

L 490

Unterlage: 1

Rad- und Gehweg zwischen Erlenbach und Vorderweidenthal

Von Netzknoten: 6813-036 Bis Netzknoten: 6813-014	
Von Bau-km: 0+000,00 Bis Bau-km: 0+387,13	Abschnitt 1
Von Bau-km: 0+000,00 Bis Bau-km: 1+060,00	Abschnitt 2
Von Bau-km: 0+000,00 Bis Bau-km: 0+318,50	Abschnitt 3
Nächster Ort: Vorderweidenthal	
Baulänge: 1,765 km	



LBM
LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
SPEYER

Erläuterungsbericht

- PLANFESTSTELLUNG -

<p>Aufgestellt:</p> <p>Landesbetrieb Mobilität Speyer St. Guido- Straße 17, 67346 Speyer Tel. 0 62 32 / 626 – 0, Fax – 1104</p> <p>i.A. gez. Krömer</p> <p>Speyer, den 10.06.2013</p>	

Inhaltsverzeichnis:

1	DARSTELLUNG DER BAUMAßNAHME	4
1.1	Planerische Beschreibung	4
1.1.1	Art und Umfang der Baumaßnahme	4
1.1.2	Lage im vorhandenen bzw. im geplanten Straßennetz.....	4
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	5
2	NOTWENDIGKEIT DER BAUMAßNAHME.....	6
2.1	Vorgeschichte der Planung.....	6
2.2	Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit Ihren negativen Erscheinungsformen.....	6
2.3	Raumordnerische Entwicklungsziele	7
2.4	Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur	7
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen.....	7
3	ZWECKMÄßIGKEIT DER BAUMAßNAHME	7
3.1	Trassenbeschreibung der Varianten	7
3.2	Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum	8
3.3	Beurteilung der einzelnen Varianten.....	9
3.3.1	Raumordnung und Städtebau	9
3.3.2	Verkehrsverhältnisse	10
3.3.3	Straßenbauliche Infrastruktur	10
3.3.4	Umweltverträglichkeit.....	10
3.4	Aussagen Dritter zu Varianten	10
3.5	Wirtschaftlichkeit der Varianten	10
3.6	Gewählte Linie	11
4	TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME	11
4.1	Trassierung	11
4.2	Querschnitte	11
4.3	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz.....	13
4.4	Baugrund / Erdarbeiten	13
4.5	Entwässerung	13
4.6	Ingenieurbauwerke	14
4.7	Straßenausstattung.....	14

Rad- und Gehweg zwischen Erlenbach und Vorderweidenthal

4.8	Besondere Anlagen	14
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen.....	14
4.10	Leitungen.....	14
5	SCHUTZ-, AUSGLEICHS- UND ERSATZMAßNAHMEN	15
5.1	Lärmschutzmaßnahmen	15
5.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	15
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft.....	15
5.4	Maßnahmen zur Einpassung in bebauten Gebieten	15
6	ERLÄUTERUNG ZUR KOSTENBERECHNUNG	15
6.1	Kosten.....	15
6.2	Kostenträger	15
6.3	Beteiligung Dritter.....	16
7	VERFAHREN	16
8	DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME	16

1 DARSTELLUNG DER BAUMAßNAHME

1.1 Planerische Beschreibung

1.1.1 Art und Umfang der Baumaßnahme

Der Landesbetrieb Mobilität Speyer (LBM Speyer) plant in 3 Bauabschnitten den Ausbau der L 490 durch die Anlage eines Rad- und Gehweges zwischen den Ortschaften Erlenbach und Vorderweidenthal sowie nördlich von Vorderweidenthal in Richtung Oberschlettenbach. Die Baumaßnahme umfasst außerdem die Anlegung einer Querungshilfe mit Fahrbahnteiler auf der B 427 nördlich von Erlenbach, verbunden mit einer Fahrbahnverlegung der B 427 auf einer Länge von ca. 130 m.

Im Zuge der L 490 erfolgt darüber hinaus auf einer Länge von ca. 160 m eine Fahrbahnverlegung im Bereich der alten Sägmühle sowie auf einer Länge von ca. 180 m die Anlegung eines komb. Rad-, Geh- und Wirtschaftsweges südlich von Vorderweidenthal.

Im Zuge des 3. Bauabschnittes –nördlich von Vorderweidenthal- wird ein zu überbauender Graben verrohrt.

Der geplante Rad- und Gehweg zwischen Erlenbach und Oberschlettenbach erhält eine Breite von 2,50 m, in Teilabschnitten erfolgt eine Reduzierung auf eine Breite von 2,25 m. Nördlich von Erlenbach an der B 427 wird ein Fahrbahnteiler als Querungshilfe angelegt. Von der Zufahrt zur Kläranlage bis zum Bauende des 2. Bauabschnittes erfolgt der Bau eines 3,00 m breiten komb. Rad-, Geh- und Wirtschaftsweges. Im Bereich der alten Sägmühle wird auf Grund beengter Verhältnisse die Fahrbahn um rd. 3 m nach Osten verschoben; hierdurch wird im Bereich der Hangböschung eine Gabionenwand erforderlich.

1.1.2 Lage im vorhandenen bzw. im geplanten Straßennetz

Der geplante Rad- und Gehweg ist in drei Abschnitte aufgeteilt. Der erste Abschnitt beginnt an der Grünheckstraße in Erlenbach, verläuft anschließend in nördlicher Richtung bis zur Querung der B 427 und endet mit dem Anschluss an den bestehenden Mitfahrerparkplatz. Die weitere Trassenführung erfolgt über den Mitfahrerparkplatz und die vorhandene Wegeführung bis zum Beginn des 2. Bauabschnittes.

Der zweite Abschnitt beginnt an der Zufahrt zum Mitfahrerparkplatz und verläuft westlich der L 490 bis zum südlichen Ortseingang von Vorderweidenthal.

Rad- und Gehweg zwischen Erlenbach und Vorderweidenthal

Der dritte Abschnitt verläuft nördlich von Vorderweidenthal in Richtung Darstein mit Lückenschluss zum Klingbach-Radweg.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Länge des geplanten Rad- und Gehweges im Abschnitt 1 umfasst rd. 387,00 m. Die befestigte Breite des Rad- und Gehweges beträgt 2,50 m, mit Ausnahme des Bereiches zwischen der B 427 und dem vorhandenen Mitfahrerparkplatz; hier ist eine Breite von 2,25 m vorgesehen. Die Entwässerung erfolgt breitflächig über die Bankette. Die Gradienten wurden so gelegt, dass der westliche R/G-Rand fast geländegleich liegt. Im Bereich des Fahrbahnteilers erhält die B 427 Fahrstreifenbreiten von jeweils 3,25 m. Die Querungsbreite beträgt 3,50 m. Der geplante Fahrbahnteiler hat eine Länge von ca. 33 m. Dafür wird ein Fahrstreifen der B 427 in diesem Bereich auf einer Länge von ca. 130 m verschwenkt.

Im Abschnitt 2 beträgt die Länge der geplanten Baumaßnahme rund 1.060 m. Die befestigte Breite des Rad- und Gehweges beträgt 2,50 m, mit Ausnahme des Bereiches vor der Sägmühle mit 2,25 m und des komb. Rad-, Geh- und Wirtschaftsweges mit 3,00 m. Die Lage des Rad- und Gehweges verläuft eng an der vorhandenen Böschung westlich der L 490. Die Entwässerung erfolgt breitflächig über die Bankette. Im Bereich des Ortseinganges Vorderweidenthal, km 0+870 bis Ende km 1+040, ist ein komb. Rad-, Geh- und Wirtschaftsweg geplant, um weiterhin die Zufahrt zu den genutzten Grundstücken zu ermöglichen. Die Breite beträgt 3,00 m. Von km. 1+040 bis 1+060 wird der Netzschluss zum bestehenden Gehweg in einer Breite von 1,50 m hergestellt. Das Höhenniveau des Rad- und Gehweges liegt ca. 0,40 m über vorhandenem Gelände, um eine geringe Böschungsbreite zu erreichen.

Im Bereich der alten Sägmühle wird aufgrund der Topografie die L 490 um bis zu 3 m nach Osten in den Hang verschoben. Hangseitig ist hier eine ca. 60 m lange und 2 m hohe Gabionenwand vorgesehen, auf einer Länge von ca. 60 m erfolgt ein Vollausbau der L 490, darüber hinaus wird auf insgesamt ca. 160 m die vorhandene Fahrbahn erneuert.

Das vorhandene einseitige Gefälle wird übernommen. Die Entwässerung erfolgt über eine 0,33 m breite Betonpflasterrinne mit Hochbord. Die Zufahrt zum Anwesen "Alte Sägmühle" wird über eine 4 m breite Zufahrt und 4 m Ausrundungsradien der neuen

Rad- und Gehweg zwischen Erlenbach und Vorderweidenthal

Linienführung der L 490 angepasst. Der Hochbord wird in diesem Bereich abgesenkt. Das Oberflächenwasser des Rad- und Gehweges versickert im Sicherheitsstreifen zwischen diesem Weg und der L 490.

Der 3. Abschnitt verläuft zwischen dem nördlichen Ortsausgang Vorderweidenthal bis zum Anschluss an den vorhandenen Wirtschaftsweg entlang der L 490. Die Länge des geplanten Rad- und Gehweges beträgt rd. 315 m. Der Rad- und Gehweg verläuft am Böschungsfuß der L 490 entlang des bestehenden Grabens. Die befestigte Breite des Rad- und Gehweges beträgt 2,50 m. Die Entwässerung erfolgt breitflächig über das Bankett in den bestehenden Graben. Das Höhenniveau des Weges orientiert sich an der Höhe des vorhandenen Grabens. Der Graben unterquert mittels eines Durchlasses den Rad- und Gehweg bei der Einmündung in die L 490.

Am Ausbauende erfolgt u.a. auch der Anschluss an den Klingbach-Radweg.

2 NOTWENDIGKEIT DER BAUMAßNAHME

2.1 Vorgeschichte der Planung

Die Radwegeverbindung zwischen Erlenbach und Oberschlettenbach ist seit 2003 Bestandteil des regionalen Radwegnetzes von Rheinland-Pfalz.

Die Baumaßnahme ermöglicht u.a. auch den Lückenschluss zwischen den regionalen Radwegen "Klingbach" und "Raubritter" (von Busenberg kommend).

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit Ihren negativen Erscheinungsformen

Im hier projektierten Bereich benutzen derzeit Radfahrer und Fußgänger die Fahrbahn der L 490. Im Jahre 2005 hatte die L 490 bei Erlenbach bis zur Kreuzung mit der B 427 eine Verkehrsbelastung von DTV=2.233 Kfz/24 h bei einem Güterverkehrsanteil von 4 % bzw. Schwerverkehrsanteil von 3 %, ab dem v.g. Kreuzungsbereich betrug die Verkehrsbelastung DTV=1.461 Kfz/24 h mit einem Güterverkehrsanteil von 5 % bzw. Schwerverkehrsanteil von 6 %. Die Führung des geplanten Rad- und Gehweges parallel der L 490 bis über die Kreuzung B 427/L 490 hinaus ist aus Verkehrssicherheitsgründen im Kreuzungsbereich nicht möglich.

Es wurde somit abseits der Landesstraße im Bereich eines früher bestehenden Gehweges eine neue Trasse aus folgenden Gründen bis zur B 427 festgelegt (Abschnitt 1):

Rad- und Gehweg zwischen Erlenbach und Vorderweidenthal

Die Führung des Weges ist dort geboten, da am Bauanfang über die Grünheckstraße der Wiederanschluss an die L 490 gewährleistet wird, u.a. auch der Raubritter-Radweg in Erlenbach beginnt und insgesamt eine kürzere Verbindung zur B 427 bzw. in Richtung Vorderweidenthal angeboten werden kann. Die jetzige Variante zur B 427 hat eine Baulänge von ca. 333 m, eine Variante parallel der L 490 wäre ca. 500 m lang.

Nördlich der Kreuzung "B 427/L 490" ist aufgrund der engen Fahrbahnbreite und bestehender Böschungen ein großes Gefahrenpotential vorhanden. Eine Trennung der Verkehrsarten ist hier dringend erforderlich. Für die Querung der B 427 stehen keine Überquerungshilfen zur Verfügung. Zur Förderung und Verbesserung der Sicherheit der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer soll der hier beschriebene Rad- und Gehweg, einschließlich der Überquerungshilfe mit Fahrbahnteiler auf der B 427, gebaut werden.

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Die Planung steht im Einklang mit den raumordnerischen Entwicklungszeilen. Der touristischen Erschließungsfunktion für die Region sowie dem Bestreben, verkehrssichere zwischenörtliche Radwegeverbindungen herzustellen, wird mit dem geplanten Rad- und Gehweg Rechnung getragen.

2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Die Radfahrer sind vor allem in den Hauptverkehrszeiten und in der Dunkelheit gefährdet, weil der gestreckte Straßenverlauf zum Schnellfahren verleitet. Die Entflechtung des Kfz-Verkehrs vom nicht-motorisierten Verkehr wird diese Gefahren verringern.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die Lärm- und Abgassituation wird durch den Bau des RG-Weges nicht beeinflusst.

3 ZWECKMÄßIGKEIT DER BAUMAßNAHME

3.1 Trassenbeschreibung der Varianten

Aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte (Lage der L 490, Nutzung des Mitfahrerparkplatzes, Böschungen, Bachläufe etc.) sind nur bedingt Varianten möglich. Zwischen

Rad- und Gehweg zwischen Erlenbach und Vorderweidenthal

Erlenbach und der B 427 wurde eine Parallelführung mit der L 490 untersucht. Aufgrund des erheblichen technischen Aufwandes und der damit verbundenen Kosten für das Umlegen von Gehölzgruppen, Gewässergräben und der Hanglage entlang der L 490 sowie aus Verkehrssicherheitsgründen im Kreuzungsbereich "B 427/L 490" entfällt diese Variante.

In der Weiterführung bis Vorderweidenthal wurde die bergseitige Rad-Gehwegführung untersucht. Die "bergseitige" Variante scheidet aufgrund der nicht unerheblichen Erdarbeiten für erforderliche hohe Stützmauern und Baumrodungen entlang der Trasse sowie den daraus insgesamt resultierenden hohen Baukosten aus.

Zu der "talseitigen" Variante entlang der L 490 zwischen B 427 und Vorderweidenthal wurden Untervarianten ("Anschluss über die Mühlstraße" bzw. "Anschluss über die Wiesenstraße") untersucht; diese scheidet aufgrund der schützenswerten Wiesenflächen und benötigten Brückenbauwerken über den Erlenbach aus.

Aus den untersuchten Varianten hat sich die gewählte Trasse als die umweltschonendste und kostengünstigste Variante ergeben.

3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Der Planungsbereich liegt im Pfälzer Wald (Naturräumliche Einheit 170) in der naturräumlichen Untereinheit 17.1 (Dahner Felsenland). Es ist eine aus Buntsandstein aufgebaute Landschaft. Der von der Planung tangierte Bereich ist das Erlenbachtal zwischen Erlenbach und Vorderweidenthal. Dieser Landschaftsraum, eingekerbt zwischen den bewaldeten Höhen des Pfälzer Waldes, besteht überwiegend aus Wiesen mittlerer Standorte. In der Nähe des Erlenbachs gehen die Bereiche in Binsen-, seggen- oder hochstaudenreiche Feuchtwiesen über. Der Pfälzer Wald gehört zu den landesweit bedeutsamen Räumen für Erholung und Tourismus. Der Talraum zwischen Erlenbach und Vorderweidenthal wird im Regionalen Raumordnungsplan als Vorbehaltsgebiet für Erholung und Fremdenverkehr ausgewiesen. Der gesamte Pfälzer Wald ist als Naturpark ausgewiesen. Das Planungsgebiet gehört nicht zur Kernzone.

Das wichtige Gebiet des Biosphärenreservat Pfälzerwald (FFH-Gebiet 6812-301) liegt südöstlich des Planungsraumes und ist nicht betroffen. Hier sind auch keine Auswirkungen zu befürchten.

Weitere Angaben zu Natur und Landschaft sind dem Landschaftspflegerischen Begleitplan – Unterlage 12 – des Büros MODUS CONSULT zu entnehmen.

3.3 Beurteilung der einzelnen Varianten

Bei der Trassenfindung wurde im *Abschnitt 1* auch die Variante parallel der L 490 in Erwägung gezogen, jedoch aus folgenden Gründen planerisch nicht mehr weiterverfolgt:

- Weg wäre ca. 167 m länger, mehr Versiegelung und mehr Landschaftseingriff
- steile Straßenböschung, technisch aufwändig
- Verlust von Straßengehölzgruppen

Die gewählte Variante ist die umweltschonendste, verkehrssicherste und kostengünstigste Variante; sie ermöglicht darüber hinaus eine direkte Anbindung an den "Raubritter-Radweg".

Im *Abschnitt 2* wurden die "berg- und talseitige" Variante parallel der L 490 sowie die Untervarianten "Anschluss über Mühlstraße" und "Anschluss über Wiesenstraße" untersucht.

Aus folgenden Gründen wurden die "berseitige" Variante und die Untervarianten planerisch nicht mehr weiterverfolgt:

- Erhebliche Erdarbeiten und hohe Stützwände zur Hangsicherung
- technisch aufwendig
- Verlust von Straßengehölzgruppen
- Bei Untervarianten: Wegfall von schützenswerten Wiesenflächen
- Benötigtes Brückenbauwerk über den Erlenbach

Die gewählte Variante ist die umweltschonendste, verkehrssicherste und kostengünstigste Variante.

Für *Abschnitt 3* ergaben sich keine Varianten.

3.3.1 Raumordnung und Städtebau

Der Weg stellt eine Verbesserung der Infrastruktur dar. Mit dem Bau dieses Rad- und Gehweges wird eine bessere Verbindung der Orte Erlenbach und Vorderweidenthal sowie auch ein Lückenschluss des Radwegenetzes erreicht.

Rad- und Gehweg zwischen Erlenbach und Vorderweidenthal

3.3.2 Verkehrsverhältnisse

Durch die Trennung des Kfz-Verkehrs von dem Fußgänger- und Radfahrverkehr wird die Verkehrssicherheit auf der L 490 zwischen Erlenbach und Oberschlettenbach verbessert.

3.3.3 Straßenbauliche Infrastruktur

Der Weg hat durch die separate Führung des nicht-motorisierten Verkehrs auch auf die Verkehrsqualität der L 490 positive Auswirkungen.

3.3.4 Umweltverträglichkeit

Gem. Anlage 1 zu § 5a des Landesstraßengesetzes (LStrG) ist beim Bau eines Rad- oder Gehweges eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3c Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-G) durchzuführen.

Da sich das Vorhaben innerhalb mehrerer Schutzgebiete (u. a. Natura 2000-Gebiete) befindet, können Beeinträchtigungen eines ökologisch empfindlichen Gebietes gem. Anlage 2 zum UVP-G nicht ausgeschlossen werden. Aus diesem Grund wird vorsorglich von einer UVP-Pflichtigkeit ausgegangen.

Die möglichen Projektauswirkungen auf die Schutzgüter und die ökologisch empfindlichen Gebiete gemäß UVP-G werden in einer allgemeinverständlichen Zusammenfassung gem. § 6 UVP-G mit dem Ergebnis dargestellt, dass der Bau eines Rad-Gehweges entlang der L 490 zwischen Erlenbach und Oberschlettenbach nicht zu erheblichen negativen Auswirkungen auf die Umwelt führt.

3.4 Aussagen Dritter zu Varianten

Auch in Abstimmungen mit den beteiligten Kommunen wurde die vorliegende Trasse festgelegt.

3.5 Wirtschaftlichkeit der Varianten

Die vorliegende Trasse ist die kostengünstigste Variante.

3.6 Gewählte Linie

Zwischen Erlenbach und der B 427 wurde die abseits der Landesstraße führende Variante mit Querungshilfe in der B 427 gewählt.

Nördlich der B 427 in Richtung Vorderweidenthal wurde die Führung über den Mitfahrerparkplatz und die wiesenseitige Lage gewählt. Im Bereich der alten Sägmühle wird die Landesstraße um rd. 3 m nach Osten verschoben. Nördlich von Vorderweidenthal bis zum Klingbach-Radweg ist die Führung des R/G westlich des Grabens vorgesehen.

4 TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME

4.1 Trassierung

Die Trassierung des Rad- und Gehwegs orientiert sich überwiegend an der bestehenden L 490. Im Bereich zwischen Erlenbach und der B 427 verläuft der Rad- und Gehweg entlang einer Böschungskante im Gelände. Die Aufweitung für den Fahrbahnteiler auf der B 427 ist mit einem Radius von 125 m trassiert. Die Fahrbahnteilerköpfe sind mit einem Radius von 0,75 m ausgeführt. Der Fahrbahnteiler liegt in der Mitte der bestehenden Fahrbahn. Nördlich von Vorderweidenthal orientiert sich der Rad- und Gehweg an dem bestehenden Graben westlich der L 490. Der Anschluss an den vorhandenen Rad-, Geh- und Wirtschaftsweg liegt nördlich der Kleingärten.

Bei der B 427 handelt es sich um eine Straße der Kategorie A II. Die Bundesstraße wird in ihrer Funktion und Grundtrassierung nicht geändert. Lediglich der nördliche Fahrbahnrand wird zur Schaffung der Querungshilfe nach Norden verschoben.

Bei der L 490 handelt es sich ebenso um eine Straße der Kategorie A II. Diese wird nur im Bereich der Sägmühle lagemäßig verändert, um eine Wegeführung vor der Sägmühle zu ermöglichen. Die erforderlichen Radien und Quergefälle sind eingehalten. Die in der ERA geforderte Mindestbreiten, Sicherheitsstreifen etc. sind eingehalten. In einem kurzen Bereich ist das Längsgefälle wegen der vorhandenen Topographie $\geq 5\%$.

4.2 Querschnitte

Fahrbahnteiler auf der B 427

Bau eines Fahrbahnteilers mit Überquerungshilfe auf der B 427.

1,50 m	Bankett
3,25 m	Fahrstreifen

Rad- und Gehweg zwischen Erlenbach und Vorderweidenthal

0,33 m	zweizeilige Betonsteinpflasterrinne
2,90 m	Fahrbahnteiler (im Querungsbereich mit Pflaster befestigt)
0,33 m	zweizeilige Betonsteinpflasterrinne
3,25 m	Fahrstreifen (bestehend)
<u>0,50 m</u>	<u>Bankette (bestehend)</u>
ca. 12,06 m	Gesamtbreite

Fahrbahnverengung an der alten Sägmühle L 490

0,25 m	Bankett
2,25 m	Rad- und Gehweg
≥0,75 m	Sicherheitsstreifen 0,50 m
0,18 m	Hochbord
0,33 m	zweizeilige Betonpflasterrinne
6,00 m	Fahrbahn
0,33 m	zweizeilige Betonsteinpflasterrinne
<u>0,18 m</u>	<u>Hochbord</u>
≥9,94 m	Gesamtbreite

Rad- und Gehweg

Bau des Rad- und Gehweges:

0,50 m	Bankett
2,50 m	Rad- und Gehweg
<u>0,50 m</u>	<u>Bankett</u>
3,50 m	Gesamtbreite

Rad-, Geh- und Wirtschaftsweg

Bau des Rad-, Geh- und Wirtschaftsweges:

0,50 m	Bankett
3,00 m	Rad-, Geh- und Wirtschaftsweg
<u>0,50 m</u>	<u>Bankett</u>
4,00 m	Gesamtbreite

Der Rad- und Gehweg erhält folgenden Aufbau:

2,5 cm	Asphaltdeckschicht
--------	--------------------

Rad- und Gehweg zwischen Erlenbach und Vorderweidenthal

8,0 cm	Asphalttragschicht
<u>19,5 cm</u>	<u>Schicht aus frostunempfindlichem Material</u>
30,0 cm	Gesamtaufbau

Der Rad-, Geh- und Wirtschaftsweg erhält folgenden Aufbau:

2,5 cm	Asphaltdeckschicht
8,0 cm	Asphalttragschicht
<u>29,5 cm</u>	<u>Schicht aus frostunempfindlichem Material</u>
40,0 cm	Gesamtaufbau

Im Aufweitungsbereich des geplanten Fahrbahnteilers sowie bei der Fahrbahnverlegung an der alten Sägmühle ist folgender Aufbau gemäß RStO 01, Tafel 1, Bauklasse III, Zeile 1 vorgesehen.

4,0 cm	Asphaltdeckschicht
4,0 cm	Asphaltbinderschicht
14,0 cm	Asphalttragschicht
<u>43,0 cm</u>	<u>Frostschutzschicht</u>
65,0 cm	Gesamtaufbau

4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Wege sowie Einmündungen/Zufahrten werden verkehrsgerecht an die L 490 und die B 427 angeschlossen. Änderungen im Wegenetz entstehen dadurch insgesamt nicht.

4.4 Baugrund / Erdarbeiten

Es liegt ein Bodengutachten des Büros Roth & Partner, Annweiler, vor. Besondere Schwierigkeiten werden nicht erwartet.

Die Böschungen werden nach RAS-Q mit einer Neigung von 1:1,5 ausgeführt.

4.5 Entwässerung

Im Bereich des Fahrbahnteilers ist an dem östlichen Inselkopf sowie an der Querungsfurt je 1 Straßenablauf mit Entwässerung in die östlich gelegene Wiese vorgesehen.

Rad- und Gehweg zwischen Erlenbach und Vorderweidenthal

Im Bereich der alten Sägmühle ist die Entwässerung des Rad- und Gehweges über den begrünten Sicherheitsstreifen und die Rinne vorgesehen. Die verlegte Fahrbahn wird über eine zweizeilige Betonsteinpflasterrinne mit Hochbord entwässert. Im Bereich gegenüber der alten Sägmühle werden 2 Mulden zum Versickern und Verdunsten des Oberflächenwassers angelegt. Im weiteren Bereich Richtung Kreuzung wird die Rinne an den bestehenden Regeneinlauf angeschlossen.

In den übrigen Bereichen entwässert der Rad- und Gehweg breitflächig über die Bankette in das angrenzende Wiesengelände, im Bereich nördlich von Vorderweidenthal in den bestehenden Graben.

4.6 Ingenieurbauwerke

Im Bereich der Verlegung der L 490 ist bergseits eine Gabionenwand mit einer Höhe von 0,50 m - 2,00 m geplant.

4.7 Straßenausstattung

Markierung und Beschilderung werden entsprechend der geltenden Richtlinien mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden abgestimmt.

4.8 Besondere Anlagen

Besondere Anlagen sind nicht vorhanden.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

An der L 490 und der B 427 sind keine öffentlichen Verkehrsanlagen geplant. Im Bereich der alten Sägmühle muss eine vorhandene Haltestelle für Schulbusse angepasst werden.

4.10 Leitungen

Im Trassenverlauf des Rad- und Gehweges und der Fahrbahnverlegung werden mehrfach Leitungen der Versorgungsträger –insbesondere Fernmeldekabel- gekreuzt oder sie liegen parallel zur Trasse.

Die genaue Lage ist den Unterlagen der einzelnen Versorgungsträger zu entnehmen.

Rad- und Gehweg zwischen Erlenbach und Vorderweidenthal

Eventuelle Änderungen im Leitungsnetz sind mit den Versorgungsträgern abzustimmen. Die Kostentragung richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. vorliegenden Vereinbarungen.

5 SCHUTZ-, AUSGLEICHS- UND ERSATZMAßNAHMEN

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich, da von der Baumaßnahme –außer an der Sägmühle- keine Bebauung berührt wird und zudem keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens erfolgt.

Die neue Straßenachse liegt von der Bebauung der Sägmühle weiter entfernt als derzeit vorhanden.

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Wasserschutzgebiete werden nicht berührt.

5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Angaben sind der Unterlage 12 zu entnehmen

5.4 Maßnahmen zur Einpassung in bebauten Gebieten

Es sind keine Maßnahmen in bebauten Gebieten erforderlich.

6 ERLÄUTERUNG ZUR KOSTENBERECHNUNG

6.1 Kosten

Die Berechnung der Kosten erfolgt nach der Anweisung zur Kostenberechnung (AKS).

6.2 Kostenträger

Kostenträger der Baumaßnahme ist das Land Rheinland Pfalz.

6.3 Beteiligung Dritter

Die Ortsgemeinde Vorderweidenthal ist an den Kosten zum Bau des kombinierten Rad-, Geh- und Wirtschaftsweges im Abschnitt 2 von Bau-km 0 + 871 bis 1 + 041 und dessen Unterhaltung beteiligt. Die Ortsgemeinde Vorderweidenthal trägt dort die Mehrkosten von 50 cm Breite zu 3,00 m und für die Mehrdicke der Frostschutzschicht von 10 cm zu 40 cm.

7 VERFAHREN

Zur Erlangung des Baurechts ist ein Planfeststellungsverfahren gem. § 5 Abs. 1 LStrG i.V.m. § 1 LVwVfG i.V.m. §§ 72-77 VwVfG vorgesehen.

8 DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME

Es wird angestrebt, die Baumaßnahme in einem Bauabschnitt durchzuführen. Grunderwerb muss auf der gesamten Baulänge betrieben werden.