

Straßenbauverwaltung : LBM Speyer	
Straße : L 455 Station : 0+016,34 bis 0+124,75	
Ausbau der Landesstraße Nr. 455 (L 455) im Zuge der Erneuerung des Brückenbauwerks der Deutschen Bahn AG in der Ortslage Freinsheim	
SAP-Nr. : A.33-19.0023.01	

Feststellungsentwurf

Erläuterungsbericht

Aufgestellt: Speyer, den __ 23.03.2023 __ __gez. Simon Müller__ Baurat	

1	DARSTELLUNG DER BAUMASSNAHME	3
1.1	Planerische Beschreibung	3
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	4
2	NOTWENDIGKEIT DER BAUMASSNAHME	5
2.1	Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen u. Verfahren	5
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	5
3	VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE	7
3.1	Beschreibung der untersuchten Varianten	7
4	TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME	9
4.1	Ausbaustandard	9
4.2	Nutzung / Änderung des umliegenden Straßen- und Wegenetzes	9
4.3	Linienführung	9
4.4	Querschnittsgestaltung	10
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	11
4.6	Besondere Anlagen	11
4.7	Ingenieurbauwerke	11
4.8	Lärmschutzanlagen	13
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	13
4.10	Leitungen	13
4.11	Baugrund/Erdarbeiten	13
4.12	Entwässerung	14
4.13	Straßenausstattung	14
6	MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN	15
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	15
6.2	Maßnahmen in Wasserschutzgebieten	15
6.3	Landespflege / Naturschutz	15
7	ERLÄUTERUNG ZUR KOSTENBERECHNUNG	15
7.1	Kostenträger	15
8	VERFAHREN	166
9	DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME	16

1 DARSTELLUNG DER BAUMASSNAHME

1.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegende Planung umfasst den Ausbau der Landesstraße Nr. 455 (L 455) im Zuge der Erneuerung des Brückenbauwerkes der Deutschen Bahn in der Ortslage Freinsheim.

Der Ausbau der Maßnahme beginnt aus Richtung Ungstein kommend bei Bau-km 0+016,34 und endet nach der Bahnunterführung und der Einmündung Franz-Lind-Straße bei Bau-km 0+124,75.

Die L 455 stellt eine regionale Hauptverbindungsstraße dar und ist auch im innerörtlichen Bereich von maßgebender Verbindungsfunktion.

Die Stadt Freinsheim liegt innerhalb der Verbandsgemeinde Freinsheim und gehört zum Landkreis Bad Dürkheim.

Träger der Baumaßnahme sind das Land Rheinland-Pfalz (Tieferlegung der L 455) sowie die Deutsche Bahn AG (Erneuerung Brückenbauwerk) und die Stadt Freinsheim (Gehwege und ÖPNV) .

Folgende Maßnahmen sind im Zuge der Planung vorgesehen:

- **Erneuerung des Brückenbauwerkes** durch die Deutsche Bahn AG inkl. der seitlichen Stützmauern. Dabei wird die Lichte Durchfahrtsbreite von derzeit 4,85 m auf künftig 8,10 m erhöht.
- **Absenkung der L 455** zur Vergrößerung der Durchfahrtshöhe von derzeit 4,00 m auf künftig 4,30 m.
- Neu- bzw. Wiederherstellung der **Gehwege** im Baubereich.
- Anschluss der vorhandenen **Ortsstraßen und Wirtschaftswege** an die neue Lage und Höhe der L 455.
- Durchführung der erforderlichen **Angleichungen** in den Seitenbereichen infolge der Fahrbahnabsenkung.
- Die vorhandene **Bushaltestelle** im Baufeld wird mit Buskap-Profilsteinen ausgerüstet.
- Alle **Querungsstellen** sowie Bushaltestellen werden mit Bodenindikatoren für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer ausgestattet.



Bild 1: Übersichtskarte der Baumaßnahme (ohne Maßstab)

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Gegenstand der Maßnahme ist die Erneuerung der Bahnüberführung über die L 455 sowie die Absenkung der L 455 zur Vergrößerung der Durchfahrtshöhe.

Die Länge der Baustrecke auf der L 455 beträgt ca. 108,41 m, die Länge der anzuschließenden Ortsstraßen und Wirtschaftswege beträgt rd. 50 m.

2 NOTWENDIGKEIT DER BAUMASSNAHME

2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Die Voruntersuchung zum Ausbau der L 455 wurde im Oktober 2019 durchgeführt.

Nach Abwägung aller planungstechnisch relevanten Belange sowie nach Vorabstimmung mit den Genehmigungsbehörden wurde der vorliegende Entwurfsordner erstellt.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Die Maßnahme beeinflusst keine raumordnerischen Entwicklungsziele.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die Verkehrsstärken betragen gemäß der Verkehrszählung aus dem Jahr 2015:

Verkehrszählung von 2015 :

DTV 2015 = 4.501 Kfz/24 h , SV= 2,0%

Für den „IST-Zustand“ im Jahr 2021 ergeben sich folgende Verkehrsbelastungen:

Verkehrssteigerung 1% pro Jahr für Landesstraßen

DTV 2021 = DTV 2015 * 1,06

DTV 2021 = 4.772 Kfz/24 h , SV= 2,0%

Für die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 ergeben sich folgende Verkehrsbelastungen:

Verkehrssteigerung 1% pro Jahr für Landesstraßen

DTV 2030 = DTV 2015 * 1,15

DTV 2030 = 5.177 Kfz/24 h , SV= 2,0%

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Bestehende Situation:

Die Fahrbahn der L 455 beschreibt im Bereich des Brückenbauwerkes eine Engstelle, bei der die Fahrbahnbreite auf 3,30 m reduziert wird. Die Durchfahrthöhe ist mittels Beschilderung begrenzt auf 3,80 m (tatsächliche Höhe 4,00 m). Ein Begegnungsverkehr ist nicht möglich, so dass der Verkehr im abwechselnden Einrichtungsverkehr abgewickelt werden muss.

Der derzeit auf der Nordseite parallel verlaufende Gehweg innerhalb des Bauwerks weist eine Breite von ca. 1,50 m auf und ist mittels eines Hochbordes und Geländers von der Fahrbahn abgesetzt. Auf der Südseite reicht die Fahrbahn bis an das Bauwerk heran.

Außerhalb der Bahnbrücke beträgt die bestehende Fahrbahnbreite 6,00 bis 6,60 m, die beidseitig verlaufenden Gehwege variieren zwischen 1,25 bis 2,00 m.



Bild 2: Zufahrt Brückenbauwerk Südseite



Bild 3: Zufahrt Brückenbauwerk Nordseite

Durch den Umbau des Brückenbauwerkes mit Erhöhung sowohl der Durchfahrtsbreite als auch Höhe wird künftig ein geregelter beidseitiger Fahrtrichtungsverkehr ermöglicht.

Im Bereich des Baufeldes befinden sich verschiedene Einrichtungen, die ein erhöhtes Aufkommen an Fußgängern mit sich bringen. Zum einen durch die Nähe der Maßnahme zum Bahnhof, der im Baufeld befindlichen Bushaltestelle, der ansässigen Gewerbebetriebe und natürlich der vorhandenen Wohnbebauung wird eine sichere Führung des Fußgängerverkehrtes von erhöhter Bedeutung.

Für den fußläufigen Verkehr wird auf der nördlichen Seite ein durchgehender Gehweg in einer Breite von >1,60 m angelegt. Auf der Südseite beträgt die Breite mindestens 1,00 m.

Außerdem wird bei Station 0+040 hinter der Einmündung „Am Güterbahnhof“ eine getrennte Querungshilfe mit Bodenindikatoren angeordnet. Im Bereich der Querungsstelle stehen auf beiden Seiten >2,00 m Aufstellbreite zur Verfügung.

An allen Querungsstellen werden Maßnahmen für mobilitäts- und seheingeschränkte Personen vorgesehen:

- Rollborde für Gehbehinderte
- Tastborde für Sehbehinderte
- Aufmerksamkeitsfelder sowie Rippenplatten mit taktilem Richtungserkennung für Sehbehinderte.

Durch die genannten Maßnahmen werden sich die Verkehrsabläufe und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer deutlich verbessern.

3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Beschreibung der untersuchten Varianten

Durch die innerörtliche Lage und den Zwangspunkten in Form von Gebäuden, Mauern und der Bahnüberführung sind die möglichen Varianten begrenzt.

Die lichte Gesamtbreite unter der Brücke war bereits im Vorfeld der Planung mit der DB Netz AG auf 8,10 m festgelegt worden.

Im Zuge der Voruntersuchung wurden für die L 455 zwei Varianten untersucht. Dabei war bei beiden eine durchgehende Fahrbahnbreite von 6,10 m vorgesehen. Je nach Variante wurde der Gehweg auf die nördliche bzw. südliche Seite gelegt.

Lageplan Variante 1:

Der Gehweg innerhalb des Bauwerkes wird wie im Bestand auf der nördlichen Seite geführt, wie im vorliegenden Lageplan dargestellt. Dadurch ist eine stärkere Verziehung der Fahrbahnränder im Bauwerksbereich erforderlich.

Für die ausfahrenden Fahrzeuge aus dem Wirtschaftsweg ergibt sich bei dieser Lösung eine bessere Sichtweite als im Bestand.

Lageplan Variante 2:

Der Gehweg innerhalb des Bauwerkes wird auf der südlichen Seite angelegt.

Die notwendigen Verziehungen der Fahrbahnränder fallen dadurch geringer aus, und außerhalb des Bauwerkes können ohne zusätzlichen Grunderwerb beidseitige Gehwege angeordnet werden. Außerdem können zwei Querungsmöglichkeiten (an der Einmündung Bahnhof und an der Bushaltestelle 0+100) angelegt werden.

Die Sichtweite des ausfahrenden Fahrzeuges aus dem Wirtschaftsweges entspricht in etwa der Sichtweite im Bestand.

Ergebnis der Vorabstimmung:

Nach erfolgter Vorabstimmung mit der Stadt Freinsheim sollte grundsätzlich die Variante 1 mit Gehweg auf der Nordseite weiterverfolgt werden. Die Fahrbahnbreite wurde jedoch zugunsten der nördlichen Gehwegbreite auf 5,50 m reduziert, wodurch auch auf der Südseite noch ein kleiner Gehweg von 1,00 m mitgeführt werden kann.

Bei der Abstimmung erklärte die Stadt, dass der Fußgängerlängsverkehr überwiegend auf der Nordseite der L 455 stattfindet, da südlich der L 455 bereits eine Fußgängerunterführung von der Stadtmitte zum DB – Haltepunkt mit P&R-Anlage vorhanden ist.

4 TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME

4.1 Ausbaustandard

Die Fahrbahn und Gehwege werden innerhalb des Ausbaubereiches im Vollausbau erneuert, die Befestigung der Oberfläche der Fahrbahn sowie des Wirtschaftsweges erfolgt in Asphaltbauweise. Die Gehwege sowie die privaten Angleichflächen vor dem Autohaus (bedingt durch die Fahrbahnabsenkung) werden in ungebundener Pflasterbauweise hergestellt.

An der Fahrbahn werden beidseitige, jeweils 30 cm breite Rinnenplatten vorgesehen.

4.2 Nutzung / Änderung des umliegenden Straßen- und Wegenetzes

Eine Änderung von Wegebeziehungen findet durch die Maßnahme nicht statt.

4.3 Linienführung

4.3.1 Trassenverlauf

Bedingt durch die innerörtliche Lage folgt die Trassierung dem bestehenden Fahrbahnverlauf der L 455.

4.3.2 Zwangspunkte

Zwangspunkte für die geplante Baumaßnahme sind:

- Die vorhandene Lage und Höhe der L 455
- Die angrenzenden Ortsstraßen und Wirtschaftswege
- Die Bebauung im Baufeld.
- Das Brückenbauwerk zur Bahnüberführung
- Die bestehende Geländetopografie in den Seitenbereichen der Fahrbahn

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Die vorhandene Linienführung wird größtenteils angehalten, eine grundsätzliche Änderung der Trassierung findet nicht statt. Der Verlauf der Fahrbahnränder ändert sich durch den Entfall der Fahrbahneinengung im Bauwerksbereich.

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die Längsneigungen im Ausbaubereich betragen zwischen 0,7 % bis 4,6 %, durch die Gradientenabsenkung entsteht künftig ein Tiefpunkt im Bauwerksbereich. Im Bereich des Tiefpunktes verläuft durchgängig ein Dachprofil, so dass die Entwässerung am Tiefpunkt zu den seitlichen Straßenabläufen gewährleistet ist.

Kuppenhalbmesser: $H_K = 800 \text{ m}$
Wannenhalbmesser: $H_W = 470 \text{ m}$

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die L 455 beschreibt im Planungsbereich einen gestreckten, geradlinigen Verlauf. Im Bauwerksbereich werden die Seitenbereiche durch längsverlaufende Stützmauern begrenzt.

Anfahrtsicht:

Für die Ortsstraßen ergeben sich durch die geplanten Maßnahmen keine Veränderungen in der Sichtweite.

Für den nördlichen Wirtschaftsweganschluss bei Station 0+055 verbessern sich die Sichtweiten etwas bedingt durch die Verbreiterung des Brückenquerschnittes von 22 m auf künftig 28 m in einem Abstand von 3 m zum Fahrbahnrand.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Im gesamten Ausbaubereich wird die Fahrbahn durchgängig im Dachprofil mit 2,5% Neigung zu den Fahrbahnrändern hergestellt.

Die Begrenzung zwischen Fahrbahn und Gehwegen erfolgt mittels Hochborden bzw. Rundborden (im Bereich von Zufahrten).

Der geplante Querschnitt der L 455 wird wie folgt festgelegt:

>1,60 m	Gehweg mit Rundbord / Hochbord links
0,30 m	Rinne links
2,45 m	Fahrstreifen links
2,45 m	Fahrstreifen rechts
0,30 m	Rinne rechts
<u>>1,00 m</u>	<u>Gehweg rechts</u>
>8,10 m	Kronenbreite

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Der Oberbau der geplanten Fahrbahn erfolgt gemäß RStO 2012 Belastungsklasse Bk1,0, Tafel 1, Zeile 1, und wird wie folgt hergestellt:

L 455 Fahrbahn:
4 cm Asphaltdecke
14 cm Asphalttragschicht
42 cm Frostschutzschicht
60 cm Gesamtstärke

Gehwege:
8 cm Asphaltdecke
4 cm Asphalttragschicht
28 cm Frostschutzschicht
40 cm Gesamtstärke

Im Bereich der Angleichflächen vor dem Autohaus wird ein verstärkter Aufbau der Pflasterflächen vorgesehen, da diese als Stellflächen für PKW genutzt werden. Die Dicke des Oberbaues wird dort erhöht auf 60 cm, wie bei der durchgehenden Fahrbahn.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Die vorhandene Wirtschaftsweganbindung wird auf einer Länge von rd. 20 m an die abgesenkte Fahrbahn der L 455 angebunden.

Der Anschluss der Ortsstraßen erfolgt in einfacher Form bis Ende des Ausrundungsradius.

4.6 Besondere Anlagen

Besondere Anlagen sind nicht vorgesehen.

4.7 Ingenieurbauwerke

Neben der DB- Überführung im Zuge der Bahntrasse, sind im Baufeld noch mehrere Stützmauern vor und hinter der Brücke vorhanden. Es handelt sich dabei größtenteils um Natursteinmauern mit Stützfunktion zum benachbarten Gelände.

Durch die Gradientenabsenkung im Baubereich müssen alle bauwerksnahen Stützmauern im Zuge der Maßnahme erneuert werden.

Die Erneuerung erfolgt im Rahmen der Planung der Deutschen Bahn AG.

Außerdem besteht ein **zusätzlicher Zwangspunkt** an der vorstehenden **Gebäudeecke bei Bau-km 0+074,66**. Da sich das Gebäude direkt hinter dem Bauwerk befindet und die vorstehende Gebäudeecke dicht an der abgesenkten Fahrbahn liegt, sind hier gegebenenfalls weitere Untersuchungen bezüglich der Gebäudegründung erforderlich.

Die Höhendifferenz beträgt an der Gebäudeecke ca. -45 cm im Vergleich zum Bestand.



Bild 4: Gebäudeecke Bau-km 0+074,66



Bild 5, altes Bahngebäude in Richtung Bauwerk

4.8 Lärmschutzanlagen

Lärmschutzmaßnahmen werden gem. Anhang 1 zu dem Erläuterungsbericht nicht erforderlich.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Im Baufeld befindet sich bei Bau-km 0+088 auf der Nordseite eine bestehende Bushaltestelle. Im Rahmen der Ausbauplanung wird diese Bushaltestelle nach 0+100 verlegt. Dadurch liegt die Haltestelle künftig genau zwischen den beiden Anschlüssen der Franz-Lind-Straße.

Die Bushaltestelle wird mit Buskap Profilsteinen (Stichmaß H=21cm) ausgestattet zur Verwendung der Niederflurtechnik.

Der Gehweg in einer Breite von 1,60 m dient dort auch als Aufstellfläche für die Fahrgäste. Zusätzlich wird die Bushaltestelle noch mit den entsprechenden Bodenindikatoren ausgestattet zur besseren Orientierung für mobilitäts- und seheingeschränkte Verkehrsteilnehmer.

4.10 Leitungen

Im Baufeld verlaufen verschiedene Versorgungsleitungen:

- **Pfalzwerke AG :** Strom- und Beleuchtungskabel
- **Telekom :** Internetversorgungskabel
- **VG-Werke Freinsheim :** Wasserleitungen und Mischwasserkanal
- **Pfalzgas :** Mitteldruckgasleitung
- **Deutsche Bahn AG :** Versorgungskabel im Bauwerksbereich

Bedingt durch die Absenkung der Straße müssen einige Versorgungsleitungen umverlegt bzw. tiefergelegt werden.

Dies betrifft jedoch nicht den bestehenden Mischwasserkanal. In Abstimmung mit dem zuständigen Versorger bleibt trotz der Absenkung noch genügend Überdeckung. Dies war ein wesentlicher Punkt bei der Wahl der Absenkungstiefe, da durch das flache Sohlgefälle im Kanal eine Tieferlegung bautechnisch im freien Abflussgefälle nicht möglich ist.

Die Durchführung der im Zusammenhang mit der Baumaßnahme notwendigen Änderungen und Verlegungen vorhandener Versorgungsleitungen sowie die Kostentragung für diese Maßnahmen erfolgt nach den best. Verträgen bzw. den gesetzlichen Bestimmungen.

4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Eine Baugrundvoruntersuchung wurde bereits durch das Institut IBES aus Neustadt im November 2019 durchgeführt. Eine detaillierte Baugrunduntersuchung wird vor der Bauausschreibung durchgeführt. Mit Grundwasser ist im Baubereich nicht zu rechnen.

Die Entsorgung von belasteten Erdmengen oder Asphaltabbruch erfolgt nach den gesetzlichen Abfallbestimmungen.

4.12 Entwässerung

Vorh. Entwässerung L 455 :

Die Entwässerung der L 455 sowie der Gehwege und Nebenflächen erfolgt im Bereich der Bau-
strecke über die Straßenabläufe in den Mischwasserkanal der VG-Werke Freinsheim.

Gepl. Entwässerungssystem L 455:

Das oben beschriebene vorhandene Entwässerungssystem wird auch nach dem Ausbau beibehal-
ten.

Die Entwässerungsrinnen und Straßenabläufe werden entsprechend der neuen Höhenlage erneu-
ert und wie bisher an den Mischwasserkanal angeschlossen.

Ausgleich der Wasserführung:

Durch die Baumaßnahme werden keine zusätzlichen Flächen versiegelt, eine Abflussverschärfung
infolge Mehrversiegelung findet somit nicht statt.

Ein Ausgleich der Wasserführung ist somit nicht erforderlich.

Die zeichnerische Darstellung der geplanten wassertechnischen Maßnahmen befindet sich im La-
geplan der Anlage 5 und dem Höhenplan der Anlage 6.

Weitere Informationen zu den wassertechnischen Berechnungen sind der Anlage 18 zu diesem Ent-
wurf beigefügt.

4.13 Straßenausstattung

Der geplante Ausbau der L 455 erhält die übliche Ausstattung mit Markierung, Leiteinrichtungen und
Beschilderung gemäß den einschlägigen Richtlinien und Vorschriften der StVO.

6 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Gemäß den Ausführungen unter Punkt 4.8 sind keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

6.2 Maßnahmen in Wasserschutzgebieten

Im Planungsbereich sind keine Wasserschutzgebiete vorhanden.

6.3 Landespflege / Naturschutz

Das Bauprojekt befindet sich innerhalb der Ortslage der Stadt Freinsheim.

Zwischen Bau-km 0+085 bis 0+124,75 (Ostseite der Bahnüberführung) findet die Ausbaumaßnahme innerhalb bereits vorhandener versiegelten Flächen statt. Es werden lediglich 8 qm Ruderalflächen dauerhaft und 28 qm temporär auf dem bebauten Grundstück Nr. 5556/41 in Anspruch genommen. Aufgrund der innerörtlichen Lage und der Nähe zur vorhandenen Verkehrsstrasse (innerörtliches Eckgrundstück zwischen L 455 und Franz-Lind-Straße) ist eine artenschutzfachliche Betroffenheit auszuschließen.

Die Ausbautrasse zwischen Bau-km 0+032 bis 0+050 (westseitig der Bahnüberführung) wird auf der vorhandenen Verkehrsstrasse realisiert. Trassen-nordseitig ist zwecks Arrondierung (Straßenanschluss) der Erwerb einer straßenbegleitenden Teilfläche von 20 qm sowie zur temporären Nutzung 131 qm eines privaten Grundstücks (Grundstück-Nr.: 5778) erforderlich, Es handelt sich dabei jeweils um bereits versiegelte Gewerbeflächen.

Es liegt somit kein Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 14 Abs.1 BNatSchG i.V.m. § 6 LNatSchG, der mit einer erheblichen Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes verbunden ist, vor.

Zum Schutz der unmittelbar an die Ausbautrasse angrenzenden Gehölzbestände ist die **DIN 18920** (Schutz von zu Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) zu beachten.

Durch die Baumaßnahme „Ausbau im Bestand“ sind weder national noch international unter Schutz stehende Gebiete noch Biotope tangiert und es sind auch keine Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Wasser, Luft und Klima zu erwarten. Die Erforderlichkeit einer UVP nach § 5 UVPG ergibt sich nicht.

7 ERLÄUTERUNG ZUR KOSTENBERECHNUNG

7.1 Kostenträger

Kostenträger für die Absenkung der L 455 ist das Land Rheinland-Pfalz. Die Erneuerung des Brückenbauwerkes sowie der längs verlaufenden Stützmauern liegt in der Baulast der Deutschen Bahn AG. Für die Gehwege und die Maßnahmen des ÖPNV ist die Stadt Freinsheim Kostenträger. Mit der DB AG wird eine Baudurchführungsvereinbarung gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz erstellt.

Aufgrund der Absenkung der Straße ist bei Bau-km 0+073 bis +0086 eine Palisadenmauer zu errichten. Für die Kostentragung ist hier noch eine Baudurchführungsvereinbarung mit der Stadt Freinsheim abzuschließen.

Beteiligungen Dritter richten sich nach den gesetzlichen Regelungen und abzuschließenden Verträgen. Gleiches gilt für anfallende Sicherungs- bzw. Anpassungs- und Verlegungsarbeiten an Leitungen und Versorgungseinrichtungen.

8 VERFAHREN

Zur Erlangung des Baurechtes wird ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 5 Abs. 1 Landesstraßengesetz Rheinland- Pfalz (LStrG) durchgeführt.

9 DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME

Die Gesamtmaßnahme (Eisenbahnüberführung, Fahrbahn und Gehwege) soll als Gemeinschaftsmaßnahme ausgeschrieben und ausgeführt werden.

Der Bauablauf ist bisher wie folgt vorgesehen:

- Die Herstellung des neuen Brückenbauwerkes erfolgt durch die DB Netz AG auf der Parkplatzfläche des Bahnhofes, um die Unterbrechung des Bahnbetriebes auf ein Minimum zu reduzieren. Nach Fertigstellung des Bauwerkes wird das alte Bauwerk abgebrochen und die neue Brücke über die L 455 an die endgültige Position verschoben.
- Alle Maßnahmen, die für die Herstellung des neuen Bauwerkes erforderlich sind, werden durch die Deutsche Bahn AG durchgeführt (Abbruch Bauwerk und Fahrbahnoberfläche im Brückenbereich sowie die seitlichen Mauern)
- Nachdem das Bauwerk fertiggestellt ist, können die Straßenbaumaßnahmen an der L 455 durchgeführt werden. Die Baustelleneinrichtungsflächen und Lagerflächen auf dem Parkplatzgelände werden, nachdem sie nicht mehr für das Bauwerk benötigt werden, seitens der Bahn auch dem Straßenbaulastträger zur Verfügung gestellt.
- Für das direkt im Baufeld liegende Autohaus werden verschiedene zusätzliche Maßnahmen vorgesehen, um die Einschränkungen auf ein Minimum zu reduzieren. Je nach Bauphase werden provisorische Zufahrten angelegt, um die Erreichbarkeit möglichst lange aufrecht erhalten zu können. Eine zeitweise Vollsperrung der L 455 wird erforderlich werden.