

1.1 Planerische Beschreibung

Der vorliegende Planfeststellungsentwurf umfasst im Zuge der Kreisstraße 36 (K 36) den Bau eines Geh-, Rad- und Wirtschaftsweges auf einer Länge von ca. 1.390 m, eines Geh- und Radweges auf einer Länge von ca. 1.110 m sowie den Ausbau der K 36 auf einer Länge von ca. 731 m zwischen Lemberg und Ruppertsweiler (Verbandsgemeinde Pirmasens-Land) im Landkreis Südwestpfalz.

Die K 36 verläuft von der Ortslage Lemberg (Einmündung in die Landesstraße 486 <L 486>) bis zur Ortsgemeinde Münchweiler (Einmündung in die L 496). Sie stellt im Landkreis Südwestpfalz eine wichtige Verbindung zwischen den einzelnen Ortsgemeinden und dem übergeordneten Straßennetz dar.

Der geplante Ausbauabschnitt beginnt gegenüber der Einmündung "Lemberger Straße" (Ortsgemeinde Ruppertsweiler) mit dem Bau eines Geh-, Rad- und Wirtschaftsweges (auf einem vorhandenen Wirtschaftsweg), führt anschließend als Geh- und Radweg weiter bis gegenüber der Einmündung "Hauptstraße" (Ortsgemeinde Ruppertsweiler), wechselt dann in diesem Bereich auf die gegenüberliegende Straßenseite und wird dort bis zum Planende weitergeführt.

1.2 Allgemeine Informationen

Kostenträger der Maßnahme ist der Landkreis Südwestpfalz unbeschadet etwaiger Kostenbeteiligungen Dritter.

Zuständige Straßenbaubehörde und Antragsteller des Planfeststellungsverfahrens ist der Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern mit Sitz in Kaiserslautern.

1.3 Straßenbauliche Beschreibung

Für den Ausbau des Wirtschaftsweges von Bau-km. 0 - 005 bis 1 + 387 erhält die befestigte Fahrbahn eine Breite von 3,00 m, ein Bankett von 0,75 m und einen Trennstreifen zur Fahrbahn von $\geq 1,75$ m. Der Weg übernimmt eine kombinierte Funktion Rad-/Gehweg und Wirtschaftsweg.

Von Bau-km. 1 + 391 bis 1 + 779 erhält der neue Geh- und Radweg eine Breite von 2,50 m mit 0,50 m breitem Bankett und einen 1,75 m breiten Trennstreifen zur Fahrbahn.

Das neue Teilstück des Geh- und Radweges westlich der K 36, gelegen von Bau-km. 1 + 762 bis Ausbauende, erhält ebenfalls eine Breite von 2,50 m mit 0,50 m Bankett, jedoch zur Fahrbahn der K 36 einen Trennstreifen von 1,00 m und Bordanlage.

Im Zuge des Umbaus der Einmündung "Hauptstraße" erhält die K 36 eine 3,00 m breite Linksabbiegespur und die durchgehenden Fahrbahnen werden jeweils 3,00 m breit. Auch für den weiteren Vollausbau wird die Fahrbahn $2 \times 3,00 \text{ m} = 6,00 \text{ m}$ breit.

Die vorhandene Strecken- und Verkehrssituation stellt sich wie folgt dar:

Von der Einmündung der K 36 in die L 486 bis zur Einmündung der Ortsstraße "Lemberger Straße" in Ruppertsweiler ist ein Geh- und Radweg parallel zur K 36

an der westlichen Fahrbahnseite mittels Trennstreifen angelegt und heute bereits per blauer STVO-Beschilderung verpflichtend zu benutzen.

Die Einmündung der K 36 in die B 10 am Ausbauende wurde im Zuge des Ausbaus der B 10 in eine kreuzungsfreie Anschlussstelle umgebaut. Im Zuge dieses Umbaus wurde die Wegführung für die Radfahrer und Fußgänger geregelt. Der vorliegende Planungsabschnitt schließt an dieses Geh- und Radwegnetz an, so dass damit zukünftig ein Lückenschluss gewährleistet ist.

In dem Bereich des Vollausbaus der K 36 ist auf der westlichen Seite ein Hanganschnitt in einer Höhe von 8,00 m vorhanden. Die Fahrbahn weist hier eine Breite von ca. 5,50 m auf, bei einem Kurvenradius von ca. 100 m. Eine Kurvenaufweitung ist nicht vorhanden.

Die Einmündung der Ortsstraße "Lemberger Straße" am Ausbauanfang ist mit Tropfen und Dreiecksinseln ordnungsgemäß ausgebaut. Die vorhandene Breite der Fahrbahn der K 36 ist für den Einbau einer Überquerungshilfe ausreichend.

Die zweite Einmündung ("Hauptstraße") bei Bau-km. 1 + 740 ist tropfenförmig an die K 36 angeschlossen, jedoch ohne Linksabbiegerspur.

Die K 36, außerhalb des Bereiches der Vollausbautrecke, hat eine Fahrbahnbreite von 5,50 bis 6,00 m und ist in einem verkehrssicheren Zustand. Die vorhandenen Trassierungselemente dieser Teilstrecke entsprechen in Lage und Höhe dem Anforderungsprofil der K 36.

Auf der östlichen Seite der K 36 ist ein Wirtschaftsweg als unbefestigter Weg vom Ausbauanfang bis Bau-km. 1 + 387 vorhanden. Dieser Weg ist als Wirtschaftsweg ausparzelliert. Bei Bau-km. 1 + 380 kreuzt ein vorhandener Wirtschaftsweg die K 36. An diesem kreuzenden Weg ist der parallel geführte Weg angeschlossen.

Bei Bau-km. 1 + 812 mündet die neue Zufahrt der K 92 mit Anschluss zur Kläranlage in die K 36.

Die Entwässerung der Kreisstraße erfolgt mit Ausnahme des Teilbereiches des Vollausbaus breitflächig über die Bankettschultern. Im Anschnittsbereich der vorhandenen Böschung wird das anfallende Oberflächenwasser mittels Durchlässen zur nahe gelegenen "Rodalbe" geführt. Ab der "Zufahrt Kläranlage" bei Bau-km. 1 + 815 bis Ausbauende verläuft die vorhandene östliche Dammböschung entlang dem Überschwemmungsgebiet der "Rodalbe".

Folgende Veränderungen der Strecken- und Verkehrssituation sind vorgesehen:

Aus Richtung Lemberg verläuft ein vorhandener Geh- und Radweg westlich der K 36 und endet zurzeit an der Einmündung der Ortsstraße "Lemberger Straße" vor Ruppertsweiler.

Ab dieser Einmündung wird der neue Geh- und Radweg östlich über den vorhandenen Wirtschaftsweg geführt. Aus diesem Grunde muss der Geh- und Radweg die K 36 kreuzen.

In dem Einmündungsbereich der "Lemberger Straße" erhalten die vorhandenen Inseln 3,00 m breite Furten und die K 36 eine 2,50 m breite Überquerungshilfe.

Im Weiteren verläuft der Geh- und Radweg östlich über den auszubauenden erdbefestigten Wirtschaftsweg bis Bau-km. 1 + 387 mit einem Grüntrennstreifen in ei-

ner Breite von mind. 1,75 m. Je nach Lage und Höhe des vorhandenen Wirtschaftsweges kann der Trennstreifen bis zu 4,00 m breit werden.

Durch die Mitnutzung des Geh- und Radweges als Wirtschaftsweg ist die höhenmäßige Führung dem vorhandenen Gelände zur Erschließung der Parzellen angepasst. Höhenunterschiede zur Fahrbahn werden in der wechselnden Breite des Trennstreifens ausgeglichen.

Der neue Geh- und Radweg / Wirtschaftsweg erhält eine befestigte Breite von 3,00 m und ein südlich gelegenes Bankett von 0,75 m Breite. Bei Bau-km. 1 + 387 mündet ein vorhandener Wirtschaftsweg in die K 36. An diese Einmündung wird der neue kombinierte Geh- und Radweg / Wirtschaftsweg angeschlossen.

Ab dieser Einmündung wird der neue Geh- und Radweg im Weiteren östlich der K 36 geführt als reiner Geh- und Radweg mit einem Grüntrennstreifen von 1,75 m, einer Wegbreite von 2,50 m und einer Bankettbreite von 0,50 m.

Dieser östlich verlaufende Geh- und Radweg endet bei Bau-km. 1 + 779 an einer vorhandenen befestigten Wegeeinmündung, gegenüber der Einmündung der "Hauptstraße" von Ruppertsweiler.

Im Weiteren verläuft der Geh- und Radweg westlich der K 36. Aus diesem Grunde muss der Geh- und Radweg nach der Einmündung der "Hauptstraße" von Ruppertsweiler bei Bau-km. 1 + 763 die K 36 kreuzen. Hierzu wird im Zuge der neuen Linksabbiegespur in der K 36 eine Überquerungshilfe $b = 2,50$ m angelegt.

Der Einmündungsbereich wird von Bau-km. 1 + 675 bis 1 + 860 umgebaut und die vorhandene Fahrbahn um ca. 3,00 m verbreitert. Die Verbreiterung dient zur Aufnahme einer Linksabbiegespur in einer Breite von 3,00 m, die nur bis Kfz $\leq 7,5$ t zugelassen ist, und der Anlage der Überquerungshilfe. Die restlichen Längen dienen der Rückverziehung. Ab dem Kreuzungspunkt verläuft der Geh- und Radweg westlich der K 36 im Bereich des Einschnittes. Die Kreisstraße erhält von Bau-km. 1 + 860 bis 2 + 406 über eine Länge von 546 m einen Vollausbau. Hierbei bleibt die bachseitige Böschung aus Gründen des Naturschutzes unberührt.

Die Verbreiterung der Fahrbahn von 5,50 m auf 6,00 m und die Anlage des neuen Geh- und Radweges einschl. Trennstreifen muss in der vorhandenen Einschnittsböschung erfolgen, zur Schonung des durchfeuchteten und landschaftlich wertvollen Vorlandes der "Rodalbe".

Zur Minderung des Eingriffes in den nördlichen Hang wird die Breite des Trennstreifens auf 1,00 m reduziert und die Fahrbahn erhält bergseitig eine Bordanlage zur Wasserführung. Von Bau-km. 1 + 980 bis 2 + 280 kann die Einschnittsböschungsneigung aufgrund des anstehenden Felses auf 1 : 1 reduziert werden. Zur weiteren Schonung des Geländes wird die Linienführung nur geringfügig verbessert. Der Mindestradius beträgt $R = 120$ m. Die Winkelrichtungsänderungen sind gering, so dass diese Trassierungselemente in der Abwägung angemessen sind. Die höhenmäßige Situation bleibt erhalten.