

Straßenbauverwaltung SAARLAND

L 158 Radweg L 374 Losheim

PROJIS-Nr.: J 517

Informationsverfahren

- Erläuterungsbericht -

Stand Mai 2024

Aufgestellt

Neunkirchen, den13.06.2024.....
SAARLAND – Landesbetrieb für Straßenbau

gez.

.....
i.A. Jochen Hahn
(Bauberrat)

Inhaltsverzeichnis

1.	Darstellung des Vorhabens	2
1.1	Planerische Beschreibung	2
1.2	Straßenbauliche Beschreibung.....	2
1.3	Streckengestaltung	3
2.	Begründung des Vorhabens.....	3
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	3
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung.....	4
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	4
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	4
2.4.1	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	4
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	4
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	5
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	5
2.6	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	5
3.	Varianten und Variantenvergleich.....	5
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	5
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	6
3.2.1	Variantenübersicht.....	6
3.2.2	Varianten im Zuge der Planung „Ausbau der L158“.....	6
3.2.3	Variante „alternative Trasse“	8
3.3	Variantenvergleich	9
3.3.1	Raumstrukturelle Wirkungen	9
3.3.2	Verkehrliche Beurteilung	9
3.3.3	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung.....	9
3.3.4	Umweltverträglichkeit.....	10
3.3.4.1	Darstellung der Umweltauswirkung.....	10
3.3.4.2	Vermeidung und Ausgleichbarkeit von Umweltauswirkungen	10
3.3.5	Wirtschaftlichkeit.....	10
3.3.5.1	Investitionskosten	10
3.3.5.2	Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.....	10
4.	Gewählte Linie.....	10

1. Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Gegenstand dieser Voruntersuchung ist der Neubau eines Rad- und Gehweges durch das Heimlinger Tal zwischen dem Netzknoten NK 6506 008 (L 374/L 158 „Kleiner Potsdamer Platz“) und eines bestehenden Radweges, der Losheim am See über die „Heimlinger Straße“ mit Bachem verbindet.

Der rd. 400 m lange Bauabschnitt beginnt am Verkehrsknotenpunkt „Kleiner Potsdamer Platz“ zwischen Brotdorf und Hausbach, außerhalb der Ortslagen und schließt am Ausbauende an den vorhandenen touristischen Radweg „3-Brauereien-Runde“ an, der in diesem Teilstück eine Verbindungsfunktion für Radfahrer und Fußgänger zwischen Losheim am See und Bachem darstellt.



Abb. 1: Planungsanfang



Abb. 2: Radweg „3-Brauereien-Runde“

Die Erarbeitung der vorliegenden Voruntersuchung zum Neubau des Rad- und Gehweges erfolgte im Auftrag des LfS, Neunkirchen (Landesbetrieb für Straßenbau mit Sitz in Neunkirchen) durch das Ingenieurbüro Paulus & Partner, Wadern.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Linienführung des geplanten Rad- und Gehweges orientiert sich an den Verläufen der bestehenden Bachquerungen des „Seffersbach“ und „Heimlingerbach“ sowie an den vorhandenen Wirtschaftswegen. Zusätzlich bildet die im Rahmen eines anderen Projektes geplante Umgestaltung des Verkehrsknotenpunktes „Kleiner Potsdamer Platz“ und die dabei vorgesehene Querungsstelle den Ausbauanfang des geplanten Rad- und Gehweges und ermöglicht den Radfahrern und Fußgängern ein sicheres Queren der Landstraße.

Die Trasse des geplanten Rad- und Gehweges beginnt somit am Verkehrsknotenpunkt „Kleiner Potsdamer Platz“ bei Straßenkilometer 2+405 der L.II.O 374).

Am geplanten Ausbauende schließt der Rad- und Gehweg an den bestehenden Rad- und Gehweg zwischen der „Heimlinger Straße“ in Losheim und der Ortslage von Bachem an („3-Brauereien-Runde“).

Der geplante Rad- und Gehweg erhält eine Ausbaubreite von 2,50 m und beidseitige Bankette von jeweils 0,75 m. Die Regelquerneigung beträgt im Wesentlichen 2,50 %.

Auf Grund der landschaftlich ansprechenden Lage des Rad- und Gehweges im Bereich von Wiesen- und Waldflächen besteht die Nutzungsmöglichkeit auch für andere Freizeitsportler wie z.B. Wanderer und Jogger.

1.3 Streckengestaltung

Die Querschnittsabmessungen des geplanten Rad- und Gehweges entsprechen den Festlegungen der Richtlinien für die Anlage von Landesstraßen, Ausgabe 2012 (RAL 2012) und berücksichtigen zudem die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 (ERA 2010).

Am Ausbauanfang befindet sich eine Überquerungsanlage, die die Fußgänger und Radfahrer auf den geplanten Rad- und Gehweg führt und ebenfalls eine Verbindung zu dem geplanten RuG Brotdorf-Hausbach darstellt. Von dort orientiert sich die geplante Streckenführung des Rad- und Gehweges an den vorhandenen Bachquerungen über den „Seffersbach“ und den „Heimlingerbach“ sowie den bestehenden Wirtschaftswegen.

Der geplante Rad- und Gehweg verläuft in forstwirtschaftlich genutzten beziehungsweise Wiesen- und Grünlandflächen. Auf dem Streckenabschnitt überquert der RuG zunächst bei Bau-km 0+073 den in diesem Bereich verrohrten „Seffersbach“ und im Anschluss bei Bau-km 0+290 den „Heimlingerbach“.

2. Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Die Freigabe zum Beginn der Planungsarbeiten durch den Landesbetrieb für Straßenbau erfolgte im Frühjahr 2023. Nach einem Projektstartgespräch mit verschiedenen Vertretern des LfS, der Gemeinde Losheim am See und des Ingenieurbüros Paulus & Partner sowie einer

Abstimmung zwischen dem LfS und dem Landesbetrieb für Umwelt- und Arbeitsschutz, Saarbrücken wurden vom Landesbetrieb grundsätzliche Planungsbedingungen formuliert, welche die Grundlage der vorliegenden Voruntersuchung bilden.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Der Bau eines Geh- und Radweges unterliegt nicht der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls. Da der saarländische Gesetzgeber bisher von einer ausdrücklichen abweichenden Regelung zur Umweltverträglichkeitsprüfung von Geh- und Radwegen im Saarländischen Straßengesetz abgesehen hat, gilt dies auch für den unselbstständigen Geh- und Radweg im Sinne des § 2 Absatz 2 Nr. 32 Saarl. Straßengesetz.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Ein besonderer naturschutzfachlicher Prüfungsauftrag liegt nicht vor. Im weiteren Planverfahren wird ein landschaftspflegerischer Begleitplan mit Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung und arten- und schutzrechtlicher Betrachtung erstellt.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur
- Sicherung der Mobilität der Bürger
- Sicherheit im Verkehrsraum

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Eine signifikante Veränderung der derzeitigen Verkehrscharakteristik ist durch die Anlegung des neuen Rad- und Gehweges nicht zu erwarten. Jedoch wird hierdurch eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger erreicht.

Der Neubau des gemeinsamen Rad- und Gehweges erscheint auch insoweit als sinnvoll und notwendig, da durch das gesteigerte Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein der Bevölkerung auf lange Sicht mit einer Zunahme des Fahrradverkehrs gerechnet werden kann.

Ebenfalls zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass das Radfahren und Wandern in immer stärkerem Maße als Mittel der Erholung und Freizeitgestaltung dient.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Aus Gründen der Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eine Entflechtung der Verkehrsarten, sprich eine separate Führung des Rad- und Gehweges abseits der Fahrbahn der L 158, zwingend erforderlich. Zudem ist festzustellen, dass aufgrund der Fahrbahnbreite von 8,00 m sowie den größtenteils aufgehobenen Geschwindigkeitsbegrenzungen entlang der L 158 hier mit z. T. sehr hohen Geschwindigkeiten gefahren wird und sich dadurch eine zusätzliche Gefährdung für Radfahrer und Fußgänger ergibt.

Daher stellt der Rad- und Gehweg auf einer eigenen Trasse durch die getrennte Führung der motorisierten und schwachen Verkehrsteilnehmer eine signifikante Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Rad- und Fußgängerverkehr, dar.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die Anlegung der Alltagsradwegeverbindung durch das Heimlinger Tal soll neben der Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit in erster Linie dazu dienen, die Attraktivität des Radfahrens zu erhöhen und dem Verkehrsteilnehmer das Umsteigen vom Pkw auf das Fahrrad zu erleichtern. Außerdem stellt der geplante Rad- und Gehweg zusätzlich eine Verbindung zwischen Hausbach und Losheim am See dar, die den derzeitigen weiteren Weg über Bachem erheblich verkürzt. Somit wird durch den neuen Rad- und Gehweg eine sicherere alltagstaugliche Wegeverbindung geschaffen.

Eine merkliche Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in dem betreffenden Streckenabschnitt ist durch die Anlegung des Rad- und Gehweges jedoch nicht zu erwarten.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Eine diesbezügliche Darlegung ist nicht notwendig. Gleichwohl wird das öffentliche Interesse an der Baumaßnahme durch die Darlegungen unter Punkt 2.4 und 2.5 deutlich gemacht.

3. Varianten und Variantenvergleich

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Der Wegeverlauf des geplanten Rad- und Gehweges verläuft überwiegend entlang der oberen Dammkrone des bestehenden Gewässers „Heimlingerbach“. Dabei befinden sich die gesamte

Baumaßnahme in der Wasserschutzzone III. Alle Arbeiten sind unter Einhaltung der für Wasserschutzgebiete zurzeit geltenden gesetzlichen und behördlichen Auflagen durchzuführen. Die Anwendung der RiStWag ist in Abstimmung mit dem LUA festzulegen.

Vorteil der geplanten Trassenführung ist die vorgesehene Maßnahme zur Umgestaltung des Verkehrsknotenpunktes „Kleiner Potsdamer Platz“ an der L 158 und L 374. Diese sieht im Bereich des Ausbauanfangs eine Überquerungsstelle mit Mittelinsel für Fußgänger und Radfahrer vor. Dies bedeutet für den Bau des Rad- und Gehweges neben den Belangen der Verkehrssicherheit eine Minimierung des Eingriffes in Natur und Landschaft sowie der Wirtschaftlichkeit.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

3.2.1 Variantenübersicht

Im Rahmen dieser Maßnahme wurden keine Varianten bezüglich der Trasse des geplanten Rad- und Gehweges untersucht. Im Zuge der Planung zum Ausbau der L 158 wurden jedoch bereits 2 Varianten für die Anlegung eines straßenbegleitenden Radweges untersucht. Diese Varianten werden folgend erläutert.

Die vorliegende Planung beruht auf den vorgegebenen Zwangspunkten sowie der vorliegenden Planung zum Ausbau der L 158 und der damit verbundenen Umgestaltung des Verkehrsknotenpunktes „Kleiner Potsdamer Platz“ vom Ingenieurbüro Paulus & Partner.

3.2.2 Varianten im Zuge der Planung „Ausbau der L158“

Die Gemeinde Losheim am See regte die Überlegung beim Landesbetrieb für Straßenbau an, im Zuge des Ausbaus der L158 Losheim am See einen straßenbegleitenden Radweg im Bereich von der Einmündung Heimlinger Straße bis zum „Kleiner Potsdamer Platz“ mit zu bauen.

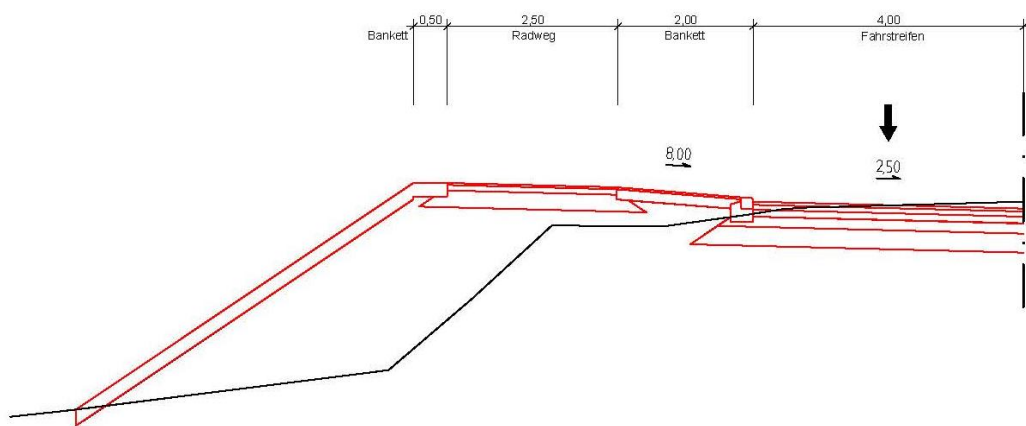
Beim Ausbau der L158 handelt es sich um einen Ausbau nach der „Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“, da sich die gesamte Landstraße im Bereich der Wasserschutzzone III und II befindet.

Das Ingenieurbüro Paulus & Partner hat 2 Varianten für die Anlegung eines straßenbegleitenden Radweges untersucht. Zu einem den linksseitige und zum anderen den rechtsseitigen Verlauf des Rad- und Gehweges entlang der L158. Der Rad- und Gehweg erstreckt sich über 1,3 km.

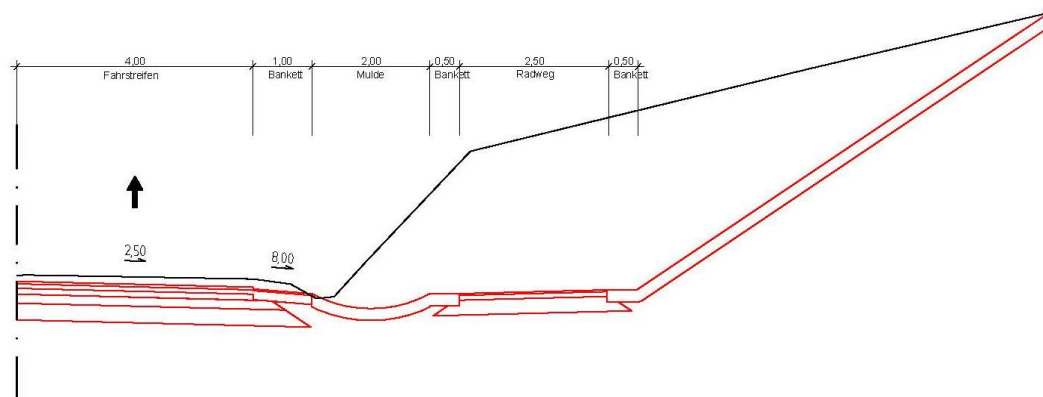
Im Zuge des Ausbaus der Landstraße wurde bei der Planung darauf geachtet, die bestehenden Straßenränder anzuhalten, um den enormen Eingriff in die Natur und Landschaft zu vermeiden, da auf der gesamten Trassenführung sich zum größten Teil hohe Damm- und Einschnittböschungen befinden.

Mit dem Bau des Radweges würde sich eine insgesamt 3,00 m Verbreiterung (2,50 m breiter Rad- und Gehweg, 0,50 m Bankett) des Straßenquerschnittes ergeben, abgesehen von den anfallenden Damm- und Einschnittböschungen die daraus entstehen.

Folgend ein Querschnitt des rechtsseitigen und linksseitigen Radweges, der die entstehenden Böschungen, die sich über rd. 300 m erstrecken, aufweist.



Radweg rechtsseitig (in Stationierungsrichtung)



Radweg linksseitig (in Stationierungsrichtung)

Doch nicht nur der erhebliche Eingriff in den Böschungsbereich ergibt sich durch den Bau des Rad- und Gehweges.

In der folgenden Tabelle sind weitere Punkte aufgelistet, die durch den Bau des Rad- und Gehweges zusätzlich anfallen wurden.

Ausbau der L158

- Grunderwerb privater Eigentümer für den Bau der RiStWag-Anlagen
- Straßennahe Anlegung der RiStWag-Anlagen
- Bestehendes Bauwerk über den Seffersbach bleibt erhalten
- Geringer Eingriff in bestehenden Bewuchs bzw. Waldflächen

Ausbau der L158 + Rad- und Gehweg

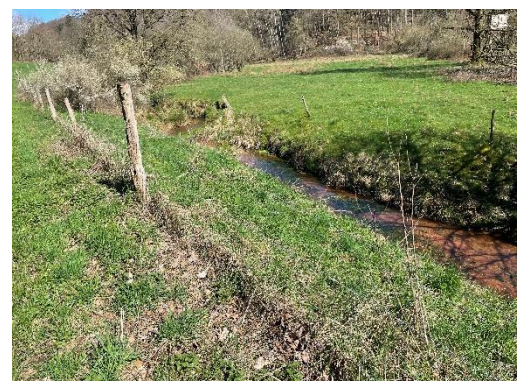
- Grunderwerb privater Eigentümer für den Bau der RiStWag-Anlagen und über die gesamte Länge im Bereich des Rad- und Gehweges
- Verschiebung der RiStWag-Anlagen, größerer Eingriff in die Natur
- Neubau des Bauwerkes durch die Verbreiterung des Querschnittes
- Rodung von bestehenden Waldflächen

Den vorgenannten Punkten zufolge lässt sich erkennen, dass durch den Bau des Rad- und Gehweges ein enorm größerer Eingriff in die Natur und Landschaft entsteht und zudem die Wirtschaftlichkeit durch anfallende Mehrkosten in Frage zu stellen wäre.

Grundsätzlich können bei dem Bau eines Rad- und Gehweges nie alle Einflussfaktoren vermieden werden, jedoch durch eine alternative Trasse verringert werden.

3.2.3 Variante „alternative Trasse“

Wie zuvor beschrieben wurde nach einer alternativen Trassenführung gesucht. Beginnend an der geplanten Querungsstelle an der L 374 südöstlich des NKs 6506 008 verläuft der geplante Rad- und Gehweg nach wenigen Metern zunächst über einen vorhandenen Wirtschaftsweg und überquert bei Bau-km 0+073 den „Seffersbach“.



Von da an orientiert sich der Verlauf des Rad- und Gehweges am Verlauf des ankommenden Gewässers „Heimlingerbach“, welches in Höhe der Überquerung in den „Seffersbach“ mündet. Im weiteren Verlauf wird die Alltagsradwegeverbindung über ein vorhandenes Bauwerk, das im Zuge des Ausbaus erneuert und verbreitert wird, auf die andere Seite des „Heimlingerbach“ geführt. Der nachfolgende Abschnitt des Rad- und Gehweges orientiert sich an einem bestehenden Wanderpfad zwischen forstwirtschaftlich genutzten Waldflächen und wird am Ausbauende nach rund 400 m an den vorhandenen Waldradweg „3-Brauereien-Runde“ zwischen der „Heimlinger Straße“ und der Ortslage von Bachem angebunden.

Die Lage und Höhe des neuen Rad- und Gehweges orientiert sich an dem Verlauf der bestehenden Wirtschaftswege sowie den Bachquerungen, um die notwendigen Eingriffe in die Natur sowie Rodungen von Waldflächen möglichst zu vermeiden. Hieraus resultierend sind Erdarbeiten außer im Bereich des Ausbauendes nur im geringen Maß notwendig.

Die Alltagsradwegeverbindung wird in Asphaltbauweise ausgeführt. Dadurch wird neben der Langlebigkeit und Witterungsbeständigkeit auch ein hoher Fahrkomfort erzielt, der beispielsweise auch Joggern, Familien mit Kindern, etc. zugute kommt.

Die Querschnittsbreite wurde entsprechend der ERA 2010 für gemeinsame Rad- und Gehwege (außerorts) mit 2,50 m gewählt. Die Bankettbreite beträgt jeweils 0,75 m.

Die Entwässerung des Rad- und Gehweges erfolgt mit einer Neigung der Fahrbahn von 2,50 % breitflächig über die vorgesehenen Bankette in die angrenzenden Wiesen- und Waldflächen.

3.3 Variantenvergleich

3.3.1 Raumstrukturelle Wirkungen

- siehe Punkt 3.2.2 –

3.3.2 Verkehrliche Beurteilung

- siehe Punkt 3.2.2 –

3.3.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

- siehe Punkt 3.2.2 –

3.3.4 Umweltverträglichkeit

3.3.4.1 Darstellung der Umweltauswirkung

Wie unter Punkt 2.3 beschrieben, wird im weiteren Planverfahren ein landschaftspflegerischer Begleitplan mit Eingriff-/ Ausgleichsbilanzierung und artenschutzrechtlicher Betrachtung erstellt.

3.3.4.2 Vermeidung und Ausgleichbarkeit von Umweltauswirkungen

Siehe Punkt 2.3 und 3.3.4.1

3.3.5 Wirtschaftlichkeit

3.3.5.1 Investitionskosten

Zur Ermittlung der voraussichtlich zu erwartenden Baukosten für den geplanten Rad- und Gehweg wurde im Rahmen dieser Voruntersuchung eine Kostenschätzung aufgestellt (siehe Unterlage 13).

Die Kosten der Maßnahme betragen gemäß der aufgestellten Kostenschätzung:

K_{GE}	=	13.000 EUR
K_{BAU}	=	215.000 EUR
Gesamtkosten	=	228.000 EUR

Demnach belaufen sich die voraussichtlich zu erwartenden Baukosten des Rad- und Gehweges auf insgesamt **brutto rd. 228.000 Euro**.

3.3.5.2 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

- entfällt -

4. Gewählte Linie

Die geplante Trasse ist umweltverträglich, wirtschaftlich und senkt die Unfallgefahr für Radfahrer und Fußgänger.

Aufgestellt:

Wadern, 07.05.2024

**INGENIEURBÜRO
P & P GmbH**

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'J' followed by several vertical strokes.

Jennifer Hoff, M.Eng.