

Absender	
Vorname Name	
Straße Hausnr.	
PLZ Ort	

Heppenheim, November/Dezember 2011

Einwände gegen das Planfeststellungsverfahren / B 460 Siegfriedstraße in Heppenheim, Erneuerung der Stadtbachverdolung und der Fahrbahn mit Herstellung von Schutzstreifen für Radfahrer

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den Ausbau der Siegfriedstraße in Heppenheim erhebe ich als persönlich Betroffener (Hausbesitzer, Fahrrad- und Autofahrer) Einwände aus folgenden Gründen und beantrage den Antrag abzuweisen.

Vorbemerkung

Die Siegfriedstraße in Heppenheim ist durch ihre spezielle Lage und Führung nicht mit anderen Straßen in Südhessen zu vergleichen. Der Straßenverlauf ist eng, kurvig und hat einige Bereiche mit Gefälle. Das tägliche Verkehrsaufkommen liegt bei ca. 15.000 Fahrzeugen. Es gibt keine Seitenstraßen in die man zum Parken ausweichen könnte. Die Grundstücke sind klein geschnitten und bieten oft nur wenige Möglichkeiten Fahrzeuge abzustellen. Die Häuser stehen dicht an der Straße und sind damit Lärm und Erschütterungen stark ausgesetzt. Aus diesem Grund können nicht einfach so die üblichen Standardverfahren bei der Planung angesetzt werden.

1. Erhöhung der Geschwindigkeit

Durch den Wegfall der Fahrzeuge, die zum Teil auf den Gehwegen, zum Teil auf der Straße parken und die durchgehende Verbreiterung der Straße auf 8,0 Meter fällt diese „optische Bremse“ weg und diese Fahrbahnbreite lädt zu schnellerem Fahren ein, was dann auch zu einer Erhöhung des Lärmpegels führt.

Die Straße sollte stattdessen anders geplant werden. Kombinierte Geh- / Fahrradwege und sinnvoll abwechselnd jeweils in einer Richtung eingezeichnete Parkplätze führen durch die optische Einengung zu Geschwindigkeitsreduzierung und lassen genug Platz für den Begegnungsverkehr.

2. Angebotsstreifen

Die Fahrradangebotsstreifen, die nur mit einer gestrichelten Linie gekennzeichnet sind, bergen in diesem speziellen Fall des geplanten Ausbaus eine große Gefahr für Fahrradfahrer. Der in der Mitte verbleibende Fahrbahnbereich beträgt pro Richtung 2,50 Meter. Da LKW bis zu 2,55 Meter ohne Außenspiegel breit sein dürfen, müssen LKW im Begegnungsverkehr unbedingt auf den Angebotsstreifen ausweichen. Dies ist in der Definition der Angebotsstreifen auch so vorgesehen. Selbst wenn nicht schneller als bisher gefahren wird, stellen die Angebotsstreifen eine trügerische Sicherheit für die Fahrradfahrer dar.

3. Hohe Randsteine

Die Auslegung der Bürgersteige mit einem geplanten Höhenabstand von 12 cm zur Fahrbahn stellt eine Rampe für die Verkehrsteilnehmer dar, d.h. Radfahrer müssen auf der Fahrbahn bzw. dem Angebotsstreifen absteigen, wenn sie die Häuser erreichen wollen, da bei dem eingeplanten reduzierten Parkplatzangebot während des Tages alle Parkplätze belegt sein dürften. Für Anliefer- und Handwerksfahrzeuge ist es unmöglich, wegen des großen Höhenunterschiedes zwischen Bürgersteig und Fahrbahn auch nur kurzfristig zu parken. Ein illegales Parken auf dem Angebotsstreifen und damit eine Gefährdung der Fahrradfahrer ist damit vorprogrammiert.

Zusätzlich zu der Problematik, dass die Angebotsstreifen im Begegnungsverkehr von den Fahrzeugen mitbenutzt werden müssen, hat ein Radfahrer im Gefahrenfall keine reelle Möglichkeit, sich aus dem Gefahrenbe-

reich zu bringen, denn er kann ohne abzustiegen diesen hohen Randstein nicht überwinden.

Weiterhin stellen die hohen Randsteine nicht nur für Gehbehinderte eine „Stolperfalle“ dar. In einem Jahrhundert, das Wert darauf legt, alle Einrichtungen barrierefrei auszustatten und nachzurüsten, ist dies nicht zeitgemäß.

4. Parkbuchten

Die mittlerweile von der Rechtsprechung akzeptierte Empfehlung EAR91 für Parkbuchten, die den Abstand von Parkbuchten zu Tor-/Garageneinfahrten definiert, findet in der Planung überwiegend keine Berücksichtigung: Ein Abbiegen in die Garagen- bzw. Toreinfahrten kann so nur unter Behinderung des Gegenverkehrs durch Ausscheren auf die Gegenfahrbahn zum Erreichen eines adäquaten Einfahrradius erfolgen.

5. Parkplätze fallen weg

Bisher finden sowohl tagsüber als auch nachts zwischen 150 und 190 PKW einen Stellplatz in dem betroffenen Bereich. Die Planung geht durch die Schaffung von Parkbuchten von einem Rückgang auf weniger als 100 Stellplätzen aus.

Die Anwohner der Siegfriedstraße haben im Gegensatz zu vielen anderen vergleichbaren Durchgangsstraßen in Südhessen keine Möglichkeiten in Nebenstraßen auszuweichen.

Die angedachte Schaffung von Ersatzparkplätzen in einem neu zu errichtenden Parkhaus bietet aus Kostengründen für die Anwohner keine Alternative und wäre darüber hinaus zwingend vor der Durchführung des Straßenumbaues zu realisieren. Sinnvoller wäre eine Reservierung der verbleibenden Parkplätze für die Anwohner durch Parkausweise. Zusätzlich müssen vor oder in der Nähe der Einzelhandelsgeschäfte und Gaststätten Parkmöglichkeiten für Kunden und Gäste geschaffen werden.

6. Kosten für Gehwege und Parkbuchten

Die Kosten für die Neugestaltung der Gehwege und Parkbuchten müssen von der Stadt Heppenheim übernommen werden, die sie dann anteilig auf die Grundstückseigentümer der Siegfriedstraße umlegt.

Diese Neugestaltung bringt aus vorher genannten Gründen Nachteile für die Anwohner, die sie dann noch selbst bezahlen müssen.

7. Verdolung

Die Verlegung der Stadtbach auf die Gegenseite der Fahrbahn ab Höhe KLN in nordöstlicher Richtung, dessen Verdolung auf diesem Abschnitt bis auf die Unterquerung der B460 am nördlichen Ende der Baumaßnahme praktisch intakt ist, auf die Gegenseite der Fahrbahn, um aus verkehrstechnischen Gründen während der Bauphase (lt. Vorplanung) den Verkehr ohne größere Behinderung fließen zu lassen, ist aus Kostengründen abzulehnen.

Das Argument, es befänden sich Versorgungsleitungen auf der westlichen Seite der Fahrbahn, die schwierig zu verlegen seien, wird dadurch entkräftet, dass schon eine Übereinkunft mit den Wasserwerken zur kompletten Erneuerung der Wasserversorgung im Rahmen der Fahrbahnerneuerung und damit einer Neuverlegung der Wasseranschlüsse getroffen wurde. Diese Neuverlegung könnte auch die restlichen Installationen (Telefon, Strom usw.) umfassen und so eine Verlegung der intakten Stadtbach einschließlich der Verdolung obsolet machen und so zu einer deutlichen Kostenreduzierung für den Bund führen.

Die geplante Verlegung der Stadtbach auf die östliche Seite ab der KLN in Richtung Nordosten verlagert die gefährdete Zone von zur Zeit 3 Häusern auf westlicher Seite auf 15 Häuser auf östlicher Seite. Der geplante Abstand zur Stadtbach beträgt hier im Schnitt nur 1,5 m (Gehwegbreite). Die dort befindlichen Häuser stammen in ihren Grundmauern zum großen Teil aus dem 16. und 17. Jhdt., stehen unter Denkmalschutz (Ensemble), sind in ihrer Struktur Fachwerkhäuser und sind im wesentlichen auf Fels gebaut, der vom Hang aus unter den Häusern bis zur Straße verläuft. Die mit der Verlegung der Stadtbach geplanten Gründungsmaßnahmen werden vor diesem Hintergrund zu massiven Erschütterungen der Häuser beitragen und deren Substanz nachhaltig beeinträchtigen.

Ungeklärt ist darüber hinaus die Entwässerung der natürlichen Quellen, die in diesem Bereich liegen.

Mit freundlichen Grüßen

als Vertreter

Vorname Nachname
Heppenheim, den 2011

Herr Jörg Kraemer, Beruf Dipl. Wirtsch.--Ing.
Siegfriedstr. 129, 64646 Heppenheim