-Süd L3398/BAB 5 – östl. BAB 5 (entl. Flugplatz) zur Land.grenze – entl. Land.grenze zur K4229.

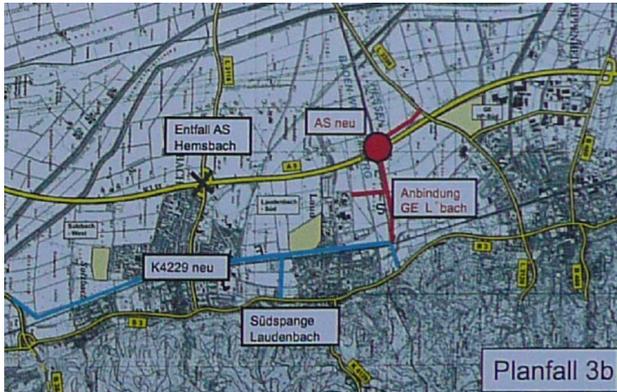
Planfall 3a: AS Landesgrenze/BAB 5 – entlang Landesgrenze zur K4229 mit Anbindung des Gewerbegebietes Laudenbach und westlich BAB 5 (durch Ausgleichsflächen) zur L3398.

Planfall 3b: Wie 3a jedoch unter Schließung der AS-Hemsbach.

Planfall 4: Ohne neue AS, nur mit Verbindungsstr. westl. BAB 5 (ICE-Trasse) zwischen L3398 und B460.

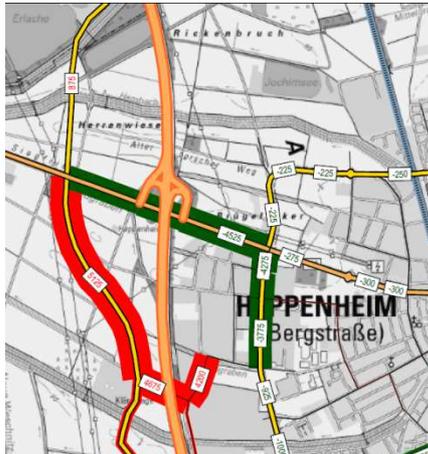
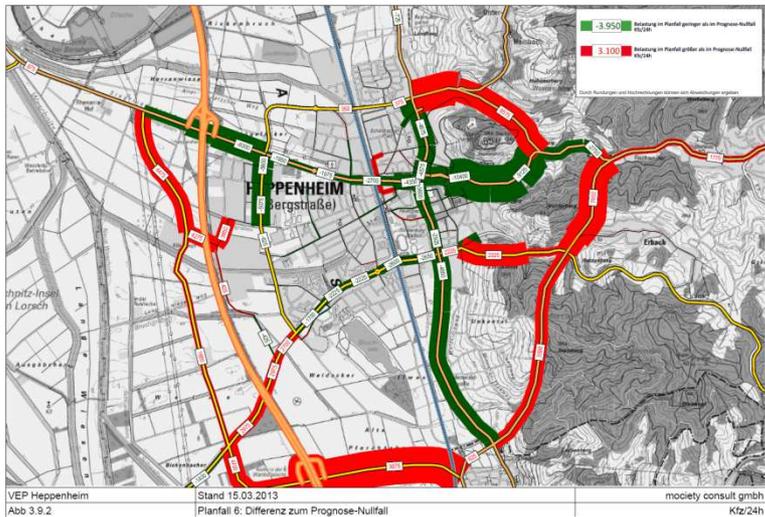
Planfall 5: Wie 4, jedoch mit Anbindung an K4229 östl. BAB 5 (entl. Flugplatz) zur Land.grenze – entl. Land.grenze zur K4229.

Die LIZ hält die Planvarianten für eine Verhinderungsplanung, da einerseits Strecken durch Ausgleichsflächen oder auf die ICE-Trasse gelegt werden, andererseits die Streckenführung als Zickzackkurs wenig attraktiv ist und eine Einbindung des Ost-West-Verkehrs in keiner Weise erfolgt. Den gesamten Hemsbacher Verkehr unter erheblichen Eingriffen in die Natur auf die Landesgrenze zu verlegen, widerspricht sämtlichen regionalplanerischen Zielen und den Hemsbacher und Laudenbacher Interessen.



HABERMEHL FÖLLMANN <small>INGENIEURBÜRO</small> <small>Frankfurt 01 79 3 0178 1000 Leipzig 03 41 02 80 31 Fax 03 41 02 80 31 info@habermehl-follmann.de www.habermehl-follmann.de</small>	Projekt Nr.	A131/130
	Zustellen	
Auftraggeber: Magistrat der Stadt Heppenheim Großer Markt 1 64646 Heppenheim	Bauherr	TS
	Geschäftsbereich	TS
	Anlage	2
	Datum	Februar 2012
Projektbezeichnung	Regionale Verkehrsuntersuchung BAB AS-Anschlußstelle Heppenheim Süd - Stufe 2 -	
Planbezeichnung	Übersicht Planfallbetrachtung (Verkehrsprognose 2025)	





VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) 2015

Der Verkehrsentwicklungsplan wurde unter Bgm. Herbert (SPD) 2006 bei Mocoety/Wiesbaden in Auftrag gegeben. Hierzu fand mit Fraktionsvertretern ein ‚runder Tisch‘ in 2010 statt, bei dem grobe Überlegungen vorgestellt wurden. Eingeforderte Unterlagen wurden nicht übergeben. Bgm. Herbert hielt den VEP ebenso wie sein Nachfolger Burelbach (CDU), im Amt seit 1.9.2011, vor den Gremien und Öffentlichkeit geheim, so daß die Planfälle als reine Überlegungen der Verwaltung angesehen werden müssen. Bgm. Burelbach legte darüber hinaus die Stadtverordnetenversammlung über den Bearbeitungsstand des VEP 2 Jahre lang an. Erst nach mehrfachen schriftlichen und mündlichen Anfragen, Akteneinsichtsverlangen und Kommunalaufsichtsbeschwerde der LIZ wurde der VEP im Bauausschuß am 29.4.2015 vorgestellt und in schriftlicher Form als „Bericht Stand 22. April 2013“ übergeben. Ein Vorgang, den die Kommunalaufsicht unter CDU-Landrat Wilkes bzw. Engelhardt nicht beanstandenswert fand.

Im Kommunalwahlkampf 2011 favorisierte die CDU wie die SPD einen BAB-Anschluß auf der Landesgrenze mit der Begründung, ein Verkehrsplanungskonzept zu haben ohne dieses vorzulegen. Mit Veröffentlichung des VEP decken sich die Überlegungen der Verwaltung mit den Vorstellungen der beiden größten Heppheimer Parteien. Ein Vorschlag der jedoch von Baden-Württembergs Seite abgelehnt wird.

Auffällig ist, daß im VEP Ortsumfahrungen untersucht wurden, die von allen Parteien (außer der LIZ) im Wahlkampf 2011 als utopisch bezeichnet wurden, und der LIZ-Vorschlag Maibergtunnel-AS-Süd/L3398 unberücksichtigt blieb. Stattdessen wurden in Ost-Westrichtung zwei andere kostenintensive Ortsumfahrungen untersucht (s. Planfall oben):

B460 – Schloßbergtunnel zwischen Staiger Pfad und Am Steigkopf –Bürgermeister-Kunz-Straße – bestehende BAB-Anschlußstelle

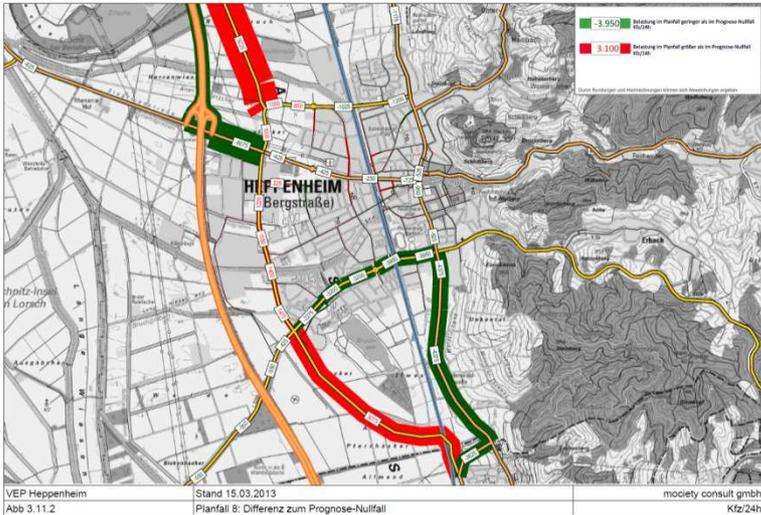
B460 - Maiberg-Eckweg-Tunnel zwischen westl. Fischweier und Kreisverkehr B3/K4229 – Kreisverbindungsstraße (K4229) – entlang der Landesgrenze zur BAB mit neuer Anschlußstelle.

Die Entlastungswirkung dieses Planfalles für die Innenstadt ist offensichtlich und erheblich.

In Nord-Süd-Richtung wurde eine Straße westlich der Autobahn mitten durch Ausgleichs-, Naturschutz- und landwirtschaftliche Flächen projektiert (s. oben und links):

Berliner Ring Bensheim – entlang Meerbach die BAB 5 kreuzend – entlang Meerbach zwischen Erlache und Almenweiher – in Höhe Hochspannungstrasse die B460 kreuzend – westlich Kläranlage entlang Außerhalb – zur neuen BAB-Anschlußstelle am Schwarzer Graben.

Diese Variante dient offensichtlich dem in weiten Teilen der Bevölkerung ablehnten Sprung über die Autobahn zur Erschließung weiterer Gewerbegebietsflächen.



Die Verkehrsströme der Nordstadt II, die sich 2015 im Bebauungsplanverfahren befindet, wurden ebensowenig dargestellt, wie die aus der Gunderslache, der alten Kaute oder dem Gewerbegebiet-Süd, dessen Erschließung im Oktober 2015 abgeschlossen wurde. Auch in anderen Teilen ist der VEP mit seiner Offenlegung bereits überholt und nur eingeschränkt verwendbar.

Feststellungen im VEP zur Siegfriedstraße, die mit Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung zum Siegfriedstraßenausbau am 8.10.2015 einfach ignoriert werden: „Ein besonderer Problembereich hat sich in der Siegfriedstraße entwickelt. Die ohnehin dort hohe Auslastung – in der Spitze nahezu 100% - wird durch die Umgestaltungsmaßnahmen im Zuge der Siegfriedstraße weiter steigen.“

stellt. Es fällt auf, dass die Verkehre von 2006 auf 2012 zugenommen haben, die Zuwachsraten liegen aber durchweg im einstelligen Bereich.

Knotenpunkt		2006	2012	Veränderung	
Nr.	Bezeichnung	Kfz/7h	Kfz/7h	Kfz/7h	%
1	B 460-Lorscher Str./Bgm.-Kunz-Straße/Tiergartenstr.	19.350	21.070	+1.720	+8,9
3	B 3-Darmstädter Str./B 460-Lehrstr.	14.180	14.290	+110	+0,8
4	B 3-Ludwigstraße/B 460-Lorscher Str.	14.120	14.540	+420	+3,0
5	B 3-Ludwigstraße/L 3398-Bgm.-Metzendorf-Str./Erbacher Tal	9.780	10.130	+350	+3,6

Tabelle 5.7: Knotenpunktbelastungen – Vergleich Zählwerte 2006 und 2012

Der auch von der LIZ vorgeschlagene Straßenverlauf zwischen Berliner Ring Bensheim- östlich BAB 5 – Bürgermeister-Kunz-Straße – B460 kreuzend – Tiergartenstraße – L3398 kreuzend – Vierheimer Straße Kreisverbindungsstraße (K 4229) wurde ebenso untersucht ohne BAB-Anschlussstelle an der L3398/Bürgermeister-Metzendorf-Straße (s.links).

Bei den zugrunde gelegten Verkehrserhebungen fallen die DTV-Zahlen auf. Während Mociety auf Grundlage von Videoaufzeichnungen steigende Kfz-Belegungen zwischen 2006-2012 feststellt und von Verkehrsbelastungen z.B. in der Lorscher Straße von 17.600 Kfz/24h ausgeht, stellt die manuelle Bundesverkehrswegezählung abnehmende Werte auf 12.500 Kfz/24h in 2010 fest. Vor Ort festzustellen sind jährlich länger werdende Rückstaus insbesondere auf der B460, was falsche Verkehrserhebungen der BAST nahelegt (s.u.).

Der VEP verweist zudem auf ein Verkehrsgutachten bezüglich der Erweiterung des Kreiskrankenhauses, ohne die Erkenntnisse zu veröffentlichen. Auch Bgm. Burelbach weigert sich dieses gegenüber der Stadtverordnetenversammlung offen zu legen. Auch der 2015 aufgestellte Bebauungsplan für eine Hochgarage am Kreiskrankenhaus wurde ohne das eigentlich notwendige Verkehrsgutachten von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

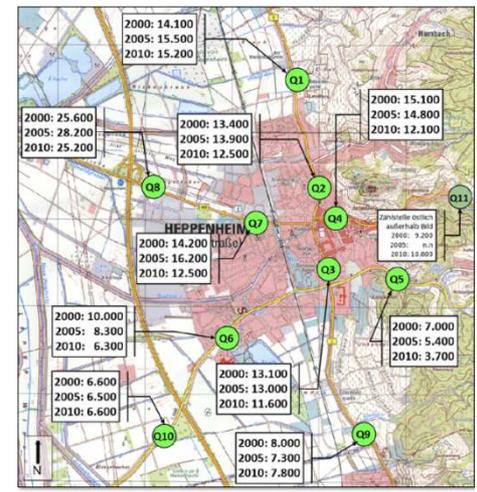
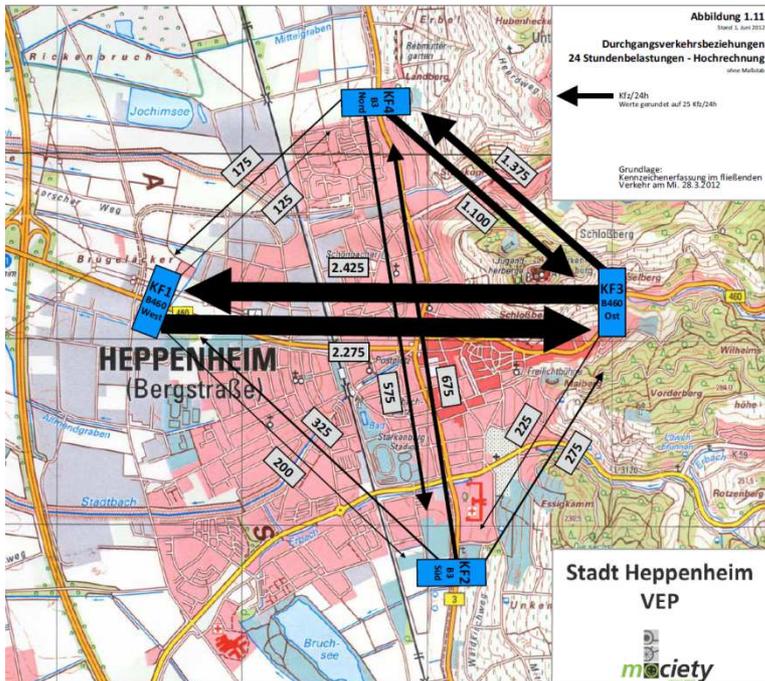


Bild 5.1: Querschnittbelastungen Straßenverkehrszählungen 2000 bis 2010 – DTV Montag bis Sonntag, Kfz/24h /8/



Die Fuß- und Radweg-Probleme werden im VEP erkannt, finden aber keinen Niederschlag in der Ausarbeitung oder Umsetzung durch die Verwaltung. Selbst bei Kleinigkeiten, wie der erkannten Notwendigkeit einer Fußgängerquerungshilfe über die B460 zwischen In der Krone und Pestalozzistraße, wird auf die Beibehaltung der Leitbarriere in Straßenmitte seitens der Verwaltung beharrt.

Zum Graben wird ausgeführt: „An dieser Nahtstelle zwischen Altstadt und Innenstadt sollen die derzeitigen Trennwirkungen verringert werden.“ Der im Rahmen des Stadumbaus unter Einbindung von Wirtschaftsvereinigung, Geschäftsleuten und Fraktionsvertretern von CDU, SPD, FDP, GLH und FWHPINI (LOPA) 2015 fertiggestellte Grabenumbau hat die Natursteinflächen und Bäume im Übergangsbereich zwischen Fußgängerzone und Wormser Tor beseitigt und eine weitgehend durchgängige Asphaltstraße hergestellt, das dem Kfz Vorrang einräumt und die Trennwirkung verstärkt. Ebenso wie die Umfahrt des Platanenhains zu Lasten des Gehweges für Kfz geöffnet wurde.

Die Verkehrsbeziehungen mit Hauptrichtung in Ost-West und Ost-Nordrichtung entsprechen im Wesentlichen den Erkenntnissen aus dem VEP 1996 (s.S. 11). Umso unverständlicher ist die seitens der Verwaltung favorisierte Planvariante mit einer südlichen, entlang der Landesgrenze, führenden Umfahrung von Heppenheim.

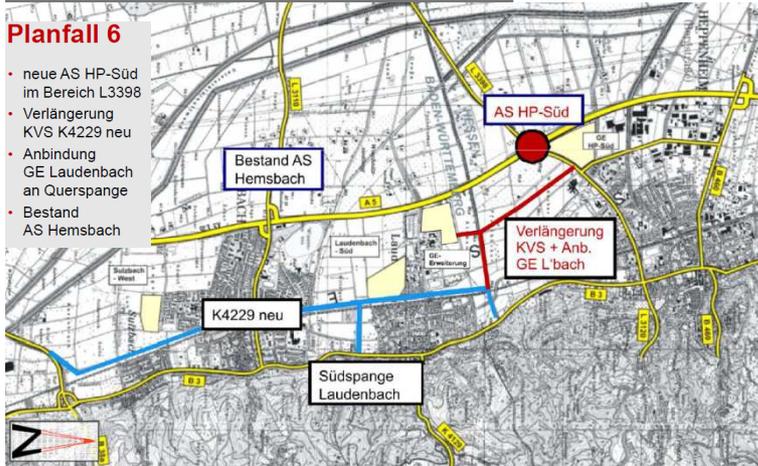
Regionale VU zum BAB-Anschluss A5
zwischen Heppenheim und Laudenbach

- Verkehrsprognose 2025 -

HABERMEHL FOLLMANN
INGENIEURGESSELLSCHAFT MBH

Planfall 6

- neue AS HP-Süd im Bereich L3398
- Verlängerung KVS K4229 neu
- Anbindung GE Laudenbach an Querspange
- Bestand AS Hemsbach



ANTRAGSTELLUNG AS-SÜD 2014

In der Stadtverordnetenversammlung am 3.4.2014 wird beschlossen (21 (CDU, FWHPINI, LIZ.LINKE)/16 (SPD, GLH)/0):

„Es wird hiermit beschlossen, bei HessenMobil Straßen- und Verkehrsmanagement Wiesbaden das Projekt für einen neuen Autobahnanschluss an die BAB A 5 in Form des Planfalls 6 der vorliegenden Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgesellschaft Habermehl & Follmann zu beantragen.“

Aus der Begründung (auszugsweise):

„Aus weiteren hausinternen Beratungen wurde zwischenzeitlich eine Kombination aus den vorgestellten Varianten 2 (neue BAB-Anschlussstelle an der L 3398 mit Anbindung an die K 4229) und 3a (neue BAB-Anschlussstelle an der Landesgrenze, Anbindung an die K 4229 und Anbindung neues Gewerbegebiet in Laudenbach) als neue Variante 6 erarbeitet und befürwortet. Die Variante 6 verbindet die Kreisverbindungsstraße K 4229 über einen Trassenkorridor zwischen KKH/VITOS und Segelflugplatz mit der L 3398 und mündet in eine neue Autobahnanschlussstelle an der L 3398. Details hierzu werden vom Büro Habermehl & Follmann in den Sitzungen des Magistrats und des Bau-, Umwelt- und Stadtentwicklungsausschusses vorgestellt. Die genaue Lage der Trasse ist erst bei der weiteren Straßenplanung zu einem späteren Zeitpunkt definierbar.

Mit der neuen Trassenvariante wird die Kreisverbindungsstraße K 4229 aus dem badischen Raum kommend mit dem überregionalen hessischen Verkehrsnetz unter Umfahrung der Heppenheimer Innenstadt geleitet. Die vorgeschlagene Variante nutzt die bestehende Infrastruktur und hat in der Gesamtabwägung die größten verkehrlichen Verteilungspotentiale.

Mit dem neuen Autobahnanschluss in Verbindung mit dem Anschluss an die Kreisverbindungsstraße in Laudenbach werden signifikante überregionale Verkehrsverlagerungen erreicht, mit denen die Innenstadt von Heppenheim und die bestehenden Anschlussstellen in Heppenheim sowie in Hemsbach stark entlastet werden.

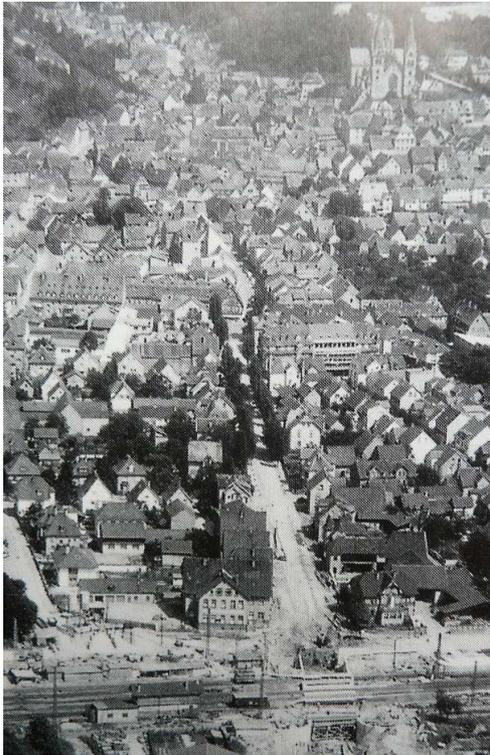
In Zahlen ausgedrückt wird die stärkste Abnahme im Verkehrsnetz auf der B 460 / Lorsche Straße mit bis zu 5.050 Fahrzeugen am Tag prognostiziert. Auf der B 3 in Heppenheim werden bis zu rd. 4.600 Fahrzeuge weniger in 24 Stunden prognostiziert, in Laudenbach auf der B 3 auch noch eine Abnahme bis zu rd. 1.700 Fahrzeuge in 24 Stunden. Auf der L 3398 zwischen der B 3 und der Tiergartenstraße wird eine Abnahme von 3.650 bis 4.870 Fahrzeuge pro Tag angenommen. Dieser Trend zur Verkehrsabnahme, wenn auch etwas geringer, wird auch auf der gesamten Bürgermeister-Kunz-Straße und in Teilbereichen der Tiergartenstraße angenommen. Selbst die A 5 würde in der Prognose eine Abnahme zwischen den beiden Heppenheimer Autobahnanschlussstellen erfahren und die Verkehrsströme neu verteilen. Letztendlich wird auch die neue Kreisverbindungsstraße K 4229 eine prognostizierte Abnahme von rd. 2.100 Fahrzeugen am Tag erfahren.

Unter den derzeit gegebenen Rahmenbedingungen hat voraussichtlich nur diese Variante eine Möglichkeit auf Realisierung.

Insgesamt bedeutet der neue Autobahnanschluss für Heppenheim und auch Nordbaden eine deutliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur mit künftigem Erweiterungspotential.“

1.2 ALT / NEU

Die folgende Fotodokumentation mit der Gegenüberstellung von ‚Alt‘ und ‚Neu‘ zeigt, daß mit dem Ausbau der beiden Bundesstraßen ein Bausubstanzverlust einherging, der einen Verlust an Lebensqualität brachte. Nicht nur das Raumgefüge hat sich negativ verändert, sondern auch die Homogenität der Bebauung mit der stadtbildprägenden Straßenbegrünung (Alleen, Hausweinstöcke etc.) ist verloren gegangen. Die identitätsstiftenden Elemente, die Heimat bedeuteten, mußten bloßen Straßenkreuzungen und asphaltierten Flächen weichen.



1961 mit Baustelle der 1962 dem Verkehr übergebenen Bahnunterführung. Zu sehen ist die zur Zeit der Bauarbeiten noch verbliebene Lindenallee, die sich bis zum Postplatz, damals noch Schillerplatz, hinzog. Im Anschluß an den Unterführungsbau erfolgte die Verbreiterung und Asphaltierung der kopfsteingepflasterten Lorscher Straße, in deren Zug auch die restlichen Bäume fielen. Einzig die Linde vor der Post wurde ersetzt und hat auch heute nach knapp 40 Jahren, aufgrund der Versiegelung und Immissionen, noch nicht die damalige Größe erreicht.

Wägner-Lulay unterwegs auf der Lorscher Straße vor dem Gebäude Foto-Oeser mit Blick auf die Shell-Tankstelle und Eckhaus B3/B460 des Daumschen Areals. Links im Bild ist noch eine Linde der Allee zu sehen.



Heute tote Verkehrsfläche mit täglichen Staus und zugestellten Fußgängerwegen, die vorrangig dem motorisierten Verkehr vorbehalten ist.



Postplatz

Ehemals Schillerplatz oder Dalles genannt, heute als Postknoten bezeichnet. Das hier bis 1967 noch weitgehend intakt stehende Fachwerkensemble aus 1594 (Darmstädter Straße/Ecke Friedrichstraße) war die Thurn- und Taxis'sche Posthalterei (Kaisers Kaffee Geschäft), die der Verbreiterung der B3 und der Stadtapotheke (Sauer) weichen mußte. Viele prominente Reisende haben diese überregionale Durchreisestation in den Süden wie auch nach Mannheim passiert.



Im Bereich des an der südlichen Ecke der Friedrichstraße stehenden Schützenhofes des Metzgermeisters Fromm wurde das Geschäftshaus mit derzeit Bäckerei Grimminger und Bekleidungsgeschäft Losert errichtet.

Das rechts befindliche Geschäftshaus Schneider (Eisenwaren) mußte ebenso der Verbreiterung der B3 weichen (s.S. 46). Der Postbrunnen fiel der Umgestaltung zum Opfer. Das unten zu sehende Fachwerkhhaus (Ernst-Schneider-Str. 2 Bekleidung Rodenheber) schloß erst rechts an.





Der alte Postbrunnen, dahinter ehemals Getränke Sauer (ehemals Odeon-Lichtspielhaus, davor Maschinenfabrik Köhler). Rechts daneben Foto Oeser, das 2007 dem Altenheim St.Katharina und der planerischen Festsetzung der ‚Durchbruchslösung‘ weichen mußte. **Dem Durchbruch soll auch das jetzt noch stehende Gebäude Getränke Sauer weichen.**



Maschinenfabrik und Sägewerk Andreas Köhler in der, für die jetzt vor dem ‚Herzblut‘ stehenden Böller, 1869 die Kanonenrohre gegossen wurden, die für das Fronleichnamsschießen vom Kanonenweg genutzt wurden. Anschließend Franz Köhler, Odeon-Lichtspiele anstelle der Werkstätten, dann Getränke Hamm, Getränke Sauer.



Darmstädter Straße – B3

Links Eckhaus Lorsche Straße, auch Daumsches Areal genannt, welches für das Altenheim St. Katharina 2007 abgerissen wurde. Rechts die alte Thurn und Taxis'sche Posthalterei, die noch verputzt war, ersetzt durch den Stadtapotheken-komplex.



Um 1965. Fachwerkhause Darmstädter Straße 5 Bauer Mitsch, Ecke neue Lehrstraße (Bei der Essigmutter) gegenüber heutigem Tedi in etwa auf der Fahrspur Richtung Bensheim. Diese gesamte Ostseite der Darmstädter Straße wurde für den Ausbau der Kreuzung B460/B3 abgebrochen. Die Grundstückseigentümer mußten sich verpflichten, einen wenigstens dreistöckigen Neubau zu errichten, soweit sie ihre Restgrundstücke behalten wollten. Fast alle Anwohner zogen deshalb weg.



Links: 1921 Postgasthaus Zur Sonne mit Barockportal, das 1970 in die Gartenmauer des Landratsamtes versetzt wurde.

Rechts: Ende 50er Jahre. Vor dem Gebäude Neue Lehrstraße, dahinter alte Lehrstraße, die ihre Fortsetzung in der Niedermühlstraße fand und alter Lorsche Weg war (s.S. 31).



Ostseite der Darmstädter Straße. Alle Gebäude mußten der Straßenverbreiterung weichen. Rückgesetzt wurden neue Gebäude errichtet: Reisebüro/Foto Plus, Sonnenstudio/Teppich Bauer, Ärztehaus/ Schloßbergapotheke, Strauch (Essigmutter).



1921 das Postgasthaus ‚Zur Sonne‘.
 Alte Lehrstraße.
 Abzweig in die neue Lehrstraße.



Bild etwa aus Höhe der Evangelischen Kirche Richtung Süden. Links vorne Hermannstraße, dann Haus der Wagnerei Lulay, das für die Straßenverbreiterung etwa 1964 als erstes abgebrochen wurde. Das Gelände wurde zunächst für eine Tankstelle genutzt, in den 90er Jahren der Neubau mit Foto-Plus errichtet.



Wohnhaus der Zigarrenfabrik Dr. Emil Vogel (vormals Eduard Strauß), das der Straßenverbreiterung weichen mußte. Auf dem Grundstück wurde rückversetzt heutiger Tedi und Tanzschule errichtet (vormals Aldi, Metzen).



Östliche Darmstädter Straße Richtung Norden vor der evangelischen Kirche. Vorne Wagnerei Lulay, dahinter Häuser Vettel, Engelhard und Bauer (Foto Kellermann) die 1956-1958 abgebrochen wurden.



Darmstädter Straße mit Winzer-genossenschaft, ca. 1964. Die B3 war eine durchgängige Lindenallee, die dem Ausbau weichen mußte.



Darmstädter Straße 2010. Straßenbegleitgrün wurde nur abschnittsweise angepflanzt. Das meiste Grün steht auf privatem Grund. Fußgänger- und Radwege werden als Stellplätze genutzt.

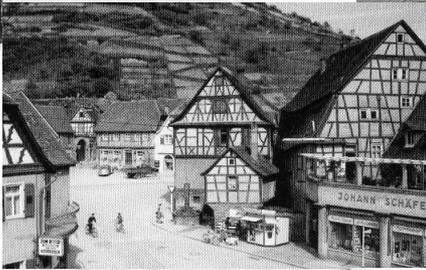


Lehrstraße – B460

Das rechte Gebäude, ehemals Lehrstraße 20 Ecke Zwerchgasse, Bäckerei und Eiscafé Wohlfahrt stand noch bis 1981 und wurde für die Lehrstraßenbebauung abgerissen.



Blick vom Kleinen Markt in die Lehrstraße. Rechts geht die Marienstraße ab, die für den Verkehr von der B460 Ende 2009 geschlossen wurde, um den Verkehrsfluß zu erhöhen. Davor Marienstatue von 1729, versetzt zur Unauffindbarkeit.



Kleiner Markt – B460

Links Marienstatue, die durch den Umbau an den Neuen Kleinen Markt versetzt wurde. Dahinter Kleiner Markt 5, leerstehend, rechts daneben das ehemalige Haus Foto Neher (6). Durch den Umbau des Kleinen Marktes zog Foto Neher in den Neubau auf die gegenüberliegende Straße. Die Sichtachse in die Kleine Bach wurde durch Altstadthotel und Kleine Markt-Bebauung verbaut. Die bis 1972 in die ehemalige Stadtmühle noch offen fließende Stadtbach wurde mit Straßenfläche überbaut.

Rechtes Bild von Ecke Marienstaße (ehemals Haus Josef Frank) Rechts Haus Mai – als Bürgermeisterhaus ca. 1750 errichtet, ehemals Fisch-Wein-Delikatessen-Geschäft Jakob Rödel, dann Haushaltswarengeschäft Mai, heute Bekleidungs-geschäft Engelhard mit Friseur Ruffing im Untergeschoß/Anbau, der auf der Stelle des Brunnens errichtet wurde. Der Brunnen wurde zunächst vor das Vereinshaus versetzt, dort mußte er dem Fastnachtsbrunnen weichen, wurde zwischengelagert und 2000 zwischen Amtshof und Sickinger Tor wieder aufgebaut.

Mitte: Kleiner Markt aus Richtung Friedrichstraße. Rechts Brunnen und Stadtmühle, sowie Meinberg (vormals Johann Schäfer). Die Stadtmühle war bis zum Abriss 1972 in Betrieb.

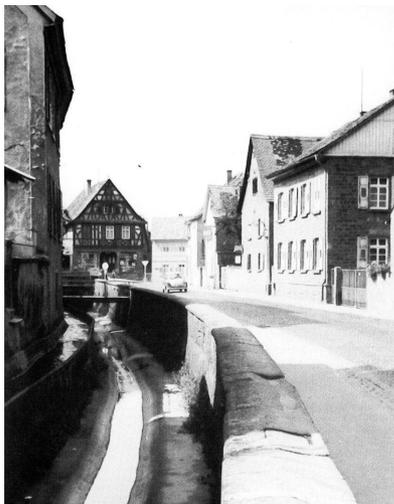
Blick um 1930 aus der Friedrichstraße über den Kleinen Markt in den Starkenburgweg und heute mit Fantasiefachwerk der Lehrstraßenbebauung.



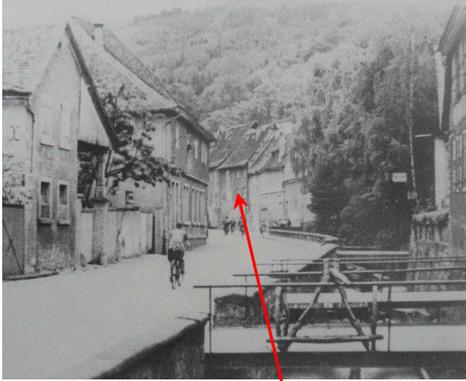
Siegfriedstraße – B460

Stadtbach mit Mühlkanal (links) um 1935. Im Hintergrund Stadtmühle und Haus Mai, Siegfriedstraße damals noch Fürther Straße. Unter der Brücke zur Kleinen Bach mündete das ‚Bockloch‘ in die Stadtbach. 1860 verschwand die Stadtbach zwischen Kleiner Markt und B3 (ehem. Staatsstraße) unter einem Ziegelgewölbe. Die Kleine Bach war ursprünglich das Bachbett der Stadtbach. Dieser wurde wohl nach dem großen Stadtbrand 1396 beim Bau des letzten Mauerings vor diesen in die jetzige Lage verlegt.

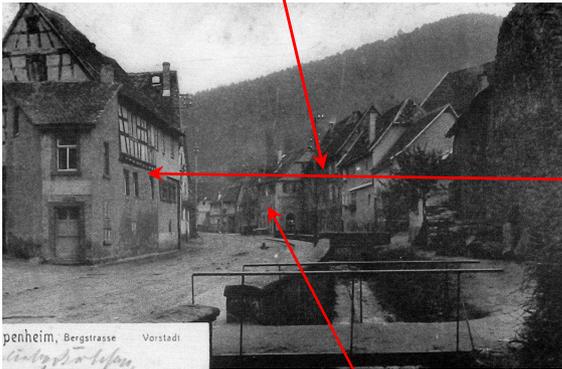
Unten: 1964, Blick an der Stadtmühle vorbei auf Kleiner Markt 6 (abgebrochenes Haus Neher).



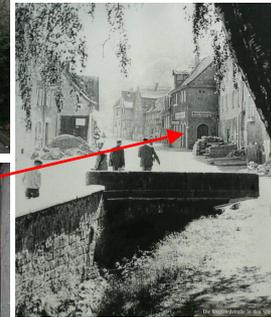
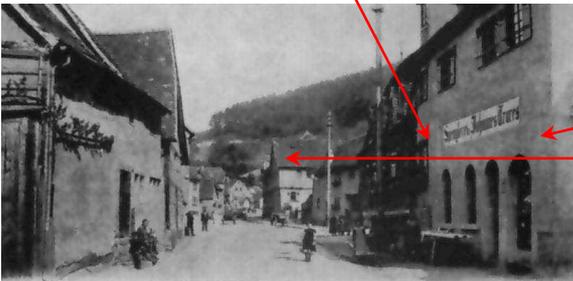
Blick auf Höhe Gasthaus „Zum Hirsch“ (Gehrig). Die Häuser links wurden ca. 1991 abgerissen, die Fläche als Parkplatz genutzt. Von Bürgern wurde eine Grünfläche gefordert, gebaut wurde 1994 das Altstadt hotel, jetzt Parkinn. Rechts Anwesen Neher.



In Höhe Siegfriedstraße 11. In Bildmitte links Weihers Mühle, vorne Liesenbrücke. Die Gebäude links, auf Höhe Bäckerei Schäfer, wurden alle abgerissen. Heute auf den Schwerlastverkehr bemessene Fahrstreifen und zugeparkte Fußgängerwege, die wie im Vordergrund, stellenweise nur 50 cm breit sind.



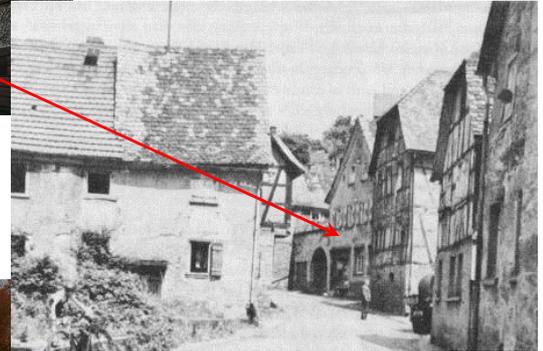
Rechts alte Stadtmauer, dahinter ehemaliges Judenbad, danach Hinterer Graben, links Grundstückszufahrt der jetzigen Bäckerei Schäfer. Für den Neubau des Pavillons und dem Ausbau der Siegfriedstraße auf 3 Spuren (hier Linksabbiegerspur für die Liesengasse) und Parkbucht wurde Haus Nr. 32 1995 abgerissen. Der Steg im Vordergrund führte in den Hof des Anwesens Peter Weis, Liesengasse 5.



Rechts hinter dem 2. Haus mündet das Würzburger Tor auf die Siegfriedstraße. Rechts vom Haus der Spenglerei Johannes Trares. Die nördliche Hausseite mußte der Straßenverbreiterung weichen.



Links Siegfriedstraße in den 50er Jahren. Altstadt unterhalb der Einmündung des Schleifweges. Die Siegfriedstraße war hier genauso wie andere Altstadtstraßen ca. 4,5 m breit. Die Häuser der Nordseite wurden um 1954 abgebrochen. Dort befindet sich jetzt eine Parkplatfläche der KLN. Auf der linken Seite des aktuellen Bildes ist das Haus mit Computershop Vogler, ehemals Hennes, zu sehen.



Am Gaasebrunnen 1931 und heute. Der Brunnen führt heute mangels Instandhaltung kein Wasser mehr.



Das Kirschhäuser Tal mit Siegfriedstraße vom Turm der Starkenburg zu Zeiten als Heppenheim noch Luftkurort und Sommerfrische war. In der Straßenkurve ist die Stadtbachmühle des Granit- und Syenitwerkes Weimer zu sehen.



Ludwigstraße – B3

Ludwigstraße 1, Eisenwarenhandel der Familie Schneider links: ca. 1910. Mitte: nach dem Umbau mit freigelegtem Fachwerk und eingefügten großflächigen Schaufenstern 1951. Die im linken Bild rechts in einer Nische stehende Nepomuk-Figur (Brückenheiliger) wurde als Kopie auf die Brücke der Stadtbach an der Liebigstraße (Foto Mitte) gesetzt.

Ostseite mit Einmündung Parkhofstraße. Der Passage des Neubaus liegt eine „Strukturanalyse“ aus 1994 zu Grunde. Für das Fachwerkhaus Ecke Parkhofstraße, daß zur Versteigerung anstand, mußten bereits Sicherungsmaßnahmen vorgenommen werden.

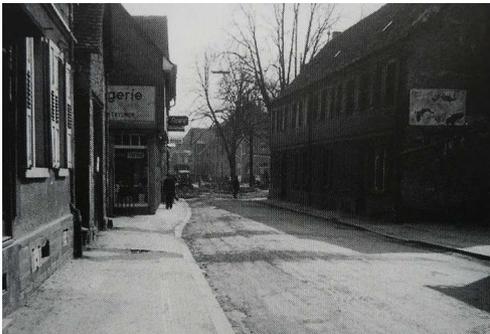
Links: um 1950 Gasthaus ‚Zum Rebstock‘, rechts daneben Eisenwarenhandel Franz Schneider.



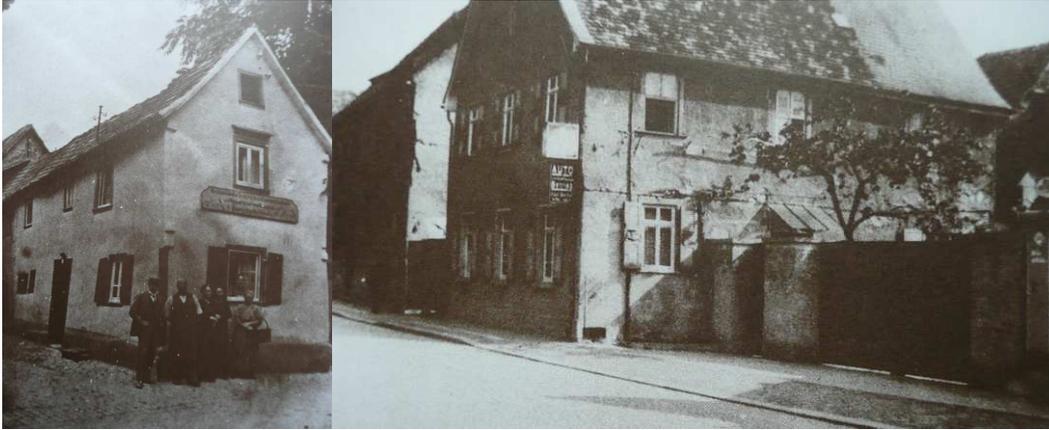
Blick Richtung Norden zum Postplatz. Links Vorderhaus zum Halben Mond, das 1965 abgebrochen wurde, ebenso wie das dahinter stehende Gasthaus ‚Zum Rebstock‘.



Um 1950 ehemaliges Brauhaus Schül, rechts Südgiebel Gasthaus ‚Zum Rebstock‘.



Ludwigstraße Richtung Süden. Rechts ehemaliges Vorderhaus zum Halben Mond. Die Häuser auf der linken, östlichen, Seite mußten in den späten 60er Jahren dem Bau des Wohn- und Geschäftshauses an der Parkhofstraße weichen (jetzt kik-Markt, ehemals Tengelmann).



Links: um 1925 Messer- und Scherenschleiferei Marheinike.

Rechts: um 1930 Autohaus Bechtel, links daneben Haus Stern, das dem Wohn- und Geschäftshaus kik (vormals Schade&Füllgrabe, dann Tengelmann) weichen mußte.



Links: fußgängerfreundliche Wegeführung und Parkhofstraße anstelle der Bebauung.

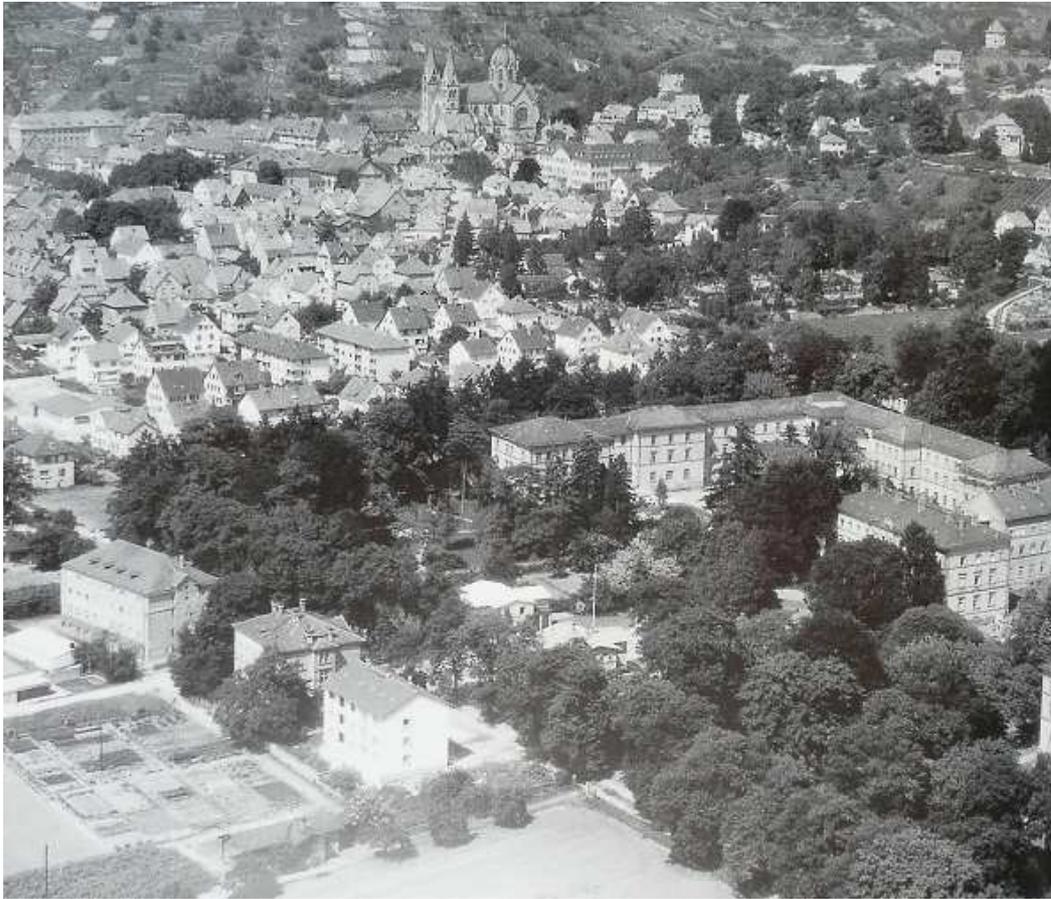
Rechts : Grub&Germann Autovermietung, dahinter kik, dann Parkhofstraße.



Nach dem Kauf des Halben Mondes durch die Stadt Ende 1970 wurden allein bis 1992 über 3 Mio. € von der Stadt investiert. Die Überlassung in Erbpacht für 99 Jahre 2007 erfolgte zu einem Barwert von etwa 375.000 €. **Das auf kleinerem Grund stehende Katasteramt, das baukünstlerisch weniger wertvoll ist, wurde 2008 von der Stadt für 785.000 € dem Land Hessen abgekauft und wird für 1,3 Mio. € zum Kindergarten umgebaut, um den Umzug aus dem Kettlerheim zu ermöglichen und den ‚Durchbruch‘ ohne Elternproteste durchführen zu können.**



Ehemaliger 12.500m² großer Garten mit Musikpavillon.



Psychiatrie (heute Vitos-Klinik) mit alter Allee. Durch Verbindung der Tiergartenstraße mit der Kreisverbindungsstraße kann die alte B3 für Nahverkehrs- und Radwegenutzung rückgebaut werden. Durch den Wegzug der Vitos-Klinik ca. 2015 an das Kreiskrankenhaus kann der Klinikbereich durch den Rückbau der Straße erheblich aufgewertet werden.

1.3 PARKEN

Parkraumerschließung nach vorgeschlagenen Verkehrsführungsänderungen. Vom etwa in der Mitte zwischen Bahnhof und Altstadt gelegenen Postplatz gibt der Radius eine Entfernung von 350 m an.

Von Fürth (Maibergtunnel) oder Juhöhe kommend auf Sparkassenparkplatz oder Parkhof.

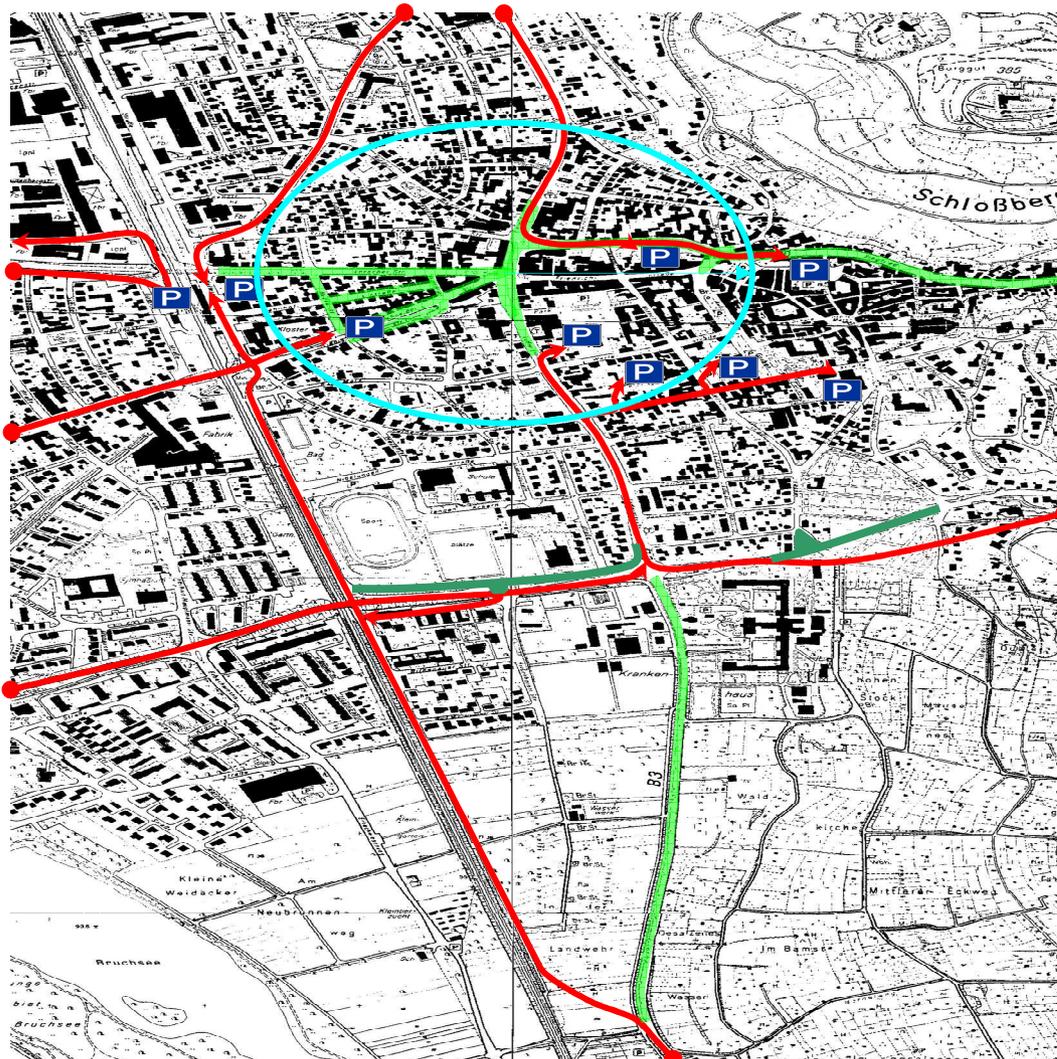
Von Laudenbach über die alte B3 kommend, evtl. entlang neuer Straße an der Bahn über Stadionstraße zum Bahnhofparkhaus.

Von AS-Süd oder Kreisverbindungsstraße kommend entweder über Neckarsteinacher Straße und Stadionstraße zum Bahnhofparkhaus oder über Ludwigstraße auf Sparkassenparkplatz oder Parkhof.

Von Weststadt kommend in die Ernst-Schneider-Straße.

Von AS-Heppenheim kommend in das Bahnhofparkhaus.

Von Bensheim kommend entweder über Darmstädter Straße und Lehrstraße in das Parkhaus Müller oder Altstadthotel, oder über Kettelerstraße zum Bahnhofparkhaus.



-  Parkflächen
-  Straßenrückbau
-  Straßenumbau, Umgestaltung
-  Postplatzradius 350 m
-  Parkraumerschließung

11. ABKÜRZUNGEN, VERWEISE

ABKÜRZUNG		WWW O. FUNDSTELLE		
/a	pro Jahr (anno)			
AFB	Amt für Bodenmanagement			
AS	Anschlußstelle			
ASV	Amt für Straßen- und Verkehrswesen			
BAST	Bundesanstalt für Straßenverkehrswesen			
BAB	Bundesautobahn			
BauGB	Baugesetzbuch			
BauNVO	Baunutzungsverordnung			
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch			
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz alt Verkehrslärmschutzverordnung			
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes			
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtent- wicklung			
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht			
BVWP	Bundesverkehrswegeplanung	bmvbs.de		
/d	pro Tag			
DAL	Deutscher Arbeitsring für Lärmbekämpfung	dalaerm.de		
dB(A)	Dezibel; der Zusatz „A“ gibt an, daß es sich um eine auf das menschliche Hörempfinden abgestimmte Bewertung handelt			
DIN 4150-2	Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden			
D _{StrO}	Korrektur für die Geräuschentwicklung der Straßenoberfläche			
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke			
EAR	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs	FGSV-Verlag		
EEB	Europäisches Umweltbüro	eeb.org		
ERA 95	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen			
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie			
FStrG	Bundesfernstraßengesetz			
FStrAbG	Gesetz über Ausbau der Bundesfernstraßen			
GenBeschIG	Genehmigungsverfahrenbeschleunigungsgesetz			
GVS	Gemeindeverbindungsstraße			
HLSV	Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrsverwaltung		hsvv.hessen.de	
HMWVL	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung		wirtschaft.hessen.de	
HVwVfG	Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz			
HWG	Hessisches Wassergesetz		Rv.Hessenrecht.hessen.de	
IGW	Immissionsgrenzwert			
Lkw-MautV	Lkw-Maut-Verordnung			
Kfz/24h	Anzahl der Kraftfahrzeuge in 24 Stunden			
LAP	Lärmaktionsplan			
LCTP	Least Cost Transportation Planing			
L _{DEN}	Lärm-Tagesmittelwert (Lday, evening, night)			
L _{NIGHT}	Lärm-Nachtwert (22 bis 6 Uhr)			
LOA	Lärmoptimierte Asphaltdeckschicht			
LMP	Lärmminderungsplanung			
MautStrAusdehnV	Mautstreckenausdehnungsverordnung			
MSV	maßgebliche stündliche Verkehrsstärke Bemessungsverkehrsstärke			
NO ₂	Stickstoffdioxid			
NVwZ	Neuer Verwaltungszeitschrift			
ODR	Ortsdurchfahrtenrichtlinie			
OPA	offenporiger Asphalt			
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr			
OVG	Oberverwaltungsgericht			

ABKÜRZUNG	WWW O. FUNDSTELLE		
PlafeR	Planfeststellungsrichtlinien	VLärmSchR	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
PIVereinfG	Planvereinfachungsgesetz	VPIBeschlG	Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz
PM10	Feinstaub	WKR	Wegekostenrichtlinie 1999/62/EG eur-lex.europa.eu
RAR	Richtlinien für Anlagen des ruhenden Verkehrs		
RAS-N	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes		
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Querschnitte		
RiN	Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung		
RLS 90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen		
ROG	Raumordnungsgesetz		
RP	Regierungspräsidium		
SAS	Sicherheitsaudit für Straßen		
StVG	Straßenverkehrsgesetz		
StVO	Straßenverkehrsordnung		
SV-Anteil	Schwerverkehr-Anteil %		
TA-Lärm	Technische Anleitung zum Schutz vor Lärm		
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz		
UBA	Umweltbundesamt		
UIG	Umweltinformationsgesetz		
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung		
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeit		
UPR	Umweltverträglichkeitsprüfung		
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm 2007		
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Schienenverkehr		
VBUSch	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen		

12. BILDNACHWEIS

SEITE -NR.	FUNDSTELLE	VERWEIS	
	Umschlag	Autor	
5	VWP 1971	Stadtarchiv	
6		Stadtarchiv	
7	Eisenpfad proj. Straßen	Wege- und Gewässerplan AFB Heppenheim Stadtarchiv	
8	proj. Straßen	Stadtarchiv	
9	GVP	Stadt Heppenheim, Verkehrsplanung Herr Sonntag	
10	VEP '96	Stadt Heppenheim, Verkehrsplanung Herr Sonntag	
11	VEP '96	Stadt Heppenheim, Verkehrsplanung Herr Sonntag	
12	VEP '96	Stadt Heppenheim, Verkehrsplanung Herr Sonntag	
13	Durchbruch	Südhessische Post	
14	BPläne	Stadt Heppenheim, Stadtplanung Herr Bertz	BuergerGIS
15		aus Jahresbericht HLUg	hlug.de
16		LAP 2010 S.18 und S.20 Spiegel 51/2009	
17	Lärmkartierung	Stadt Heppenheim, Stadtplanung	
18	Lärmkartierung	Stadt Heppenheim, Stadtplanung	
19		Bundesministerium BMVBW - BAST	bast.de
20		LAP 2010	rp-darmstadt.de
21		LAP 2010	rp-darmstadt.de
22		Tabelle LAP 2010 Vertragsauszug aus ASV-Bensheim 1996	rp-darmstadt.de
23		LAP Schiene	
24		LAP Schiene	
25		Denkmaltopographie Bergstraße 1 S.528/529	
26		Stadt Worms Vorträge	worms.de
27	Planvermerke	Autor	
28	Unfallstatistik	Polizei Südhessen	
29	Unfallstatistik	Polizei Südhessen Jahresbericht 2009 li. Zahlen S.13, re. Lagebild S.2	
30	Bauleistungen	Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2008 S.215 - Deutscher Bundestag Drucksache 17/444 Stand 31.12.08	http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/004/1700444.pdf
37	Bild 14	ERA 95	
38	Plan Bilder	Planung Siegfriedstraße ASV-Bensheim Autor	
39	Pläne	Planung Siegfriedstraße ASV-Bensheim	
40	Pläne	Planfeststellungsverfahren 2010 ASV-Bensheim	
41	Pläne	Planfeststellungsverfahren 2014 HessenMobil	
42	Planskizze	Autor	
43	Plan	ASV-Bensheim	
44	Planskizze	Autor	
45	Planskizze	Autor	
46	Plan	Jakob Maier 1998	
47	Bild Pläne	Autor Stadtarchiv	
48	BPLan	Bebauungsplan Gewerbegebiet-Süd	
49	li. Pläne Bild re. Plan	Bebauungsplanverfahren Gewerbegebiet-Süd Autor Maßnahmenplan Flurbereinigung Schloßberg	
51		Plan aus Integriertem Handlungskonzept S.13 mit rot-blau-grün-Eintrag des Autors	
52	Plan Ausschnitt o. Ausschnitt u.	Integriertes Handlungskonzept Ergebnisber. 2010 S.231 Maßnahmen baulich und gestalterisch S.207 Gestaltung S.211 Verkehr	
53	Tabellenauss.	IHK S.237, 241	
54	Tabellenauss.	IHK S.233	
55	Plan	Stadt Heppenheim Beschlufvorlage 2013-0155	Bürgerinforma- tionssystem
56	Planfälle	Habermehr&Follmann AS-Süd-Untersuchung	

SEITE -NR.	FUNDSTELLE	VERWEIS
57	Stadt Heppenheim VEP 2015 Stand 22.4.2013	
o.	S.145 Abb. 3.9.2	
u. Ausschnitt	S.153 Abb.3.13.2	Seitenangabe gem. pdf
58	Stadt Heppenheim VEP 2015 Stand 22.4.2013	
o.l.	S.149 Abb. 3.11.2	
u.m.	S.35 (29) Tabelle 5.7	
u.r.	S.241 Bild 5.1	Seitenangabe gem. pdf
59	Stadt Heppenheim VEP 2015 Stand 22.4.2013	
	S.105 Abb. 1.11	Seitenangabe gem. pdf
60	Habermehl&Follmann Regionale VU zum BAB- Anschluß – Stadt Heppenheim Beschlussvorlage 5.3.2014 Nr. 2014-0090	
61-78	Aktuelle Fotos Autor, historische Aufnahmen aus Südhessischer Post, Starckenburger Echo	
79	Meßblatt 1:5000 mit Eintragungen des Autors	

