

## Planfeststellungsverfahren für den Teilausbau der B 48 sowie die Anlegung eines Geh- und Radweges zwischen Hochspeyer und Fischbach

---

Einspruchsführer:

Dennis Schneble  
Hochwaldstraße 12  
**66954 Pirmasens**

Straßenbau-Dienststelle

Landesbetrieb  
Mobilität  
Kaiserslautern  
Morlauerer Straße 20

**67657 Kaiserslautern**

Einwendung vom 12.03.2020

---

Ausweislich der offengelegten Planunterlagen ist Herr Schneble grundstücksmäßig durch die Planung nicht betroffen.

Zu den vorgetragenen Einwendungspunkten äußern wir uns wie folgt:

1. Fehlende Querungshilfe bei Fischbach

Eine Weiterführung des Rad- und Gehweges linksseitig in der Ortslage von Fischbach ist planerisch beabsichtigt, ein entsprechendes Konzept wurde bereits erstellt. Vor diesem Hintergrund wird keine Notwendigkeit für eine Querungshilfe in diesem Bereich gesehen. Der vorliegend geplante Radweg wird an diesen konzeptionell bereits geplanten Rad- und Gehweg in der Ortslage angeschlossen.

2. Innerörtliche Führung / linksseitige Benutzungspflicht

Entgegen den Ausführungen von Herrn Schneble ist die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung innerhalb geschlossener Ortschaften gem. VV StVO nicht zwingend zu unterlassen. Zwar soll sie grundsätzlich nicht angeordnet werden, jedoch verdeutlicht auch die ERA 2010, Kapitel 4.1.1, dass die Führung des Radverkehrs auf Zweirichtungsradwegen innerorts auf sinnvolle Ausnahmen zu begrenzen ist.

Unabhängig davon bedarf eine Versetzung des Zeichens 310 StVO („Ortstafel“) einer verkehrsbehördlichen Anordnung. Eine diesbezügliche Regelung im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens erfolgt nicht.

3. Fehlender Trennstreifen/Blendung

Grundsätzlich ist dieser Punkt in Anbetracht der vollständigen Ablehnung des Radweges durch den Einwendungsführer für uns nicht nachvollziehbar. Die genannten Gefahrensituationen (Luftverwirbelungen, Bugwellen bei schweren und großen Fahrzeugen, Blendung von Radfahrern) würden den Radfahrer nach unserem Dafürhalten bei gemeinsamer Nutzung der Fahrbahn weitaus stärker gefährden als bei einer getrennten Verkehrsführung.

Dessen ungeachtet eröffnet die ERA 2010 die Möglichkeit einer Reduzierung des Sicherheitstrennstreifens auf 0,75 m bei einer baulichen Trennung mittels Hochbord. (vgl. ERA 2010, Tabelle 9).

#### 4. Führung um den Kreisverkehr

Grundsätzlich haben bei einer Beschilderung des Kreisverkehrs mit der Zeichenkombination 205/215 Radfahrer auf Radwegen, die den Kreisverkehr unmittelbar umgeben, Vorrang vor einfahrenden Fahrzeugen. Eine eindeutige Diskriminierung ist für uns in dieser Regelung nicht erkennbar. Ähnlich wie bereits unter Punkt 2 ausgeführt, bedarf auch die Beschilderung der geplanten Kreisverkehrsanlage einer verkehrsbehördlichen Anordnung. Eine Regelung im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens erfolgt nicht.

Ob das ggf. später durch die Verkehrsbehörde angeordnete Zeichen 205 für den Bereich des Radweges rechtswidrig oder diskriminierend ist, ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens und im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses u. E. nicht zu regeln.

Nach unserem Dafürhalten ist die Führung des Radweges im Bereich der geplanten Kreisverkehrsanlage übersichtlich und für alle Verkehrsteilnehmer gut erkennbar. Durch die fahrbahnahe Führung des Radweges insbesondere auch im Bereich der Zufahrten wird eine gute Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmern hergestellt. Für die von dem Einwendungsführer vorgeschlagene Alternative mit einer zusätzlichen Querungshilfe wird aus unserer Sicht, auch vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit einer Planung, keine Notwendigkeit gesehen.

#### 5. Fehlende Stetigkeit

Der Aussage des Einwendungsführers hinsichtlich der erforderlichen Querung der B 48 in Richtung Hochspeyer wird von unserer Seite widersprochen. Wir verweisen diesbezüglich auch auf den in Vorbereitung befindlichen Teilausbau der B 48 in der OD Hochspeyer. Vorgesehen ist dort eine Führung des Radweges auf der Südseite in die Ortslage von Hochspeyer und von dort eine Weiterführung als Zweirichtungsradweg bis zur Bahnhofstraße. Von einer fehlenden Stetigkeit kann dementsprechend unseres Erachtens nicht ausgegangen werden.

Auch die Führung zwischen der Kreisverkehrsanlage und Fischbach wird von unserer Seite als sinnvoll erachtet. Der weiterführende Bereich ist im Großräumigen Radwegesetz als regionale Ergänzung enthalten. Entsprechende Planungsansätze bestehen schon seit längerer Zeit. Hierbei sind derzeit zwei Abschnitte im Gespräch, zwischen Fischbach und Altenhof sowie zwischen Altenhof und Enkenbach-Alsenborn als gemeindliche Planung.

Vor diesem Hintergrund sehen wir auch in diesem Bereich keine unstete Führung in der Planung.

Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen dem geplanten Kreisverkehr und der Ortslage Fischbach ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

#### 6. Fehlende Querungshilfe bei Hochspeyer

Wie bereits unter Punkt 5 ausgeführt, wird der Rad- und Gehweg auf der Südseite weitergeführt, so dass eine Querungshilfe in diesem Bereich nicht erforderlich ist.

#### 7. Bahnverkehr

Die Planung erfolgt in enger Abstimmung mit der DB, insbesondere hinsichtlich Bauzeiten und Streckensperrungen. Alle Beteiligten werden bemüht sein, die Zeiträume der Gleissperrungen und die damit einhergehenden Beeinträchtigungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten. Unabhängig davon wird es bei der baulichen Umsetzung der Maßnahme zu Beeinträchtigungen kommen, die nicht als unzumutbar einzustufen und von den Verkehrsteilnehmern hinzunehmen sind.

#### 8. Alternativer Wirtschaftsweg

Die vom Einwendungsführer vorgeschlagene Alternativplanung wird von unserer Seite abgelehnt. Die Nutzung des bestehenden Wirtschaftsweges ist aus unserer Sicht mit mehreren Nachteilen verbunden. Erfahrungsgemäß führt die gemeinsame Nutzung als Rad- und Wirtschaftsweg zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern. Bei einer Führung abseits der Straße entfällt die soziale Kontrolle. Bei einer gemeinsamen Nutzung ist die Frage der Verkehrssicherungspflicht zu klären. Eine Anbindung des Radweges entlang der B 48 in Richtung Frankenstein und damit des „Neustadter Tales“ ist bei dieser Variante nicht vorgesehen.

Unter diesen Aspekten betrachten wir die vorliegende Planung als die sinnvollere und ausgewogenere.

#### 9. Seitenstreifen statt RW

Die vorgeschlagene Verbreiterung des Straßenkörpers mit Markierung von Seitenstreifen in einer Breite von 1,50 m ist außerorts durch die StVO nicht zugelassen.

Ein „Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz“ durch das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern aus dem Jahr 2017 kommt zu dem Ergebnis, dass eine Umsetzung unter bestimmten Voraussetzungen und unter Tempo 70 oder weniger eine sinnvolle Alternative sein kann. Es wird in diesem Zusammenhang ausdrücklich darauf hingewiesen, dass „Schutzstreifen außerorts allerdings keinen aus Sicherheitsgründen erforderlichen getrennten Radweg ersetzen können und sollen.“

Vor diesem Hintergrund möchten wir an dem geplanten, getrennten Radweg festhalten.

#### 10. Bestehende Mängel

Für den Hinweis auf den bestehenden Rad- und Gehweg zwischen Frankenstein und Hochspeyer bedanken wir uns. Eine Überprüfung der angesprochenen Problematik wird von uns zugesichert.