

Straßenbauverwaltung: Landesbetrieb für Straßenbau  
L243 / Netzknoten 6608 121 – 6708 089 / Bau-km 0 – 2,02

L243 - Geh- und Radweg St. Ingbert-Spiesen

PROJIS-Nr.:

# INFORMATIONSVERFAHREN

Erläuterungsbericht

**Aufgestellt**

Neunkirchen, den **19.02.2024**  
SAARLAND – Landesbetrieb für Straßenbau

gez.

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

Straßenbauverwaltung: Landesbetrieb für Straßenbau

**Baustrecke L 243**

NK 6608 121 – 6708 089

Nächster Ort: St. Ingbert / Spiesen

Baulänge: 2,02 km

**Voruntersuchung  
L 243  
Rad- und Gehweg St. Ingbert-Spiesen**

Projis-/Identnummer:

**Teil A - Vorhabenbeschreibung  
Erläuterungsbericht**

## Inhalt

1. Darstellung des Vorhabens .....	3
1.1. Planerische Beschreibung .....	3
1.2. Straßenbauliche Beschreibung .....	4
1.3. Streckengestaltung .....	4
2. Begründung des Vorhabens .....	4
2.1. Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren ...	4
2.2. Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung .....	5
2.3. Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan).....	5
2.4. Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens .....	5
2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen.....	5
2.6. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses .....	6
3. Varianten und Variantenvergleich.....	6
3.1. Beschreibung des Untersuchungsgebietes .....	6
3.2. Beschreibung der untersuchten Varianten .....	6
3.3. Variantenvergleich.....	7
4. Gewählte Linie .....	8
4.1. Tabellarische Darstellung der entscheidungsrelevanten Merkmale .....	9

## 1. Darstellung des Vorhabens

### 1.1. Planerische Beschreibung

Geplant ist der Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges entlang der Landstraße L 243 als Verbindung zwischen den Ortschaften Spiesen und St. Ingbert. Der geplante Geh- und Radweg liegt zwischen den Netzknoten 6608-121 und 6708-089. Der Ausbau erfolgt auf der gesamten Strecke niveaugleich zur bereits vorhandenen Fahrbahn.

Vorhabenträger der Maßnahme ist das Saarland.

Der Landesentwicklungsplan des Saarlandes weist den betroffenen Streckenabschnitt (L 243) als direkte Verbindung zwischen dem Mittelzentrum St. Ingbert und dem Grundzentrum Spiesen-Elversberg aus.

Gemäß der „Richtlinie für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) handelt es sich bei der L 243 innerhalb des betrachteten Streckenabschnittes um eine Verbindungsstraße von Grundzentren zu Mittelzentren und ist somit der Stufe III zuzuordnen. Sie hat eine regionale Verbindungsstufe. Als Landstraße gehört sie in die Kategoriegruppe LS III.

Die Leistungsphase 2 wurde auf Grundlage von georeferenzierten Orthofotos und Rasterdaten geplant. Leistungsphase 3 wird anhand topografischer Bestandsaufnahmen erstellt.

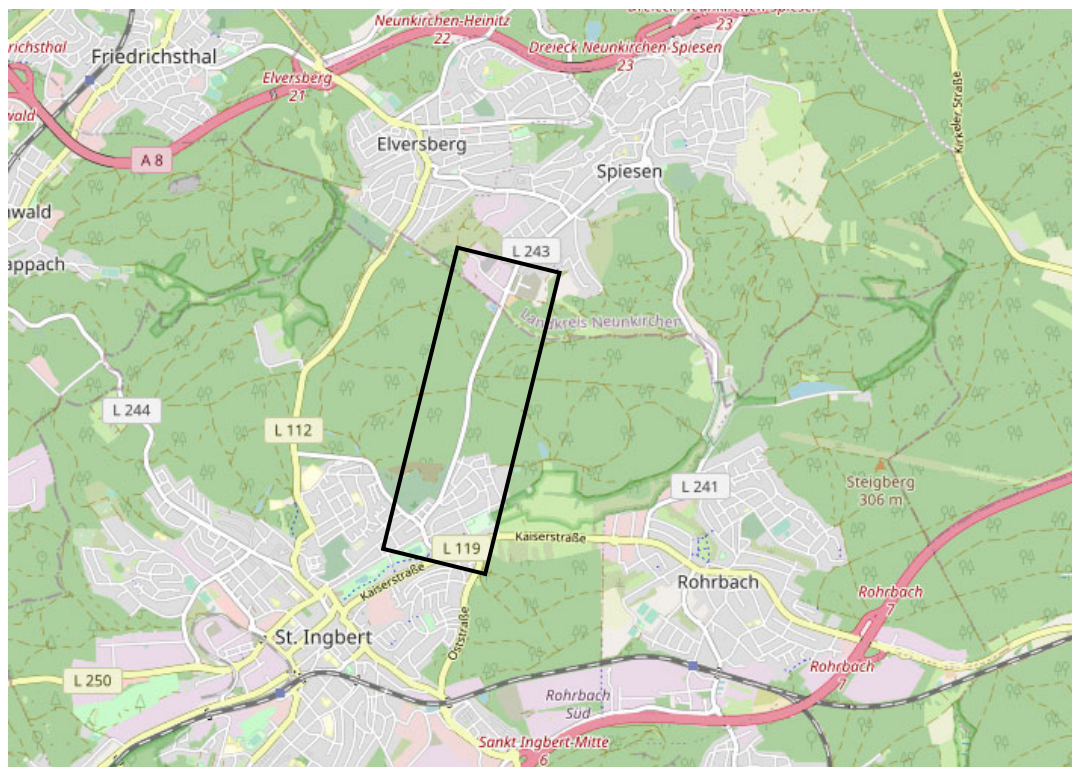


Abbildung 1 <https://www.openstreetmap.org/#map=13/49.2984/7.122>

## 1.2. Straßenbauliche Beschreibung

Die Gesamtlänge der Baumaßnahme beträgt rund 2,0 km. Die vorhandene Fahrbahn wird nur im Bereich der Querungsstellen aufgeweitet, sonst werden an der bestehenden Fahrbahn keine weiteren Maßnahmen vorgenommen. Es wird lediglich der gemeinsame Geh- und Radweg an die L 243 angeschlossen.

Entsprechend der Verbindungsstufe und der hergeleiteten Straßenkategorie besitzt die L 243 gemäß der „Richtlinie für die Anlage von Landstraßen“ (RAL) die Entwurfsklasse EKL 3.

Gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) kann der Radverkehr für Straßen der Entwurfsklasse 3 entweder auf der Fahrbahn oder neben der Fahrbahn, als begleitender Radweg, geführt werden.

### Querschnitt Gemeinsamer Geh- und Radweg:

Gemeinsamer Geh- und Radweg	b=2,50m q=2,50%
Sicherheitstrennstreifen	b=1,75m q=12% (Fahrbahntwässerung) q=6%
Bankett	b=0,50m q=12% (Fahrbahntwässerung) q=6%

### Aufbau Gemeinsamer Geh- und Radweg gemäß RStO 12 Tafel 6, Zeile 1:

Asphaltdeckschicht	d=2 cm
Asphalttragschicht	d=8 cm
Schottertragschicht	d=15 cm
Frostschuttschicht	d=15 cm
Aufbaustärke gesamt:	40 cm

## 1.3. Streckengestaltung

Die Streckengestaltung wurde im Rahmen der Voruntersuchung erarbeitet und bewertet.

## 2. Begründung des Vorhabens

### 2.1. Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Vorangegangene Untersuchungen sind nicht bekannt.

## **2.2. Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Dem weiteren Verfahrensschritt (Erstellung des RE-Entwurfes) wird eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß gem. UVPG folgen.

Bei der Vorprüfung des Einzelfalls handelt es sich um eine überschlägige Prüfung, ob eine vertiefende Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG aufgeführten Schutzgüter wegen der Besorgnis, erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen, erforderlich ist.

Bei der Prüfung der Umweltverträglichkeit sind folgende Schutzgüter anhand der Kriterien der Anlage 3 zum UVPG auf eine mögliche Betroffenheit zu überprüfen:

1. Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
2. Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
3. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
4. kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
5. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

## **2.3. Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)**

Entfällt.

## **2.4. Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens**

### **2.4.1. Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung**

Durch die Maßnahme werden keine übergeordneten Planungsziele berührt, da keine Änderungen im Straßennetz vorgesehen sind.

### **2.4.2. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse**

Mit einer Änderung der Verkehrsverhältnisse ist durch die Förderung des Alltagsverkehrs zu rechnen.

### **2.4.3. Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Derzeit sieht die bauliche Situation entlang des oben betrachteten Streckenabschnittes der L 243 keine Nutzung durch Fußgänger vor. Auch die Benutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr ist nur eingeschränkt unter mangelhafter Verkehrssicherheit möglich. Durch die Maßnahme ist mit einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit zu rechnen.

## **2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Eine relevante Verringerung der Umweltbeeinträchtigungen ist nicht zu erwarten. Eventuell werden die Schadstoff-Emissionen aus dem Individualverkehr geringfügig reduziert, da durch eine verbesserte Infrastruktur für Fahrradverkehr ggf. eine Abnahme des PKW-Verkehrs verbunden sein kann. Diese Abnahme ist jedoch nicht berechenbar.

## **2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses**

Durch die Erstellung einer eigenen Verkehrsfläche für den nicht motorisierten Verkehr wird die Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer wesentlich erhöht und somit ein vorhandenes Sicherheitsdefizit beseitigt.

## **3. Varianten und Variantenvergleich**

### **3.1. Beschreibung des Untersuchungsgebietes**

Die Planung beabsichtigt die Herstellung einer verkehrssicheren Rad- und Fußwegverbindung zwischen St. Ingbert und Spiesen entlang der L 243. Es ist ein gemeinsamer Rad- und Gehweg mit einer Breite von 2,50 m vorgesehen. Dieser wird im Rahmen der Voruntersuchung in zwei Varianten untersucht.

Querungsstellen werden gemäß Richtlinien barrierefrei ausgebaut.

Das Planungsgebiet liegt innerhalb eines Wasserschutzgebietes (Zone II und III) sowie teilweise in einem Landschaftsschutzgebiet und einem Biosphärenreservat. Es grenzen sowohl Naturschutzgebiete im westlichen als auch östlichen Bereich an. Auch FFH-Gebiete sind in der Umgebung anzutreffen, jedoch werden diese von der Baumaßnahme nicht berührt. Eine genaue Übersicht der Schutzgebiete ist der Anlage 3 zu entnehmen.

### **3.2. Beschreibung der untersuchten Varianten**

#### **3.2.1. Variantenübersicht**

#### **3.2.2. Variante 1**

In Variante 1 wird der Rad- und Fußgängerverkehr nach dem bestehenden Kreisverkehr (Netzknoten 121) am Ortsausgang Spiesen auf den neu anzulegenden einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg (in Fahrtrichtung St. Ingbert) geleitet. Dieser hat eine Breite von 2,50m und ist mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75m vom bestehenden Fahrbahnrand getrennt. Kurz vor dem Ortseingang St. Ingbert wird der Rad- und Fußgängerverkehr über einen Fahrbahnteiler (2,50m x 7,25m) auf die andere Straßenseite geleitet. Hier wird der gemeinsame Geh- und Radweg durch ein Hochbord von dem bestehenden Fahrbahnrand, mit einem Abstand von 0,50m, getrennt. Der Weg wird an den vorhandenen Gehweg, oberhalb des neu zu planenden Kreisverkehrsplatzes angeschlossen (Netzknoten 089).

Der bestehende Fußgängerweg, welcher die L 243 quert, bleibt erhalten, da es sich hier um einen Schulweg handelt.

### 3.2.3. Variante 2

In Variante 2 wird der Rad- und Fußgängerverkehr ebenfalls nach dem Kreisverkehrsplatz auf den neuen 2,50m breiten Geh- und Radweg geführt. Durch einen Sicherheitstrennstreifen von 1,75m ist der gemeinsame Geh- und Radweg vom Fahrbahnrand geschützt. Nach ca. 75m wird der der Rad- und Fußgängerverkehr über einen Fahrbahnteiler (2,50m x 7,25m) auf die andere Straßenseite geleitet. Dieser wird ebenfalls mit einem Sicherheitstrennstreifen von 1,75m vom Fahrbahnrand getrennt. Auf dieser Seite der Fahrbahn verläuft der Radweg bis zum Beginn der Bebauung und wird hier aus Gründen des Platzmangels (angrenzende Gartengrundstücke und Garagen) wieder auf die andere Straßenseite geleitet. Auch hier sind die Abmessungen des Fahrbahnteilers 2,50m x 7,25m. Am Ortseingang wird der Rad- und Fußgängerverkehr wieder über einen Fahrbahnteiler (2,50m x 7,25m) wie in Variante 1 nochmal auf die gegenüberliegende Straßenseite geleitet. Auch hier ist wie in Variante 1 der gemeinsame Geh- und Radweg mit einem Hochbord und einem Abstand von 0,50m vom Fahrbahnrand getrennt. Dieser wird an den geplanten Kreisverkehrsplatz angebunden.

Auch hier wird der bestehende Fußgängerweg erhalten, da es sich hier um einen Schulweg handelt.

## 3.3. Variantenvergleich

### 3.3.1. Raumstrukturelle Wirkungen

Entfällt.

### 3.3.2. Verkehrliche Beurteilung

Die Verbindungsfunktion wird bei beiden Varianten in gleicher Weise erfüllt. Durch den Neubau des gemeinsamen Geh- und Radweges ist bei beiden Varianten mit einer Verbesserung der Verkehrssituation zu rechnen. Eine Änderung der bestehenden Verkehrszahlen ist jedoch nicht zu erwarten.

### 3.3.3. Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Die Trassierung des geplanten Geh- und Radweges orientiert sich sowohl an der Linienführung, als auch an der Höhenentwicklung der L 243. Dies gilt gleichermaßen für die Variante 1 und 2. Der Unterschied zwischen den Varianten besteht lediglich in der Lage des neuen Radweges zur L 243. Die Höhenteknische Lage der beiden Varianten ist demnach gleich und orientiert sich am bestehenden Fahrbahnrand. Der beiliegende Höhenplan stellt den genannten Fahrbahnrand. Gemäß der Entwurfsklasse EKL 3 beträgt die zulässige Höchstlängsneigung maximal 6,5%. Diese wird nicht überschritten.

Variante 1 ist durch die wenigen Querungsstellen aus sicherheitstechnischer Betrachtung als verkehrssicherer einzustufen. Außerdem wird der Verkehrsfluss weniger oft unterbrochen als in Variante 2, was zu einer besseren Akzeptanz der Radfahrenden führt. Aus Sicht der Entwurfsplanung sind beide Varianten was die Flächen- und Erdmengenbilanz angeht kaum abweichend zueinander. Das Gelände ist am linken, wie auch am rechten Fahrbahnrand sehr ähnlich.



### 3.3.4. Umweltverträglichkeit

#### 3.3.4.1 Darstellung der Umweltauswirkungen

Mit Auf- und Abtrag ist zu rechnen. Eine quantifizierende Aussage ist erst nach der Vorlage der Vermessung möglich. Die Entwässerung erfolgt über die Dammschulter, Mulden oder Straßenabläufe.

#### 3.3.4.2 Vermeidung und Ausgleichbarkeit von Umweltauswirkungen

Im Rahmen der Genehmigungsplanung wird ein Landschaftspflegerischer Begleitplan die Eingriffe in Natur und Landschaft darstellen, bewerten und die erforderlichen Minimierungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen festsetzen.

### 3.3.5. Wirtschaftlichkeit

#### 3.3.5.1. Investitionskosten

Die Gesamtkosten der Maßnahme können der untenstehenden Tabelle entnommen werden. Eine detaillierte Kostenschätzung ist der Anlage 13 zu entnehmen.

	<b>Variante 1 [€]</b>	<b>Variante 2 [€]</b>
Summe	1.074.061,00	1.033.867,00
+ 19% MwSt.	204.071,59	196.434,73
<b>Summe Brutto</b>	<b>1.278.132,59</b>	<b>1.230.301,73</b>

#### 3.3.5.2. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Entfällt.

## 4. Gewählte Linie

Der neue gemeinsame Rad- und Gehweg orientiert sich an der Linienführung der L 243 (parallel).

Die Kosten für beide Varianten sind im Rahmen der Berechnungstoleranzen identisch. Die restlichen Parameter sind ebenfalls zum jetzigen Planungsstand bei beiden Varianten ohne erkennbaren Unterschied. Daher sind alleinig die sicherheitstechnischen Aspekte für Radfahrer das ausschlaggebende Element für die weitere Ausarbeitung der Variante 1. Kosten hinsichtlich der Umverlegung oder Sicherung von Leitungen konnten aufgrund des noch fehlenden Datenbestandes noch nicht beziffert werden.

#### 4.1 Tabellarische Darstellung der entscheidungsrelevanten Merkmale

	Variante 1	Variante 2
Raumstrukturelle Wirkungen	0	0
Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	+	-
Erdmengenbilanz	0	0
Flächenbilanz	0	0
Besondere Aspekte der Streckengestaltung	0	0
Mensch mit Kultur- und sonstigen Sachgütern	0	0
Naturhaushalt und Landschaft	0	0
Artenschutz	0	0
Ingenieurbauwerke	-	+
Wirtschaftlichkeitsbetrachtung	0	0

*Tabelle (Erläuterung: Rangfolge 0 = keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Varianten)*

aufgestellt: Wagner

Saarbrücken, September 2023