

Pirmasens, den 14.02.2020

Dennis Schneble – Hochwaldstr. 12 – 66954 Pirmasens

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz  
Pirmasenser Straße 17  
66994 Dahn

### **Einwendungen gegen die Planfeststellung eines Geh- und Radwegs entlang der B 39 zwischen Weidenthal und Neidenfels**

Sehr geehrte Damen und Herren,

dieses Schreiben wurde von mir persönlich in den Briefkasten des LBM Speyer in Dahn eingeworfen. Ich möchte Sie hiermit bitten, mein Anliegen an die zuständige Stelle beim LBM Rheinland-Pfalz (Friedrich-Ebert-Ring 14-20 in 56068 Koblenz) behördenintern weiterzuleiten und mir den Eingang schriftlich zu bestätigen.

Ich mache als radverkehrspolitisch aktiver, einen Blog betreibender und selbst betroffener Radfahrer im Wesentlichen folgende **Belange** geltend:

Der Bau eines solchen, teilweise straßenbegleitenden Geh- und Radweges führt in aller Regel in der Folge durch die straßenverkehrsbehördliche Anordnung von Zeichen 240 StVO zu einem **Verbot der Fahrbahnnutzung**. Der LBM beabsichtigt im Erläuterungsbericht auch die „Trennung der Verkehrsarten“, obwohl die Entscheidung über eine Notwendigkeit einer Benutzungspflicht stets den Straßenverkehrs- und nicht den –baubehörden zusteht.

Die geplante, teils deutlich von der Fahrbahn **abgesetzte** Führung spricht jedoch dafür, dass es sich insgesamt um **keinen** durchgehend **straßenbegleitenden** Sonderweg handelt, der somit auch kein Verbot der durchgehenden Fahrbahnnutzung bewirkt oder bewirken darf. Da dies jedoch nur sehr wenigen Verkehrsteilnehmern bekannt ist, ist zukünftig bei der Nutzung der Fahrbahn trotz „Radweg“ von anderen Verkehrsteilnehmern mit „Strafaktionen“ durch enges Überholen, Anhupen, Beleidigungen oder auch unmittelbaren Bedrohungen zu rechnen<sup>1</sup>.

Da es bis zum heutigen Tage keinen wissenschaftlichen oder statistischen Nachweis dafür gibt, dass die Benutzung der Fahrbahn auch außerorts für Radfahrer in einer das Normalmaß übersteigenden Art und Weise gefährlich wäre, wird das Bauvorhaben in seiner vorliegenden Form von mir **insgesamt** abgelehnt. Mir sind auch – im Gegensatz zu den Abschnitten, auf denen entlang der B 39 im Pfälzerwald bereits Geh- und Radwege existieren (bspw. der Unfall vom 22. Mai 2019 an der Einmündung der L 499 in die B 39<sup>2</sup>) – keine Unfälle, insbesondere keine im Längsverkehr, zwischen Radfahrern und Kfz-Nutzern bekannt. Radfahrer haben hier sogar eine verkehrsberuhigende Wirkung, da bei Gegenverkehr oder unklarer Verkehrslage nicht überholt werden darf und somit abgebremst werden muss.

Der derzeit bei Weidenthal bereits bestehende „Geh- und Radweg“, welcher deutlich abgesetzt von der B 39 vom ehemaligen Bahnhof Weidenthal zum geplanten Baubeginn führt, ist eindeutig **nicht straßenbegleitend** und bewirkt daher auch kein Verbot der Fahrbahnnutzung. Er ist auch nicht als ein Solcher beschildert. Somit ist auch auf den geplanten, zwischen straßenbegleitend und abgesetzt wechselnden Abschnitten keine Anordnung einer (vermeintlichen) Benutzungspflicht (in beiden Richtungen) zwischen Weidenthal und Neidenfels statthaft.

---

<sup>1</sup> <https://www.presseportal.de/blaulicht/pm/117686/4031290>

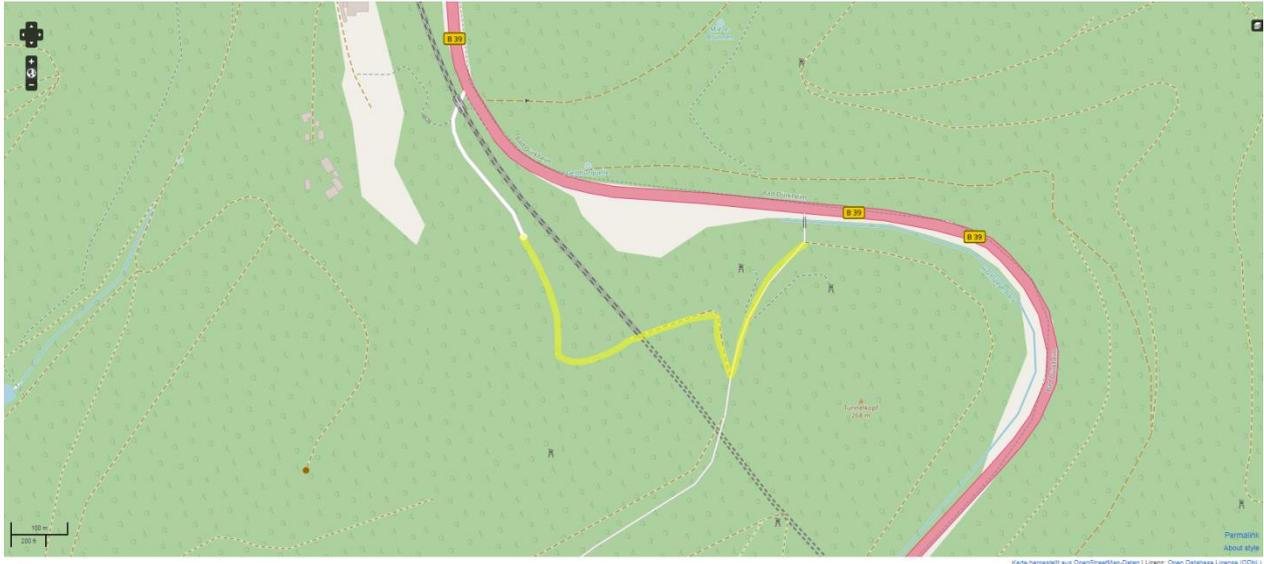
<sup>2</sup> <https://www.presseportal.de/blaulicht/pm/117687/4278340>

Die Planung und das bloße Vorhandensein dieses Geh- und Radwegs **beeinträchtigt** somit das Recht von Radfahrenden bezüglich der zukünftigen Benutzung der Fahrbahn der B 39 **in einem erheblichen Maße**. Die B 39 benutze ich auch hin und wieder selbst in Zuge längerer Rennrad-Touren.

Ich möchte meine Einwendungen im Folgenden genauer ausführen bzw. die Prüfung von **Alternativen** anregen.

## 1. Änderung der Trassenführung

Dieser Weg könnte insbesondere im nördlichen Abschnitt nahezu durchgehend nicht-straßenbegleitend trassiert werden. Dies gilt bereits für die **Achse 101**, die vom derzeit bestehenden, abgesetzten Weg über einen oberhalb des nordwestlichen Tunnelportals vorhandenen Forstweg geführt werden könnte. Siehe hierzu die von mir modifizierte OSM -**Karte 1**.



Auch für die **Achsen 103 und 104**, die ähnlich wie die folgenden Achsen auch durchgehend auf einer abgesetzten Trasse über (jeweils in einer Sackgassen endende) Forstwege geführt werden könnten, wenn man den Bahndamm bereits unter dem Tunnel am Tunnelkopf mittels eines „Rahmendurchlasses“, wie er auch auf der Achse 105 geplant ist, durchqueren würde. Anschließend kann der Geh- und Radweg auf einem alten Forstweg und mittels eines neu anzulegenden, leicht ansteigenden, aus dem Hang herauszutragenden Weges parallel zur Bahntrasse in Richtung der zu schmalen Unterführung geführt werden. Folglich entfielen auch die Notwendigkeit, dort (auf der Achse 105) einen Rahmendurchlass anzulegen, da der Geh- und Radweg durchweg auf der südwestlichen Seite der Bahnstrecke verbliebe und an die **Achse 105** angeschlossen werden könnte. Die Fahrbahn der B 39 müsste auf diesem Abschnitt ebenfalls nicht verlegt werden. Ich verweise auf die folgende OSM-**Karte 2** (gelbe Route).



Die angedachte Planung, den Weg auf der **Achse 107** auf die geplante Art und Weise zu unterführen, ist inakzeptabel. Radfahrern kann es nicht zugemutet werden, auf einem lt. Erläuterungsbericht auch Alltagsverkehren dienen sollenden, straßenverkehrsrechtlich höchstwahrscheinlich als benutzungspflichtig ausgewiesenen Geh- und Radweg abzusteigen und zu schieben. Da damit zu rechnen ist, dass viele Radfahrende sich nicht daran halten werden, sind an dieser Stelle Unfälle zwischen Radfahrenden, aber auch mit Fußgängern vorprogrammiert. An dieser Stelle sollte man daher alternativ ebenfalls einen ordentlichen Rahmendurchlass durch den Bahndamm treiben.

Die Achsen 108 und 200 werden aufgrund ihrer straßenbegleitenden Führung, vor allem auch **ohne Standard-Sicherheitstrennstreifen** von mir abgelehnt. Insbesondere besteht auf einseitigen Zweirichtungs-Wegen im Dunkeln linksseitig wegen des asymmetrischen Abblendlichts eine erhebliche Gefährdung durch den blendenden Kfz-Gegenverkehr auf der Fahrbahn.

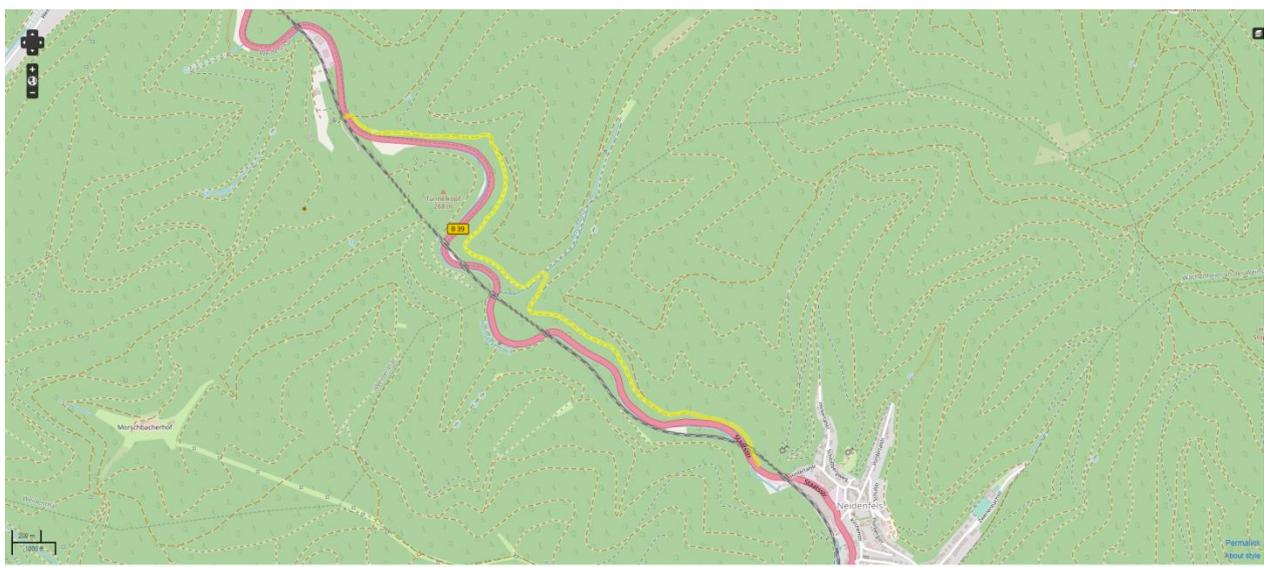
## 2. Bauliche Querungshilfen

Darüber hinaus wurde am Beginn der Achse 101 bzw. an der Stelle, an der der vorhandene Geh- und Radweg durch die Unterführung zur B 39 zurückgeführt wird, keine bauliche, sichere **Querungsmöglichkeit** der Fahrbahn eingeplant. Radfahrer sind (wie auch aus Richtung Weidenthal) nicht verpflichtet, den bereits vorhandenen, deutlich abgesetzten Weg in Richtung Weidenthal zu benutzen. Das heißt, sie dürften den links der Fahrbahn gelegenen Sonderweg dort verlassen. Der vorhandene Weg ist derzeit auch mit Zeichen 250 StVO und Zusatzzeichen 1022-10 beschildert, also eindeutig nicht benutzungspflichtig. Folglich wäre auch dort – bei Anordnung eines Zeichen 240 StVO an der B 39 in beiden Richtungen – gemäß der VwV zu § 2 StVO, Rn. 36 sowie Kapitel 5 der ERA 2010 eine solche bauliche Querungshilfe notwendig.

Dies gilt auch für das geplante Ende in der Nähe des Ortseingangs von Neidenfels. An der Stelle, an der der geplante Geh- und Radweg enden soll, gibt es laut einer mapillary-Aufnahme<sup>3</sup> derzeit keinen ausgeschilderten Geh- und Radweg, denn er ist in beiden Richtungen unbeschildert – und somit nur ein Gehweg. Das Verlassen dieses linksseitigen Gehweges zur Fahrbahn hin ist auch gegenwärtig wegen einer durchgezogenen Mittellinie verboten. Im Bereich<sup>4</sup> des Ortsausgangs von Neidenfels gibt es ebenfalls weder eine bauliche Querungshilfe, noch ein Zeichen 240 StVO.

## 3. Planung einer weiteren Variante nordöstlich der B 39

Darüber hinaus wurde bei der Variantenplanung eine mögliche, komplett abgesetzte Variante über bereits bestehende, zu asphaltierende Forstwege nordöstlich der B 39 bzw. der Bahnstrecke komplett „übersehen“. Ich verweise hierzu auf die folgende, von mir modifizierte OSM-Karte **3**.



<sup>3</sup> [https://www.mapillary.com/map/im/YB9qttE\\_xzDm\\_\\_ydCIDhOQ](https://www.mapillary.com/map/im/YB9qttE_xzDm__ydCIDhOQ)

<sup>4</sup> <https://www.mapillary.com/map/im/I5tzvQlyUZNACStB9XpXrA>

Es wäre lediglich im Bereich des Retschbachtals notwendig, die Höhendifferenz zwischen den beiden vorhandenen Forstwegen mittels eines Brückenbauwerks oder eines neuen Serpentinweges zu überbrücken. Auch auf jener Variante wären die zu bewältigenden Höhendifferenzen relativ gering. Aufgrund der Führung oberhalb der B 39 als auch der Bahnstrecke wäre diese Variante jedoch (bei entsprechender Freihaltung der Böschungen) aufgrund der Aussicht für Radtouristen meiner Ansicht nach wesentlich attraktiver. Sie läge darüber hinaus auch auf der „Sonnenseite“ des Hochspeyerbachtals. Auf der B 39 als auch der KBS 670 würden während der Bauzeit nahezu keinerlei baustellenbedingte Einschränkungen notwendig. Darüber hinaus dürfte diese Variante aufgrund der nicht notwendigen, kostenintensiven Bauwerke **finanziell** deutlich günstiger und auch in **natur- und umweltschutzrechtlicher Sicht** (durch die Nutzung bereits vorhandener Wege) weniger eingriffsinvasiv sein, als die geplante Route im Talgrund des Hochspeyerbachs mit mehreren Brückenbauwerken. Die Trasse dürfte auch nur geringfügig länger sein als die der B 39, weist je nach Fahrtrichtung ein leichtes Gefälle bei relativ gerader Linienführung auf und wäre somit auch für Alltagsradverkehre attraktiv. Aufgrund der Mitbenutzung der Forstwirtschaft wäre darüber hinaus auch eine Wegbreite von mind. 3 Metern einzuhalten, die der Sicherheit des Radverkehrs nützlich wäre.

#### 4. Sicherstellung der Wahlfreiheit

Insgesamt ist bereits bei der Planung sicherzustellen, dass Radfahrern, die die Fahrbahn der B 39 auch zukünftig zwischen Weidenthal und Neidenfels **durchgehend** benutzen möchten (bspw. konstant über 30 km/h fahrende Rennradfahrer), dies nicht durch Anordnung von Zeichen 240 StVO (insb. im Bereich der Fahrbahn) verunmöglicht wird. Ich verweise was Alternativen zur Beschilderung mit Zeichen 240 betrifft auf das LBM-Schreiben an die rheinland-pfälzischen Straßenverkehrsbehörden vom 21. Januar 2019. Darüber hinaus ist auch stets die Beschilderung mit Zeichen 260 StVO bzw. (wie bereits bei Weidenthal praktiziert) mit Zeichen 250 und Zusatzzeichen 1022-10 möglich.

Gemäß der Studie V 184 der BAST ist die Anordnung einer Benutzungspflicht generell nicht notwendig, weil nur ein relativ geringer Anteil von Radfahrern (insbesondere die schnelleren und erfahreneren) die Fahrbahn einem solchen „Zick-Zack-Radweg“ vorzieht. Da es an der B 39 jahrzehntelang normal war, die Fahrbahn zu benutzen, sollte dies auch weiterhin so bleiben.

#### 5. Sonstige Einwendungen

- a) Die im Punkt 2.4 des **Erläuterungsberichts** genannte **Verkehrsstärke** ist für eine Bundesstraße unterdurchschnittlich und erfordert keine grundsätzliche Trennung der Verkehrsarten. Transit-Schwerlastverkehr ist auf dieser Relation (eigentlich) verboten; Verstöße dagegen sollten von der Polizei intensiver kontrolliert werden. Darüber hinaus möchte ich feststellen, dass mögliche Verstöße gegen das **Sichtfahrgebot** von Kraftfahrzeugnutzern kein Argument für eine (zwingende) Trennung sind, sondern viel eher für die Anordnung von weiteren Geschwindigkeitsbegrenzungen bzw. regelmäßigeren Kontrollen der Polizei.
- b) Ich kann auch keine vom LBM behauptete **„Dringlichkeit“** erkennen, warum gerade **jetzt** dort ein Geh- und Radweg zur „Trennung der Verkehrsarten“ angelegt werden soll? Seit es diesen Verkehrsweg gibt (also schon seit mehreren Jahrhunderten), gab es keinen Solchen und den Radverkehr betreffend ist die Strecke in Sachen Unfälle unauffällig. Der im Erläuterungsbericht mehr oder weniger unumwunden zugegebene (eigentliche) Grund für die Anlage dieses Weges – eine **Förderung des Radtourismus** – begründet allerdings nicht, warum Radfahrern, die die Fahrbahn der B 39 ganz selbstverständlich seit Jahren oder Jahrzehnten benutzen, dies zukünftig nicht mehr erlaubt sein sollte.
- c) Dem LBM ist schließlich bewusst, dass die derzeit vorhandenen „Stummel“ bei Weidenthal und Neidenfels sogar eher **gefährdend**, denn der Sicherheit des Radverkehrs dienlich sind. Hier muss er sich fragen lassen, warum er im Wissen, dass diese „Lücke“ über längere Zeit bestehen wird, diese Enden dann überhaupt so geplant und gebaut hat? Vor allem, wenn überhaupt nicht klar war, ob und wie genau die Trassenführung (straßenbegleitend oder abgesetzt) weitergeführt werden soll. Hier hat man sich im Endeffekt weitere Zwangspunkte selbst geschaffen.
- d) Die Aussage, dass die **Linienführung** „keinen direkten **fahrdynamischen Zwängen**“ unterliege, lässt mich rätseln, für welche **Geschwindigkeiten** dieser Geh- und Radweg nach Ansicht des LBM eigentlich geplant und ausgelegt wird? Wie verträgt sich eine solche Aussage mit der Behauptung, dieser Weg solle auch dem Alltagsradverkehr dienen? Die Umwege verursachende Trassierung, die Breite des Weges und insbesondere die Absteigen-und-Schieben-Passage ist insbesondere schnell, zügig und sicher vorankommen wollenden

Radfahrern nicht zuzumuten. Die teils hohen Geschwindigkeitsunterschiede der einzelnen Radfahrergruppen (ca. 15 bis 40 km/h) sind auch im Rahmen der Planung eines solchen Geh- und Radweges im Zuge einer Bundesstraße in angemessener Weise zu berücksichtigen. Insbesondere darf die langsamste, auf die Fahrzeit keinen großen Wert legende Form des Radverkehrs – Radtouristik – nicht die Basis aller Überlegungen in Sachen Tauglichkeit der Planung – also auch der Linienführung – darstellen. Andernfalls scheidet die beabsichtigte Verhängung eines Verbots der Fahrbahnnutzung von vornherein aus.

- e) Die aufgrund der beengten Verhältnisse abschnittsweise notwendigen „**passiven Schutzsysteme**“, also metallene Leitplanken, statt der begrünten Standard-Sicherheitstrennstreifen (Punkt 4.4.1 des Erläuterungsberichts) stellen für Radfahrer insb. bei Stürzen (z. B. durch Nässe, Glätte oder Laub) oder Kollisionen beim Überholen oder bei Gegenverkehr eine **erhebliche Verletzungsgefahr** dar bzw. können derartige Unfälle (bspw. Berührung mit dem Lenker beim Überholen) auch selbst auslösen. Zumal bzgl. einer straßenbegleitenden Führung generell angemerkt werden muss, dass es auch immer wieder Unfälle gibt, bei denen Kraftfahrzeuge von der Fahrbahn abkommen und erst auf derartigen Wegen zum Stillstand kommen bzw. über jene hinwegschießen<sup>5</sup>. Es ist zu befürchten, dass die Leitplanken im Falle eines Unfalles entsprechend brechen oder verschoben werden. Das zu schnelle und rücksichtslose Befahren der Fahrbahn wird jedoch durch die „Trennung der Verkehrsarten“ erheblich, ja sogar gezielt begünstigt bzw. gefördert.
- f) Warum abschnittsweise wegen einer gelegentlichen Nutzung durch forstwirtschaftliche Verkehre eine deutlich **breitere Trasse** geplant wird, während man bei den rein dem Fuß- und Radverkehr dienenden Abschnitten nur die **ERA-2010-Regelbreite** von **2,50 m** plant, ist für mich ebenfalls nicht nachvollziehbar. Das Überholen von Radfahrern, Fußgängern (mit Kinderwagen) oder auch Rollstuhlfahrern benötigt ebenfalls Sicherheitsabstände – welche auf 2,50 m schmalen Zwei-Richtungs-Wegen wenn überhaupt, dann nur gerade so machbar sind. Das gilt bspw. gerade auch für Räder mit Anhängern oder Velomobile, Trikes und Liegeräder. Auf der Fahrbahn ist es im Gegenzug kein Problem, als Radfahrer andere Radfahrer sicher zu überholen.
- g) Bzgl. der teils deutlich von der B 39 abgesetzten, teils straßenbegleitenden Führung möchte ich hinsichtlich der (in mehrerlei Hinsicht rechtswidrigen) Verbannung des Radverkehrs von der **B 10** zwischen Pirmasens, Hinterweidenthal und Rinntal anmerken, dass es mich überrascht, dass auch die abgesetzten Abschnitte (die dann auch forstwirtschaftlichem Verkehr dienen) gemäß Regelungsverzeichnis der **Baulast** und der Unterhaltungspflicht **des Bundes** unterliegen sollen. Es ist also davon auszugehen, dass der **LBM Rheinland-Pfalz** im Rahmen seiner Auftragsverwaltung auf dem gesamten Planungsabschnitt die **Verkehrssicherungspflicht** tragen und somit **Winterdienst** leisten, den aufgrund seiner Lage im Wald regelm. durch Laub und Äste verschmutzten Weg **reinigen / kehren** und z. B. auch die Bankette regelmäßig **mähen / pflegen** wird? Warum ist es dem LBM bzw. dem Bund jedoch nicht möglich, besagte, auch vom LBM so bezeichnete „Wirtschaftswege“, auf die der Radverkehr entlang der B 10 seit mehr als zwei Jahrzehnten zwangsweise verwiesen wird, in die Baulast des Bundes zu überführen, um auch dort einen ganzjährig sicheren Radverkehr zu garantieren?
- h) Ergänzend verweise ich auf meinen **Blogartikel**<sup>6</sup> zu dieser Thematik.

Ich bitte um die gewissenhafte und pflichtgemäße **Prüfung** meiner Einwendungen; insbesondere der im Punkt 3 vorgeschlagenen **Variante** auf der nordöstlichen Seite der B 39.

Dieses Schreiben geht zur Information am gleichen Tag per e-mail an folgende Adressaten:

- NABU-Ortsgruppe Neustadt a. d. W.
- VCD-Ortsgruppe Neustadt a. d. W.
- ADFC-Landesverband Rheinland-Pfalz
- ADAC Rheinland-Pfalz
- RSC Neustadt an der Weinstraße
- BUND Kreisgruppe Neustadt a. d. W.
- Kreisverwaltung Bad Dürkheim
- Verbandsgemeindeverwaltung Lambrecht
- Die Rheinpfalz, Redaktion Neustadt a. d. W.

Mit freundlichen Grüßen

Dennis Schneble

---

<sup>5</sup> <https://www.presseportal.de/blaulicht/pm/117679/3968008>

<sup>6</sup> <http://dschneble.tssd.de/blog/?p=7604>