

Anlage im Planfeststellungsverfahren

1

für den Ausbau der Bundesstraße 39 durch den Bau eines Rad-/Gehweges zwischen Weidenthal und Neidenfels; 2. Bauabschnitt

hier: Erwidernng der Straßenbaudienststelle zu den eingegangenen Stellungnahmen und Einsprüchen

Einsprecher:

Dennis Schneble
Hochwaldstraße 12
66954 Pirmasens

Schreiben vom: 14.02.2020

Straßenbaubehörde:

Landesbetrieb Mobilität Speyer
St.-Guido-Straße 17
67346 Speyer

Az.: [REDACTED] Stand: 21.05.2021

Zu dem Einwand wird wie folgt Stellung genommen:

- Dem Vorhabenträger ist bekannt, dass die zuständige Verkehrsbehörde bei der Kreisverwaltung Bad Dürkheim dann über eine verkehrsbehördliche Anordnung von Verkehrszeichen 240 entscheidet.
- Der Rad-/Gehweg wurde deshalb abgesetzt, um vorhandene Forstwege zu nutzen, um den Eingriff zu minimieren, da auf Grund der Topografie (Straße, Hochspeyerbach und DB-Linie) kein Platz für einen parallelen Rad-/Gehweg ist.
- Die B 39 ist in dem Streckenabschnitt zwischen Weidenthal und Neidenfels in der Unfallstatistik der Polizeiinspektion Neustadt aus den Jahren 2016 bis 2018 als „Verkehrsunfall-Linie“ registriert. Siehe auch Punkt 4.1.2 Gewährleistung der Verkehrssicherheit im Erläuterungsbericht. Mit Schreiben des LBM Rheinland-Pfalz (Zentrale) von 2013 als Vertreter der Bundesstraßen wurde dem LBM Speyer genehmigt, auch solche Rad-/Gehwege „in sichtbarer Nähe“ zu Bundesstraßen zu finanzieren, falls ein straßenbegleitender Weg auf Grund der vorhandenen Topografie (Talenge) nicht umzusetzen ist. Dass der Einsprecher durch eine Benutzungspflicht „in erheblichem Maße beeinträchtigt“ sei, ist seine subjektive Empfindung dahingehend auch, dass er sich in dem Verfahren als einziger privater Einwender von der Rad-/Gehweg-Trasse „gestört fühlt“.

zu 1. Wunsch auf Änderung der Trassenführung

Bereits in den Jahren 2011/2012 wurde in einer Planungsstudie eine Variantenuntersuchung hinsichtlich Baukosten, Bautechnik und Eingriffe in die Natur durchgeführt, welche zur Optimierung und Festlegung der vorliegenden Trasse führte.

Daher muss auf eine gewünschte Variantendiskussion bzw. Empfehlung auf Grund einer wesentlich größeren Mehrlänge von ca. 350 m, verbunden mit dem Eingriff in die Natur, nicht näher eingegangen werden.

Begründung zur Nutzung des Gewölbedurchlasses:

Die geplante Trassenführung des Rad-/Gehweges auf einem Gitterrost unterhalb der Gewölbebrücke „Hochspeyerbach“ wurde im September 2013 mit der DB Netz AG in Neustadt so abgestimmt. Auch mit der Einbauhöhe des Steges oberhalb des Wasserspiegels „normaler Hochwasserabfluss“ des Hochspeyerbaches besteht seitens der SGD Süd (Obere Wasserbehörde) Einverständnis. Auch ist diese Lösung zunächst als temporäre Variante angedacht. Eine Erneuerung des Bauwerkes 6614 204 einschließlich Gewölbedurchlasses in den nächsten 20 Jahren wurde durch die DB Netz AG in Aussicht gestellt. Bei diesem Neubau könnte durch eine größere Stützweite (lichte Weite) die Bundesstraße 39, der Rad-/Gehweg und der Hochspeyerbach mit der Bahntrasse überführt werden.

Ein separates Unterführungsbauwerk (Rahmenbauwerk) für den Rad-/Gehweg unter der Bahntrasse hindurch wäre wesentlich teurer als eine Gitterkonstruktion.

Hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht wird das Gewölbe gegen sich möglich lösende Steine im Rahmen der Baumaßnahme mit Spritzbeton ausgekleidet.

Der Sicherheitstrennstreifen des straßenbegleitenden Rad-/Gehweges wurde gemäß RAL 2012, 4.2.4 „Geh- und Radwege“ mit 1,75 m Breite korrekt gewählt.

zu 2. Wunsch auf bauliche Querungshilfen

Eine Überquerungshilfe ist an der beschriebenen Stelle der B 39 des 1. Bauabschnittes nicht notwendig, da Radfahrer die Möglichkeit haben, den vorhandenen Weg westlich der B 39 in Richtung Weidenthal zu nutzen. Sollten sicherere Radfahrer dennoch die B 39 nutzen wollen, ist dort eine ausreichend große Aufstellfläche vorhanden und die Querungsstelle befindet sich mit ausreichender Sicht nach links und rechts in einer Geraden.

Am Ortseingang von Neidenfels ist eine Überquerungshilfe nicht notwendig, da sich diese Stelle nach der Ortstafel von Neidenfels befindet (Vzul = 50 km/h) und Kraftfahrer innerorts immer mit querenden Radfahrern und Fußgängern rechnen müssen.

zu 3. Wunsch zur Planung einer weiteren Variante nördlich der B 39

Bereits in den Jahren 2011/2012 wurde in einer Planungsstudie eine Variantenuntersuchung hinsichtlich Baukosten, Bautechnik und Eingriffe in die Natur durchgeführt, welche zur Optimierung und Festlegung der vorliegenden Trasse führte. Die negative Konsequenz mit diesem Vorschlag wäre, die B 39 am Baubeginn in einer Kurve! und am Bauende in einer weiteren Kurve! queren zu müssen. Sämtliche bereits gebauten und in der Planung befindlichen Rad-/Gehweg-Abschnitte befinden sich südwestlich der B 39.

zu 4. Sicherstellung der Wahlfreiheit

Letztendlich wird die zuständige Verkehrsbehörde bei der Kreisverwaltung Bad Dürkheim über die Anordnung von Verkehrszeichen 240 bzw. 260 entscheiden.

zu 5. Sonstige Einwendungen

a) Die B 39 erfüllt eine wichtige Verbindungs- und Erschließungsfunktion für die Gemeinden im Lambrecht Tal. Sie stellt die Verbindung zwischen dem Oberzentrum Kaiserslautern und dem Mittelzentrum Neustadt an der Weinstraße und damit auch die Verbindung in der Fläche mit der A 6 im Norden und der A 65 im Süden dar. Die Verkehrsbelastung auf der B 39 beträgt dort:

DTV2015 = 4.380 Kfz/24h;

DTV SV2015 = 350 Fz/24h (rd. 8 %)

Die Lage im Straßennetz und die funktionale Bedeutung der Bundesstraße lassen bei einer Trendprognose von jährlich 1,2 % allgemeine Verkehrszunahme ein ausreichend belastbares Prognosezenario 2030 erwarten:

DTV2030 = 5.085 Kfz/24h;

DTV SV2030 = 406 Fz/24h (rd. 8 %)

Der Verlauf der B 39 ist von einer sehr hohen Kurvigkeit geprägt. Die topografischen Gegebenheiten schnüren sie in einen engen Korridor zwischen teils sehr steil aufsteigenden und hohen Böschungen auf der einen Seite und den in großen Abschnitten teils nur durch eine Stützwand abgesetzten Hochspeyerbach auf der anderen Seite.

Die DB-Strecke Kaiserslautern – Mannheim durchquert das Tal mit einer Vielzahl von Tunnel- und Brückenbauwerken. Allein im vorliegenden Abschnitt wird die B 39 mit 4 Eisenbahnüberführungen gekreuzt. Dabei sind zwei von ihnen in den vergangenen 25 - 30 Jahren erneuert worden und bieten eine ausreichende lichte Weite; die beiden anderen sind sehr schmal und bieten nur Platz für die Bundesstraße. Eine Erneuerung ist lt. Auskunft der DB AG innerhalb der nächsten 10 - 15 Jahre nicht vorgesehen. Diese Einschränkungen führen zu erheblichen Sicherheitsdefiziten (Sicht, Abkommenswahrscheinlichkeit) bereits für den Kraftverkehr. Eine ausreichende Haltesichtweite ist oft nicht, die Überholsichtweite gänzlich nicht gegeben. Eine gemeinsame Nutzung mit nichtmoto-

risiertem Verkehr birgt aufgrund dessen ein permanentes und sehr hohes Unfallrisiko. Die Schaffung eines separaten Raums für diese Verkehrsarten ist im Sinne der Verkehrssicherheit dringend geboten. Dies im vorliegenden Fall umso mehr, da das derzeitige Ende des 1. Bauabschnittes auf der freien Strecke und zudem sicherheitsrelevant ungünstig am Ende eines Kurvenbereiches liegt.

- b) Wegen der Verkehrsgefährdung wird die B 39 im Abschnitt der Bahnüberführungen durch die Polizeiinspektion Neustadt als Unfallhäufungslinie-Nr. 560 geführt. Demnach ereigneten sich dort in den Jahren 2016 bis Mitte 2018 fünf Verkehrsunfälle mit insgesamt drei schwerverletzten Personen aufgrund allgemein zu hoher Fahrgeschwindigkeiten.
- c) durch die bereits vor Jahren gebauten sog. „Stummel“ am Baubeginn und Bauende war der künftige Trassenverlauf des Rad-/Gehweges erkennbar. Wir hätten gerne schon früher dort geplant und gebaut, gerade solch eine Rad-/Gehweg-Großmaßnahme muss im Vorfeld ausreichend durchdacht und mit den Trägern öffentlicher Belange vorabgestimmt werden; insbesondere müssen die Belange des Naturschutzes berücksichtigt werden.
- d) die gewählte Linienführung des Rad-/Gehweges ergibt sich aus den Zwängen der B 39, des Hochspeyerbaches, der DB-Linie sowie der § 30er Biotope.
- e) die notwendigen Schutzplanken erhalten auf der Seite des Rad-/Gehweges einen sog. Gleitschutz sowie einen Handlauf zur Sicherheit für Radfahrer.
- f) die Wegebreite von 2,50 m außerorts ergibt sich aus ERA 2010, Tabelle 5.
- g) die B 10 zwischen Pirmasens und Hinterweidenthal ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Ja, dieser Rad-/Gehweg wird dann in ganzer Länge durch den LBM unterhalten (z. B. Mäharbeiten, Reinigung, Winterdienst).