

Auszug aus dem

BESCHLUSSPROTOKOLL

Gremium	Sitzung am	Seiten insgesamt
Ortsbeirat Leistadt	21.08.2019	

Sitzungsort	im Sitzungssaal des Rathauses Leistadt, Hauptstr. 15
Sitzungsdauer	19:00 - 22:00 Uhr

<input checked="" type="checkbox"/> öffentliche Sitzung	<input checked="" type="checkbox"/> nichtöffentliche Sitzung
---	--

Das Ergebnis der Beratung ergibt sich aus den Anlagen, die Bestandteil des Protokolls sind.
....

Tagesordnung:

Öffentliche Sitzung

- 1 Wahl/Bestimmung eines Schriftführers/einer Schriftführerin
- 2 Haushalt 2020 – Anregungen des Ortsbeirates
- 3 Sachstand „Ausbauplanung Hauptstraße Leistadt“
- 4 „Dorferneuerungsplanung/-entwicklungsplanung“ für Leistadt
- 5 Wahl/Bestimmung des geborenen Vorstandsmitglieds aus dem Ortsbeirat im Kerwe e.V.
- 6 Informationen
- 7 Anfragen

Tagesordnungspunkt 2: Haushalt 2020 – Anregungen des Ortsbeirates

Herr Pletscher und Herr Sokolowski-Kühn stellen sich vor und erläutern ihre Stellung bei der Stadt Bad Dürkheim.

Es wurden die im Vorfeld bereits einvernehmlich erstellten Vorschläge des Ortsbeirats für den Haushalt erläutert, besprochen und übernommen:

Haushalt

1	E-Ladestation	Berntal und Kerweplatz
2	Starkstrom-/Wasseranschluss	Außenseite WC Anlage am Kerweplatz
3	Für Adventsbeleuchtung	Steckdosen und Galgen an Laternenmasten
4	Flachbildschirm	Rathaus Leistadt soll mit Bildschirm ausgestattet werden
5	Zufahrt Sportplatz	Sanierung/Asphaltierung der Zufahrt über den Wald Ortsentlastung erwartet
6	Beleuchtung	Obergarten/Rotsteiger Weg Laternen setzen, vorhandene ggf. reparieren Treppe ist faktisch unbeleuchtet.
7	Spielplatz	Erweitern um Spielgeräte für größere Kinder
8	Sonstiges/Aufwand	<input type="checkbox"/> siehe Anlage <input type="checkbox"/> Straße nördl. Ortsausgang rechts zugewuchert <input type="checkbox"/> Sandfänge Richtung Rotsteige pflegen <input type="checkbox"/> Drei tote Fichten am Spielplatz (drohen ggf. umzukippen)

Laufende Betriebsausgaben:

- Biotop zwischen Waldstraße und Jan-Daniel-Georgens-Straße säubern, sowie Baumpflege im Ort, Grünflächenpflege, Ausgleichsflächen innerhalb und außerhalb von Leistadt, Kreisel; Straße Ortsausgang Nord ist rechts zugewuchert
- Bolzplatz (Verlängerung Waldstraße) Sanierung
- Anstrich und Instantsetzung der WC Anlage am Kerweplatz
- Verkehrsbarke (rund) Ecke Eichelberg 7 dringend ersetzen/erneuern
- Glascontainer aufstellen – nicht im Ortsgebiet zwecks Lärmschutz.

- Parkverbot Schraffierung am Hügel, Ecke an der Einfahrt
- Schraffierung Parkverbot entlang der Kirche „Am Brandweiher“
- Behindertenparkplatz VOR der Kirche einrichten, damit ehrenamtliche Kirchendiener keine Strafzettel mehr bekommen.
- Beschilderung zum Sportplatz über Straße Richtung Lindemannsruhe verbessern. Zusätzliches Schild an dem Parkplatz gegenüber Einfahrt Weilach und an der Abzweigung/Straßengabelung zum Sportplatz
- 3 – 4 Mülleimer für Hundekotbeutel. Standort evtl. in der Nähe von vorhandenen Mülleimern, zwecks ökonomischer Leerung durch den Bauhof. Standorte: Friedhof, Bolzplatz, Berntal, Hügel.
- Überprüfung der Spiegel entlang der Hauptstraße zur besseren Verkehrseinsicht. Evtl. zweite Spiegel installieren.

Tagesordnungspunkt 3: Sachstand „Ausbauplanung Hauptstraße Leistadt“

Axel G. Günther liest das letzte Protokoll zum TOP „Status Hauptstraße“ zur Einführung vor und eröffnet die Diskussion. Für die aktuelle Behandlung hatte er den Ortsbeiräten mit ca. 14 Tagen Vorlauf eine von ihm erstellte Beschlussvorlage übermittelt, die er zuvor auch mit Vertretern der Stadtverwaltung bereits erörtert hatte. Hiervon berichtet er.

Die Beschlussvorlage wird vom Vorsitzenden eingehend erläutert und in der Versammlung sodann ausgiebig diskutiert. Bei der Detaillierung der Ausnahmeregelungen werden Bedenken zur Praktikabilität angeführt und auf Probleme der Auswirkungen einer LKW-Sperrung der Ortsdurchfahrt Leistadt für Ungstein hingewiesen.

Der Vorsitzende schlägt vor, die in seiner Beschlussvorlage detaillierten Ausführungen unter Ziff. 1. b-d durch folgende Formulierung zu ersetzen:

„1.b Mit Ausnahmeregelungen in geeigneter Form soll den Interessen der örtlichen Betriebe und Einwohner angemessen Rechnung getragen werden.“

Nach eingehender Diskussion wird einstimmig beschlossen, diese Änderung der Beschlussvorlage vorzunehmen.

Mit dieser Änderung wird bei der nachfolgenden Abstimmung die Beschlussvorlage des Ortsvorstehers einstimmig – ohne Enthaltung - angenommen.

Beschlussfassung	Ortsbeirat von Leistadt, Sitzung am 21.08.2019, TOP 3
Belange des Ortsteils	„Ausbauplanung Hauptstraße“
Abstimmungsergebnis	Einstimmig angenommen, nach einvernehmlicher

Änderung von Ziff. 1 b ff, wie unten in Reinschrift abgedruckt.
--

- 1. Die Stadtverwaltung von Bad Dürkheim soll sich beim Kreis Bad Dürkheim als Untere Straßenverkehrsbehörde für eine verkehrslenkende Maßnahme nach § 45 StVO, nämlich die umgehende und dauerhafte Sperrung der Hauptstraße von Leistadt für LKW-Verkehr mit einem größeren Gesamtgewicht als 3,5 t einsetzen und das Einvernehmen des LBM als Fachaufsichtsbehörde hierzu einholen.
 - a. Ein Anliegervorbehalt ist dabei nicht vorzusehen, sondern allein der Erlaubnisvorbehalt nach § 46 StVO für schwerere LKW anzugeben, wie sie z.B. in allgemeiner Hinsicht für Müllabholfahrzeuge und Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und Rettungsdienste zu erteilen ist.**
 - b. Mit Ausnahmeregelungen in geeigneter Form soll den Interessen der örtlichen Betriebe und Einwohner angemessen Rechnung getragen werden.****
- 2. Bei der Ausbauplanung für die Hauptstraße von Leistadt soll eine Verkehrssituation und –belastung als Planungsmaxime zugrunde gelegt werden, die sich aus der unter Ziff. 1 behandelten Sperrung für Schwerverkehre ergibt.**
- 3. Bei der Ausbauplanung soll der Schutz der schwachen Verkehrsteilnehmer auf der Hauptstraße von Leistadt, also insbesondere alle Arten von Fußgängern und Fahrradfahrern, sowie die Belange der Anwohner hinsichtlich der Beeinträchtigung durch die Straßenverkehrsbelastung (Lärm-, Abgas-Emissionen, Gebäudeschädigung) ein besonderes Gewicht haben und insbesondere nicht hinter den Mobilitätsinteressen des motorisierten Verkehrs auf der Straße zurücktreten.**
- 4. Mit der Planung sind auf der Hauptstraße qualifizierte Gefahrensituationen für die schwachen Verkehrsteilnehmer und Anwohner nachhaltig zu bannen. Ein Befahren der Schutzbereiche der schwachen Verkehrsteilnehmer soll bautechnisch und mit hochwirksamer intuitiver Verkehrsraumgestaltung ausgeschlossen werden.**
- 5. Eine asymmetrische Verkehrsraumaufteilung erscheint angesichts der geringen Raumbreite der Leistadter Hauptstraße vorzugswürdig, um die Schutzbereiche (Gehwege) für schwache Verkehrsteilnehmer mit hinreichender Breite vorsehen zu können. Die Schutzbereiche für die schwachen Verkehrsteilnehmer sollen dabei eine Mindestbreite von 1,20 Meter nicht unterschreiten.**
- 6. Die Fahrbahnen für den motorisierten Verkehr, die auch von Fahrradfahrern mitbenutzt werden müssen, sollen unmittelbar mit Niederschlagswasserrinnen flankiert werden und dadurch auch deutlich wahrnehmbar gegen die Schutzbereiche der schwachen Verkehrsteilnehmer abgegrenzt werden. Diese**

Niederschlagswasserrinnen sollen für den motorisierten Verkehr zum ausweichenden Mitbefahren geeignet sein und nicht als Bewegungsbereiche den schwachen Verkehrsteilnehmern zugeordnet werden.

- 7. Aus den vorgenannten Planungsprämissen ergibt sich für die Aufteilung des Verkehrsraumes (der Raumbreite zwischen den beiderseitigen Gebäuden):**
 - a. Schutzbereich schwache Verkehrsteilnehmer (asymmetrisch): mind. 1,20 Meter**
 - b. Schrammbord zum Schutz gegenüberliegender Gebäude: mind. 0,25 Meter**
 - c. Niederschlagswasserrinnen (zweifach): 2 x 0,25 Meter = 0,5 Meter**

wodurch unter Einbeziehung einer Toleranz ein Mindestbedarf der Nutzung des Straßenraums, der nicht für Fahrbahnen des motorisierten Verkehrs verfügbar ist, von mind. 2 Metern resultiert.

- 8. Bei einer Sperrung für LKW-Verkehr mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t wird für die Einrichtung von motorisierten Begegnungsverkehren auf der Hauptstraße eine Fahrbahnbreite von 4,50 Metern benötigt. Daraus folgt, dass Begegnungsverkehre auf der Hauptstraße von Leistadt nur in solchen Abschnitten ermöglicht werden können, bei denen der Straßenraum (die gesamte Breite des Verkehrsraumes) eine Mindestbreite von 6,50 Metern aufweist. In Abschnitten, in denen der Straßenraum eine geringere Breite hat (Engstellen), sind Einspurfahrbahnen mit Vorrangregelungen vorzusehen und die Vorrangregelungen durch baulich deutlich hervortretende intuitive Gestaltung hervorzuheben.**
- 9. Die sich daraus ergebenden weiteren Detailplanungsbelange, z.B. auch Haltebereiche für ein Be- und Entladen sollen mit dem Ortsbeirat von Leistadt in einem nachfolgenden Stadium abgestimmt werden, wenn die Entwurfsplanung der Straßenraumaufteilung gemäß den vorstehenden Prämissen zeichnerisch nachvollziehbar vorliegt und die ggf. abweichenden Detailbedürfnisse erhoben und festgestellt sind.**
- 10. Eine Planung nach diesen Grundsätzen wird es erforderlich machen, dass insbesondere im südlichen Bereich des Ortes außerhalb der Leistadter Hauptstraße weitere Parkmöglichkeiten identifiziert und geschaffen werden, um dem Nachteil von wegfallendem Parkraum auf der Hauptstraße durch ein angemessenes Angebot begegnen zu können.**

Begründungs- und Erläuterungsausführungen:

Zu 1: Die Hauptstraße von Leistadt ist historisch durch den Aufbau des Ortes nach dem Erbfolgekrieg und der Zerstörung (1689) des ursprünglichen Haufendorfes geprägt, als der Ort als Straßendorf entlang der heutigen Hauptstraße errichtet wurde. Die dabei

vorgenommene Raumaufteilung entsprach den Nutzungsvorstellungen und -bedürfnissen dieser Entstehungszeit, zu der es nur Fuhrwerke und Fußgänger gab. Die damit hervorgerufene Breite des Straßenraumes ist unabänderlich; Verkehrsanforderungen an diese Straße haben damit die örtlichen Beschränkungen hinzunehmen und sind verkehrslenkend zeitgemäß zu gestalten.

Aus der historischen Situation heraus gab es keine Unterscheidung im Verkehrsraum zwischen starken und schwachen Verkehrsteilnehmern, so dass bislang der gesamte Straßenraum vom motorisierten (starken) Verkehr beansprucht wird und dabei zunehmend seit Jahrzehnten steigend die Schutzbelange der schwachen Verkehrsteilnehmer zurückgedrängt werden.

Bei einer Ausbauplanung sind die Belange der schwachen Verkehrsteilnehmer in ein angemessenes und sachlich ausgewogenes Verhältnis zu der Beanspruchung des Verkehrsraumes durch den motorisierten Verkehr zu setzen. Dies kann nur durch die Herausbildung sicherer Schutzbereiche für die schwachen Verkehrsteilnehmer und ein gleichzeitig damit verbundenes Zurückdrängen der Nutzungsanforderungen des motorisierten Verkehrs erfolgen, soweit diese der Entwicklung von Schutzbereichen für die schwachen Verkehrsteilnehmer entgegenstehen.

Die aktuelle Nutzung der Hauptstraße auch durch eine signifikante Zahl von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t und der vollständigen Abwesenheit von Schutzbereichen für die schwachen Verkehrsteilnehmer führt zu einer hochgradig qualifizierten Gefahrenlage, weil die geringe Breite des Straßenraumes dazu führt, dass die schwachen Verkehrsteilnehmer durch die Nutzung der Straße mit Schwerverkehren (über 3,5 t) in erheblichem Maße an Leib und Leben gefährdet werden.

Eine Ausbauplanung, die dem Erfordernis des Schutzes der schwachen Verkehrsteilnehmer gerecht werden will, muss diesen daher einen gesicherten Schutzbereich zur Nutzung zur Verfügung stellen, der zwangsläufig von der Fahrbahnbreite für den motorisierten Verkehr in Abzug kommt.

Da Begegnungsverkehr von Schwerlastverkehr eine Fahrbahnbreite von mindestens sechs Metern voraussetzt und der Straßenraum auf der Hauptstraße einerseits in Engstellen nicht einmal sechs Meter breit ist und in anderen Bereichen nur geringfügig breiter ist, als sechs Meter, bliebe bei der weiteren Zulassung für schwere Verkehre kein für schwache Verkehrsteilnehmer durchgehend sicherer eigener Verkehrsbereich.

Die Straßenraumverhältnisse lassen daher bei angemessener Berücksichtigung der Nutzungsinteressen der schwachen Verkehrsteilnehmer keinen Spielraum, um schwere Verkehre (größer 3,5 t) zuzulassen.

§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO regelt: *„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.“*

Zuständig für verkehrslenkende und -beschränkende Maßnahmen ist vorliegend der Kreis Bad Dürkheim als „Untere Straßenverkehrsbehörde“. Nach § 45 Abs. 1b Satz 2 StVO gilt:

„Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Parkmöglichkeiten für Bewohner, die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Bereichen und Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einvernehmen mit der Gemeinde an.“

Vorliegend ist daher das Einvernehmen der Stadt Bad Dürkheim (Gemeinde) mit dem Kreis (Straßenverkehrsbehörde) erforderlich für die angesprochene Maßnahme. Der LBM übt gegenüber der Straßenverkehrsbehörde die Fachaufsicht aus, kann also bei einer fachlich fehlerhaften Maßnahme der Straßenverkehrsbehörde eine „fachaufsichtliche Beanstandung

und Anordnung“ anbringen. Um das angestrebte Ziel zu erreichen ist daher angeraten, von vornherein das Einvernehmen auch mit der Fachaufsichtsbehörde herzustellen, die vorliegend zudem für die Hauptstraße von Leistadt im Umfang ihres Charakters als qualifizierte Straße (Landesstraße, überörtliche Verbindungsfunktion) der Straßenbaulastträger ist.

Die Anordnung der Zulassungsbeschränkung für LKW mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t folgt vorliegend aus Gründen der Herstellung und Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung auf der Hauptstraße, wozu die verkehrssichere Benutzung durch alle Verkehrsteilnehmer gehört. Da noch die Belange des Anwohnerschutzes und die Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung hinzutritt, ist das Einvernehmen der Stadt Bad Dürkheim erforderlich, die damit auch ein Initiativrecht gegenüber dem Kreis Bad Dürkheim hat. Der Ortsbeirat hat die Aufgabe, in Belangen des Ortsteils Anregungen und Beratungsimpulse gegenüber der Stadtverwaltung vorzubringen. Dieser Aufgabe nimmt sich der Ortsbeirat von Leistadt mit der vorliegenden Beschlussfassung an.

Der Ortsbeirat von Leistadt weiß dabei, dass er damit zwar nicht die Stadt Bad Dürkheim und ihre Organe im rechtlichen Sinne bindet; er geht allerdings davon aus, dass die Organe der Stadt Bad Dürkheim den Ortsbeirat in Ausübung seiner Aufgaben in hohem Maße respektiert und von dem begründeten Anliegen des Ortes, der insoweit durch den Ortsbeirat vertreten wird, nur aus zwingenden Gründen abweicht.

Bei der Beurteilung der hier als Planungsvoraussetzung und zur Herstellung von Sicherheit und Ordnung auf der Hauptstraße aus Sicht des Ortsbeirats unabweislichen Maßnahmen der Verkehrsbeschränkung als Grundlage auch für die künftige städtebauliche Entwicklung des Ortes anzustellenden Abwägungen ist beachtlich, dass auch jetzt bereits eine Ortsdurchfahrt mit Schwerverkehr (größer 3,5 t) unter keinem Gesichtspunkt der überörtlichen Verkehrsplanung erforderlich ist. Der von Norden kommende Schwerverkehr erreicht die Orte südlich von Leistadt ohne weiteres auf der für ihn geeignet ausgebauten A650/B37, wobei die A650 mit Ihrer Anbindung an die A61 und diese mit ihrer Anbindung an die A6 die Anfahrt und die Abfahrt gewährleisten. Die gleichen Wegstrecken gelten für den Schwerverkehr aus südlicher Richtung, soweit sie Ortschaften nördlich von Leistadt erreichen wollen. Jede Ortschaft nördlich von Leistadt ist über die A6, Anschlussstelle Grünstadt und ggf. Abfahrt auf die B271 (neu) erreichbar, ohne die für LKW-Verkehr an den Einfahrstellen gesperrte B271 (alt) benutzen zu müssen. Auch solange die B271 noch nicht ihr endgültiges Ausbaustadium (neu) erreicht hat, das dann eine durchgehende Schwerverkehrsnutzung im Nord-Süd-Verkehr erlaubt, ist durch die B9 eine hinreichend ausgebaute Nord-Süd-Verbindung gegeben, weshalb folglich die L517 (Landesstraße und Ortsdurchfahrt Leistadt) nicht als Entlastungsstraße für den überörtlichen Schwerverkehr aufrechterhalten werden muss. Ihre überörtliche Verbindungsfunktion für motorisierten Verkehr bis 3,5 t nimmt sie auch weiterhin bei der Ausbauperspektive wahr. Die ggf. vorliegenden Erschwernisse oder Mehrkosten bei manchem Schwerverkehr durch Umwege über die geeigneten (Maut-)Straßen (s.o.) muss von diesem angesichts der Schutzziele für die Ortsdurchfahrt Leistadt hingenommen werden.

Nach § 45 Abs. 9 Satz 3 gilt einschränkend: *„Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“* Diese Voraussetzung ist allerdings bei der Ortsdurchfahrt von Leistadt evident gegeben, so dass die Beschränkung des LKW-Verkehrs bzw. das Verbot der Straßenbenutzung durch LKW mit einem Gewicht von mehr als 3,5 t nicht eingeschränkt ist.

Dieser Sachverhalt ist von der Unteren Straßenverkehrsbehörde im Zuge der Anordnung der Verkehrsbeschränkung umfassend sachgerecht zu erheben und als Tatsachengrundlage der Anordnungsentscheidung aktenkundig zu machen.

Außerdem ist die Einschränkung nach § 45 Abs. 9 Satz 5 StVO nicht anzuwenden, der wie folgt lautet: „Satz 3 gilt ferner nicht für Beschränkungen oder Verbote des fließenden Verkehrs nach Absatz 1 Satz 1 oder 2 Nummer 3 zur Beseitigung oder Abmilderung von erheblichen Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz hervorgerufen worden sind.“ In tatsächlicher Hinsicht kann nämlich festgestellt werden, dass die größte Schwerverkehrsbelastung auf der Hauptstraße durch mutmaßliche Mautpreller hervorgerufen wird, also sehr große Lastzüge mit überwiegend Kennzeichen aus Osteuropa. Dass durch das Durchfahrverbot sodann auch andere Schwerverkehre mit unterbunden werden, ist von der gesetzlichen Ermächtigung gedeckt und verhältnismäßig, wie das BVerwG z.B. mit Urteil vom 15.12.2011 (3 C 40.10) festgestellt und eingehend dargelegt hat. Hinzukommt, dass die Straßenverhältnisse in Leistadt insgesamt nicht geeignet sind, einen Begegnungsverkehr von LKW mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t und einen angemessenen Schutz der schwachen Verkehrsteilnehmer mit anderen Maßnahmen in ein ausgeglichenes Verhältnis zu bringen.

Zu 1. a und b: Ein Anliegervorbehalt ist nicht vorzunehmen; dieser wäre nach den güterkraftverkehrsrechtlichen Bestimmungen zu beurteilen, die allerdings nur für Fahrzeuge über 3,5 t Anwendung finden und vorliegend dazu führen würden, dass die Maßnahme der Durchfahrbeschränkung weitgehend unterlaufen würden. Da sämtliche denkbaren Anliegerverkehre auf der genannten geeigneten Alternativstrecke abgewickelt werden können, bedarf es keiner Anliegerregelung. Vielmehr ist es ausreichend, für diejenigen Fahrzeuge, die unmittelbar auf eine Benutzung der Hauptstraße angewiesen sind, auf die Möglichkeit der allgemeinen oder besonderen Ausnahmemöglichkeit zu verweisen. Die Verbotsanordnung für Fahrzeuge mit einem größeren Gesamtgewicht als 3,5 t schließt generell eine güterkraftverkehrsrechtliche Nutzung aus, was angesichts der Straßenraumverhältnisse in Leistadt geboten ist, um ein ausgewogenes Verhältnis der Interessen der Verkehrsbeteiligten herbeizuführen. Denn die Schutzinteressen von Fußgängern und Radfahrern einerseits und das Interesse des Schwerverkehrs andererseits schließen sich auf der Hauptstraße von Leistadt aus. Daher sind im Zweifel Ausnahmegenehmigungen darauf zu prüfen, ob mit ihnen noch das Schutzziel gewahrt werden kann, oder ob ggf. für einzelne Ausnahmegenehmigungen flankierende Schutzmaßnahmen oder Auflagen vorzusehen sind.

Zu 2. – 4.: Eine sachgerechte Ausbauplanung bedarf einer verbindlichen Prämisse für die aufgrund der Planung zu bewältigenden Verkehrsverhältnisse. Die jetzt anstehende Ausbauplanung muss den aktuellen Belangen der Verkehrsbeteiligten gerecht werden. Diesem Belang steht daher nicht entgegen, dass der endgültige Ausbauzustand der B271 (neu) als Entlastungsstraße noch nicht hergestellt ist. Denn die Hauptstraße in Leistadt kann auch unter keinem vertretbaren sachlichen Gesichtspunkt eine Entlastungsfunktion für die B271 (alt) oder die umgebenden Autobahnen haben. Das geben unter dem Gesichtspunkt des Schutzes der schwachen Verkehrsteilnehmer die Straßenraumverhältnisse in Leistadt nicht her. Die Zulassung von Begegnungsverkehr mit Fahrzeugen von einem größeren Gesamtgewicht als 3,5 t lässt keine gefahrenfreie Anlage von geschützten Fußgängerbereichen zu. Dieser Schutz ist aber zwingend herbeizuführen und mit der bisherigen Planungskonzeption einer Mitbenutzung der Fußgängerbereiche durch den Schwerverkehr nicht zu gewährleisten. Insoweit wirkt sich das mittlerweile rechtskräftige Urteil des VG Neustadt (3 K 272/18.NW) zur Kaiserslauterer Straße in Bad Dürkheim als

verbindliche Planungsvorgabe aus. Da ein angemessener Schutz der schwachen Verkehrsteilnehmer nicht in Einklang zu bringen ist mit einer Nutzung der Durchfahrt mit Schwerverkehr, kommt nur der Ausschluss des letzteren zur Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung des Verkehrs auf der Hauptstraße in Betracht und ist deshalb die aktuelle Planungsmaxime für die Ausbauplanung. Daher ist mit einer umgehenden verkehrsrechtlichen Anordnung verbindliche Planungssicherheit für die Ausbauplanung vorrangig herbeizuführen.

Zu 5. - 8.: Der zur Verfügung stehende Straßenraum reicht nicht aus, um beidseitig einer Fahrbahn für den motorisierten Verkehr sichere Fußgängerbereiche anzulegen. Daher kommt sachlich allein eine asymmetrische Straßenraumgestaltung in Betracht, um wenigstens auf einer Seite der Straße einen sicheren und geschützten Fußgängerbereich anlegen zu können. Dabei werden auch die allgemeinen Planungsvorgaben für die Anlage solcher Fußgängerbereiche (Neuplanungen 2,50 Meter Breite) nicht eingehalten werden können und nicht einmal die Mindestbreite für gewachsene Straßenverhältnisse (1,50 Meter). Allerdings sollte eine Mindestbreite von 1,20 Meter für die planerisch vorzusehenden Gehwege nicht unterschritten werden, um den Sicherungsinteressen der schwachen Verkehrsteilnehmer hinreichend angemessen Rechnung zu tragen. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite sind dann zum Schutz der dort befindlichen Gebäude Schrammborde (Mindestbreite 0,25 Meter) anzulegen, die gegen das Überfahren baulich gesichert sind. Dadurch gehen vom verfügbaren Straßenraum grundsätzlich mindestens 1,45 Meter von einer denkbaren Fahrbahnbreite ab. Ferner ist gesondert die Straßenentwässerung vorzusehen, da nicht zumutbar ist, dass die schwachen Verkehrsteilnehmer weiterhin in einer unwegsamen Gasse sich bewegen müssen. Baulich ist auch für die intuitive Abgrenzung von Fahrbahn und geschützten Seitenbereichen daher eine Ausgestaltung der Entwässerungsbereiche als Begrenzung der Fahrbahn beidseitig vorzusehen, die jeweils eine Mindestbreite von 25 cm haben müssen und vom motorisierten Verkehr (nur) notfalls mitgenutzt werden können. Bei einer allein zugelassenen Fahrbahnbenutzung für Kraftfahrzeuge bis zu einem Höchstgewicht von 3,5 t ist im Begegnungsverkehr eine Fahrbahnbreite von 4,50 Metern vorzusehen. Wollte man auch den nach Ziff. 1 auszuschließenden Schwerverkehr zulassen wollen, wäre eine Fahrbahnbreite von 6 Metern im Begegnungsverkehr vorzusehen. In diesem Fall blieben angesichts der Straßenraumbreite in Leistadt keine durchgehenden und sicheren Verkehrsbereiche (Fußgängerwege) mehr übrig. Der Ausschluss des Schwerverkehrs ist daher Planungsgrundlage für eine planerisch anzulegende Fahrbahnbreite von 4,50 Metern im Begegnungsverkehr, was den Ausschluss des Schwerverkehrs umgekehrt erforderlich macht. Aus diesen Vorgaben folgt zugleich, dass Begegnungsverkehr mit einer Fahrbahnbreite von 4,50 Metern nur dort vorgesehen werden kann, wo der **Straßenraum insgesamt die erforderliche Breite** hat, um die sämtlichen Funktionen zu verwirklichen: Fußgängerweg mind. 1,20 Meter; Schrammbord mind. 0,25 Meter; Abwasserrinnen 0,50 Meter; Fahrbahn 4,50 Meter = **gerundet 6,50 Meter**. Straßenraum, der diese Mindestbreite nicht aufweist, muss als Engstelle identifiziert werden, in denen kein Begegnungsverkehr zugelassen werden kann und darf. In den Engstellen ist sodann Einspurverkehr ohne Begegnungsmöglichkeit für Kraftfahrzeuge mit einer intuitiven Vorrangregelung und ggf. -anordnung vorzusehen. In diesen Fällen ist die Fahrbahnbreite auf max. 3,00 Meter zu verringern. Im Einspur- bzw. Engstellenbereich ergibt sich dann für den Straßenraum als Mindestanforderung eine Breite von (gerundet) 5,00 Metern. Dieser Wert wird an der Engstelle nördlich des Rathauses unterschritten und bedarf daher gesonderter Planungsvorkehrung zu Lasten der Fahrbahn:



An einer weiteren Engstelle im südlichen Bereich wird der Mindestwert gerade eben noch erreicht:



Insgesamt gibt es vier Engstellenbereiche, bei denen die Mindestbreite des Straßenraums von 6,50 Metern nicht erreicht wird und wo deshalb mit geeigneter Planungsmaßnahme Einspurverkehr mit Vorrangregelungen vorzusehen ist.





Soweit der Straßenraum die Mindestbreite von 6,50 Metern übersteigt, soll der damit verfügbare Straßenraum dem Fußgängerbereich zugeordnet werden, das Fahrbahnband für den motorisierten Verkehr also an keiner Stelle breiter als 4,50 Meter vorgesehen werden.

Zu 9.: Auf dieser Grundlage ergeben sich weitere Detailplanungsbelange für mögliche Haltebereiche zum Be- und Entladen, Grundstückszufahrten und Nebenstraßeneinfahrten. Diese sind auf der Grundlage einer Entwurfsplanung nach den vorstehenden Grundsätzen in einem zweiten Planungsschritt mit dem Ortsbeirat zu behandeln.

Zu 10.: Bei Anwendung der hier ausgeführten Planungsgrundsätze werden die bislang auf der Hauptstraße vorgehaltenen Parkplätze entfallen müssen. Sie können aufgrund der Straßenraumbreiten nicht ersichtlich in ein Konzept eingebunden werden, mit dem den Sicherheitsinteressen der schwachen Verkehrsteilnehmer Rechnung getragen werden muss. Dies wird zwangsläufig bei den bisherigen Benutzern dieses Parkraums zu Verärgerung führen. Allerdings kann den Parkrauminteressen nicht der Vorrang vor den Sicherheitsinteressen der schwachen Verkehrsteilnehmer eingeräumt werden. Kompromisse sind nicht denkbar und könnten daher nur allseits zur Unzufriedenheit führen. Deshalb ist es aber erforderlich, im südlichen Bereich der Ortschaft mögliche alternative Parkraumflächen zu identifizieren, die nicht auf der Hauptstraße selbst liegen. Ein solches Parkraumkonzept sollte in die Ausbauplanung einbezogen werden.