

Straßenbauverwaltung SAARLAND

L 319 von NK 6408 068 nach NK 6408 065 Station: 0 + 078,000 – 2 + 047,000

L 319

Rad- und Gehweg zwischen Türkismühle und Walhausen mit OE Gestaltung

PROJIS-Nr.: Z504 L319

INFORMATIONSVERFAHREN

- Erläuterungsbericht -

<p>Aufgestellt Neunkirchen, den 31.08.2023 SAARLAND - Landesbetrieb für Straßenbau</p> <p>i.A. gez. Jochen Hahn (Bauoberrat)</p>	

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	Darstellung des Vorhabens	3
1.1	Planerische Beschreibung	3
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	3
1.3	Streckengestaltung	3
2	Begründung des Vorhabens	3
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	3
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	3
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag	4
2.4	Verkehrsrechtliche und raumorientierte Bedeutung des Vorhabens	4
2.4.1	Ziele der Raumplanung / Landesplanung und Bauleitplanung	4
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	4
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	4
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	4
2.6	Zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses	4
3	Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	4
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	4
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	5
3.2.1	Variantenübersicht	5
3.2.2	Variante 1	5
3.2.3	Variante 2	5
3.3	Variantenvergleich	5
3.3.1	Raumstrukturelle Wirkungen	5
3.3.2	Verkehrliche Beurteilung	5
3.3.3	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	5
3.3.4	Umweltverträglichkeit	5
3.3.5	Wirtschaftlichkeit	6
3.3.5.1	Investitionskosten	6
3.3.5.2	Wirtschaftlichkeitsbetrachtung	6
3.4	Gewählte Linie	6

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Der Landesbetrieb für Straßenbau beabsichtigt im Landkreis St. Wendel, in der Gemeinde Nohfelden zwischen den Ortsteilen Türkismühlen und Walhausen einen Rad- und Gehweg entlang der Landstraße II. Ordnung 319 (nachfolgend L 319 genannt) zu bauen. Mit der Ausführung dieser Maßnahme ist auch die Umgestaltung der Ortseingänge der beiden Ortsteile verbunden. Weiterhin ist in Türkismühle im Einmündungsbereich L 135 – L 319 der Lückenschluss des Gehwegs von der Saarbrücker Straße bis zum Baubeginn des geplanten Rad- und Gehwegs vorgesehen.

Die Umsetzung dieses Rad- und Gehweges stellt einen weiteren Teil des Saarländischen Radwegenetzes dar. Der neue Weg bindet an den Saarland-Radweg, den Nahe-Radweg sowie an den neuen Bahnradweg Sankt Wendeler Land an.

Vorhabenträger der Maßnahme ist das Saarland vertreten durch den Landesbetrieb für Straßenbau.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der Ausbau des neuen Rad- und Gehweges beginnt in Türkismühle ca. 78 m nach der Einmündung der L 319 in die Saarbrücker Straße (L 135 NK 6408068) am Brückenbauwerk 489 über die Nahe. Der Rad- und Gehweg verläuft rechtsseitig der L 319 bis zum Ortsteingang Walhausen. In Walhausen bindet der Weg an die Straße „Am Bungert“ an.

Die L 319 ist geprägt durch ihren fast gradlinigen Verlauf.

Die Straße hat eine Ausbaubreite von ca. 5,8 – 6,0 m. Parallel der Straße verläuft linksseitig die Bahnlinie St. Wendel – Türkismühle.

Die Ausbaulänge des Rad- und Gehweges beträgt 1,957 km.

Der zu planende Geh- und Radweg wird gemeinsam von Fußgängern und Radfahrern im Begegnungsverkehr genutzt. Entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen beträgt die Breite des Weges 2,5 m. Von Ausbaubeginn bis Station 1+665 km (Zufahrt Lindenhof) ist zwischen der L 319 und dem Weg ein unbefestigter Sicherheitsstreifen von 1,75 m vorgesehen.

Vom Ortsteingang Walhausen bis zum Ausbauende wird der Sicherheitsstreifen auf 50 cm reduziert und in den Rad- und Gehweg integriert. Die befestigte Ausbaubreite beträgt somit 3,0 m. Die Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Weg erfolgt durch eine Rinnenanlage mit Rinnenplatten und Hochbordsteinen. Die Randeinfassung zum anstehenden Gelände erfolgt durch Randsteine bzw. Winkelelemente.

1.3 Streckengestaltung

Besondere Maßnahmen zur Streckengestaltung sind nicht vorgesehen.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Bereits im Jahre 2006 wurden erste Gespräche über die Planung des Geh- und Radweges Türkismühle – Walhausen geführt. Im Jahre 2009 wurde erstmalig ein Vorentwurf zum Neubau des zu planenden Weges erstellt. Weitere Einzelheiten hierzu unter Pkt. 3 *Vergleich der Varianten und Wahl der Linie*.

Im Jahre 2020 wurde die planerische Fortführung des Projekts in Angriff genommen. Bis zum Frühjahr 2021 erfolgte die Neuvermessung des Planungsbereichs, die als Grundlage der vorliegenden Planung dient.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Bei der vorliegenden Maßnahme handelt es sich um den Neubau eines Geh- und Radweges entlang einer bestehenden Landstraße im unbefestigten Randbereich der Straße.

Gemäß BNatSchG stellen alle Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen Eingriffe in Natur und Landschaft dar.

Der Verursacher dieser Eingriffe ist verpflichtet unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen.

Im weiteren Planfortgang wird ein landschaftspflegersicher Begleitplan mit Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung erstellt. Ebenso wird gemäß Prüfkatalog eine eventuelle UVP-Pflicht ermittelt.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag

Ist hier nicht gegeben.

2.4 Verkehrsrechtliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumplanung / Landesplanung und Bauleitplanung

Die Landesregierung hat sich zum Ziel gemacht, das Saarland fahrrad- und fußgängerfreundlicher zu machen. Hierdurch soll sich die Situation im Alltagsradverkehr deutlich zu verbessern.

Die Gemeinde Nohfelden mit Bostalsee und dem angrenzenden Nationalpark Hunsrück-Hochwald stellt ein stark frequentiertes touristisches Naherholungsziel im südwestdeutschen Raum dar. Wie bereits erwähnt, verläuft der Saarland-Radweg durch die Gemeinde. Auf der ehemaligen Bahntrasse Freisen – Hermeskeil wurde im Sommer 2023 der Bahnradweg Sankt Wendeler Land eröffnet.

In Türkismühle befindet sich die Gesamtschule der Gemeinde. In Walhausen ist die Freie Waldorfschule ansässig.

Die Umsetzung dieses Rad- und Gehweges stellt einen weiteren Lückenschluss des Saarländischen Radwegenetzes dar und wurde in den novellierten Radverkehrsplan Saarland in der 1. Ordnung aufgenommen.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Eine wesentliche Veränderung der derzeitigen Verkehrsverhältnisse ist nicht zu erwarten.

Durch den Bau des Rad- und Gehweges ist mit einer Zunahme des Radfahrverkehrs zu rechnen.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Es ist festzustellen, dass aufgrund des geradlinigen Straßenverlaufs der L 319 mit hohen Geschwindigkeiten gefahren wird und sich daraus Gefährdungen für die Radfahrer und Fußgänger ergeben. Auf Grund der derzeitigen Ausbausituation müssen die Radfahrer und Fußgänger die Landstraße nutzen, um von Türkismühle nach Walhausen zu gelangen.

Die geplante Maßnahme wird durch die getrennte Führung des Kfz-Verkehrs und der Radfahrer und Fußgänger wesentlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Sie wirkt sich positiv auf die vorhandene Streckencharakteristik aus.

Ebenso wird durch die Ortseingangsgestaltungen in Türkismühle und Walhausen die Verkehrssicherheit für alle Beteiligten erhöht.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch den Bau des Rad- und Gehweges ist eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs im betrachteten Streckenabschnitt nicht zu erwarten.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Die vielbefahrene Landstraße (DTV 2021=3400 Kfz/24h) stellt auch für den Radfahrer die Verbindung von Türkismühle nach Walhausen dar. Der Schutz aller schwächeren Verkehrsteilnehmer und die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dieser Straße liegt in besonderem öffentlichem Interesse.

3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie (Quelle Planung Ing.-Büro Fuchs Juli 2009)

Im Vorentwurf 2009 wurden 2 Varianten untersucht.

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die Wegführung der betrachteten Varianten des geplanten Rad- und Gehweges unterscheidet sich lediglich durch die gewählten Trassen entlang der Landstraße, an die der Rad- und Gehweg angebaut wird.

Die Größe des Untersuchungsgebietes der beiden Varianten unterscheidet sich nicht.

Die Trasse entlang der L 319 stellt die kürzeste Verbindung von Türkismühle nach Walhausen dar. Weiterhin stehen entlang der Landstraße die notwendigen Grundstücke zur Umsetzung der Maßnahme zur Verfügung. Neben den beschriebenen Belangen ist auch die Verkehrssicherheit, die Minimierung des Eingriffs in Natur und Landschaft, als auch die Wirtschaftlichkeit der geplanten Maßnahme von Bedeutung.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

3.2.1 Variantenübersicht

- Variante 1 Trassenverlauf des Geh- und Radweges rechts (südl.) der L 319 aufgesamter Länge
- Variante 2 Trassenverlauf des Geh- und Radweges von Ausbaubeginn bis km 1+287 links (östl.) der L 319 und von km 1+287 bis Ausbauende rechts der Straße

3.2.2 Variante 1

Wie bereits beschrieben, verläuft der geplante Geh- und Radweg in dieser Variante auf kompletter Länge rechts der L 319. Ausbaubeginn ist in der Ortslage Türkismühle am Brückenbauwerk (BW 489). Ausbauende ist in der Ortslage Walhausen in der Straße Am Bungert. Die Ausbaulänge beträgt ca. 1,92 km.

Als Zwangspunkte sind eine einmündende Straße sowie die Querung mehrerer Wirtschaftswege anzusehen.

3.2.3 Variante 2

In Variante 2 verläuft der neue Rad- und Gehweg von Ausbaubeginn bis Station 1+287 km links der L 319 zwischen Landstraße und der Bahntrasse St. Wendel-Türkismühle. Bei Station 1+287 km quert der Weg die Landstraße und verläuft dann bis zum Ausbauende in Walhausen rechts der L 319. Ausbaubeginn ist auch hier in der Ortslage Türkismühle am Brückenbauwerk (BW 489). Ausbauende in der Ortslage Walhausen in der Straße Am Bungert. Die Ausbaulänge beträgt ebenfalls ca. 1,92 km.

Als Zwangspunkte sind im rechtsseitigen Trassenverlauf die Querung zweier Wirtschaftswege anzusehen.

3.3 Variantenvergleich

3.3.1 Raumstrukturelle Wirkungen

Durch die vorgestellten Varianten wird die gleiche Verbesserung der raumstrukturellen Wirkungen erzielt.

3.3.2 Verkehrliche Beurteilung

Die in Variante 2 erforderliche Querung der Landstraße auf freier Strecke ist als nachteilig anzusehen.

Der konstante Verlauf des Weges in Variante 1 auf der rechten Straßenseite ist durchgängig befahrbar und für alle Verkehrsteilnehmer nachvollziehbar und übersichtlich.

Aus verkehrsplanerischer Sicht und aus Gründen der Verkehrssicherheit wurde die Variante 1 favorisiert.

3.3.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Die beiden Varianten unterscheiden sich in der Lage- und Höhenterrassierung unwesentlich. In Variante 2 sind weniger Einmündungen an Wirtschaftswegen in den Rad- und Gehweg zu integrieren. Dieser Umstand ist als nebensächlich anzusehen.

3.3.4 Umweltverträglichkeit

Unter dem Gesichtspunkt der durch den Geh- und Radweg zu erwartenden Lärm- und Schadstoffmissionen sind die beiden Varianten als gleichwertig anzusehen.

In Variante 2 verläuft ein Teil des Trassenabschnittes vom Ausbaubeginn bis etwa Station 0+590 km entlang des Walhauser Baches. Der nach § 56 SWG geforderte freie Gewässerrandstreifen von mindestens 10 m kann hier nicht eingehalten werden.

Hinsichtlich der Umweltverträglichkeit wird die Variante 1 favorisiert.

3.3.5 Wirtschaftlichkeit

3.3.5.1 Investitionskosten

Ein Kostenschätzung der beiden Varianten liegt nicht vor. Aufgrund der Trassenverläufe der beiden Varianten ist von unwesentlich abweichenden Investitionskosten auszugehen.

3.3.5.2 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Die Investitions- und Unterhaltungskosten der beiden Varianten sind als identisch anzusehen. Die Wirtschaftlichkeit der Varianten ist gegeben.

3.4 Gewählte Linie

Als Ergebnis des Vorentwurfes des Jahres 2009 stellt in Abstimmung zwischen dem Landesbetrieb für Straßenbau und der Gemeinde Nohfelden die Variante 1 „*Trassenverlauf des Geh- und Radweges rechts (westl.) der L 319 auf gesamter Länge*“ aus verkehrsplanerischer Sicht, aus Gründen der Verkehrssicherheit und aus Sicht des Gewässerschutzes die favorisierte Lösung dar (siehe Pkt. 3.3.2 und 3.3.4)