

2024/0310/660

öffentlich

Beschlussvorlage

660 Tiefbau

Bericht erstattet: Frank Missy



Bahntrassenradweg von Homburg nach Waldmohr

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Jägersburg (Anhörung)	28.08.2024	Ö
Ortsrat Reiskirchen (Anhörung)	28.08.2024	Ö
Ortsrat Erbach (Anhörung)	29.08.2024	Ö
Ortsrat Bruchhof-Sanddorf (Anhörung)	29.08.2024	Ö
Ortsrat Homburg (Anhörung)	02.09.2024	Ö
Bau-, Umwelt- und Vergabeausschuss (Vorberatung)	03.09.2024	N
Stadtrat (Entscheidung)	19.09.2024	Ö

Beschlussvorschlag

Der Stadtrat beschließt einen Fördermittelantrag zur Projektsteuerung, Ausschreibung und zum Bau des Bahntrassenradwegs zu stellen und nach deren Bewilligung umzusetzen.

Sachverhalt

Die Stadt Homburg hat in 2021 ein neues Radwegekonzept fertiggestellt, in welchem unter anderem die Hauptroute 11 von Homburg über Jägersburg nach Waldmohr führt.

Diese Alltagsroute HR11 wurde im Radwegekonzept mit zahlreichen Mängeln ausgewiesen und die Umsetzung in einen verkehrssicheren und alltagstauglichen Radverkehrsweg mit zahlreichen Gefahrenstellen durch Querungen der B 423 und der L 118 und der Führung im Mischverkehr als sehr schwierig betrachtet.

Aus diesem Grund wurde eine alternative Routenführung gesucht und auf der alten Bahntrasse der Glantalbahn gefunden. Ein Ausbau der alten Bahntrasse würde in 1. Linie den Alltagsradverkehr zwischen dem rheinland-pfälzischen Waldmohr und Homburg fördern aber auch den touristischen Radverkehr indem er den Lückenschluss des Glan Blies Radweges bildet.

Die neue Radwegstrecke hätte eine Länge von 5,4km und führte am alten Erbacher Bahnhof sowie am alten Bahnhof Jägerburg vorbei und bindet im Industriegebiet Waldmohr an den bereits dort vorhandenen Glan Bliesweg an. Die Stadt Waldmohr wird ihrerseits eine Machbarkeitsstudie zur Gestaltung der Radwegeführung in der Ortslage Waldmohr beauftragen, wenn die Gremien der Stadt Homburg der Umsetzung des Ausbaus des neuen Radweges zustimmen.

Die Stadt Homburg hat beim MUKMAV (Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz) bereits wegen Fördermitteln vorgesprochen und dort eine 90%ige Förderung in Aussicht gestellt bekommen.

Finanzielle Auswirkungen

Die Baukosten des Radweges in Asphaltbau inkl. der Planungskosten und der Projektsteuerung sind geschätzt auf runde 2.752 000,- Euro.

Voraussichtliche Förderung durch MUKMAV 90 %, somit wäre ein Eigenanteil der Stadt Homburg in Höhe von 275.200,- Euro nötig.

Anlage/n

1	01	Machbarkeitsstudie	Bahntrassenradweg	Homburg-Waldmohr
---	----	--------------------	-------------------	------------------

(öffentlich)



Kreis- und Universitätsstadt
HOMBURG

Machbarkeitsstudie Bahntrassen-Radweg Homburg – Jägersburg – Waldmohr

LEADER-Projekt der Kreis- und Universitätsstadt HOMBURG

Homburg Johannishof – ehemaliger Bhf. Jägersburg – Anschluss Industriestraße in Waldmohr (5,4 km)

Bearbeitung:



Saarbrücken, April 2024



Inhalt

1. Anlass, Aufgabenstellung und Ziele	3
2. Übersichtsplan	5
3. Anbindungen an das überörtliche und das regionale Radwegenetz.....	6
4. Eigentumsverhältnisse und Nutzungsmöglichkeiten der Bahntrasse der ehemaligen Glantal-Bahn zwischen Homburg und Waldmohr	7
5. Naturschutzrechtliche Rahmenbedingungen der Landespflege: Schutzgebiete incl. Abschätzung der erforderlichen Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung.....	10
6. Rechtliche Rahmenbedingungen der Denkmalpflege: Ensembleschutz Glantalbahn	15
7. Zustand der Trasse und Ausbaubedarf	16
8. Anschlüsse an die Bahntrasse.....	23
9. Brückenbauwerke entlang der Bahntrasse.....	26
10. Kostenschätzung Asphalt- und Schotterausbau	29
11. Fachliche Stellungnahme zu Asphalt- und Schotterbauweise.....	34
12. Zusammenfassung und Ergebnis der Machbarkeitsstudie.....	37

1. Anlass, Aufgabenstellung und Ziele

Die Kreis- und Universitätsstadt hat vor wenigen Jahren ein aktuelle Radwegekonzept erstellt. Darin ist die Verbindung von Homburg über Erbach, Jägersburg bis nach Waldmohr als Hauptroute 11 des Alltagsradverkehrs mit zahlreichen Mängeln und ausgewiesen. Zudem führt sie abschnittsweise im Mischverkehr mit den KfZ und birgt mehrere Gefahrenstellen durch Querungen der stark befahrenen B 423 und L 118.

Als alternative Routenführung bietet sich die Bahntrasse der ehemaligen Glantal-Bahn an. Auf rheinland-pfälzischer Seite wurde die Glantal-Bahntrasse bereits sehr erfolgreich zum Glan-Blies-Weg umgebaut. Lediglich der vergleichsweise kurze Abschnitt zwischen Waldmohr und Homburg wurde bisher von diesem Radwegebau ausgenommen, so dass der Glan-Blies-Radweg im Saarland größtenteils über Forstwege und Ortsstraßen geführt werden musste.

Ein Ausbau der Bahntrasse würde in 1. Linie den Alltagsradverkehr zwischen dem rheinland-pfälzischen Waldmohr, Jägersburg, Erbach und Homburg durch seine direkte und völlig ebene Führung abseits vom KfZ-Verkehr in besonderer Weise fördern.

Direkt an der Bahntrasse liegen große Arbeitgeber wie z.B. das Robert-Bosch Werk Ost, die Michelin-Reifenwerk Homburg und das INA-Werk Homburg. Dazu kommt eine ganze Reihe von weiteren Gewerbebetrieben. Mitarbeiter/Innen könnten durch den Radwegbau künftig optimal mit dem Fahrrad vom Wohnort zum

Arbeitsplatz gelangen. Gleiches gilt für die Mitarbeiter des gesamten Gewerbegebietes Industriestraße in Waldmohr.

Aber auch touristisch und im Freizeitverkehr würde der Lückenschluss des Bahntrassenradweges zwischen Homburg und Waldmohr viel Sinn ergeben: Weltweit werden in touristisch attraktiven Regionen alte stillgelegte Bahntrassen sehr erfolgreich als Radwege ausgebaut. Sie eignen sich ideal als vielfältig nutzbare Freizeitwege, da sie autofrei und sehr steigungsarm vielerorts durch attraktive Landschaften führen. Auch im Saarland finden sich bereits fünf dieser von Touristen und der einheimischen Bevölkerung sehr gut angenommen Bahntrassen-Wege:

- Der Bliestal-Freizeitweg zwischen Sarreguemines und Blieskastel
- Der Bahnradweg Sankt Wendeler Land im nördlichen Saarland zwischen Freisen, Nohfelden und Nonnweiler
- Der Wendelinus-Weg zwischen St. Wendel und Tholey
- Der Fritz-Wunderlich-Weg zwischen Freisen und Kusel
- Der Prims-Theel-Erlebnisweg zwischen Lebach und der Knorscheider Mühle

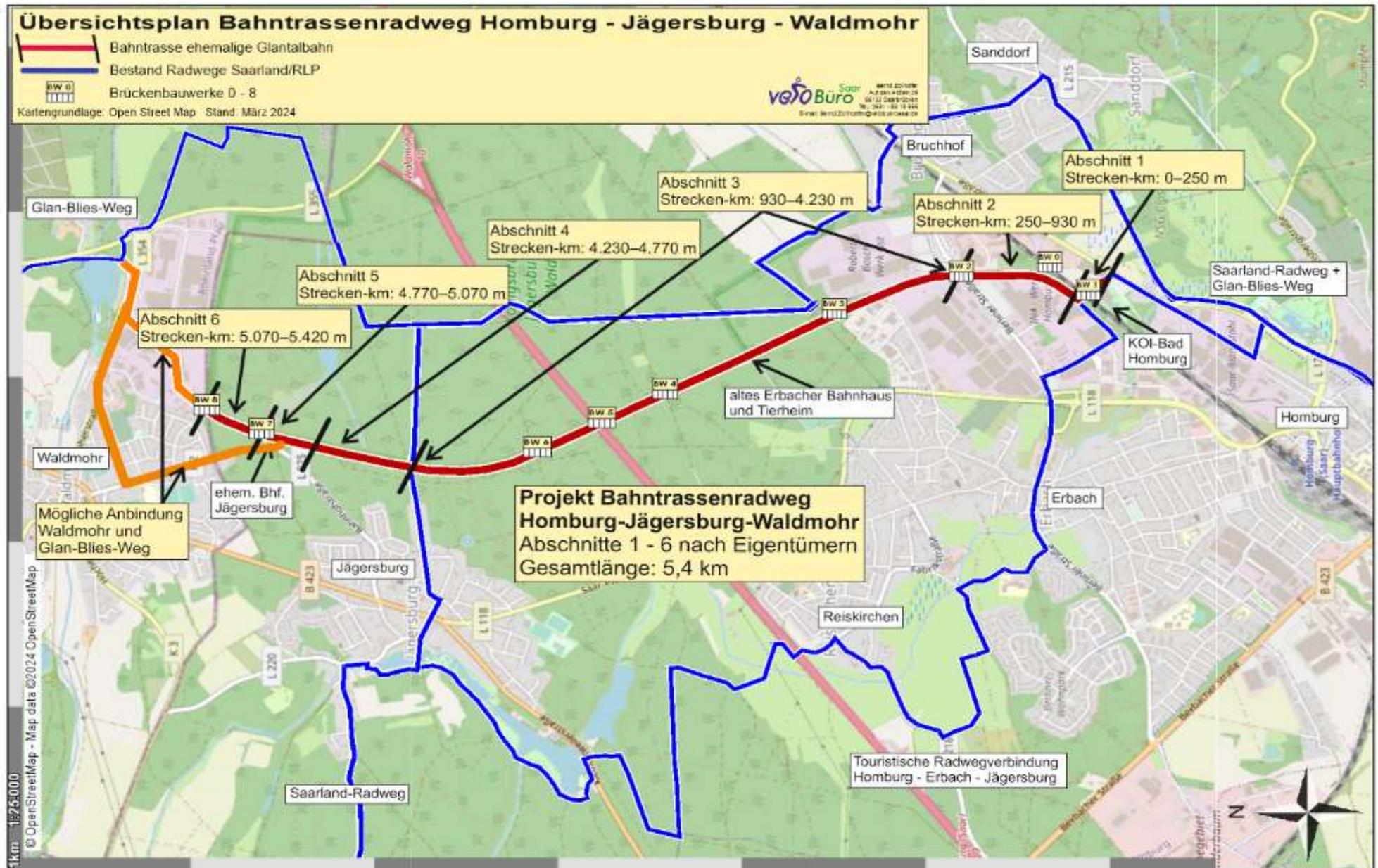
Der Bau eines Radweges auf der brachliegenden Bahntrasse zwischen Homburg und Waldmohr würde sowohl den Alltagsradverkehr als auch die Freizeit- und Urlaubsregion des östlichen deutlich aufwerten. Der neue Radweg wäre sowohl für Gäste als auch die örtliche Bevölkerung eine große Attraktion.

Vor einer endgültigen Entscheidung soll die hier vorgelegte Machbarkeitsstudie konkrete Aussagen treffen über:

- Anbindungen an das überörtliche und das regionale Radwegenetz
- Eigentumsverhältnisse und Nutzungsmöglichkeiten der Bahntrassen-Streckenabschnitte (Zugriff)
- Naturschutzrechtliche Rahmenbedingungen incl. Betroffenheit von evtl. vorhandenen Schutzgebieten
- Zustand der Trassenabschnitte und Ausbaubedarf
- Zugänge zur Bahntrasse sowie Bahnübergänge an Straßen und Wirtschaftswegen
- Erste Beurteilungen über den Zustand der Brücken- und Tunnelbauwerke
- Kostenschätzung für die erforderlichen Ausbaumaßnahmen in Schotter- und Asphaltbauweise

Insgesamt vorgesehen ist ein zusammenhängender Bauabschnitt vom Kombi-Bad in Homburg Johannishof über das alte Erbacher Bahnhof und Tierheim und den ehemaligen Bhf. Jägersburg bis zum Anschluss an die Industriestraße in Waldmohr mit einer Gesamtlänge von 5,4 km.

2. Übersichtsplan



3. Anbindungen an das überörtliche und das regionale Radwegenetz

Überörtliche Radwege

Derzeit verlaufen der Saarland-Radweg und der Glan-Blies-Weg parallel von Sarreguemines kommend durch das Bliestal über Homburg, Sanddorf und Bruchhof. Im Jägersburger Wald zweigt der Saarland-Radweg nach Westen in Richtung Ostertal und das nördliche Saarland ab. Der Glan-Blies-Weg verläuft über Waldmohr ins benachbarte Rheinland-Pfalz bis zur Mündung des Glan bei Staudernheim in die Nahe. Hier besteht Anschluss an den Nahe-Radweg bis zum Rhein bei Bingen.

Der Glan-Blies-Weg ist in Rheinland-Pfalz bereits über weite Strecken auf der Trasse der ehemaligen Glantal-Bahn angelegt.

Eine gute Anbindung an den Glan-Blies-Weg kann innerhalb der Ortslage von Waldmohr über Ortsstraßen und auf einem bereits bestehenden Radweg entlang der L 354 (Eichelscheiderstraße) bis zum Motschweiher am Ortsrand Waldmohr erfolgen (s. orange Verbindung unter Pkt. 2 Übersichtsplan).

Eine direkte Weiterführung des Radweges auf der ehemaligen Bahntrasse durch die Ortslage Waldmohr ist aktuell nicht mehr möglich, da diese zumindest teilweise bereits überbaut ist.

Zwischen Homburg und Waldmohr verlaufen beide überörtlichen Radwege recht umwegig und zudem auf derzeit teilweise stark sanierungsbedürftigen Forstwegen durch den Jägersburger

Wald. Bei Nutzung der Bahntrasse könnten beide Radwege auf den neuen Bahntrassenradweg verlegt werden. Eine Sanierung der Forstwege könnte dadurch entfallen, was sowohl in Rheinland-Pfalz als auch im Saarland zu Kosteneinsparungen von mehreren Hunderttausend € führen würde.

Ein Ausbau der Bahntrasse der ehemaligen Glantal-Bahn auf saarländischer Seite zwischen Homburg und Waldmohr würde die überörtlichen Radwege optimal miteinander verbinden und zu einer deutlichen Verbesserung im grenzüberschreitenden Radwegenetz zwischen dem Saarland und Rheinland-Pfalz führen.

Regionale Radwege

Vor einigen Jahren wurde von der Stadt Homburg eine regionale Radwegeverbindung zwischen Homburg, Erbach, Reiskirchen bis nach Jägersburg beschildert (s. Pkt. 2 Übersichtsplan). Das Projekt Bahntrassenradweg Homburg-Jägersburg-Waldmohr verbindet hier direkt den Anfangs- und Endpunkt des regionalen Radweges, so dass eine kleine, aber sehr attraktive örtliche Radler-Runde entstehen würde.

4. Eigentumsverhältnisse und Nutzungsmöglichkeiten der Bahntrasse der ehemaligen Glantal-Bahn zwischen Homburg und Waldmohr

Die Strecke der ehemaligen Glantal-Bahn wurde Ende 2011 auf dem Abschnitt von Homburg bis Glan-Münchweiler von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Bahnbetriebsrechtlich ist somit die Anlage eines Radweges gut möglich.

Die Strecke verläuft größtenteils durch Waldflächen des SaarForst Landesbetriebes, der auf Rückfrage grundsätzlich nichts gegen das Projekt einzuwenden hat. Der SaarForst ist nicht Eigentümer der ehemaligen Bahnflächen, aber er ist randlich durch die bei einem Radweg erforderliche Verkehrssicherungspflicht betroffen. Aus diesem Grund wird darauf hingewiesen, dass eine Zustimmung nur unter der Bedingung der Übernahme der Verkehrssicherung (VS-Monitoring und anschließende Durchführung der notwendigen Maßnahmen) durch den Vorhabenträger erfolgen kann.

Auf dem saarländischen Teil von Homburg bis zur Landesgrenze bei Waldmohr sind insgesamt 5 Grundstückseigentümer betroffen, die aber alle keine grundsätzlichen Einwände gegen das Radwegeprojekt haben.

Im Einzelnen sind dies (beginnend am Kombi-Bad Homburg bis Landesgrenze RLP am Ortsrand Waldmohr):

Abschnitt 1: Strecken-km 0 – 250 m

250 langer Abschnitt von der Zufahrt Kombi-Bad bis kurz hinter die Unterführung der DB-Hauptstrecke Saarbrücken – Mannheim

Fl.St.Nr. 4738/4 + 4720/36 Gem. Homburg,

Eigentümer: Kreisstadt Homburg – die Grundstücke stehen für eine Nutzung als Radweg zur Verfügung.

Abschnitt 2: Strecken-km 250 – 930 m

680 m langer Abschnitt von der von der Unterführung der DB-Hauptstrecke Saarbrücken – Mannheim bis zur Unterführung unter der Berliner Straße

Fl.St.Nr. 4720/44 Gem. Homburg

Eigentümer: Homburger Parkhaus- und Stadtbuss GmbH -HPS GmbH.

Große Teile des Fl.St.Nr. 4720/44 beabsichtigt die Fa. Jung (Hr. Axel Jung) zur Erweiterung seines Firmengeländes zu kaufen. Mit Hr. Jung ist verbindlich vereinbart, dass die Stadt Homburg entlang des östlichen Grundstücksrandes auf 3 m Breite den Radweg bis zur Unterführung unter der Berliner Straße anlegen kann. Eine entsprechende Eintragung im Grundbuch ist vorgesehen.

Abschnitt 3: Strecken-km 930 – 4.230 m

3.300 m langer Abschnitt von der von der Unterführung der Berliner Straße bis zur Querung des Waldweges in Verlängerung der Eichelscheider Straße am Ortsrand Jägersburg
Fl.St.Nr. 4720/44, 4720/40, 1589/29, 1589/41 Gem. Homburg
Eigentümer: Homburger Parkhaus- und Stadtbuss GmbH -HPS GmbH – die Grundstücke stehen für eine Nutzung als Radweg zur Verfügung.

Im Bereich des Tierschutzverein Homburg/Saar und Umgebung e.V. Homburg wird dessen Fl.St.Nr. 4720/10 nicht direkt betroffen. Der Radweg würde benachbart auf dem Fl.St.Nr. 4720/40 der Homburger Parkhaus- und Stadtbuss GmbH -HPS GmbH verlaufen.

Abschnitt 4: Strecken-km 4.230 – 4.770 m

540 m langer Abschnitt von der Querung des Waldweges in Verlängerung der Eichelscheider Straße am Ortsrand Waldmohr bis zum ehemaligen Bahnhof Jägersburg
Fl.St.Nr. 1589/40 Gem. Homburg
Eigentümer: Naturland Ökoflächen-Management GmbH

Der Bereich südlich des ehemaligen Bahnhofes Jägersburg wurde für eine Ökokontomaßnahme überplant und ökologisch aufgewertet. Das für den Radweg benötigte Grundstück 1589/40 der eigentlichen Bahntrasse wurde im Biotoptypenplan als Bahnschotterbankett (Teilversiegelt, mit lückiger Vegetation) ausgewiesen und im Maßnahmenplan außen vorgelassen: Auf dem Schotterbett der Bahntrasse wurde keine Maßnahme vorgesehen.

Mit der ÖFM (Fr. Bauer) ist im Zuge der Machbarkeitsstudie vorbesprochen worden, dass grundsätzlich die Möglichkeit eines Radwegebaues auf dem Bahnschotter-Grundstück besteht. Die näheren Modalitäten (Verkauf, Verpachtung oder nur Einverständniserklärung) müssen im Zuge der Umsetzung des Radwegprojektes festgelegt werden.

Abschnitt 5: Strecken-km 4.770 – 5.070 m

300 m langer Abschnitt im Bereich des ehemaligen Bahnhofes Jägersburg
Fl.St.Nr. 1589/39 + 1589/34 Gem. Homburg
Eigentümer: G.I.P.E.-Gesellschaft für innovative Projektentwicklung mbH & Co.KG, Hr. Brass

In einem telefonischen Abstimmungsgespräch am 28.02.2024 favorisiert Hr. Brass derzeit eine Nutzung mit entsprechendem Ausbau der parallel seines Grundstücks verlaufenden Waldwege. Er verschließt sich aber auch nicht gänzlich einer Führung über sein Grundstück. In diesem Fall muss sich die Radwegführung selbstverständlich seinem Nutzungskonzept anpassen, das einen auch von KfZ befahrenen Rundweg durch das neue Demenzzentrum vorsieht. Evtl. könnte der Radweg über einen Teilabschnitt des Rundweges geführt werden.

Das Nutzungskonzept sieht u.a. eine Gastronomie vor, die durch die zusätzlichen Gäste vom Radweg profitieren könnte.

Hier sind jedoch weitere Abstimmungen mit Hr. Brass notwendig.

Abschnitt 6: Strecken-km 5.070 – 5.420 m

350 m langer Abschnitt zwischen dem ehemaligen Bahnhof Jägersburg und der Landesgrenze nach RLP am Ortsrand Waldmohr.

Fl.St.Nr. 1589/38 Gem. Homburg

Eigentümer: Naturland Ökoflächen-Management GmbH

Wie schon bei Strecken-km: 4.230 – 4.910 m ist auch hier mit der ÖFM (Fr. Bauer) vorbesprochen worden, dass grundsätzlich die Möglichkeit eines Radwegebaues auf dem Bahnschotter-Grundstück besteht. Die näheren Modalitäten (Verkauf, Verpachtung oder nur Einverständniserklärung) müssen im Zuge der Umsetzung des Radwegprojektes festgelegt werden.

5. Naturschutzrechtliche Rahmenbedingungen der Landespflege: Schutzgebiete incl. Abschätzung der erforderlichen Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung

Schutzgebiete

Flora-Fauna-Habitatgebiet

Westlich der Glantalbahn schließt sich dieses FFH/VSG-Gebiet und Naturschutzgebiet an die Trasse an. Sofern der Radweg im Bereich der Bahntrasse angelegt wird, werden unmittelbare Flächeninanspruchnahmen vermieden.

FFH-6610-302

Jägersburger Wald und Königsbruch bei Homburg

Schutzgrund: Komplex aus größeren Hainsimsen-Buchenwäldern, Moorwäldern (in den Tälchen), mageren Glatthaferwiesen, Gebüsche, kleinflächige Pfeifengraswiesen. Vorkommen seltener und gefährdeter Tiere und Pflanzen.

Fläche: 647,00 ha

Östlich der Bahntrasse liegen mehrere Flächen, die Lebensraumtypen (LRT) nach FFH-Richtlinie zugeordnet sind.

Naturschutzgebiet

Nahezu deckungsgleich mit dem FFH/VSG-Gebiet ist ein Naturschutzgebiet festgesetzt.

NSG-109 Jägersburger Wald/Königsbruch

Verordnung über das Naturschutzgebiet „Jägersburger Wald/Königsbruch“, 30. Juli 2004, geändert durch die Verordnung vom 24. Januar 2006

Fläche 638 ha

Schutzzweck für das Naturschutzgebiet ist:

1. die Erhaltung, Pflege und Entwicklung der Lebensräume seltener und gefährdeter Pflanzengesellschaften und Tierarten auf Niedermoor mit angrenzenden Waldflächen;
2. die Erhaltung und Entwicklung als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung nach der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (ABl. EG Nr. L 206 S. 7), zuletzt geändert durch die *Richtlinie 97/62/EG vom 27. Oktober 1997 (ABl. EG Nr. L 305 S. 42)*,[\[1\]](#) für:
 - a) Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie, wie z.B. oligo- bis mesotrophe stehende Gewässer mit Unterwasser- rasen und Schwimmblattgesellschaften, Pfeifengraswiesen, feuchte Hochstaudenfluren, magere Flachlandmähwiesen, Hainsimsen-Buchenwald, Birken-Moorwald,

b) Tier- und Pflanzenarten nach Anhang II der FFH-Richtlinie, wie z.B. Kammmolch und Schwarzblauer Bläuling;

3. die Erhaltung der Funktion als Naherholungsfläche zwischen Homburg und Waldmohr mit dem Charakter einer ausgedehnten Moorniederung.

Auswirkungen des Radwegs insbesondere auf das FFH/VSG-Gebiet müssen im Zuge der weiteren Planung in Form einer Verträglichkeitsprüfung untersucht werden. Für ggf. erforderliche randliche Inanspruchnahmen von FFH-Flächen und/oder FFH-Lebensraumtypen kann eine Ausnahmegenehmigung notwendig werden. Zum jetzigen Zeitpunkt wird von einer Genehmigungsfähigkeit ausgegangen.

Biotopkartierung

Insbesondere Gewässer und verschiedene Feuchtwiesenbestände sind als geschützte Biotope ausgewiesen. Sie liegen innerhalb der Schutzgebietsflächen und grenzen nicht unmittelbar an die Bahntrasse an.

Landschaftsschutzgebiet

LSG-L_6_02_02 Wald zwischen L119 im Norden, der Landesgrenze und Kirrberg im [Süd]Osten sowie Homburg im Westen

Das Landschaftsschutzgebiet schließt sich westlich der Trasse an. Die randlichen Veränderungen durch die Reaktivierung der

Bahntrasse als Radweg führt nicht zu Veränderungen des Landschaftsbildes oder der Erholungsfunktion, die den Schutzstatus des LSG negativ beeinflussen könnten. Die Radwegenutzung erhöht die Erfahrbarkeit des LSG.

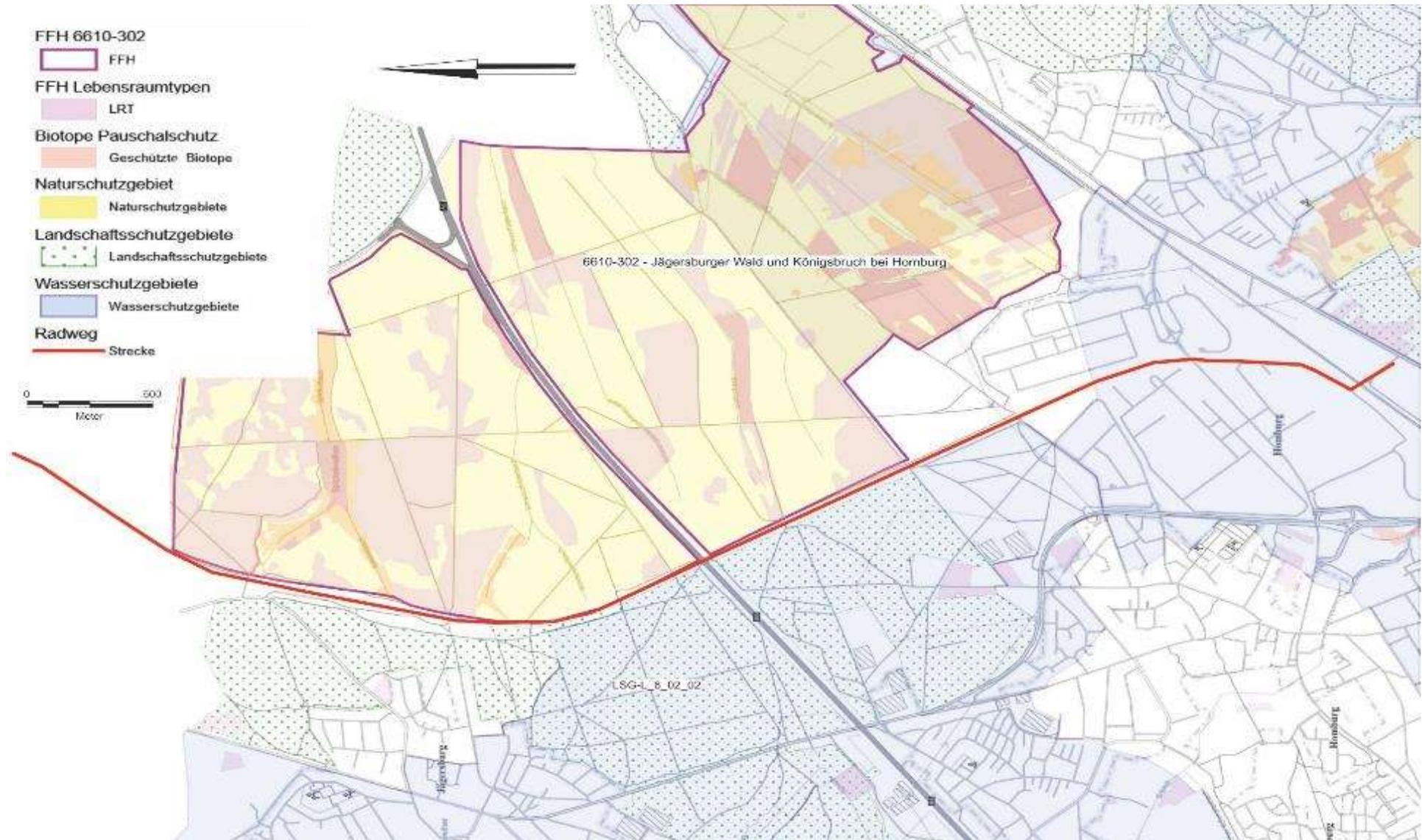
Wasserschutzgebiete

WSG Homburg / Brunnenstraße Schutzzone III

WSG Erbach – Reiskirchen Schutzzone III

Eine negative Auswirkung des Radwegs auf die angrenzenden Wasserschutzgebiete kann sowohl nutzungsbedingt als auch auf Grund der insgesamt geringen Versiegelung ausgeschlossen werden.

Abbildung Schutzgebiete



Biotoptypen

Wie in der Fotostrecke erkennbar ist, sind die Flächen der ehemaligen Bahntrasse unterschiedlich stark bewachsen. Während Streckenabschnitte ohne Gehölzaufwuchs im Wesentlichen einem Schotterrasen und bei dichterem krautigem Bewuchs einer Ruderalfläche/Hochstaudenflur zuzuordnen sind, ist der überwiegende Teil der Trasse bereits weitgehend verbuscht. Es überwiegen hier Pioniergehölze wie Birke (*Betula pendula*) und Weidenarten (*Salix spec.*), dichte Brombeerbestände (*Rubus fruticosus agg.*) sowie Jungwuchs aus Arten der angrenzenden Wälder.

Insbesondere bei Dammlage der Trasse sind auf den Böschungen Bestände an Robinien (*Robinia pseudoacacia*) vorhanden, ein Neophyt, der charakteristisch für Bahnlinien ist (Verbreitung auf den mageren Schotterflächen, bewusste Bepflanzung der Böschungen bei Bau der Trasse).

Des Weiteren sind Bauwerke und Wegekreuzungen befestigte Abschnitte, die stellenweise aber auch bewachsen sind (bis hin zu Gehölzaufwuchs auf Brücken).

Grundsätzlich ist die Trasse im Gelände noch gut erkennbar. Insbesondere mit angrenzenden Waldflächen ergibt sich aber ein eher geschlossener Bestand. Hier führt die Freistellung der Trasse für den Radweg zu einer Zerschneidung. Allerdings geht die Barrierewirkung des Radwegs bei der angestrebten Ausbaubreite nicht über die der vorhandenen Wirtschaftswege hinaus.

Im Trassenbereich sind somit folgende Biotoptypen zu erwarten:

Nummer	Erfassungseinheit	Bemerkung	Biotopwert Bestand
3.3.1	Bankette, Schotterrasen	krautiger Bewuchs auf Schotter	2 ÖW/m ²
3.6	Ruderalflächen	dichter krautiger Bewuchs, Hochstauden	15 ÖW/m ²
1.8.3	sonstiges Gebüsch	Gehölzaufwuchs, ohne Berücksichtigung des Alters und des Neophytanteils (Robinien = Abwertung)	27 ÖW/m ²
3.6	Ruderalflächen	ÖfM-Flächen: Trocken-warme Ruderalstandorte auf Sand-, Kies- und Schotterboden	14 ÖW/m ²

Eingiffsermittlung

Für die überschlägige Ermittlung der zu erwartenden Eingriffe werden auf der vorhandenen Datenbasis (keine flächengenaue Bestandserhebung) nur die beiden Biotoptypen (farblich gekennzeichnet)

- 1.8.3 sonstiges Gebüsch
- 3.6 Ruderalflächen

angesetzt. Damit sind abgrenzbare Teile berücksichtigt und für die Strecke der höchst bewertete Biotoptyp angenommen. Ent-

sprechend werden sich durch eine detaillierte Eingriffsbilanzierung die Eingriffswerte deutlich reduzieren (Worst-Case-Betrachtung).

Für den Bau des Radwegs wird eine Eingriffsbreite von 5,00 m (Radweg + schmales Baufeld) angesetzt. Je nach Wahl der Befestigung ergeben sich für die Fahrbahn ein unterschiedlicher Eingriffsumfang.

Bestand

	ÖW	Länge m	Eingriffsbreite m	Fläche m2	ÖW-gesamt
3.6 Ruderalflächen ÖfM	14	500	5,00	2.500	35.000
1.8.3 sonstiges Gebüsch	27	4.750	5,00	23.750	641.250
Summe		5.250		26.250	676.250

Damit ergibt sich ein Verlust an ökologischen Werteinheiten in Höhe von **676.250 ÖW**.

Planung

Je nach Ausbauvariante ergeben sich unterschiedliche Wertepunkte der Planung. Dazu wurden folgende Annahmen, entsprechend den Angaben der technischen Kostenschätzung, getroffen:

	ÖW	Breite m	Fläche m2	Ökopunkte gesamt	Schotterausbau	Asphaltausbau	Verlust Ökopunkte	Kosten 0,70 € pro Ökopunkt
Asphaltausbau								
Versiegelung	0	3,15	16.538	0		0		
Banquette/Schotterrasen	2	1,35	7.088	14.175		14.175		
Summe nach Eingriff						14.175	662.075	463.452,50 €
Schotterausbau								
Wasserg. Decke	1	4,00	21.000	21.000	21.000			
Banquette/Schotterrasen	2	1,5	7.875	15.750	15.750			
Summe nach Eingriff					36.750		639.500	447.650,00 €
Differenz der Varianten							22.575	

Die Kostenermittlung wurde mit einem Wert von 0,70 € pro ÖW angesetzt und kann, je nach Maßnahme, die im Zuge des Projekts oder über die Nutzung aus Ökokonten, variieren.

6. Rechtliche Rahmenbedingungen der Denkmalpflege: Ensembleschutz Glantalbahn

Die gesamte Bahntrasse der ehemaligen Glantalbahn steht im saarländischen Abschnitt Homburg-Jägersburg-Waldmohr unter Denkmalschutz. Die jeweiligen Bahntrassengrundstücke sind in der Denkmalliste des Saarlandes, S. 462 + 463 als Ensemble-schutz Glantalbahn aufgelistet.

Dies betrifft zunächst alle für das Projekt Bahntrassenradweg erforderlichen Bahnflächen.

Nach Auskunft des Landedenkmalamtes (Hr. Dr. Scherf) ist jedoch aufgrund des derzeitigen Zustandes der Trasse durchaus die Möglichkeit gegeben, einen Radweg anzulegen.

Der Denkmalschutz der ehemaligen Glantalbahn steht dem grundsätzlich nicht entgegen, weil die als Ensemble geschützten Gebäude nicht vom Radwegebau betroffen sind und die Trasse als solche erkennbar bleibt. Die alte Bahntrasse ist extrem stark zugewachsen und müsste vor einem Ausbau als Radweg komplett gerodet werden.

Ein Radwegebau würde den Trassencharakter direkt deutlicher erkennbar machen und auf lange Sicht sogar verstetigen.

Eine Besonderheit stellt der ehemalige Bahnhof Jägersburg dar: Das unter Denkmalschutz stehende Bundsandstein-Bahnhofsgebäude soll evtl. von einem Investor als Demenzzentrum umgebaut werden. Zum einen steht aktuell noch nicht fest, dass dies

unter den Auflagen des Denkmalschutzes tatsächlich erfolgen kann und zum anderen würde das Demenzzentrum lediglich eine geringfügige Verschwenkung des Radweges um wenige Meter erfordern.

Die Anlage eines Radweges wäre auch bei der Umsetzung des beabsichtigten Demenzzentrums im Bereich des ehemaligen Bahnhofes Jägersburg problemlos möglich.



7. Zustand der Trasse und Ausbaubedarf

Zustand Abschnitt 1: Strecken-km: 0 – 250 m

Vorhandener Radweg entlang der Zufahrt zum Kombibad

250 langer Abschnitt von der Zufahrt Kombi-Bad bis kurz hinter die Unterführung der DB-Hauptstrecke Saarbrücken – Mannheim

In diesem Abschnitt sind keine wesentlichen Baumaßnahmen erforderlich. Lediglich die den bestehenden Radweg querenden alten Bahnschienen sollten herausgenommen werden.

Auch die Unterführung unter der DB-Hauptstrecke Saarbrücken – Mannheim (BW 1) ist ausreichend breit und baulich in einem guten Zustand.



Alte Bahnschienen im Radweg, die herausgenommen werden sollten



Ausreichend breiter und gut nutzbarer Durchlass unter der DB-Hauptstrecke Saarbrücken – Mannheim (BW 1)

Zustand Abschnitt 2: Strecken-km: 250 – 930 m Erweiterungsfläche Gewerbegebiet

Im ca. 680 m langen Abschnitt 2 ist aktuell vorgesehen, den Radweg nicht auf der ehemalige Bahntrasse, sondern am westlichen Rand des Bahngrundstücks zu führen. Das Grundstück soll als Erweiterung des Gewerbegebietes von einem privaten Investor genutzt werden. Das gesamte Grundstück ist derzeit vollständig von jüngerem und mittlerem Baumbestand und sehr dichtem Gebüsch vollständig zugewachsen und muss für die Gewerbe-erweiterung ohnehin gerodet werden.

Der Radweg soll nach Absprache mit dem Investor und der Stadt Homburg auf dem 3 m breiten randlichen Abstandsstreifen als vollständiger Neubau incl. entsprechendem Unterbau angelegt werden.

Im hinteren Bereich führt die Bahntrasse unter der Berliner Straße hindurch. Das Brückenbauwerk (BW 2) ist ausreichend breit, so dass der Radweg problemlos randlich hindurchgeführt werden kann.



Deutlich zu erkennen ist der vollständige Bewuchs des Bahngrundstücks und die ausreichend breite Unterführung unter der Berliner Straße.

Die Führung entlang des westlichen Randes des Bahngrundstücks hat aus radverkehrlicher Sicht den Vorteil, dass so auf die Nutzung des vor einigen Jahren neu angelegten und für den Radverkehr deutlich zu schmalen Wilddurchlasses (BW 0) unter der DB-Hauptstrecke Saarbrücken-Mannheim verzichtet werden kann.



Für die Anlage des Radweges nicht benötigter schmaler Wilddurchlass (BW 0) unter der DB-Hauptstrecke Saarbrücken-Mannheim.

**Zustand Abschnitt 3: Strecken-km: 930 – 4.230 m
Zusammenhängender 3,3 km langer Bahntrassenabschnitt
im Eigentum der Homburger Parkhaus- und Stadtbus
GmbH (HPS GmbH)**

Auf dem gesamten Abschnitt von der von der Unterführung der Berliner Straße bis zur Querung des Waldweges in Verlängerung der Eichelscheider Straße am Ortsrand Jägersburg ist das Schotterbett der Bahntrasse noch vollständig erhalten und kann als Unterbau für den Radweg genutzt werden.

Die Bahntrasse ist vollständig mit Gebüsch und jüngerem Baumbestand zugewachsen und muss für die Anlage des Radwegs auf 5 m Breite gerodet und auf 11 m Breite freigeschnitten werden.

Die Schienen sind abgebaut, aber alle ehemaligen Holz-Bahnschwellen liegen noch mittlerweile stark verwittert im Gelände verteilt herum und müssen entsorgt werden.

Zusätzlich liegen auf dem letzten ca. 320 m langen Abschnitt vor der Querung des Waldweges in Verlängerung der Eichelscheider Straße am Ortsrand Jägersburg noch die alten Beton-Bahnschwellen im Gelände verteilt herum und müssen, wie die Holzschwellen zuvor auch entsorgt werden.





Zustand Abschnitt 4: Strecken-km 4.230 – 4.770 m Bahntrassenabschnitt im Eigentum der Naturland Ökoflä- chen-Management GmbH

Auf dem ca. 540 m langen Abschnitt 4 ist der Trassenkörper noch vollständig erhalten. Im Gegensatz zu den Abschnitten 1 – 3 sind im Abschnitt 4 die Schienen und die hier verbauten Stahlschwellen noch im Gelände vorhanden. Sie müssen für den Radwegbau vollständig demontiert und einer Wiederverwertung zugeführt werden.

Der Bahnschotter ist noch vollständig erhalten und kann als Unterbau für die Anlage des Radwegs verwendet werden.

Die Bahntrasse ist sehr stark mit Gebüsch und jüngerem Baumbestand zugewachsen und muss für die Anlage des Radwegs wie bereits der Abschnitt 3 auf 5 m Breite gerodet und auf 11 m Breite freigeschnitten werden.



Am Ende von Abschnitt 4 hören die Schienen direkt beim Übergang nach Abschnitt 5 (Bhf. Jägersburg) auf.

**Zustand Abschnitt 5: Strecken-km 4.770 – 5.070 m
Bereich des ehemaligen Bahnhofes Jägersburg im Eigen-
tum der G.I.P.E.-Gesellschaft für innovative Projektentwick-
lung mbH & Co.KG**

Auf dem ca. 300 m langen Abschnitt 5 im Bereich des ehemali-
gen Bahnhofes Jägersburg sind Schienen und Schwellen voll-
ständig abgebaut. Der Trassenkörper ist kaum noch im Gelände
erkennbar. Das gesamte Gelände ist vor Jahren bereits gerodet
worden. Heute befindet sich dort ein weitläufiges Wiesenge-
lände.

Rodung- und Rückschnittarbeiten sind hier nur am Beginn von
Abschnitt 5 erforderlich. Auf dem alten Bahnschotter hat sich
eine Grasschicht gebildet, die zum Bau des Radweges auf einer
Breite von 4,5 m abgeschoben werden muss.

Die G.I.P.E. beabsichtigt auf dem Bahngelände ein Demenz-
zentrum zu bauen. Grundsätzlich ergeben sich 2 Möglichkeiten
für einen Radwegebau:

Variante 1 (direkter Verlauf):

Bau des Radweges exakt auf der alten Bahntrasse entlang der
alten noch erkennbaren Bahnsteigkante vergleichsweise nah
am alten unter Denkmalschutz stehenden Bahnhofsgebäude
vorbei.

Variante 2 (Verschwenkung am Waldrand entlang):

Bau des Radweges abseits der ehemaligen Bahntrasse entlang
des östlichen Waldrandes mit Rückführung auf die Bahntrasse

erst unmittelbar vor der Bahnbrücke über einen Forstweg am
Beginn von Abschnitt 6.



Zustand Abschnitt 6: Strecken-km 5.070 – 5.420 m Bahntrassenabschnitt im Eigentum der Naturland Ökoflä- chen-Management GmbH

Der Zustand der Trasse ist der gleiche wie bei Abschnitt 4.

Der Trassenkörper ist vollständig erhalten, die Schienen und Stahlschwellen sind noch vorhanden. Sie müssen für den Radwegbau vollständig demontiert und einer Wiederverwertung zu-geführt werden.

Der Bahnschotter ist noch vollständig erhalten und kann als Unterbau für den Bau des Radwegs verwendet werden.

Die Bahntrasse ist sehr stark mit Gebüsch und jüngerem Baum-
bestand zugewachsen und muss für die Anlage des Radwegs
wie bereits der Abschnitt 4 auf 5 m Breite gerodet und auf 11 m
Breite freigeschnitten werden.

Am Ortsrand Waldmohr führt die Bahntrasse unter dem An-
schluss an die Industriestraße hindurch. Um den Radweg an
die Industriestraße und damit an die Verbindung zum Glan-
Blies-Weg anschließen zu können muss in die östliche Bahnbö-
schung eine ca. 100 m lange neue Auffahrt geschoben werden.
Dazu sind umfangreiche Rodungs- und Erdbauarbeiten not-
wendig. Das heute der ÖFM gehörende ehemalige Bahngrund-
stück ist jedoch breit genug für den Bau der erforderlichen
Rampe.



Im Bild links ist die Böschung zu erkennen, in welcher der Rad-
weg nach oben zum im Bild rechts zu sehenden Anschluss
an die Industriestraße mittels einer Auffahrt gebaut werden muss.

8. Anschlüsse an die Bahntrasse

Insgesamt müssen auf der gesamten Bahntrasse zwischen Homburg Johannishof und Waldmohr 5 Anschlüsse an Ortschaften geschaffen werden.

Anschluss 1:

Vogelbacher Weg (Michelin Reifenwerke, Werk Homburg, INA-Werk Homburg und Robert Bosch, Werk Ost)



Der Anschluss Vogelbacher Weg ist baulich vergleichsweise einfach herzustellen, da hier lediglich eine vorhandene Wegeverbindung entsprechend ausgebaut werden muss.

Anschluss 2:

Erbach beim Alten Erbacher Bahnhof und Tierheim



Der Anschluss Erbach ist im Grunde bereits vorhanden, da der Wirtschaftsweg in Verlängerung der Grünwaldstraße bis zum Tierheim bereits asphaltiert ist.

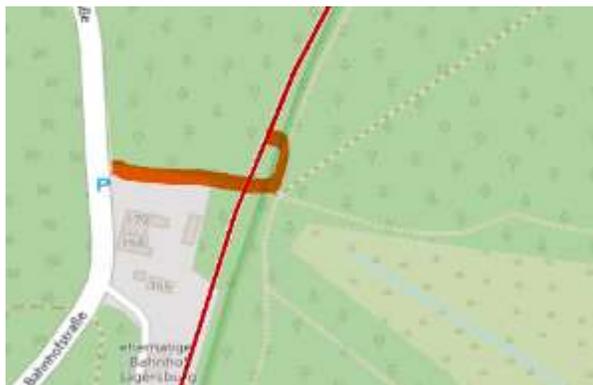
Anschluss 3:

Jägersburg bei der Verlängerung der Eichelscheider Straße



Auch der Anschluss Jägersburg ist baulich vergleichsweise einfach herzustellen, da auch hier lediglich ein vorhandener Wirtschaftsweg ausgebaut werden muss.

Anschluss 4: Bahnhof Jägersburg



Der Anschluss beim Jägersburger Bahnhof erfordert den Neubau einer ca. 80 m langen Zufahrt zur Unterführung des Forstweges am Beginn von Abschnitt 6.

Anschluss 5: Waldmohr (Neubau einer Auffahrt an die Industriestraße)



Der Anschluss in Waldmohr erfordert, wie bereits unter Pkt. 7 beschrieben den Neubau einer ca. 100 m langen Auffahrt vom Geländeeinschnitt der Bahntrasse hoch auf die Industriestraße.

Das Foto ist unten im Geländeeinschnitt auf der Bahntrasse aufgenommen. Rechts sind die Schienen zu erkennen. Der Anschluss muss nach rechts oben in der Bahnböschung angelegt werden.

9. Brückenbauwerke entlang der Bahntrasse

Insgesamt befinden sich auf der gesamten Bahntrasse von Homburg Johannishof bis zum Ortsrand Waldmohr 8 Brückenbauwerke. Ihr Zustand wurde einer ersten Sichtprüfung unterzogen, um einen evtl. erforderlichen Sanierungsbedarf einzuschätzen.

Wirklich relevant für den Radwegebau sind nur die beiden Bauwerke BW 4 und BW 7, bei denen die Bahntrasse einen Forstweg überquert. An diesen beiden Bauwerken müssen jeweils die beiden Kappen erneuert werden um die erforderlichen Füllstabgeländer montieren und den Schrammbord zum Radweg hin anlegen zu können.

Die im Folgenden getroffenen Aussagen gelten vorbehaltlich einer zusätzlich erforderlichen technischen Prüfung der Baustatik durch ein entsprechendes Fachbüro.

Brückenbauwerke Abschnitt 1: Strecken-km: 0 – 250 m



BW 1:
Unterführung des Radweges beim Kombi-Bad unter der DB-Hauptstrecke Saarbrücken-Mannheim.

Guter Zustand:
Kein Sanierungsbedarf
Es ist zudem kein den Radweg selbst betreffendes Bauwerk



BW 0:
Nicht für den Radwegebau benötigter, aber auch deutlich zu schmaler Wildldurchlass unter der DB-Hauptstrecke Saarbrücken-Mannheim: Er ist vom aktuell konzipierten Radwegebau nicht betroffen.

Brückenbauwerke Abschnitt 2: Strecken-km: 250 – 930 m



BW 2:
Unterführung des Radweges unter der Berliner Straße.

Guter Zustand:
Kein Sanierungsbedarf
Es ist zudem kein den Radweg selbst betreffendes Bauwerk

Brückenbauwerke Abschnitt 3: Strecken-km: 930 – 4.230 m



BW 3:
Am Ende der Schulzenhausstraße überquert der Forstweg die Bahntrasse.

Guter Zustand:
Kein Sanierungsbedarf
Es ist zudem kein den Radweg selbst betreffendes Bauwerk



BW 4:
Zwischen dem Tierheim am alten Erbacher Bahnhof und der Unterführung der A 6 überquert die Bahntrasse einen Forstweg.

Sanierungsbedarf:
BW 4 ist grundsätzlich in einem immer noch guten Zustand, aber im Zuge des Radwegebaus müssen die beiden Kappen erneuert werden um die erforderlichen Füllstabgeländer montieren und den Schrammbord zum Radweg hin anlegen zu können.



BW 5:
Die Bahntrasse wird von der A 6 überquert (Autobahnbrücke).

Guter Zustand:
Kein Sanierungsbedarf
Es ist zudem kein den Radweg selbst betreffendes Bauwerk



BW 6:
Zwischen der Unterführung der A 6 und der Querung des Waldweges in Verlängerung der Eichelscheider Straße am Ortsrand Jägersburg wird ähnlich wie bei BW 3 die Bahntrasse von einem Forstweg überquert.

Guter Zustand:
Kein Sanierungsbedarf
Es ist zudem kein den Radweg selbst betreffendes Bauwerk

Brückenbauwerke Abschnitt 4: Strecken-km: 4.230 – 4.910 m

→ Keine Bauwerke in Abschnitt 4

Brückenbauwerke Abschnitt 5: Strecken-km: 4.910 – 5.070 m (Bahnhof Jägersburg)

→ Keine Bauwerke in Abschnitt 5

Brückenbauwerke Abschnitt 6: Strecken-km: 5.070 – 5.420 m



BW 7:

Am nördlichen Ende vom Bahnhofsgelände Jägersburg überquert die Bahntrasse einen Forstweg.

Sanierungsbedarf:

BW 7 ist grundsätzlich in einem immer noch guten Zustand, aber im Zuge des Radwegebaus müssen die beiden Kappen erneuert werden um die erforderlichen Füllstabgeländer montieren und den Schrammbord zum Radweg hin anlegen zu können.



BW 8:

Am Ortsrand von Waldmohr wird die Bahntrasse von der Verlängerung der Industriestraße überquert.

Guter Zustand:

Kein Sanierungsbedarf

Es ist zudem kein den Radweg selbst betreffendes Bauwerk, da der Radweg vor Erreichen von BW 8 in der rechten (= östlichen) Böschung mit einer neu zu bauenden Rampe nach oben auf den Anschluss an die Industriestraße geführt werden muss.

10. Kostenschätzung Asphalt- und Schotterausbau

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation	Kosten Schotterausbau	Kosten Asphaltausbau
	Kostenschätzung Radwegebau: Bahntrassen-Radweg Homburg – Jägersburg – Waldmohr, Länge 5.250 m (Projektkostenschätzung nach DIN 276 Kosten im Bauwesen nach Kostengruppen)			
1	KG 100 Grundstück			
1.1	Grunderwerb	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Abschnitte 1 – 3 der Bahntrasse (s. Übersichtsplan) gehören bereits der Homburger Parkhaus- und Stadtbus GmbH oder direkt der Stadt Homburg: Hier fallen keine Grundstückskosten an ▪ Die beiden Abschnitte 4 (540 m) + 6 (350 m) gehören der Naturland Ökoflächen-Management GmbH, zusammen 890 m ▪ Der Abschnitt 5 (300 m) gehört der Gesellschaft für innovative Projektentwicklung mbH & Co.KG Kalkulation: 1.190 m x 25 €/lfm = 29.750 € (entspricht Kosten für Grunderwerb von der ÖFM beim Bahnradweg Sankt Wendeler Land) 	29.750 €	29.750 €
1.2	Grundstücksnebenkosten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grunderwerbssteuer (6,5 %) 	1.950 €	1.950 €
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Notarkosten 	2.000 €	2.000 €
2	KG 200 Vorbereitende Maßnahmen			
2.1	Herrichten Freischneiden / Roden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahntrasse freischneiden / Gebüsch und Jungbäume roden / Umgestürzte Bäume entfernen / Mulchen / Verkehrssicherung morscher Bäume Kalkulation: 5.250 m x 30 € / lfm Meter 	160.000 €	160.000 €

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation	Kosten Schotterausbau	Kosten Asphaltausbau
		<ul style="list-style-type: none"> Zusätzlich erforderliches Roden für die neu zu bauende Auffahrt an der Landesgrenze in Waldmohr hoch zur Industriestraße Kalkulation: 200 m x 70 € / lfm 	14.000 €	14.000 €
2.2	Demontage Schienen und Schwellen	<ul style="list-style-type: none"> Abbauen der Schienen und Schwellen: Der weitaus überwiegende Teil der Schienen ist bereits abgebaut Lediglich in den beiden der ÖFM gehörenden Abschnitten 4 + 6 liegen auf insgesamt 890 m noch Schienen und Stahl-Schwellen Der Aufwand für den Abbau dürfte in etwa vergleichbar sein mit dem Materialwert des Stahls. Von daher fallen hier voraussichtlich keine Kosten an. In den Abschnitten 2 und 3 liegen noch die uralten Holz- und z.T. auch Beton-Schwellen im Gelände verstreut. In Abschnitt 2 betrifft die Entsorgung der Schwellen den neuen Grundstückseigentümer, Herrn Jung, so dass für den Radwegbau nur die Kosten für die Entsorgung der Schwellen im Abschnitt 3 (3.300 m) angesetzt werden müssen Kalkulation: 3.300 m à 25 €/lfm 	82.500 €	82.500 €
2.3	Ausgleichsmaßnahmen und -abgaben	<ul style="list-style-type: none"> Kalkulation der für Asphalt- bzw. Schotterausbau erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen (Ökopunkte) entsprechend Kap. 5 Naturschutzrechtliche Rahmenbedingungen der Landespflege: Schutzgebiete incl. Abschätzung der erforderlichen Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung 	447.650 €	463.452 €
3	KG 500 Außenanlagen und Freiflächen			
3.1	Baustelleneinrichtung	<ul style="list-style-type: none"> Baustelle einrichten/vorhalten/versetzen/räumen 	10.000 €	20.000 €
3.2	Verkehrssicherung	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrssicherung einrichten/vorhalten/abbauen 	8.000 €	8.000 €
3.3	Kontrollprüfungen	<ul style="list-style-type: none"> Lastplattendruckversuche, Probenentnahme 	1.500 €	1.500 €
3.4	Trasse verbreitern, Bahnschotter fräsen + verdichten	<ul style="list-style-type: none"> Abschieben und Verbreitern + 50 cm tief Fräsen des groben Bahnschotters mit dem feinkörnigen Untergrund + verdichten 3,00 m Wegebreite + 2 x 0,75 m Bankett = 4,5 m Ausbaubreite Kalkulation: 5.250 m x 4,5 m = 23.625 m² x 3 € / m² 	70.000 €	70.000 €

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation	Kosten Schotterausbau	Kosten Asphaltausbau
3.5	Erdbau Trasse schieben Anschluss Waldmohr	<ul style="list-style-type: none"> Abtragen der Böschung + Einbau der Erdmassen in Bahntrasse Kalkulation: 150 m Länge x ca. 5,5 m Breite x ca. 3,5 m Höhe (durchschnittlich) = 2.887,5 m³, gerundet 2.900 m³ à 10 € / m³ = 29.000 € 	29.000 €	29.000 €
3.6	Schottertragschicht	<ul style="list-style-type: none"> 20 cm Schotter-Tragschicht 0/56 auf 3,5 m Breite auf gesamter Länge Kalkulation: 5.250 m x 4 m x 0,2 m = 4.200 m³ x 1,9 t/m³ = 8.000 t à 30 € 	240.000 €	240.000 €
3.7	Planum herstellen (Asphaltausbau)	<ul style="list-style-type: none"> Planum mit 2,5 % Gefälle auf 4,0 m Breite Kalkulation: 5.250 m x 4 m = 21.000 m² x 1,75 € / m² 	0 €	36.750 €
3.8	Uhrglasprofil (Schotterausbau)	<ul style="list-style-type: none"> Uhrglasprofil zur Entwässerung der Schotterdecke auf 4 m Breite Kalkulation: 5.250 m x 4 m = 21.000 m² x 1,5 € / m² 	31.500 €	0 €
3.9	Schottersauberkeits- schicht (Schotterausbau)	<ul style="list-style-type: none"> 8 cm Schotter-Sauberkeitsschicht 0/22 auf 4,0 m Breite als Grundlage für die die Steinsanddeckschicht Kalkulation: 5.250 m x 4 m x 0,08 m = 1.680 m³ x 1,9 t/m³ = 3.200 t à 32,50 € 	105.000 €	0 €
3.10	Steinsanddeckschicht (Schotterausbau)	<ul style="list-style-type: none"> 4 cm Steinsanddeckschicht 0/8 auf 3 m Breite Kalkulation: 5.250 m x 3 m x 0,04 m = 630 m³ x 2,2 t/m³ = 1.400 t à 37,50 € 	52.500 €	0 €
3.11	Asphalttragschicht (Asphaltausbau)	<ul style="list-style-type: none"> 8 cm Asphalttragschicht AC 22 T L auf 3,15 m Breite Kalkulation: 5.250 m x 3,15 m = 16.537,50 m² à 11 € 	0 €	182.000 €
3.12	Asphaltdeckschicht (Asphaltausbau)	<ul style="list-style-type: none"> 3 cm Asphaltdeckschicht AC 8 D L auf 3 m Breite Kalkulation: 5.250 m x 3 m = 15.750 m² x 13 € 	0 €	205.000 €
3.13	Asphalt-Nebenkosten	<ul style="list-style-type: none"> Bitumenemulsion, Fugenband, Abstumpfungsmaßnahme, Asphaltträger schneiden, Randabdichtung etc.: Kalkulation: 7,5 % der Asphaltkosten 	0 €	29.000 €
3.14	Bankette angleichen	<ul style="list-style-type: none"> 2 x 0,75 cm Vorsiebmaterial x durchschnittlich 10 cm Kalkulation: 5.250 m x 2 Seiten x 0,75 m x 0,1 m = 790 m³ x 1,9 t/m³ = 1.500 t à 15 € 	22.500 €	22.500 €

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation	Kosten Schotterausbau	Kosten Asphaltausbau
3.15	Brückensanierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lediglich die beiden Bauwerke 4 + 7 betreffen den Radweg selbst. Beide Bauwerke befinden sich augenscheinlich in einem soliden Zustand. Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen: - Abklopfen der hohlliegenden Betonfläche, - Erneuern des Korrosionsschutzes des Walztragers-in-Beton (WIB) - Instandsetzung der Flügelwände, Unter- und Seitenflächen des Überbaus. - Instandsetzung/Erneuerung der beiden Kappen rechts und links, - Schutzgerüst Kappen, - Bauzeitliche Verkehrssicherung auf Wirtschaftsweg, - Montage eines neuen Füllstab-Geländers, Hohe 1,30m, - Einbau einer Stützwand für den Übergang des Randweges an den Bestand. Kalkulation: 75.000 € / Bauwerk à 2 BW	150.000 €	150.000 €
3.16	Anschlüsse / Zufahrten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Asphaltarbeiten an den 5 vorgeschlagenen Anschlüssen Kalkulation: 5 Anschlüsse à 20.000 € 	0 €	100.000 €
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schotterausbauarbeiten an den 5 vorgeschlagenen Anschlüssen Kalkulation: 5 Anschlüsse à 15.000 € 	75.000 €	0 €
3.17	Geländer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stahl-Holz-Geländer an der neuen Auffahrt zur Industriestraße in Waldmohr Kalkulation: 150 m à 40 € / m 	6.000 €	6.000 €
3.18	Zäune	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neuer Zaun als Abgrenzung zum Privatgelände in Abschnitt 2 Kalkulation: 680 m à 65 € / m 	44.000 €	44.000 €
3.19	Beschilderung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ StVO-Beschilderung + Radwandwegbeschilderung Kalkulation: 1.700 € / km x 5,25 km 	9.000 €	9.000 €
3.20	Infotafeln	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SaarRadland Informationstafeln Kalkulation: 4 Tafeln à 3.500 € (Graphik/Produktion/Montage) 	14.000 €	14.000 €
3.21	Rastplätze	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anlegen von 4 Rastplätzen analog den Raststationen auf dem Bahnradweg Sankt Wendeler Land (Tisch, 2 Bänke, Radabstellanlage) Kalkulation: 4 Rastplätze à 10.000 € = 40.000 € 	40.000 €	40.000 €

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation	Kosten Schotterausbau	Kosten Asphaltausbau
4	KG 700 Baunebenkosten			
4.1	Planungskosten Ingenieur	▪ Ca. 7,5 % der Baukosten	136.000 €	162.000 €
4.2	Planungskosten Naturschutz	▪ Ca. 2 % der Baukosten	36.000 €	43.000 €
4.3	SiGeKo	▪ Sicherheits- und Gesundheitskoordinator	7.500 €	7.500 €
4.4	Öffentlichkeitsarbeit / Mar- keting / Eröffnungsveran- staltung	▪ Pressebeilage, Plakaterstellung, Internetauftritt, Faltblatt, Eröffnungsveranstal- tung Kalkulation: pausch. 20.000 €	20.000 €	20.000 €
		Netto	1.845.350,00 €	2.192.902,00 €
		19 % MwSt.	350.616,50 €	416.651,38 €
		Kostenschätzung Bahntrassen-Radweg Homburg – Jägersburg – Waldmohr	2.195.966,50 €	2.609.553,38 €

11. Fachliche Stellungnahme zu Asphalt- und Schotterbauweise

Die Art und Weise des Ausbaus von Radwegen hat erhebliche Auswirkungen auf die spätere Nutzung und die Folgekosten.

Der qualitativ hochwertige 2-Schicht-Asphaltaußbau kostet zunächst knapp 19 % mehr. Er hält jedoch über mindestens 25 Jahre hinweg in denen keine Folgekosten entstehen.

Schotterwege hingegen halten erfahrungsgemäß höchstens 5 – 10 Jahre und müssen dann überarbeitet werden. Gerade die für den Radverkehr wichtige feinkörnige Deckschicht ist eine Verschleisschicht und muss alle 3-5 Jahre immer wieder erneuert werden.

Schotterwege mit wassergebundenen Decken gelten zwar einerseits als ökologisch wertvoll, weil sie Regenwasser durchlassen und nicht den Erdboden versiegeln, jedoch: Sie nutzen sich schneller ab und sind wesentlich teurer im Unterhalt – ganz abgesehen von den deutlich besseren Fahreigenschaften, von denen Radler auf Asphalt-Decken profitieren.

Zudem konnte die versiegelnde Wirkung von Asphaltwegen in einem wissenschaftlichen Gutachten nicht bestätigt werden:

Das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern hat ein wissenschaftliches Gutachten zur

Versiegelungswirkung von Radweg erstellen lassen. Folgender Auszug fasst die Untersuchungsergebnisse zusammen:

„Auf allen Bodenstandorten lässt sich unter gebundenen Radwegedecken keine Negativveränderung des Wasserhaushalts ableiten. Eine Versiegelungswirkung kann, ausgehend von den ermittelten natürlichen Wassergehalten, nicht nachgewiesen werden. Der Vergleich des Einflusses der gebundenen und ungebundenen Befestigungen auf den natürlichen Wasserhaushalt bestätigt nicht die üblichen Annahmen, dass die Pflasterbauweise und die ungebundene Decke ein Beispiel für ökologisches Bauen sind.“

„Der Radweg mit gebundener Decke ist ein Bodensiegel ohne versiegelnde Wirkung.“

(aus: Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegekonstruktionen in naturnahen Bereichen, S. 7, Herausgeber: Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, August 2009)

Bei asphaltierten Radwegen auf ehemaligen Bahntrassen wird das Regenwasser nicht gesondert abgeführt, sondern versickert direkt seitlich des Weges im Untergrund.

Gerade bei Bahntassenradwegen, die auf Grund des geradlinigen direkten und vor allem ebenen Verlaufes abseits des KfZ-Verkehrs sehr gute Alltagsradwege sind, spielt der Oberflächenbelag für die Nutzer eine entscheidende Rolle.

Asphaltwege sind witterungsunabhängig für alle Nutzergruppen gerade bei nassen Wetterverhältnissen uneingeschränkt gut befahrbar.

Schotterwege hingegen verursachen bei feuchten und nassen Witterungsverhältnissen erhebliche Verschmutzungen an Rad und RadlerInnen und werden deshalb weniger gut angenommen.

Für einen Asphaltaußenbau sprechen zudem die deutlich geringeren Unterhaltungskosten in den Folgejahren bei gleichzeitig erheblich vielfältigerer Nutzung: Asphaltierte Bahntrassenradwege werden im Gegensatz zu Schotterwegen von verschiedensten Gruppen im Alltag und in der Freizeit genutzt:

- Alltagsfahrten von und zur Arbeitsstätte
- Schülerradverkehr
- Touristischer Radverkehr
- Sportradfahrer mit schmalen Reifen
- Inline-Skater
- Menschen mit Behinderung im Rollstuhl
- ältere Menschen mit Rollatoren
- Eltern mit kleinen Kindern, die gerade das Radfahren lernen
- Skiroller (Sommerlanglauf)

Durch den Radwegeausbau der Bahntrasse zwischen Homburg, Jägersburg und Waldmohr soll vor Allem der Alltagsradverkehr gefördert werden, was nur durch eine dauerhaft befestigten und ganzjährig nutzbaren Asphaltweg erreicht werden kann.

Ausbauart und naturschutzrechtliche Genehmigung

Wie in Kap. 5 näher erläutert, ergibt sich grundsätzlich kein signifikanter Unterschied im Eingriffspotential der beiden Varianten Schotter- bzw. Asphaltbauweise. Langfristig betrachtet bedingt der Schotterausbau häufigere Bautätigkeiten (Sanierung der Oberfläche alle 3-5 Jahre, Kompletterneuerung nach spätestens 10 Jahren) in einem naturschutzfachlich sensiblen Gebiet.

Demgegenüber stellt die Versiegelung der Fahrbahn und damit die dauerhafte Ausbaumform (mindestens 25 Jahre) trotz des leicht negativen Ergebnisses der Bilanz die für die angrenzenden Schutzgebiete bessere Lösung dar.

Ausbauart und Förderfähigkeit:

Bei der Beantragung von Tourismus-Fördermitteln z.B. vom Saarland spielt die Ausbaumform keine Rolle. In den vergangenen Jahren wurden vom Tourismusreferat des Saarlandes auch Radwegausbaumaßnahmen in Schotterbauweise gefördert.

Derzeit jedoch fördert das Saarland, aber auch der Bund vor allem Alltagsradwege und hier wird strikt auf eine ganzjährige Befahrbarkeit geachtet. Dabei sind Radwege in Schotterbauweise zwar nicht grundsätzlich von einer Förderung ausgeschlossen, aber die Fördergeber verlangen eine dezidierte und vor allem fachlich nachvollziehbare Begründung, warum der Radweg nicht dauerhaft befestigt werden kann. Alltagsradwege in Schotterbauweise werden nur in Ausnahmefällen gefördert.

Fachliche Empfehlung zur Ausbauart:

Aus fachlicher Sicht wird für das Projekt des Bahntrassenradweges zwischen Homburg, Jägersburg und Waldmohr uneingeschränkt ein qualitativ hochwertiger 2-Schicht-Asphaltaußenbau empfohlen.

Der Nutzungsgrad ist ganzjährig deutlich höher und vor allem die Unterhaltskosten in den Folgejahren sind deutlich geringer.

12. Zusammenfassung und Ergebnis der Machbarkeitsstudie

Die Machbarkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass die ehemalige Bahntrasse zwischen Homburg-Johannishof, Jägersburg und Waldmohr zu einem attraktiven und verkehrssicheren Radweg ausgebaut werden kann. Eine Voranfrage bei den Grundstückseigentümern wurde von allen Seiten positiv beantwortet (s. Kap. 4. Eigentumsverhältnisse und Nutzungsmöglichkeiten der Bahntrasse).

Für eine Umsetzung ist hier eine finale Einigung der genauen Radwegeführung und vertragliche Regelung mit Herrn Jung (Abschnitt 2) und Herrn Brass (Abschnitt 5) erforderlich.

Vor allem ein für die beabsichtigte Verkehrswende und Klimaschutzdebatte wichtiger, komfortabler und verkehrssicherer **Alltagsradweg** zwischen Waldmohr, Jägersburg, Erbach und Homburg würde zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrads im östlichen Saarland und angrenzenden Rheinland-Pfalz führen.

Der Radweg würde sich zudem als **Freizeitweg** sehr gut sowohl in das Radwanderwegenetz des SaarRadlandes als auch in die bundeslandübergreifende Radroute des Glan-Blies-Weges sowie in die lokalen Radwege eingliedern und würde auch hier zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung führen.

Die geschätzten Gesamtkosten betragen ca. 2,2 Mio. € für einen Schotterausbau und ca. 2,6 Mio. € für einen dauerhaften und qualitativ höherwertigen 2-Schicht-Asphaltausbau.

Für einen Asphaltausbau sprechen die deutlich geringeren Unterhaltskosten in den Folgejahren bei gleichzeitig erheblich vielfältigerer Nutzung: Asphaltierte Bahntrassenradwege werden vor allem vom überörtlichen Alltagsradverkehr, aber auch vermehrt von der wachsenden Gruppe der Sportradfahrer mit schmalen Reifen, von Inline-Skatern, von Menschen mit Behinderung im Rollstuhl, von älteren Menschen mit Rollatoren sowie von Eltern mit kleinen Kindern, die gerade das Radfahren lernen genutzt. Ein weiterer Vorteil ist die witterungsunabhängige Befahrbarkeit für alle Nutzergruppen gerade bei nassen Wetterverhältnissen.

Wie erfolgreich solche Bahntrassenradwege von der Bevölkerung angenommen werden zeigen die hohen Nutzerzahlen am neuen Bahnradweg Sankt Wendeler Land, dem Bliestal-Freizeitweg, am Wendelinus-Weg und am Glan-Blies-Weg im benachbarten Rheinland-Pfalz.

Der Bahntrassenradweg zwischen Homburg und Waldmohr würde durch seinen direkten und besonders verkehrssicheren Verlauf abseits des KfZ-Verkehrs zu einer deutlichen Attraktivierung des Alltags- und des Freizeitradverkehrs und damit zum Gelingen der Verkehrswende und einer Minderung der Treibhausgas-Emissionen für den Klimaschutz beitragen.