

Inhaltsverzeichnis

1.	Darstellung der Baumaßnahme	1
1.1	<i>Planerische Beschreibung</i>	<i>1</i>
1.2	<i>Straßenbauliche Beschreibung</i>	<i>1</i>
2.	Notwendigkeit der Maßnahme.....	4
2.1	<i>Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren</i>	<i>4</i>
2.2	<i>Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen.....</i>	<i>5</i>
2.3	<i>Raumordnerische Entwicklungsziele.....</i>	<i>6</i>
2.4	<i>Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur</i>	<i>6</i>
2.5	<i>Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen</i>	<i>6</i>
3.	Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme/Vergleich der Varianten und Wahl der Linie.....	7
3.1	<i>Trassenbeschreibung der Varianten</i>	<i>7</i>
3.2	<i>Charakterisierung von Natur und Landschaft.....</i>	<i>8</i>
3.3	<i>Umweltverträglichkeit.....</i>	<i>8</i>
3.4	<i>Aussagen Dritter</i>	<i>8</i>
3.5	<i>Wirtschaftlichkeit.....</i>	<i>8</i>
3.6	<i>Gewählte Linie</i>	<i>9</i>
4.	Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....	11
4.1	<i>Trassierung.....</i>	<i>11</i>
4.2	<i>Querschnitt</i>	<i>11</i>
4.3	<i>Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz</i>	<i>13</i>
4.4	<i>Baugrund/Erdarbeiten.....</i>	<i>14</i>
4.5	<i>Entwässerung</i>	<i>14</i>
4.6	<i>Ingenieurbauwerke</i>	<i>16</i>
4.7	<i>Straßenausstattung</i>	<i>16</i>
4.8	<i>Besondere Anlagen/Nebenanlagen.....</i>	<i>16</i>
4.9	<i>Öffentliche Verkehrsanlagen</i>	<i>17</i>
4.10	<i>Leitungen</i>	<i>17</i>
5.	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	18
5.1	<i>Lärmschutzmaßnahmen</i>	<i>18</i>
5.2	<i>Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten und Überschwemmungsgebieten</i>	<i>18</i>
5.3	<i>Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft</i>	<i>18</i>
6.	Erläuterung zur Kostentragung	18
6.1	<i>Kostenträger</i>	<i>18</i>
6.2	<i>Beteiligung Dritter</i>	<i>19</i>
7.	Verfahren	19
8.	Durchführung der Maßnahme	19

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Der Landesbetrieb für Straßenbau beabsichtigt in der Gemeinde Nonnweiler einen rd. 2.600 m langen kombinierten Rad- und Gehweg östlich entlang der L.I.O. 147 zwischen den beiden Ortsteilen Kastel und Primstal anzulegen.

Der Planungsabschnitt stellt einen Teil des neuen Primstalradweges „Dr. Hanspeter Georgi“ dar. Weiterhin wird durch den Bau des Radweges das Netz des „SaarRadlandes“ aus hochwertigen regionalen und überregionalen touristischen Routen mit Landkreis- und kommunalen Routen ergänzt. Der Planungsabschnitt ist gleichzeitig ein Teilabschnitt des Saarland-Radweges.

Ein weiteres Ziel dieses straßenbegleitenden Lückenschlusses ist es, alternativ zum motorisierten Individualverkehr eine alltagstaugliche Radverkehrsanlage zwischen Kastel und Primstal anzubieten und das Alltagsradwegenetz auszubauen.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der 2,50 m breite straßenbegleitende Rad- und Gehweg beginnt an der Einmündung zur Straße „Auf der Schmelz“ im Ortsausgangsbereich von Kastel bei Bau-km 0+000 (entspr. Str.-Km 1,600 m - Bauanfang) und verläuft linksseitig entlang der L.I.O. 147 bis zum Ortseingang von Primstal bei Bau-km 2+635 (entspr. Str.-Km 4,240 m - Bauende).

Die L.I.O. 147 hat zurzeit im Planungsabschnitt eine befestigte Fahrbahnbreite von ca. 7,30 m. Diese Breite entspricht keinem Regelquerschnitt nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS-Q 96, Teil Querschnitte). Im Hinblick auf die bestehende und zukünftige Verkehrsbelastung wird der vorhandene Straßenquerschnitt um ca. 0,80 m auf die richtlinienkonforme Breite von

6,50 m reduziert, was dem Regelquerschnitt RQ 9,5 nach der RAS-Q 96 entspricht.

Die Querschnittsreduzierung erfolgt durchgehend am östlichen Fahrbahnrand und schafft somit zusätzlichen Raum für die Herstellung des Rad- und Gehweges.

Zwischen dem neu entstehenden Fahrbahnrand und dem kombinierten Rad- und Gehweg wird ein 1,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen angelegt. Der Rad- und Gehweg folgt damit im Grund- und Aufriss eng dem Verlauf der Landesstraße. Der bestehende Mehrzweckstreifen zwischen Bau-km 0+000 und 0+920 westlich der L.I.O 147, auf dem derzeit die Radwegführung verläuft, wird zurück gebaut. Der westliche Fahrbahnrand wird durchgehend beibehalten, so dass keine Ausbaumaßnahmen in Richtung Prims erfolgen.

Vom Bauanfang bis etwa zu Bau-km 1,700 verläuft östlich der L.I.O. 147 die BAB A 1, Trier – Saarbrücken, Streckenabschnitt AS Braunhausen – AS Primstal. Die beiden Trassen verlaufen in Abschnitten so dicht aneinander, dass die Böschungen abschnittsweise unmittelbar ineinander übergehen. Innerhalb dieses Raumes wird der Rad- und Gehweg hergestellt.

Im Bereich zwischen Bau-km 1+070 – 1+240 soll der Radweg aufgrund dieser räumlichen Enge unmittelbar am Fahrbahnrand geführt werden, um die dort bestehende Stützmauer der Autobahnböschung zur A 1 zu erhalten. Der Hochbord, auf dem der Rad- und Gehweg hier geführt wird, ist um einen Sicherheitsstreifen von 0,5 m von der Fahrbahn abgesetzt, der Rad- und Gehweg hat hier eine Breite von > 3,0 m inkl. Sicherheitsstreifen bis zum Hochbord.

Die Länge des Planungsabschnittes beträgt 2.635 m.

Am Übergang zwischen der freien Strecke und der Ortsdurchfahrt von Primstal wechselt die Führungsform für die Radfahrer. Am Orteingang werden die Radfahrer an einer markierten Engstelle vom Radweg auf die Straße geführt. Die Ausbildung der Engstelle erfolgt nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERS, Ausgabe 2010).

Im Ortsteil von Kastel wird der Radverkehr über die sehr schwach frequentierte Gemeindestraße „Auf der Schmelz“ geführt.

Zur Entwässerung des Rad- und Gehweges, sowie querneigungsabhängig auch der Fahrbahn, wird im Abschnitt vom Bauanfang bis Bau-km 1+070 ein vorhandener Kanal weiter genutzt. Der bestehende Kanal ab Bau-km 1+240 bis zum Bauende kann aufgrund der zu geringen Höhenlage nicht weiter genutzt werden. Hier ist durchgehend die Herstellung einer Mehrzweckleitung als Sickerleitung mit Transportfunktion vorgesehen. Das Entwässerungskonzept mit den bestehenden Abschlägen des Straßenseitengrabens in Richtung Prims bleibt im Wesentlichen erhalten. Ein Nachweis gemäß DWA-Merkblatt M 153 über erforderliche Regenwasserbehandlung sowie die Antragsunterlagen für die erforderlichen Einleitgenehmigungen für die L.I.O. 147 und den Rad- und Gehweg sind erstellt und liegen den vorliegenden Unterlagen bei.

Aufgrund der Parallellage zur A 1 wird die vorliegende Planung auch durch Ableitungen von Straßenoberflächenwasser der Autobahn tangiert. Die Einleitungsstellen von BAB und L.I.O. 147 werden im Bestand wie auch künftig teilweise gemeinsam genutzt.

An zwei Stellen im Planungsabschnitt sind aufgrund der Nachweise gemäß M 153 für das Autobahnwasser Regenwasserbehandlungsanlagen erforderlich. Diese können aufgrund der räumlichen Enge nicht im Autobahnbereich untergebracht werden. Bei Bau-km 1+080 und 1+240 ist nun die Herstellung von Rohrbehandlungsanlagen für das Autobahnwasser in der Fläche des Rad- und Gehweges vorgesehen. Zur Ableitung des behandelten Wassers werden Kanalleitungen hergestellt bzw. die für den Radweg vorgesehenen Leitungen mit genutzt. Die kombinierten Entwässerungseinrichtungen führen zu einer Kostenbeteiligung der Bundesrepublik Deutschland als Baulastträger für die A 1.

2. Notwendigkeit der Maßnahme

2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Das Saarland hat in den letzten Jahren mit dem Saarland-Radweg und den das Land durchquerenden Transversalen ein für Touristen attraktives Radwandernetz geschaffen. Einzig das Primstal konnte bisher aus Kostengründen nicht mit einem entsprechenden Radweg ausgestattet werden und bildet bis heute eine Lücke im SaarRadland, die nach der Planung des Saarlandes sukzessive geschlossen werden sollen.

Das Primstal durchquert das Saarland von Norden ab dem Stausee Nonnweiler nach Südwesten bis zur Saar bei Dillingen. Dadurch verbindet der künftige Primstal-Radweg die wichtigen touristischen Regionen des Naturparks Saar-Hunsrück mit dem Verdichtungsraum an der Saar.

Es werden sowohl das modellhafte SaarRadland durch eine flache Talroute komplettiert als auch die Anbindung an den bei Hermeskeil bereits fertiggestellten Ruwer-Hochwald-Radweg in Rheinland-Pfalz ermöglicht.

Landschaftlich durchquert der konzipierte Primstal-Radweg auf der geplanten Gesamtroute die wohl reizvollsten Abschnitte des Primstales. Insbesondere der fast ebene Verlauf und die überwiegende Führung abseits des KFZ-Verkehrs sind für die Radfahrer sehr attraktiv und verkehrssicher.

Als Teil des SaarRadlandes verdichtet der künftige Radweg die vorhandenen Routen und trägt deshalb zu einer Attraktivitätssteigerung des Radtourismus im Saarland bei, der wirtschaftlich betrachtet einen nicht unerheblichen Stellenwert bildet.

Derzeit gibt es allerdings im Primstal nur sehr lückenhaft auf einigen Teilabschnitten für den Radverkehr nutzbare Radwege. Zwischen teilweise gut aus-

gebauten Streckenabschnitten müssen die Radfahrer verkehrgefährdet auf teilweise kurvigen, unübersichtlichen stark befahrenen Bundes- und Landesstraßen im Mischverkehr fahren. Der Primstalradweg in seinem Gesamtkonzept würde unter anderem mehrere verkehrgefährdende Situationen entschärfen.

Durch den Bau dieses Teilabschnittes zwischen Kastel und Primstal wird ein weiteres wichtiges Ziel der Landesregierung und der Straßenbauverwaltung erreicht, indem der Alltagsradverkehr besonders gefördert und entsprechend das alltagstaugliche Radwegenetz verdichtet wird.

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Von Kastel in Richtung Primstal verläuft derzeit westlich der L.I.O. 147 ab der Einmündung „Auf der Schmelz“ ein straßenbegleitender Rad- und Gehweg unmittelbar an der Fahrbahn, durch eine Schutzplanke getrennt, der jedoch bereits nach ca. 900 m endet. Im Anschluss wird der Radfahrer auf die Fahrbahn geleitet, was auf „freier Strecke“ angesichts der gestreckten Linienführung der L.I.O. 147 und des daraus resultierenden hohen Geschwindigkeitsniveaus ein erhöhtes Sicherheitsrisiko darstellt. Für die Gegenrichtung nach Kastel ist durch notwendiges Kreuzen der L.I.O. 147 an dieser Stelle vor einer Rechtskurve (Sicht!) nochmals kritischer zu beurteilen.

Bis zur Ortslage Primstal wird der Radfahrer auf der Fahrbahn mitgeführt bzw. besteht nach ca. 620 m (Bau-km 1+550) für ihn die Möglichkeit auf einen unbefestigten Wirtschaftsweg in Richtung Westen abzubiegen. Dieser Weg führt allerdings durch ein topographisch sehr bewegtes Waldstück mit extrem steilen Abschnitten und stellt in Verbindung mit dem Umweg und dem Entzug der sozialen Kontrolle keinen alltagstauglichen Rad- und Gehweg dar.

Trotz der mit DTV_{2010} 4.627 KfZ/24h (SV 223 Fz/24h) vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung verleitet die gestreckte Linienführung in Verbindung mit der zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite den Autofahrer zu einer überhöhten Geschwindigkeit und demnach gefährdender Fahrweise, was für alle Verkehrsteilnehmer zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko führt. Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten die auf der L.I.O. 147 in diesem Planungsabschnitt gefahren werden, sind Radfahrer und Fußgänger auf der Fahrbahn erheblich gefährdet.

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Durch den Bau des Rad- und Gehweges zwischen Kastel und Primstal wird das alltagstaugliche Radwegenetz verkehrssicher ausgebaut und der hier heute schon vorhandene SaarlandRadweg und parallel verlaufende Primstalradweg erheblich attraktiver.

2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Es ist davon auszugehen, dass sich die Verkehrssicherheit, insbesondere für den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer, spürbar verbessern wird.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

entfällt

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme/Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Trassenbeschreibung der Varianten

In der Vorplanung wurden 4 Varianten straßenplanerisch untersucht und dargestellt. Für jede Variante wurden u. a. die Baukosten ermittelt.

Nach Gegenüberstellung der einzelnen Varianten und nach Abwägung aller Vor- und Nachteile wurde die Variante 4 als Vorzugsvariante gewählt und im Rahmen der Vorentwurfsplanung detailliert. Der Vorentwurf wurde am 23.05.2013 vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr genehmigt.

Kurzbeschreibung der Varianten:

Variante 1 :

Rad- und Gehweg entlang des vorhandenen Böschungsfußes westlich der L.I.O. 147 im Wiesengelände der Primsaue.

Variante 2 :

Rad- und Gehweg neben L.I.O.147 mit 1,75 m breitem Sicherheitstrennstreifen einschl. Umbau der vorhandenen Böschung mit Eingriff in das Wiesengelände der Primsaue.

Variante 3 :

Rad- und Gehweg neben L.I.O. 147 mit 1,75 m breitem Sicherheitstrennstreifen ohne Inanspruchnahme der vorhandenen Böschung durch Verschiebung der L.I.O. 147 in Richtung BAB 1 und neue Linienführung der L.I.O. 147.

Variante 4 :

Rad- und Gehweg zwischen der L.I.O. 147 und der BAB 1 entlang des Böschungsfußes. Bergseitige Entwässerungsanlagen, Gräben, Durchlässe und Regenrückhaltebecken müssen an die neue Situation angepasst werden.

3.2 Charakterisierung von Natur und Landschaft

Umwelt- und Naturschutzfachliche Beschreibungen werden in LPB detailliert erläutert.

(Siehe Unterlage Nr. 9 und 19)

3.3 Umweltverträglichkeit

Umwelt- und Naturschutzfachliche Beschreibungen werden in LPB detailliert erläutert.

(Siehe Unterlage Nr. 9 und 19)

3.4 Aussagen Dritter

Die Varianten wurden mit der Gemeinde Nonnweiler sowie mit den Fachbehörden für Wasser-, Umwelt- und Naturschutz vorabgestimmt. Im Ergebnis ist für die vorliegende Planung angesichts der Eingriffsvermeidung in die Primsaue das Einvernehmen in Aussicht gestellt. Im Zuge des Informationsverfahrens wurden die Träger öffentlicher Belange an der Planung beteiligt und deren Anregungen bzw. Einwände berücksichtigt.

3.5 Wirtschaftlichkeit

Die mit den vorliegenden Unterlagen ausgearbeitete Lösung nutzt die vorhandenen Fahrbahnressourcen vollständig aus. Angesichts der in Abschnitten sehr engen Führung und damit Beeinträchtigung durch die Autobahnböschungen sowie unter Berücksichtigung der baugrundtechnischen Anforderungen werden auf einer großen Länge Stützeinrichtungen erforderlich. Zudem ist auf rd. 50 % der Planungsstrecke ein neuer Kanal zu verlegen.

Dies führt dazu, dass die ausgearbeitete östliche Variante zwar – mit Ausnahme von Variante 3 - nicht die günstigste, angesichts der mit einer westlichen Führung verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft jedoch insgesamt wirtschaftlichste Lösung darstellt.

3.6 Gewählte Linie

Im Rahmen der FFH- Vorprüfung und Abstimmungsgesprächen mit dem MUEV und dem LUA wurde die Inanspruchnahme von FFH-Flächen und die Flächen des Vogelschutzgebietes „Prims“ als sehr problematisch erachtet.

Der Eingriff in das Natura-2000-Gebiet löst eine Ausnahmeprüfung bei der Europäischen Kommission in Brüssel aus, die im Fall möglicher Alternativen wie hier (Variante 3 und 4), erwartungsgemäß negativ beschieden wird. Damit entfallen die Varianten 1 und 2, da diese überwiegend durch das FFH-Gebiet verlaufen. Die Variante 3 wird auch nicht weiter untersucht, da diese einen nicht unerheblichen Eingriff in die Autobahnböschung verursachen würde. Weiterhin ist sie gegenüber den Varianten 1, 2 und 4 rd. doppelt so teuer.

Somit hat sich die Variante 4 als Vorzugsvariante herauskristallisiert. Sie verursacht keinen Eingriff in das Natura-2000-Gebiet und im Gesamten den geringsten Eingriff in Natur und Landschaft. Durch den Rückbau des vorhandenen Radwegeteilstücks sowie durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite der L.I.O. 147 werden asphaltierte Flächen in größerem Umfang entsiegelt.

Bei den vorliegenden Genehmigungsunterlagen ist vorgesehen, mit dem Rad- und Gehweg am Ortsausgangsbereich von Kastel an der Einmündung zur Straße „Auf der Schmelz“ zu beginnen. Entgegen den drei vorherigen Varianten verläuft der 2,50 m breite Rad- und Gehweg über den gesamten Planungsabschnitt am Böschungsfuß zwischen der BAB 1 und der Landstraße L.I.O. 147 entlang.

Die heutige ca. 7,30 m breite Fahrbahn der Landstraße kann entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbelastung auf eine richtlinienkonforme Fahrbahnbreite von 6,50 m (RQ 9,5) reduziert werden. Entsprechend wird der Querschnitt vom bestehenden westlichen Fahrbahnrand in Richtung BAB 1 mit einem RQ von 9,5 neu entwickelt. Die Fahrbahn wird um durchschnittlich 0,80 m verschmälert. Am neuen östlichen Fahrbahnrand schließen ein 1,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen und dann der 2,50 m breite Rad- und Gehweg an.

Das vorhandene rd. 900 m lange Radwegeteilstück wird in seiner gesamten Breite komplett zurückgebaut.

Die bergseitigen Entwässerungsanlagen, Gräben, Durchlässe und Regenrückhaltebecken sowie die kreuzenden (verrohrten) Gewässer müssen an die neue Situation angepasst werden.

Um den Eingriff in die Autobahnböschung zu begrenzen bzw. einen unter den Vorgaben der baugrundtechnischen Untersuchung definierten Böschungsver-schnitt zu erreichen, sind abschnittsweise Tiefborde oder Mauerscheiben bis zu einer Höhe von 1,50 m erforderlich.

Im Bereich der Stützmauer zur BAB 1 wird der neue Rad- und Gehweg bis an den Fahrbahnrand geführt (Engstelle). Zur Sicherheit der Radfahrer und Fußgänger wird hier ein Hochbordstein mit 12 cm Abstich auf einer Länge von ca. 150 m eingebaut.

Im Ortseingangsbereich von Primstal wird der Radfahrer aus Richtung Kastel auf die Fahrbahn geleitet. Zur sicheren Querung der L.I.O. 147 wird hierfür ein definierter Übergang als Engstellenmarkierung nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERS), Ausgabe 2010, S. 74 Bild 81, gestaltet.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung

Die Trassierung des geplanten Rad- und Gehweg orientiert sich in der Lage und Höhe am Verlauf der L.I.O. 147.

Zwangspunkte bei der Trassierung sind die Stützmauer zur Autobahnböschung, die Regenrückhaltebecken sowie die Bebauung im Ortseingangsbereich von Primstal.

4.2 Querschnitt

Die im Jahre 2010 durchgeführte Verkehrszählung ergab folgende Verkehrsbelastung für den motorisierten Verkehr L.I.O. 147 zwischen Kastel und Primstal:

- $DTV_{2010} = 4.627 \text{ KfZ}/24\text{h}$,
- $DTV_{2010(SV)} = 223 \text{ Fz}/24\text{h}$; das entspricht einem prozentualen Schwerverkehrsanteil von 5 %

Die Querschnittsbreite für den Rad- und Gehweg entspricht dem Regelmaß nach ERA, Ausgabe 2010 für gemeinsame Rad- und Gehwege (außerorts) entlang von Landstraßen. Der Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Rad – und Gehweg erhält die ebenfalls reguläre Breite von 1,75 m.

Der vorhandene Querschnitt der L.I.O. 147 entspricht mit 7,30 m Fahrbahnbreite keinem Regelquerschnitt nach der RAS-Q 96.

Die Überprüfung anhand der künftigen Verkehrsbelastung ergibt, dass der RQ 9,5 mit 6,50 m Fahrbahnbreite der entsprechenden Querschnittsbreite entspricht und demnach die Fahrbahn zu Gunsten einer richtlinienkonformen Ausbildung des Rad- und Gehweges um rd. 0,80 m reduziert werden kann.

Der künftige Gesamtquerschnitt setzt sich wie folgt zusammen:

Bankett	1,50 m (vorhanden)
Fahrbahn	6,50 m
Sicherheitstrennstreifen	1,75 m
Rad/Gehweg	2,50 m
Bankett*	0,50 m
<u>Entwässerungsmulde*</u>	<u>1,00 m</u>
Gesamtbreite	13,50 m

** In den Abschnitten, wo zur Eingriffsminimierung klein die BAB-Böschung Stützeinrichtungen erforderlich werden, wird auf die Ableitung in Mulden verzichtet; hier wird als Entwässerungstreifen eine zusätzliche asphaltierte Breite von 0,30 m vor dem Tiefbord/Mauerscheibe vorgesehen, in dem auch die Fahrbahnabläufe platziert und mit der gleichzeitig ein Sicherheitsstreifen von $\geq 0,25$ m neben festen Hindernissen realisiert ist.*

Aufbau Rad- und Gehweg

3 cm Asphaltdeckschicht

8 cm Asphalttragschicht

19 cm Schottertragschicht

30 cm Gesamtaufbau

Die Fahrbahn der L.I.O. 147 wird nicht verändert. Dort wo anbaubedingt (Rinne/Bord) Anpassungen erforderlich sind, wird zum Zeitpunkt der Ausführung ein Aufbau nach RStO 2012 entsprechend Bestand festgelegt.

Der Trennstreifen wird als befahrbares Bankett in Rasenschotter ausgebildet.

4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

In Bau-km 0+540 und 1+860 kreuzt der Rad- und Gehweg einmündende Wirtschaftswege. Veränderungen sind hier nicht vorgesehen, die Einmündungsbereiche werden geringfügig angepasst.

Etwa ab 1+880 bis zum Ortseingang von Primstal verläuft abseits der L.I.O. 147 östlich innerhalb des Waldes ein unbefestigter Wanderweg („Johann-Becker-Weg“). Der Weg wird durch die Herstellung des Rad- und Gehweges abschnittsweise abgegraben und soll künftig aufgegeben werden. Mit der neuen Führung ist eine verkehrssichere Passage dieses Abschnittes entlang der Landesstraße ersatzweise gewährleistet.

4.4 Baugrund/Erdarbeiten

Es liegt ein geotechnischer Bericht vor. Die Empfehlungen aus der Baugrunduntersuchung wurden in der Planung berücksichtigt.

Wesentliche Aussagen hieraus sind die anzulegende Böschungsneigung von 1:2 sowie das Erfordernis einer Untergrundverbesserung bzw. Bodenersatz unter dem Rad- und Gehweg in einer Stärke von 30 – 50 cm.

Die Böschungsneigung wird für frei geböschte Anpassungen mit 1:2 vorgesehen. In den Bereichen, wo aufgrund erforderlicher Stützeinrichtungen eine Baugrube hergestellt werden muss, wird diese zur Eingriffsminimierung mit einem Böschungswinkel von 60° bei abschnittsweiser Herstellung und anschließender Hinterfüllung mit ausreichend scherfestem Material in einer Angleichsneigung von 1:1,5 geplant.

4.5 Entwässerung

Das bestehende Entwässerungskonzept soll grundsätzlich beibehalten werden.

Das Straßenoberflächenwasser der L.I.O. 147 sowie das Oberflächenwasser aus den Böschungsflächen fließt im gesamten Planungsabschnitt einem Straßenseitengraben zu. Dieser ist an einen im Seitenbereich bestehenden Kanal über teils integrierte, teils separate Muldenabläufe angeschlossen; der wiederum über Querdurchlässe unter der Fahrbahn der Landesstraße nach Westen hin in Richtung Prims entwässert.

In dem Abschnitt der L.I.O. 147 kreuzen insgesamt 4 Gewässer:

- Kasteler Steinbach, Bau-km 0+680
- Vogelsbüschbach, Bau-km 1+210
- Hasselsbach, Bau-km 1+850
- Ronkelsgraben, Bau-km 2+315

Der Kasteler Steinbach, Vogelsbüschbach und der Hasselsbach kreuzen verrohrt bereits die A 1 und fließen erst westlich der L.I.O. 147 über offene Gräben in Richtung Prims. Der Ronkelsgraben ist ein von der A 1 nicht mehr beeinflusster Graben, der zunächst offen in ein Sandabsetzbecken östlich der L.I.O. 147 fließt und von dort in die Querung der Landesstraße.

Das im Straßenseitenkanal der L.I.O. 147 gesammelte Oberflächenwasser wird teilweise wie auch das Autobahnwasser in die Gewässerquerungen abgeschlagen.

Der zwischen Bau-km 0+000 und 1+070 bestehende Kanal hat eine ausreichende Tiefenlage und ist augenscheinlich (Schächte, eine Videoinspektion erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung) in einem guten Zustand (vermutlich i. R. des Autobahnbaus hergestellt). Der Kanal soll auf gesamter Länge erhalten werden.

Der Kanal von Bau-km 1+240 bis zur Ortslage von Primstal ist deutlich höher gelegen und auch in einem schlechten Zustand. Dieser Abschnitt wird nicht zu erhalten sein. Hier ist die Neuverlegung einer kombinierten Sicker- und Transportleitung vorgesehen. Die Ableitungen und Querungen zur Prims bleiben weitgehend ebenfalls in Funktion.

Insgesamt werden 8 Einleitungsstellen (E1 – E8) für die L.I.O. 147 und den Rad- und Gehweg definiert und beantragt. Ein Nachweis gemäß DWA-Merkblatt M153 über erforderliche Regenwasserbehandlungsanlagen in Bezug auf den Vorfluter Prims wurden geführt. Maßnahmen sind keine erforderlich.

An den Einleitstellen E2, E3 und E4 wird zusätzlich Wasser der A 1 eingeleitet. Davon kann für E2 und E4 das Autobahnwasser aus Platzgründen nicht innerhalb der BAB-Flächen behandelt werden. Es ist vorgesehen, die für das Autobahnwasser erforderlichen Anlagen zur Behandlung des Regenwassers gemäß M153 in die Fläche des geplanten Rad- und Gehweges zu verlegen.

Weitere Details zur Entwässerung, den Nachweisen und Genehmigungen sind in Unterlage 18 zusammen mit den Einleitungsanträgen für die Wasserrechtliche Erlaubnis dargestellt.

4.6 Ingenieurbauwerke

Ingenieurbauwerke sind keine Betroffen. Es ist jedoch erforderlich, in Abschnitten Stützeinrichtungen bis zu einer Höhe von 1,50 m, etwa in Form von Winkel-Mauerscheiben, herzustellen. Die Anlagen sind in Lage- und Höhenplänen dargestellt.

4.7 Straßenausstattung

Es ist eine zum Zeitpunkt der Ausführung nach den Richtlinien und Vorschriften erforderliche Straßenausstattung vorgesehen. Besonderheiten sind nicht zu erwarten.

4.8 Besondere Anlagen/Nebenanlagen

Entfällt

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Entfällt

4.10 Leitungen

Unter der Rad- und Gehwegtrasse verläuft eine Fernmeldeleitung der Deutschen Telekom AG. Die Trasse wird nahezu vollständig überbaut und es ist zu erwarten, dass aufgrund des notwendigen Bodenaustauschs auch die Tiefenlage nicht ausreichend sein wird. Über erforderliche Verlegungen wird frühzeitig Kontakt durch den Vorhabenträger zur Abstimmung aufgenommen.

Westlich der L.I.O. 147 verlaufen eine Stromfreileitung sowie die Wasserleitung der Talsperre Nonnweiler. Beide in einem so großen Abstand, dass eine Betroffenheit ausgeschlossen werden kann. Die nächste Lage der Stromfreileitung liegt bei Bau-km 0+470, wo ein Trägermast am Böschungsfuß der Landesstraße steht. Hier ist gfs. beim Rückbau des bestehenden Mehrzweckstreifens eine Schutzmaßnahme zu treffen.

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Lärmschutzmaßnahmen sind keine erforderlich.

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten und Überschwemmungsgebieten

Das Überschwemmungsgebiet der Prims reicht bis an den westlichen Böschungsfuß der L.I.O. 147 heran. Da dort keine baulichen Maßnahmen zu einer Veränderung führen, wird keine Betroffenheit ausgelöst.

Wassergewinnungsgebiete sind nicht betroffen.

5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden im LPB detailliert erläutert.

(Siehe Unterlage Nr. 9)

6. Erläuterung zur Kostentragung

6.1 Kostenträger

Die Kosten der Baumaßnahme werden vom Straßenbaulastträger Saarland, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV) jeweils hälftig aus den Haushalten Straßenbau und Tourismusförderung getragen.

6.2 Beteiligung Dritter

Aufgrund der gemeinsamen Nutzung zur Behandlung und Ableitung von Straßenoberflächenwasser der A 1 wird der Baulastträger Bundesrepublik Deutschland einen Kostenanteil nach einem noch zu definierenden Kostenteilungsschlüssel tragen. Die Kostenteilung ist nicht Gegenstand des Genehmigungsverfahrens

7. Verfahren

Mit den vorliegenden Unterlagen wird die Plangenehmigung gemäß § 39 (4) SStrG in Verbindung mit § 74 (6) SVwVfG für die Herstellung des Rad- und Gehweges beantragt. Die Wasserrechtliche Genehmigung zur Einleitung von Oberflächenwasser in den Vorfluter Prims wird in einem gesonderten Verfahren parallel zu dem hiermit beantragten Genehmigungsverfahren erwirkt.

8. Durchführung der Maßnahme

Die Maßnahme wird voraussichtlich unter halbseitiger Sperrung mit Signalregelung durchgeführt.