

## **Sitzungs - Protokoll**

### **Arbeitskreis 2 (AK2)**

## **Verkehr und Erschließung Weiher**

Datum: 19.05.2008

Ort: Bürgerhaus Mörlenbach

Zeit: 19:30 Uhr bis 22.00Uhr

Teilnehmer:

anwesend: Herr Prof. Dr. Alois Göpfert, Herr André Kandler, Herr Stefan Krick, Herr Horst Wagner, sowie Herr Rainer Mücke (Gemeinde-Verwaltung)

entschuldigt: Herr Hans Abt (Ortsbeirat Weiher) und Frau Lisa Jorda

Bemerkung: Herr RA Bangert wurde auf Betreiben von Bgm. Knopf durch Beschluss des Gemeindevorstandes unter dem nachträglich erhobenen Vorwand, dass Herr Bangert nicht in Weiher wohne, von der Mitarbeit in der Gruppe ausgeschlossen.

### **Tagesordnung**

1. Bestandsanalyse des Entwicklungskonzeptes Mörlenbach-Mitte / Ortsteil Weiher.
  - 1.1 Termin-Festlegungen.
2. Erarbeitung weiterer Vorschläge unter Berücksichtigung der bisherigen Bestandsanalyse für den Ortsteil Weiher.
3. Erörterung der Daten und Fakten zur Verkehrssituation in Weiher
  - 3.1 Lärmverursacher
  - 3.2 Verkehrsentwicklung
  - 3.3 Auswirkung der bestehenden Lärmbelastungen
  - 3.4 Fazit
4. Anlage zum Protokoll, Ortstermin des AK2

1. Bestandsanalyse

Frau B. Sartorius stellte die bisherigen Ergebnisse der einzelnen Gruppen vor.

- 1.1 Termine

- Die Förderanträge für die Projekte werden bis zum Spätherbst durch das Planungsbüro erarbeitet.
- Die Ergebnisse der aktuellen Arbeitskreissitzung werden dem Planungsbüro bis zum 16.06.2008 zugeführt.
- Ein Rücklauf des Planungsbüros an die Arbeitsgruppen ist bis zum 20.07.2008 vorgesehen.
- Die nächste Zusammenkunft aller Arbeitskreise im Bürgerhaus wird für den 08.09.2008 um 19:30 Uhr vereinbart.

## 2. Erarbeitung weiterer Vorschläge unter Berücksichtigung der bisherigen Bestandsanalyse für den Ortsteil Weiher.

Im Dialog und unter der fachlichen Beratung von Herrn *Theo Sartorius* und dessen Mitarbeiter Herrn *Alexander Maron* wurden Ansätze und konkrete Maßnahmen zur Minderung der Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Weiher erarbeitet.

### 2.1 Überregionale Beschilderung:

Gebotene Sofortmaßnahme: Änderung der Verkehrsbeschilderung auf der Kreidacher Höhe, in Mörlenbach B38 in Höhe Einmündung L3120 und B38 in Höhe Einmündung L3409 (Kreisverkehr Bahnhof Zotzenbach). Die Beschilderung sollte so geändert werden, dass der Überwaldverkehr über die L3409 geleitet wird.

### 2.2 Reduzierung der Fahrbahnbreite in der OD-Weiher:

Im Rahmen der anstehenden Straßensanierung soll die Fahrbahnbreite in der OD-Weiher von 8,50 m auf 5,50 m zurückgebaut werden.

Auf Empfehlung des Planungsbüros und unter Zustimmung aller anwesenden Mitglieder der Arbeitsgruppe sollen zur Geschwindigkeitsreduzierung keine Bodenschwellen, Pflasterstreifen, raue Fahrbahnbeläge oder Ähnliches, aufgrund der damit verbundenen zusätzlichen Lärmentwicklung, zum Einsatz kommen.

### 2.3 Geschwindigkeitsbegrenzung in der Ortsmitte:

Die Ortsmitte im Bereich Kindergarten, Schule, Kirche, Dorfplatz, Ärztehaus soll als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden.

### 2.4 Gestaltung der Fahrbahn an beiden Ortseingängen:

Aus Richtung Kreidach soll durch eine individualisierende Gestaltung des Straßenkörpers in Form eines Fahrbahnteilers am Ortseingang erreicht werden, dass ankommende Fahrzeuge nicht mit unverminderter Geschwindigkeit in die Ortschaft einfahren. Mit dem gleichen Ziel soll aus Richtung Mörlenbach eine vergleichbare Maßnahme beginnend im Bereich der stillgelegten Bushaltestelle erfolgen; dazu ist das Ortsschild entsprechend in Richtung Mörlenbach zu versetzen.

Im weiteren soll im Einmündungsbereich Klingenacker auf die Hauptstraße der Fahrbahnverlauf in Verbindung mit einem Fahrbahnteiler oder einer Verkehrsinsel eine Richtungsänderung aufweisen um dort dem „Rennstreckencharakter“ des jetzigen Straßenverlaufs entgegenzuwirken.

Ab der Bushaltestelle an der Einmündung Klingenacker in Richtung Ortsmitte soll der Grünstreifen links (nördlich) der Fahrbahn mit Bäumen bepflanzt werden, was optisch der „Neigung zum Rasen“ entgegenwirkt.

### 2.5 Kombiniertes Rad- Fußweg:

Von Ortseingang aus Richtung Kreidach kommend bis Einmündung Untere Bahnhofstraße soll am südlichen Rand der Hauptstraße ein kombinierter Rad- Fußweg mit vorgelagertem Parkstreifen errichtet werden. Der Rad- Fußweg befindet sich somit auf der gleichen Seite wie Schule, Kindergarten und Sportanlagen; er liegt den langen durch Stützmauern geprägten Bereichen gegenüber.

Sportstätten Schule und Kindergarten haben somit direkte Anbindung an den Rad-

Fußweg; dadurch wird insbesondere bei gruppenweisem Verlassen der Einrichtungen die Gefahr für Kinder und Jugendliche insoweit gemindert, da eine unmittelbare Querung der Fahrbahn zur Erreichung des Fuß- Radweges entfällt.

Ab Einmündung Untere Bahnhofstraße soll der Fuß- Radweg durch Weiterführung auf den Verbindungsweg zwischen Weiher und Mörlenbach fortgesetzt werden.

Zur Überquerung der Hauptstraße von Fußgängern und Radfahrer sind entlang des Fuß- Radweges geeignete Übergänge zu schaffen.

#### 2.6 Bushaltestellen:

Die Anzahl der Bushaltestellen in Weiher sowie deren räumliche Verteilung sind insgesamt günstig. Für Bewohner entlang der Hauptstraße beträgt der Abstand zur nächsten Bushaltestelle weniger als etwa 250 m. Für weite Teile von Bahnhofstraße, Klingnacker oder Bgm.-Horneffstraße liegt eine vergleichbar gute Erreichbarkeit vor. Das letzte Bushaltestellen-Paar in Richtung Kreidach befindet sich ca. 50 m vor dem Abzweig Vöckelsbach. Es ist ggf. zu prüfen, ob für die Bereiche Langenmorgenstraße und Wasserwerk der Bedarf einer weitere Bushaltestelle unmittelbar am Ortsausgang Richtung Kreidach besteht.

Nach den Ausführungen des Planungsbüros müssen die Wartehäuschen an den Haltestellen gewissen Anforderungen gemäß geltender Vorschriften genügen. Die Arbeitsgruppe regt an, dass das Planungsbüro diesbezüglich einen Vorschlag nach üblichen Standards für die Ausführung der Wartehäuschen unterbreitet.

#### 2.7 Gestaltungselemente der Ortsdurchfahrt und innerörtliche Beschilderung:

Mit geeigneten Maßnahmen, vorzugsweise Begrünung der langen Stützmauern innerhalb der OD-Weiher soll eine bessere optische Integration der Beton-Fronten in das Ortsbild erreicht werden. Soweit sich die Mauern in Privateigentum befinden, sind die Maßnahmen mit den Eigentümern abzustimmen.

Für die Einrichtungen wie Friedhof, Sportplatz, Sport- u. Kulturhalle, Feuerwehr und Parkplatz am Feuerwehrgerätehaus soll die Beschilderung verbessert werden.

### 3. Erörterung der Daten und Fakten zur Verkehrssituation in Weiher

Im weiteren wurde im Arbeitskreis die Verkehrssituation anhand vorliegender Daten und Fakten diskutiert und deren Auswirkung auf die weitere Entwicklung von Weiher erörtert. Die Inhalte der Gespräche sind nachfolgend zusammengefasst.

#### 3.1 Lärmverursacher:

Die Lärmbelastungen in Weiher werden nahezu ausschließlich durch den Durchgangsverkehr verursacht. Weiher ist ein Straßendorf mit etwa 2,4 km direkter Anliegerbebauung beidseitig der L3120. Der derzeitige Abstand des Durchgangsverkehrs zu den jeweiligen Hausfassaden beträgt für den überwiegenden Teil der Strecke lediglich Gehwegbreite von nur ca. 1,5 m. Neben dem Durchgangs-LKW-Verkehr in den Überwald und in das Neckartal unterliegt Weiher einer besonderen Belastung durch den Schwerlastverkehr des Steinbruchs in Mackenheim. Die leeren Steinbruch LKWs fahren morgens ab 05:00 Uhr oft auch deutlich früher durch die Ortslage von Weiher in Richtung Mackenheim und nach dem Ladevorgang ab ca. 06:00 Uhr wieder zurück. Bei einer genehmigten Abbaukapazität im Steinbruch Mackenheim von derzeit 720 000 t/a ergibt dies zusätzlich 360 Steinbruch-LKWs pro Tag, bei einer angenommenen Ladekapazität von 20 t pro LKW und 200 Arbeitstagen im Jahr.

#### 3.2 Verkehrsentwicklung:

Die Zunahme des Durchgangsverkehrs in der OD-Weiher betrug rd. 30% im Zeitraum vom 1994 bis 2000. Die in den Jahren 1994/1995 im Auftrag des ASV Bensheim vom

Ing.-Büro WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH durchgeführte „Integrierte Verkehrsuntersuchung Weschnitztal“ verzeichnet im Jahre 1994 Tagesverkehre von 5560 Kfz/24h an der Kordonzählstelle auf der L3120 in Weiher. Die ständige Verkehrszunahme in Weiher bis zum Jahre 2000 belegt die Verkehrszählung durch das Ing.-Büro Sartorius + Partner. Danach ergibt die Querschnittszählung vom 28.03.2000 auf der L3120 zwischen Weiher und Mörlenbach ein Fahrzeugaufkommen von 7277 Kfz/24h (DTV). Für den Zeitraum von 6 Jahren in der Zeit von 1994 bis 2000 stellt dies einen Verkehrsbelastungszuwachs in Weiher von deutlich mehr als 30% dar. Aktuelle belastbare Daten liegen dem AK2 derzeit (Mai 2008) für Weiher nicht vor.

Neben dem erheblichen Verkehrszuwachs in den vergangenen 8 Jahren, ist für Weiher eine weitere, dramatische Zunahme des Durchgangsverkehrs nach dem Bau der Ortsumgehung von Mörlenbach in Form der geplanten Umgehungsvariante O2 (Ostumgehung) zu erwarten. So ergibt sich eine Verkehrszunahme in der OD-Weiher u.a. von weit mehr als 6000 Kfz/24h infolge Verkehrsverlagerungen von der L3408 und K15 auf die L3120 (dazu: 5828 Kfz/24h, ermittelt aus Verkehrszählungen im Sept./Okt.2002 auf der L3408 in Birkenau, Bereich Obergasse durch gevas Ingenieursgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH). Diese Verkehrsverlagerungen auf die L3120 werden den Bürgern in Birkenau als Lösung des Verkehrsproblems im Bereich Obergasse in einer Vielzahl öffentlicher Sitzungen, insbesondere vom ASV Bensheim, u.a. von Frau K. Eckert auf der Bürgerversammlung in Birkenau am 12.05.2003 in Aussicht gestellt (siehe auch Odenwälder Zeitung vom 13.05.2003).

Ein weiterer, bereits spürbarer Verkehrszuwachs in der OD-Weiher erfolgt ursächlich durch eine gesteigerte Wirtschafts- und Siedlungspolitik in der Überwaldregion. So hat die Gemeinde Wald-Michelbach speziell eine kommunale Stelle für Wirtschaftsentwicklung geschaffen und im Juni 2007 besetzt.

Sämtliche vorgenannte Faktoren haben bereits zu einer erheblichen Verkehrszunahme in der OD-Weiher geführt und werden sich zukünftig in noch verstärktem Maße dafür verantwortlich zeichnen.

### 3.3 Auswirkung der bestehenden Lärmbelastungen:

Lärm, Staub, Ruß, Dreck, sowie die mit dem Schwerlastverkehr verbundenen Erschütterungen der Wohngebäude unmittelbar entlang der Ortsstraße (L3120) haben für die Bürger in Weiher schon jetzt ein unerträgliches Ausmaß erreicht.

Die weitere Entwicklung des Straßendorfes Weiher und der Erhalt seiner sozialen Strukturen ist wesentlich von der Lösung der in Weiher bestehenden Verkehrs- und Lärmproblematik abhängig.

Aufgrund der Lärmbelastung sind im Bereich der Durchgangsstraße die Nutzungs- und Verkehrswerte von Immobilien erheblich betroffen und bereits stark gemindert. Die Wohnraum-Vermietung entlang der Hauptstraße wird zunehmend schwieriger. Notwendige Erhaltungs- und Sanierungsinvestitionen werden bis zur Klärung der Verkehrsproblematik aufgeschoben. Leerstände und Verkäufe von Hauptstraßen-Immobilien oder Wegzüge haben bereits eingesetzt. Durch das Abwandern gesellschaftlicher Leistungsträger und junger Familien wegen verkehrsbedingt/lärmbedingt unattraktiver Wohnsituation ist die noch vorhandene soziodemographische Struktur bereits gestört. Das Engagement in Vereinen droht mit dem soziodemographischen Wandel einhergehend wegzubrechen. Junge Nachfolger ziehen weg, bzw. wegen o.g. negativer Wohnsituation nicht zu.

Erkennbar ist ebenfalls die negative Betroffenheit in der Gastronomie; mehrtägiger Tourismus scheitert an den unerträglichen Verkehrsbelastungen durch Lärm, Ruß, Dreck, Staub und Erschütterungen; Übernachtungsgäste haben deshalb ihren Aufenthalt bereits abgebrochen.

### 3.4 Fazit:

Um die mit der unzumutbaren Verkehrsbelastung in der OD-Weiher einhergehende Gesundheitsgefährdung durch Lärm, Staub, Ruß, Dreck und Erschütterungen, sowie weitere materielle Schäden von den Bürgern abzuwenden, sind die entsprechenden Beschlüsse der Gemeindevertretung (s. Prot. AK2 zur Sitzung am 08.02.2008) umzusetzen und alle Anstrengungen zu unternehmen den Durchgangsverkehr von der OD-Weiher auf die bereits vorhandene Umgehungsstraße L3409 zu verlagern.

Die unter Gliederungspunkt 2 beschriebenen Maßnahmen sind allein nicht ausreichend um dem Verkehrsproblem in Weiher nachhaltig zu begegnen; sie sind allenfalls als begleitende Maßnahmen zu verstehen.

Vordringliche Aufgabe ist es, durch Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die L3409, eine Entlastung in der OD-Weiher zu erreichen.

## 4. Anlage zum Protokoll

Ortstermin des AK2 zur Erkundung einer möglichen Bypass-Trasse

Als Sprecher des Arbeitskreises 2 hatte Herr Prof. Göpfert zur Geländeerkundung einer möglichen Bypass-Trasse zwischen der L3120 und L3409 zu einem Treffen vor Ort eingeladen.

Ort: Parkplatz Lingklingen

Datum: 13.06.2008

Zeit: 15:45 Uhr

Teilnehmer: Herr Hans Abt (Ortsbeirat Weiher), Herr Prof. Alois Göpfert, Frau Lisa Jorda, Herr Stefan Krick, Herr Horst Wagner, sowie Herr Alexander Maron (Sartorius + Partner)

Gäste: Herr Peter Maier (ehem. Ortsvorsteher von Kreidach)  
Herr Herwig Winter (Vertreter BUND)  
Herr RA Reinhold Bangert

Einführend begrüßte Herr Prof. Göpfert die Gäste und erläuterte kurz die Notwendigkeit einer Verkehrsentlastung in Weiher wie folgt:

Zum Schutz von Gesundheit, Eigentum und Lebensqualität der betroffenen Bürger ist insbesondere der Schwerlastverkehr vom Steinbruch Mackenheim aus der Ortsdurchfahrt des Straßendorfes Weiher auf die bereits vorhandene Umgehungsstraße L3409 (Rennstrecke) zu verlagern. Durch eine Materialeilbahn oder Werksstraße zwischen den Betriebsstandorten Mackenheim und Ober-Mengelbach ist dies problemlos möglich. Von Ober-Mengelbach kann der Weitertransport des Materials nach Fertigstellung einer Ortsumgehung von Mörlenbach sogar bis auf die Autobahn A5 erfolgen, ohne dass der Schwerverkehr noch durch eine einzige Ortschaft fließt.

Mit Verweis auf den Vorschlag des Hessischen Verkehrsministers Dr. Rhiel, die Ortsdurchfahrt von Weiher für den Schwerlastverkehr zu sperren, eröffnet eine Verbindungs-Trasse zur L3409 die Möglichkeit sowohl die Ortsdurchfahrt von Weiher als auch von Kreidach für den LKW-Durchgangsverkehr zu sperren.

Um eine zielführende Planung zu gewährleisten, ist eine frühzeitige Beteiligung eines Vertreters eines Umweltverbandes und eines Vertreters der ebenfalls vom Schwerlastverkehr betroffenen Nachbargemeinde Kreidach durch die Einladung der Herren Winter und Maier zu diesem Ortstermin erfolgt.

Nach eingehender Diskussion herrschte Konsens aller Anwesenden, dass eine Materialseilbahn zu präferieren ist. Herr Winter unterstreicht, dass die mit einer Materialseilbahn verbundenen Eingriffe in die Natur im Vergleich zu einer Werksstraße am geringsten sind. Herr Maron vom Planungsbüro führte hierzu ergänzend aus, dass bei Realisierung einer Materialseilbahn und Sperrung der Ortsdurchfahrten von Weiher und Kreidach für den LKW-Verkehr die Anlieferung von Betriebsmittel oder Ersatzteilen zum Steinbruch Mackenheim durch Sondergenehmigungen erfolgen kann.

Alternativ wurde die Errichtung einer Werksstraße zur L3409 diskutiert. Eine Geländeerkundung mit einem 12 t und einem 7,5 t LKW ergab, dass ab dem Parkplatz Lingklingen bis zum Steinbruch Mengelbach bereits eine gut befahrbare Trasse vorhanden ist. Bis unterhalb des Steinbruchs Mengelbach ist die Trasse mit moderater Steigung, großen Kurvenradien und wassergebundener Decke in einem Ausbauzustand, der für die Befahrung mit Langholzfahrzeugen ausgelegt ist; die lichte Weite der Trasse beträgt hier mindestens 8 m mit ca. 5,5 m Fahrspurbreite zuzüglich Wassergräben.

Herr Maron bestätigte, dass aufgrund der vorliegenden Situation die Errichtung einer Verbindungsstraße realistisch und kostengünstig möglich ist. Herr Winter teilte mit, dass der BUND eine Werksstraße auf der bestehenden Trasse nicht grundsätzlich ablehnt, allerdings weist er darauf hin, dass bestimmte naturschutzrechtliche Auflagen, wie beispielsweise Amphibienunterführungen einzuhalten sind. Herr Winter sieht a priori aus naturschutzfachlicher Sicht keine unüberwindlichen Hindernisse; er empfiehlt für den Fall dass eine Werksstraße in Betracht kommt, auch die Vertreter anderer Naturschutzverbände bei der Feinplanung frühzeitig zu beteiligen.

Beide Varianten finden ebenso die volle Unterstützung von Herrn Maier aus Kreidacher Sicht.

Abschließend schlägt Herr Maron ein zeitnahes Arbeitstreffen mit Vertretern der Gemeinde, den Mitgliedern des AK2 und der anwesenden Gäste vor.



H. Wagner  
(Schriftführer)