

Von Bau-km :  
Bis Bau-km :  
Nächster Ort : Landau i. d. Pfalz  
Baulänge :  
Länge der Anschlüsse : örtlich



LANDESBETRIEB  
MOBILITÄT  
SPEYER / DAHN-BAD BERGZABERN

## Erläuterungsbericht - Abstimmungsverfahren -

B 10 / L 512 / L 516, Bau einer Geh- und Radwegeverbindung

<p>Aufgestellt: LBM Speyer Projektmanagement Neubau Dahn-Bad Bergzabern, den 29.10.2018</p> <p>Im Auftrag gez. Elmar J. Goerz</p>	

# INHALTSVERZEICHNIS

---

<b>1. ALLGEMEINE BESCHREIBUNG DER PLANUNGSMASSNAHME</b>	<b>3</b>
1.1 Lage der Planungsstrecke	3
1.2 Verkehrliche Bedeutung	3
1.3 Notwendigkeit der Planungsmaßnahme	3
1.4 Baurechtsverfahren	3
1.5 Baudurchführung	4
1.6 Kosten	4
1.7 Verkehrssicherung und Unterhaltungspflicht	4
<b>2. TECHNISCHE BESCHREIBUNG DER PLANUNGSMASSNAHME</b>	<b>4</b>
2.1 Umfang / Trassierung	4
2.2 Querschnitt	5
2.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	5
2.4 Baugrund / Erdarbeiten	5
2.5 Entwässerung	6
2.6 Ingenieurbauwerke	6
2.7 Sonstiges	6
<b>3. UMWELTAUSWIRKUNGEN</b>	<b>7</b>
3.1 Mensch	7
3.2 Naturhaushalt	7
3.3 Landschaftsbild	7
3.4 Kulturgüter	7
3.5 Artenschutz	7
3.6 Natura 2000-Gebiete	7
3.7 Weitere Schutzgebiete	7
<b>4. MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN</b>	<b>8</b>
4.1 Landschaftspflegerische Maßnahmen	8

## **1. ALLGEMEINE BESCHREIBUNG DER PLANUNGSMASSNAHME**

### **1.1 Lage der Planungsstrecke**

Der vorliegende Entwurf behandelt den Bau einer Geh- und Radwegeverbindung auf der Westseite der Landesstraßen L 512 und L 516 mit einer höhenfreien Querung der B 10 mittels einer neuen Geh- und Radwegebrücke.

Der betroffene Streckenabschnitt liegt auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Landau i. d. Pfalz.

Von der Baumaßnahme betroffen ist die Gemarkung Nußdorf.

### **1.2 Verkehrliche Bedeutung**

Der bestehende Radweg westlich der Landesstraßen L 512 und L 516 hat heute bereits eine hohe Bedeutung, insbesondere für den Alltagsradverkehr von Norden kommend nach Landau und umgekehrt.

Gerade auch in Zeiten, in denen Pendlerradrouen geplant werden, um den Alltagsverkehr, wo immer es möglich ist, vom Auto aufs Rad zu verlagern, werden solche Radwegebeziehungen immer wichtiger.

Aufgrund des 4-streifigen B 10- Ausbaus würde die bestehende Radwegeverbindung im Südwest-Quadranten der Anschlussstelle dann von 2 Ab- und Auffahrtsrampen von der und auf die B 10 höhengleich gekreuzt. Dies wurde auch so planfestgestellt. Im Rahmen eines Sicherheitsaudits wurde danach festgestellt, dass diese Verkehrsführung nicht mehr zeitgemäß und zudem gefährlich ist. Es solle nach einer sichereren Lösung gesucht werden, die mit der vorliegenden Planung gefunden wurde.

Die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit werden mit dieser Planung unzweifelhaft hergestellt.

### **1.3 Notwendigkeit der Planungsmaßnahme**

Die Notwendigkeit der Baumaßnahme begründet sich in den unter Punkt 1.2 dargelegten Defiziten der planfestgestellten Planung in diesem Bereich.

### **1.4 Baurechtsverfahren**

Zur Erlangung des Baurechts ist die Durchführung eines Abstimmungsverfahrens vorgesehen.

## 1.5 Baudurchführung

Die Umsetzung der baulichen Maßnahmen erfolgt im Zusammenhang mit den Bauarbeiten zum 4-streifigen Ausbau der B 10 im Abschnitt Godramstein – A 65.

Nach Vorliegen des Baurechts werden die Brückenpläne und die Ausführungsunterlagen erstellt.

## 1.6 Kosten

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme werden entsprechend den aktuellen Kreuzungsrichtlinien zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Rheinland-Pfalz im Verhältnis 70,77: 29,23 geteilt.

Weitere Kostenbeteiligte gibt es nach derzeitigem Kenntnisstand nicht. Das könnten dann nur Leitungsträger aktuell noch nicht bekannter Leitungen sein. Dann würde Punkt 2.7 greifen.

## 1.7 Verkehrssicherung und Unterhaltungspflicht

Die Verkehrssicherung und Unterhaltungspflicht der Zuwegungen und des Weges über das Bauwerk (Fahrbahnbelag) obliegen der Stadt Landau.

Die Unterhaltung des Geh- und Radwege- Bauwerkes mit Ausnahme des Fahrbahnbelages obliegt dem Land Rheinland- Pfalz.

## 2. TECHNISCHE BESCHREIBUNG DER PLANUNGSMASSNAHME

### 2.1 Umfang / Trassierung

Die Planung umfasst im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

- Bau einer Geh- und Radwegebrücke über die B 10 mit einer nutzbaren Breite von 3,00 m und einer Länge von rd. 35 m
- Anlage von 2 Rampen an die o. g. Brücke (Länge 92 m)
- Befestigung der im Streckenzug liegenden, teilweise nicht befestigten Wirtschaftswege
- Modellierung und Angleichen der Straßenböschung nördlich sowie südlich der B 10
- Maßnahmen zur naturschutzfachlichen Einbindung

## 2.2 Querschnitt

### 2.2.1 Aufteilung des Querschnittes

Die Fahrbahnbreite des dann durchgehend befestigten Geh-, Rad- und Wirtschaftsweges beträgt 3,00 m.

Die nutzbare Breite auf den Rampen und dem Brückenbauwerk beträgt 3,00 m.

Eine Nutzung der Rampen und des Brückenbauwerks durch landwirtschaftliche Fahrzeuge ist nicht vorgesehen und wird baulich verhindert.

### 2.2.2 Befestigung der Fahrbahnen

Die Dimensionierung des Oberbaues erfolgt gemäß dem vorhandenen Aufbau der bereits befestigten Wirtschaftswege.

Der vorh. Deckenaufbau gliedert sich demnach wie folgt:

Asphalttragdecksch.	8,0 cm
Schottertragschicht	20,0 cm
Frostschuttschicht	12,0 cm
Gesamtaufbau	40,0 cm

## 2.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Die Maßnahme beschreibt den Bau einer verkehrssicheren Geh- und Radwegeverbindung westlich der Landesstraßen L 512 und L 516 mit höhenfreier Querung der B 10.

Hierfür werden Wirtschaftswege mit einer Gesamtlänge von rd. 520 m dann zu Geh-, Rad- und Wirtschaftswegen.

Weitere Änderungen im untergeordneten Wegenetz finden nicht statt.

Die Umwegigkeit im Vergleich zur alten Lösung direkt neben den beiden Landesstraßen hält sich mit rd. 100 m in vertretbaren Grenzen. Die Nutzung dieser Geh- und Radwegeverbindung wird damit sichergestellt.

## 2.4 Baugrund / Erdarbeiten

Der Baugrund ist durch Baugrunduntersuchungen im Zuge des 4-streifigen B 10-Ausbaus bekannt.

Nennenswerte Erdbewegungen finden durch die vorgesehene Baumaßnahme nicht statt.

Die vorhandenen Böschungen und Entwässerungsmulden werden entsprechend angepasst.

## 2.5 Entwässerung

Der Bau der beiden Rampen und des Querungsbauwerkes bedingen ein Anpassen der geplanten Entwässerungseinrichtungen.

Die Befestigung der noch unbefestigten Wirtschaftswegen mit einer Gesamtlänge von rd. 270 m verursacht keine zusätzlichen Anpassungen der Entwässerungseinrichtungen, da das Wasser von den Wirtschaftswegen nicht gefasst wird und breitflächig ins Gelände abgeleitet wird.

Eine Änderung der bestehenden Vorflutverhältnisse findet nicht statt. Das anfallende Oberflächenwasser von den Rampen und dem Querungsbauwerk wird den Entwässerungsanlagen an der B 10 zugeführt.

Einhergehend mit der vorliegenden Planung tritt folgende Änderung ein:

Die Abfluss-Erhöhung beträgt ca. 4,0 l/s. Vorfluter ist das Entwässerungssystem der B 10 und im Anschluss daran das RRB im Bereich der AS Landau Nord.

Diese geringe Mehrwassermenge wird über das bestehende Entwässerungssystem der B 10 in das RRB im Bereich der AS Landau- Nord eingeleitet.

Die bestehenden Entwässerungseinrichtungen können die Mehrwassermenge problemlos aufnehmen.

## 2.6 Ingenieurbauwerke

Das geplante Querungsbauwerk über die B 10 hat eine nutzbare Breite von 3,00 m, eine Gesamtlänge von rd. 127 m und eine lichte Höhe über der B 10 von mindestens 4,70 m.

Eine Nutzung des Bauwerks für den landwirtschaftlichen Verkehr ist nicht vorgesehen und wird baulich verhindert.

## 2.7 Sonstiges

Die Verkehrsanlagen erhalten die Grundausrüstung mit Leiteinrichtungen, Beschilderung und Fahrbahnmarkierung gemäß den geltenden Richtlinien und Vorschriften.

Die Durchführung der im Zusammenhang mit dem Straßenausbau notwendigen Änderungen und Verlegungen vorhandener Versorgungsleitungen sowie die Kostentragung richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den bestehenden Verträgen.

Der Baulastträger wird die zuständigen Versorgungsträger rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten unterrichten, sodass eine vorherige Abstimmung über die Durchführung der Arbeiten erfolgen kann.

Zusätzlicher Grunderwerb wird nicht benötigt, da sämtliche in Anspruch zu nehmenden Flächen bereits im Eigentum der Stadt Landau bzw. des Straßenbaulastträgers Bund sind.

### **3. UMWELTAUSWIRKUNGEN**

#### **3.1 Mensch**

Wohn- bzw. Wohnumfeldfunktionen sind im Vorhabensbereich nicht betroffen. Das nächste Wohnhaus ist mehr als 250 m entfernt. Zudem ändert sich an der bestehenden Verkehrssituation nichts Grundlegendes. Der vorgesehene Umbau bewirkt eine höhere Verkehrssicherheit für die Fußgänger und Radfahrer.

#### **3.2 Naturhaushalt**

Boden / Wasser

Die wesentliche Auswirkung für die beiden Schutzgüter ist die Neuversiegelung von Boden. Damit verbunden sind dauerhaft sämtliche Funktionsverluste des Bodens als Pflanzenstandort, Tierlebensraum, Produktions- und Versickerungsfläche.

Arten und Biotope

Durch Böschungsanpassungen kommt es zu Verlusten von Gehölzstreifen im Bereich der südlichen Straßenböschung der B 10.

Klima / Luft

Durch das Vorhaben ergeben sich keine Auswirkungen auf das Schutzgut, da eine hohe Vorbelastung (hoher Versiegelungsgrad, hohes Verkehrsaufkommen) vorhanden ist.

#### **3.3 Landschaftsbild**

Die Verluste des Gehölzstreifens im Straßenseitenraum (Böschungsbereich) der B 10 ist nicht als erheblich einzustufen, da sie nicht landschaftsbildprägend ist und nach erfolgter Böschungsmodellierung wiederhergestellt wird.

Das neue Brückenbauwerk passt sich in den gesamten Linienzug der B 10 ein und verursacht keine größeren das Landschaftsbild prägenden Beeinträchtigungen.

#### **3.4 Kulturgüter**

Kulturgüter sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

#### **3.5 Artenschutz**

Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG sind für besonders geschützte Arten (FFH-Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie, alle europäischen Vogelarten) nicht zu erwarten, wenn Vermeidungs- / Minimierungsmaßnahmen durchgeführt werden.

#### **3.6 Natura 2000-Gebiete**

Im Umfeld des Vorhabens liegen keine NATURA 2000-Gebiete. Die nächsten Schutzgebiete befinden sich in ca. 1.300 m Entfernung.

#### **3.7 Weitere Schutzgebiete**

Schutzgebiete nach Bundesnaturschutzgesetz sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden. Der Bereich westlich der L 516 und der L 512 liegt vollständig innerhalb des „Naturpark Pfälzerwald - Entwicklungszone“.

Weitere Schutzgebiete bzw. nach § 30 BNatSchG pauschal geschützte Flächen liegen nicht im Vorhabensbereich.

## 4. MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN

### 4.1 Landschaftspflegerische Maßnahmen

#### - *Trassennahe Maßnahmen*

##### Arten- und Biotop/Landschaftsbild

Die Arbeitsräume und die Baustelleneinrichtungsfläche werden nach Abschluss der Bauarbeiten renaturiert und anschließend wieder als Grünland hergestellt.

Die neuen Straßenböschungen werden mit einer standortgerechten Rasenmischung angesät und als Gräser-/Kräuterfluren entwickelt.

Im Bereich der neu profilierten Straßenböschungen an der B 10 werden abschnittsweise lockere Strauchpflanzungen im Umfang der baubedingt in Anspruch genommenen Gehölzstreifen durchgeführt.

#### - *Planexterne Maßnahmen*

Der planexterne Kompensationsbedarf wird auf einer vorhandenen Ökokontofläche des LBM abgegolten (Kompensationsumfang gesamt: 431 m<sup>2</sup>).

##### Boden

Für die zusätzliche Flächenversiegelung im Umfang von 431 m<sup>2</sup> wird eine entsprechend große Fläche von bestehenden Ökokonto des LBM, in der Gemarkung Albersweiler (Flur-Nr. 3098/2 und 3099) abgebucht.

##### Arten- und Biotop/Landschaftsbild

Da die versiegelungsbedingt in Anspruch genommenen Flächen keine besonderen Biotopfunktionen besitzen und erhebliche negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild nicht anzunehmen sind, können diese Beeinträchtigungen im Zuge der Maßnahme für das Schutzgut Boden multifunktional mit ausgeglichen werden.

Damit sind alle Eingriffe in die betroffenen Schutzgüter kompensiert.