



zum Entwurf Juli 2015 des Lärmaktionsplanes Hessen, Teilplan Straßenverkehr 2. Stufe nehmen wir wie folgt Stellung:

Seit der ersten Offenlage hat sich die Verkehrsbelastung einhergehend mit extremen Lärmimmissionen nochmals erhöht und wird sich durch neu ausgewiesene Baugebiete in Heppenheim und in angrenzenden Kommunen weiter erhöhen. Maßnahmen wurden seit der letzten Offenlage nicht ergriffen. Die Lärmaktionsplanung sollte angesichts der bestehenden und absehbar zukünftigen Belastungen darauf hinwirken, daß die für den Bundesverkehrswegeplan angemeldeten Ortsumfahrungen für Heppenheim eine hohe Priorität erhalten.

Kapitel	Seite	Angabe
---------	-------	--------

Kapitel	Seite	Angabe
3.4.1	63	<i>Kreis Bergstraße – Heppenheim.</i>

Die in den jeweiligen Tabellenspalten angegebene Zahl von Betroffenen für Heppenheim in Summe ist nicht mit der beim HLUg ermittelten Gesamtzahl von Betroffenen in Übereinstimmung zu bringen. Die veröffentlichte Tabelle 2012 vom HLUg weist mehr Betroffene aus, was vor Ort auch nachzählbar ist.

Der Bereich B3 Postplatz mit etlichen über 75 dB(A) Belasteten (u.a. Altenheim) fehlt ebenso wie der Abschnitt B3 Ludwigstraße mit westlich angrenzendem Allgemeines Wohngebiet).

3.4.1.5	71	<i>Heppenheim.</i>
---------	----	--------------------

Die Überschrift „B 3 Darmstädter Straße“ müßte richtiger Weise heißen:

B3, Darmstädter Straße – Postplatz – Ludwigstraße

Die innerörtliche B3 wird aus drei verschiedenen Straßenabschnitten mit verschiedenen Namen gebildet, die unterschiedliche Verkehrs- und Lärmbelastungen ausweisen und sich in Aus- und Anbauart unterscheiden.

3.4.1.5	71	<i>Knotenpunkt B3/L3120/L3398.</i>
---------	----	------------------------------------

Die Annahme, daß hier am Knotenpunkt ein Mischgebiet vorliegt ist falsch. Nord-westlich wie Nord-östlich grenzt ein Allgemeines evtl. sogar Reines Wohngebiet an. Süd-östlich grenzte bisher ein Krankenhaus/Psychiatrie an, die derzeit in ein reines Wohngebiet umgebaut wird. Süd-westlich grenzt ein allgemeines Wohngebiet an, das evtl. zukünftig als Pflegeheim genutzt werden soll. Insoweit ist die Angabe der tatsächlich Betroffenen zu überprüfen und richtigzustellen.

Die Annahme von HessenMobil, daß hier durch einen Kreisverkehrsplatz keine nennenswerten Verbesserungen zu erzielen seien ist falsch. Bisher sperrte sich HessenMobil gegen einen Umbau weil die Ampelanlage noch „zu neu“ für eine Änderung sei. Eine Änderung der Ampelsteuerung ist nach Angaben von HessenMobil, trotz überlanger Wartezeiten mit Stau und entsprechenden Lärmimmissionen, nicht möglich. Insoweit stellt ein Kreisverkehrsplatz zum Abbau insbesondere nächtlicher Kfz-Wartezeiten eine Verbesserung dar. Dies auch weil zukünftig zusätzlicher Quellverkehr aus dem Psychiatrieumbau die Bundesstraßenanwohner zusätzlich belasten wird. Ziel sollte aber eine Ortsumfahrung sein, um den Knotenpunkt zu entlasten. Ein Umbau steht nicht nur aus einer Pegelverbesserung, sondern auch aus Verkehrsflüssigkeits- und städtebaulichen Gründen und Gründen der Staubverminderung im adäquaten Verhältnis.

3.4.1.5	71	<i>B3.</i>
---------	----	------------

Die Ausführungen sind um nachfolgende kurzfristig umzusetzende Maßnahmen zu ergänzen, auch wenn das Ziel einer Ortsumfahrung zur wirksamen Lärmminimierung im Vordergrund steht:

– Tempo 30 in der innerstädtischen Ortsdurchfahrt, insbesondere im Knotenpunkt B3/B460. Hier liegt ein Alten- und Pflegeheim, daß unter nicht nachvollziehbaren Gründen an dieser äußerst Lärmexponierten Stelle genehmigt und gebaut wurde. Die an der Bundesstraße und am Knotenpunkt liegenden Pflegzimmer sind einseitig auf die Straße ausgerichtet. Die nach Bundesbaugesetz gesetzlich geregelten Maximalwerte werden weit überschritten. Es besteht dringender und umgehender Handlungsbedarf!

- Bei anstehenden Straßensanierungsmaßnahmen sind lärmoptimierte Asphalte einzusetzen.
- Der Knotenpunkt B3/B460 Lorsche Straße und B3/Friedrich-Ebert-Straße ist bei anstehenden Straßensanierungsmaßnahmen zurückzubauen unter Wegfall von Abbiegespuren zu Gunsten innerstädtischen Grüns und Verbreiterung der Gehwege auf rechtskonforme Maße. Durch geänderte Verkehrsführung kann sowohl auf den Linksabbieger aus der Ludwigstraße (B3) in die Lorsche Straße (B460), wie auf den Linksabbieger aus der Lorsche Straße (B460) in die Darmstädter Straße (B3) verzichtet werden. Ebenso kann der Knotenpunkt B3/Friedrich-Ebert-Straße-Lehrstraße (B460) durch geänderte Verkehrsführung entlastet werden.

3.4.1.5 71 *B460 Lorsche Straße ...*

Wie eingangs erwähnt sollte die Lärmaktionsplanung eine hohe Priorität hinsichtlich der Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan einfordern.

3.4.1.5 72 *B460 Lorsche Straße – Sanierung der Straßen mit Flüsterasphalt.*

Die Stellungnahme von HessenMobil zu lärmoptimierten Asphaltdecken ist zynisch, wenn man die letzte HessenMobil-Baumaßnahme Bahnunterführung Lorsche Straße B460 betrachtet, bei der lärmerhöhender Asphalt aufgebracht wurde und bestehende Richtlinien nicht nur in Hinsicht auf Lärmschutz ignoriert wurden:

- geglättete Wannenwände um eine möglichst große Schallreflexion zu verursachen,
- überlauter Bodenbelag durch mangelhafte Gußasphaltdeckenmischung,
- scheppernde und absinkende Kanaldeckel, um insbesondere Schlaggeräusche bei den hier in hoher Zahl verkehrenden Baukippern zu verursachen.

Insoweit können die von HessenMobil vorgenommenen Berechnungen nur als grober Anhalt für die tatsächlich vorhandenen extrem hohen Immissionswerte angesehen werden.

3.4.1.5 72 *B460 Lorsche Str. (westlich B3) – Knotenpunkt B460/Weiherhaus-, Uhlandstraße.*

Insbesondere an diesem Knotenpunkt wirken sich Lärmimmissionen vom Anfahren aus. Berechnungen helfen hier wenig. Von der Autobahn kommende Fahrzeuge und insbesondere getunte Motorräder, oft ohne Schalldämpfer, am Wochenende – noch im Fahren der Landstraße oder Autobahn, oder genervt von den täglichen Rückstaus legen hier gerne Kavaliertests ein. Desweiteren befindet sich hier Einbiegeverkehr des Feuerwehrstützpunktes und DRK-Standortes mit Sirenengeheul, das oftmals rückstaubedingt länger als üblich anhält. Eine Verflüssigung durch einen Kreisel würde hier Pegelverbesserungen über das von HessenMobil angenommene Maß erbringen und steht damit im wirtschaftlichen Verhältnis. Vermerkt sei hier nur, daß Heiko Blumenschein aus Heppenheim beim Choppertreffen in Lorsch 2010 für das lauteste Motorrad (107,9 Phon) einen Pokal erhielt (BA 27.10.2010 „Röhrende Motoren, Chrom und Leder“) und die Polizei keinen Handlungsbedarf sah!

3.4.1.5 72 *B460 Lorsche Str. (westlich B3) – Tempolimit 30 km/h innerorts.*

Die Annahmen von HessenMobil bezüglich der Verkehrsbelastungen sind augenscheinlich heruntergerechnet und damit irrelevant. Im Gegensatz zum Berechnungsmodell von HessenMobil bzw. deren Zählung 2010 mit von uns auf der Straße aufgefundenen schon ausgefüllten Zählblättern gibt der VEP Heppenheim 2013 mit Knotenpunktzählung 2012 eine Belastungszahl von 17.950 Kfz/24h an. Ähnlich AS-Süd-Untersuchung von Habermehl & Follmann mit Analysewerten von 2012 mit 17.400 Kfz/24h. Auch die Rückstaus aus dem Knotenpunkt B3/B460 ziehen sich mittlerweile in Stoßzeiten bis zur Tiergartenstraße. Diese haben sich seit Jahren kontinuierlich verlängert. 1996 gingen diese maximal bis ca. unserem Haus Lorsche Str. 8 (B460). Der Rückstau hat sich somit vervielfacht. Andere Anhaltspunkte und Zählungen offenbaren ebenso die Fragwürdigkeit der von HessenMobil für Heppenheim für die Lärmaktionsplanung gemachten Angaben. Zynisch ist auch die Angabe zur erfolgten Lärmsanierung. Am Knotenpunkt Lehrstraße stammen diese teils aus den 1970er Jahren. Die Lärmbelastung hat inzwischen enteignungsgleichen Charakter. Die Außenbereiche (Balkone, Terrassen, Vorgärten) sind zu Erholungszwecken nicht mehr, andere Außenbereichsflächen nur noch eingeschränkt nutzbar. Die Annahme von HessenMobil, daß die Richtwerte tagsüber eingehalten

werden, entbehrt insbesondere in Hinsicht auf das Altenheim St. Katharina jeder Grundlage. Die Straßenverkehrsbehörde des Kreises Bergstraße wurde bereits eindringlich auf ihre Anordnungsmöglichkeiten 2009 hingewiesen. Deren Schutzbehauptungen sind lächerlich. Der RP ist aufgefordert Tempo 30 anordnen zu lassen.

3.4.1.5 72 *B460 Lehrstr., Siegfriedstr. (östlich B3 bis Kirschhausen) – Tempolimit 30 km/h innerorts.*  
Siehe zu Verkehrszählung, Lärmsanierung und Tempo 30 vorhergehenden Punkt.

*Anh.B 320 Bergstraße Heppenheim K4229.*

Die Anbindung der K4229 ist Teilforderung der Ortsumfahrungen um die innerörtliche B3 zu entlasten. Die K4229 sorgt insbesondere bei nicht seltenen Staus auf der parallel verlaufenden BAB für erhöhtes Verkehrsaufkommen. Die Entlastungswirkung wurde von Habermehl & Follmann in Zusammenhang mit der AS-Süd-Untersuchung nachgewiesen und sollte insbesondere aufgrund der Lärmkonflikte im Knotenpunkt B3/B460 Gegenstand der Lärmaktionsplanung sein. Lärmkonflikte konnten seitens HessenMobil für die Ludwigstraße nur unter Angabe falscher baulicher Nutzung ausgeschlossen werden (Mischgebiet statt tatsächlichem Allgemeinem Wohngebiet s.o.).

*Anh.B 320 Bergstraße Heppenheim L3398.*

Siehe vorhergehende Ausführungen. Eine neue AS-Süd verlagert die Verkehrsströme. Insbesondere der Knotenpunkt B3/B460 wird entlastet werden, da dann der Verkehr AS-HP/L3120 und AS-HP/Laudenbach nicht mehr über den Kreuzungspunkt B3/B460 fließt. Die Maßnahme sollte Gegenstand der Lärmaktionsplanung sein.

HessenMobil betreibt auf Grundlage längst überholter städtebaulicher Anschauungen weiterhin den Ausbau der innerörtlichen B460 (Lorscher Str., Postplatz, Lehrstr., Kleiner Markt, Siegfriedstraße): Die Siegfriedstraße soll in vollem Querschnitt dem Durchgangsverkehr zur Verfügung stehen. Dies im Wissen der schon heute Richtwert überschreitenden Lärmimmissionen, im Wissen zusätzlicher Belastungen aus dann höheren Durchfahrtsgeschwindigkeiten insbesondere in den besonders empfindlichen Nachtstunden. Der Ausbau befindet sich zur Zeit im Planfeststellungsverfahren. Auch um hier keine Steuergelder für städtebaulich unsinnige Ausbaumaßnahmen zu verschwenden, der einen späteren Rückbau notwendig macht, sollen Ortsumfahrungen auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung dringlich empfohlen werden. Dies auch für die AS-Süd, um bei der anstehenden Brückenerneuerung der AS-HP eine Notbrücke überflüssig zu machen. Eine solche Notbrücke anstatt einem auf Dauer angelegten 2. Autobahnanschluß wäre der Öffentlichkeit nicht mehr zu vermitteln. Daß HessenMobil bei der überregionalen Verkehrsplanung jahrzehntelang geschlafen hat und unter falscher Angabe rechtlicher Rahmenbedingungen eine Entlastung der Heppenheimer Innenstadt vom Durchgangsverkehr verhinderte ist schlimm. Schlimm ist aber auch wie diese Behörde weiterhin mit falschen Angaben zur Baunutzung, Verkehrszahlen und Augenwischerei bei der Lärmsanierung sich vor der Verantwortung einer zukunftsträchtigen Verkehrsplanung zur Entlastung der Anwohner der beiden Bundesstraßen drückt. Die Lärmaktionsplanung sollte schon allein in Hinsicht auf die prognostizierten Verkehrszunahmen insbesondere beim Schwerverkehr endlich Ergebnisse zeigen. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, daß sowohl westlich wie östlich von Heppenheim Straßenausbaumaßnahmen und Ortsumgehungen gebaut werden, die erhöhtes Verkehrsaufkommen, insbesondere Schwerverkehr auch für Heppenheim zur Folge haben: OU Worms-Süd (B47), OU Rosengarten (B47), OU Hardheim (B27), OU Schneeberg (B47) ... Dies weil die B460 im überregionalen Verkehr die kürzeste Verbindung zwischen östlichen BAB Würzburg/Tauberbischofsheim und westlichen BAB Worms darstellt. Die Lärmbelastung von Heppenheim zeigt längst nicht nur gesundheitliche Schäden bei den Anwohnern, sondern wirkt sich immanent schädigend auf die Heppenheimer Innenstadtentwicklung aus. Wir unterstützen auch die diesmal gut ausgearbeitete Stellungnahme der Stadt Heppenheim.

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