



		Unterlage Nr. 1	
Straße: B62 Nächster Ort: Wallmenroth	Baulänge: 0,871 km Länge Anschlüsse: 0,000 km	Landesbetrieb Mobilität Diez Goethestr.9 , 65582 Diez	
Abschnitt: B 62 Netzknoten: Von NK 5112 219 bis NK 5213 134 Station (von – bis): 2,041 – 2,915			
B62 - Neuanlage Siegtalradweg Dasberg-Wallmenroth			
Projis-Nr.:		SAP-Nr.: A.14-14-0006.01	

FESTSTELLUNGSENTWURF

- Erläuterungsbericht -

aufgestellt: Diez, den 30.10.2024 Unterschrift	



1. DARSTELLUNG DES VORHABENS
 - 1.1 Planerische Darstellung
 - 1.2 Straßenbauliche Beschreibung
 - 1.3 Streckengestaltung
2. BEGRÜNDUNG DES VORHABENS
 - 2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren
 - 2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung
 - 2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)
 - 2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens
 - 2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung
 - 2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse
 - 2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit
 - 2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen
 - 2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses
3. VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE
 - 3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes
 - 3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten
 - 3.3 Beurteilung der Varianten
 - 3.4 Gewählte Linie
4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME
 - 4.1 Ausbaustandard
 - 4.2 Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes
 - 4.3 Linienführung
 - 4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs
 - 4.3.2 Zwangspunkte
 - 4.3.3 Linienführung im Lageplan
 - 4.3.4 Linienführung im Höhenplan
 - 4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

- 4.4 Querschnittsgestaltung
- 4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung
- 4.4.2 Fahrbahnbefestigung
- 4.4.3 Böschungsgestaltung
- 4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen
- 4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten
- 4.6 Besondere Anlagen
- 4.7 Ingenieurbauwerke
- 4.8 Lärmschutzanlagen
- 4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen
- 4.10 Leitungen
- 4.11 Baugrund/Erdarbeiten
- 4.12 Entwässerung
- 4.13 Straßenausstattung
- 5. ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN
- 6. MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN
- 6.1 Lärmschutzmaßnahmen
- 6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen
- 6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten
- 6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen
- 6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete
- 7. KOSTEN
- 8. VERFAHREN
- 9. DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME

1. DARSTELLUNG DES VORHABENS

1.1 Planerische Darstellung

Der Landesbetrieb Mobilität (LBM) plant den Neubau des Siegtalradweges zwischen Dasberg und Wallmenroth auf einer Länge von ca. 870 m entlang der Bundesstraße B62.

Der Siegtalradweg umfasst 20 Teilabschnitte auf einer Länge von ca. 43 km und verläuft durch die Verbandsgemeinden Hamm, Wissen, Betzdorf und Kirchen größtenteils entlang der Bundesstraße B62. Der hier zu planende Bereich ist der Abschnitt SR12. Er beginnt am Ende der Planungsmaßnahme Niedergüdeln-Dasberg (Abschnitt SR11) und endet etwa am Ortseingang Wallmenroth an der in die B62 einmündenden „Dasbergstraße“.

Die Weiterführung auf der gegenüberliegenden (südwestlichen) Seite der B62 sowie weitere unmittelbar neben der B62 befindliche kombinierte Rad-/Gehwege in der Ortslage von Wallmenroth sind als Abschnitt SR13 bezeichnet.

Zwangspunkte sind die etwa parallel verlaufende B62, kreuzende Gewässer, vorhandener Bewuchs sowie vorhandene Gartenanlagen.

Der DTV auf der B62 beträgt in diesem Abschnitt im Jahr 2021 gemäß Verkehrszählung 4.367 KFZ/24h bei einem SV-Anteil von 5,6% (= 244 KFZ/24 h).

Der Streckenabschnitt befindet sich im nördlichen Teil von Rheinland-Pfalz im Kreis Altenkirchen in der Verbandsgemeinde Betzdorf, ca. 3 km westlich der Stadt Betzdorf.

Die B62 ist eine wichtige Straßenverbindung. Es handelt sich um eine anbaufreie Regionalstraße (LS III nach Tabelle 6, RIN 2008 und nach Tabelle 1.3-1, RAL 2012). Der Siegtalradweg wurde in den letzten Jahren an vielen Stellen ausgebaut um hier verbandsgemeindeübergreifend ein durchgängig attraktives Radwegenetz zu schaffen.

Der betroffene Ausbaubereich befindet sich zwischen den Netzknoten 5112219 und 5213134 von Station 2,041 bis Station 2,915.

Grundlage für diese Planung sind „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL) sowie die sonstigen einschlägigen Straßenbaurichtlinien. Die Bemessung des Oberbaus erfolgt in Anlehnung an bereits gebaute Abschnitte des Siegtalradweges.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die geplante Ausbaulänge des Radweges beträgt ca. 870 m (ca. 830 m links und ca. 40 m rechts). Die Ausbaubreite soll links 2,50 m und rechts ca. 1,60 m als Einfahrtschleuse in die B62 betragen. Es ist Vollausbau vorgesehen.

Der Radweg liegt überwiegend außerorts (bis etwa Bau-km 0+809), die letzten ca. 61 m innerhalb der OD (ca. 21 m links und 40 m rechts).

Zur Entwässerung wird zwischen dem 1,00 m (in Dammquerlage 1,50 m) breiten Bankett der B62 und dem 0,50 m breiten Bankett des Radweges ein i.d.R. 2,00 m breiter Grünstreifen angelegt, der aus einer 1,00 bis 1,50 m breiten Mulde und einem Böschung-/Angleichungsstreifen besteht. Im Bereich der Dammelage um Bau-km 0+480 entfällt die Mulde. Auf den ersten 30 und den letzten 280 m ist der Radweg nur durch einen ca. 50 cm breiten Sicherheitsstreifen mit einer Bordanlage von der B62 getrennt.

Die Fahrbahn der B62 wird bis Bau-km 0+768 zum nordöstlich geplanten Radweg hin verbreitert, so dass sie bis Bau-km 0+543 eine Grundbreite von 6,50 m (zzt. etwa 6,0 m breit) zuzüglich erforderlicher Kurvenverbreiterung erreicht. Ab Bau-km 0+543 kommt der Radweg wegen der vorhandenen Bebauung unmittelbar hinter einer Bordanlage zu liegen; die B62 wird hier auf ca. 6,20 m verbreitert, zusätzlich wird noch eine ca. 30 cm breite Rinne angelegt.

Von Bau-km 0+768 bis zum Bauende wird die B62 auf einer Länge von ca. 103 m umgebaut. Sie erhält um Bau-km 0+820 eine ca. 12 m lange und bis zu 2,55 m breite Mittelinsel mit einer 4,0 m breiten Querungshilfe für Radfahrer und Fußgänger. Diese Mittelinsel übernimmt auch die Funktion einer Verkehrsberuhigung im Ortseingangsbereich. Unmittelbar nach der Mittelinsel wird die vorh. „Dasbergstr.“ wieder an die B62 angeschlossen (auf einer Länge von ca. 16 m mit einer Grundbreite von ca. 5,0 m). Die zzt. überdimensionierte Einfahrtsöffnung am Fahrbahnrand der B62 mit ca. 36 m wird dabei zugunsten von Grünflächen zurückgebaut.

Neben dem nördlichen Fahrbahnrand dieser Gemeindestraße wird der vorhandene Gehweg bis zum Ende des Radweges verlängert. Die Fußgänger aus der Ortslage können so die geplante Querung mitnutzen und erhalten auf der südwestlichen Seite Anschluss an einen vorhandenen unbefestigten Fußweg.

Der nordwestlich der B62 im Zweirichtungs-Verkehr geführte Radweg erhält hier mittels Ein- und Ausfahrtschleusen eine normgerechte Auflösung in markierten Radfahr-Schutzstreifen innerhalb des B62-Fahrbahnquerschnittes.

1.3 Streckengestaltung

Durch den Bau des Radweges wird sich die Verkehrscharakteristik der Bundesstraße nicht ändern. Der Verlauf des Radweges ist durch den Grünstreifen zwischen B62 und des angrenzenden Waldgebietes bzw. ab Bau-km 0+564 von Gärten der angrenzenden Wohnbebauung des Ortes Wallmenroth sowie der einmündenden „Dasbergstraße“ in einem engen Rahmen vorgegeben.

2. BEGRÜNDUNG DES VORHABENS

2.1 Vorgeschichte der Planung vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Dieser Radwegabschnitt stellt eine Lücke in einem sich ständig weiterentwickelnden Netz dar. Im davor- und dahinterliegenden Verlauf sind attraktive, teilweise kilometerlange Abschnitte gebaut bzw. in Planung. Durch den Bau wird die Gefahr gebannt, dass Radfahrer die stark frequentierte Bundesstraße benutzen.

Vorausgegangene Untersuchungen für die Planung hat es für diesen Streckenabschnitt noch nicht gegeben.

Unfallzahlen wurden geprüft. Es ergaben sich keine Auffälligkeiten.

Planungsbeginn war Mitte 2014.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

s. Unterlagen 9 und 19

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

s. Unterlagen 9 und 19

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Dem Lückenschluss des Radweges entlang der B62 kommt keine raumordnerische Bedeutung zu.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Der Radverkehr wird im Bestand auf der zu schmalen B62 mitgeführt; die Grundbreite der befestigten Fahrbahn beträgt zzt. nur etwa 6,0 m.

Der Bau des Radweges hat keinen Einfluss auf die verkehrliche Entwicklung des motorisierten Verkehrs.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Verbreiterung der Fahrbahnbreite der B62 auf mindestens 6,50 m (z.T. incl. Rinne) ermöglicht einen sichereren Begegnungsverkehr. Die Trennung der verschiedenen Verkehrsarten (Radfahrer und KFZ) führt zusätzlich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die geplante Mittelinsel ermöglicht Radfahrern und Fußgängern ein sicheres Kreuzen der Bundesstraße; zudem bewirkt sie eine Geschwindigkeitsreduzierung mit verkehrsberuhigender Wirkung im Ortseingangsbereich.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch den in Zukunft besser möglichen Begegnungsverkehr (bedingt durch die Verbreiterung der Fahrbahn der B62) sowie durch die Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer können Überholvorgänge und somit Stopp-, Anfahr- und Rangiervorgänge verringert werden.

Lärm- und Abgasimmissionen werden so in geringem Maße reduziert.

Weitere Erläuterungen s. Unterlage 19.0 Fachbeitrag Naturschutz

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Als wesentlicher „zwingender Grund des überwiegenden öffentlichen Interesses“ ist die erforderliche Verbesserung der Verkehrssicherheit anzusehen. Das Hauptmerkmal der Verbesserung ist, dass auf der B62 eine der Streckencharakteristik angemessene Geschwindigkeit gefahren werden kann; dabei ist ein sicheres Begegnen von LKWs mit PKWs auch im Kurvenbereich möglich ohne wie bisher die Bankettbereiche in Anspruch zu nehmen.

Die Bankettbereiche zum Radweg hin erhalten eine konstante Mindestbreite von 1,00 m im Einschnitt bzw. 1,50 m im Dammquerschnitt.

3. VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

s. Unterlagen 9 und 19

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Die Linienführung ist durch die vorhandene Trasse der B62 vorgegeben. Die Neuanlage des Radweges mit der Verbreiterung der Fahrbahn erfolgt auf der nordwestlichen Hang- seite. Eine mögliche Alternative wäre eine talseitige Verschiebung der geplanten Maß- nahme. Eine Überschüttung der teilweise hohen bewachsenen Böschungen zum Tal hin kommt aus bautechnischen sowie aus Naturschutzgründen nicht infrage; auch wäre dabei deutlich mehr Grundstücks-Erwerb und -Inanspruchnahme erforderlich.

Eine weitere Möglichkeit wäre die Verschiebung der B62 in die Berglage und die Anlage des Radweges auf die talseitige Fahrspur der jetzigen B62. Hiergegen spricht die erforderliche Keuzung des beim Bauanfang auf der Nordseite ankommenden geplanten Radweges sowie die hohen Kosten für den erforderlichen Neubau der B62, die um ein Vielfaches über denen der jetzigen Lösung liegen würden.

Resümierend kann ausgesagt werden, dass keine alternative Variante realisierbar ist.

Die Baustreckenlänge des geplanten Radweges ist etwa 3 m kürzer als die Netz- länge der B62.

3.3 Beurteilung der Varianten

entfällt

3.4 Gewählte Linie

entfällt

4. TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME

4.1 Ausbaustandard

Der geplante Bau des Radweges erfolgt nur auf einem kurzen Teilstück von ca. 870 m. Die Ausbaubreite beträgt konstant 2,50 m links, überwiegend mit einem muldenförmigen Grünstreifen von der Bundesstraße getrennt. Auf den ersten 30 und den letzten 287 m ist der Radweg links nur durch einen ca. 50 cm breiten Sicherheitsstreifen mit einer Bordanlage von der B62 getrennt.

Der Radweg erhält beidseitig 0,50 m breite Bankette (außer in den Bereichen der Sicherheitsstreifen). Es ist ein Vollausbau vorgesehen.

Rechts (ab Bau-km 0+817) ist der Radweg als 3 m breite Querungsfläche bzw. als 1,60 m breite Einfahrtschleuse in die B62 z.T. mit einem 50 cm breiten Sicherheitsstreifen ohne Bordanlage geplant.

Eine Entwurfsgeschwindigkeit im Sinne einer richtlinienkonformen Planung wird nicht angesetzt.

Eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit ist Hauptintention der Planung.

4.2 Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes

Die vorhandenen Wege, Zufahrten und Straßen werden an etwa der gleichen Stelle wie gehabt angebunden:

- Wirtschaftsweg/Waldzufahrt bei Bau-km 0+003 links
- Wirtschaftsweg/Waldzufahrt bei Bau-km 0+561 links
- „Dasbergstraße“ (Gemeindestr.) bei Bau-km 0+841 links

Neben der geplanten Neuanlage des Radweges und der Verlängerung des vorh. Gehweges entlang der „Dasbergstraße“ sind Änderungen im umliegenden Wegenetz nicht geplant.

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Der Verlauf der Trasse ist durch die Lage der B62 sowie durch topografische Gegebenheiten und durch Zwangspunkte weitgehend festgelegt (s. Zi. 4.3.2).

Die vorhandene Fahrbahn wird im Vollausbau verbreitert. Der neue Radweg kommt parallel nordwestlich durch einen Grün- oder Sicherheitsstreifen von der Fahrbahn getrennt zu liegen.

Die Baustrecke liegt fast durchgängig im Hangbereich. Südöstlich schließt sich das Tal der Sieg mit z.T. hohen Böschungen an.

Die ersten 2/3 der Streckenlänge liegen im Mischwald. Dabei werden drei namenlose Bachläufe gekreuzt. Im restlichen Streckenabschnitt tangiert der neue Radweg Gartenflächen der Wohnbebauung („Waldstraße“ von Wallmenroth).

4.3.2 Zwangspunkte

Zwangspunkte für die Linienführung in Grund- und Aufriss sind:

- die Lage der vorhandenen Fahrbahn
- die vorhandene Topografie der hier vorhandenen Mittelgebirgslandschaft
- die vorhandene Flächennutzung
- die anzuschließenden vorhandenen Wirtschaftswege und die „Dasbergstraße“
- vorhandener Bewuchs

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Die vorhandene Fahrbahn der Bundesstraße weist eine unausgewogene Folge von sehr unterschiedlichen Kurvengrößen auf. Bis auf die Fahrbahnverbreiterung werden hier keine Veränderungen vorgenommen.

Die B62 weist im LP folgende ungünstigste Trassierungselemente auf:

min. R	~	65 m (um Bau-km 0 + 476)
min. A	~	30 m (um Bau-km 0 + 235)

Die Linienführung des gepl. Radweges ist durch die bestehende B62 in einem engen Rahmen vorgegeben. Hier wurde ein min. R = 40 m eingesetzt (um Bau-km 0 + 027).

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die Längsneigung der B62 liegt auf der ganzen Baustrecke etwa zwischen 2,5 und 4%, vom Bauanfang zum -ende steigend.

Der Radweg weist folgende ungünstigste Parameter auf:

min. H _w	=	400 m (um Bau-km 0+476)
min. H _k	=	350 m (um Bau-km 0+424)
max. s	=	5,3 % (um Bau-km 0+273)
min. s	=	0,5 % (um Bau-km 0+450)

Im Bereich der kreuzenden Gewässer werden die Längsneigungen gegenüber der lagemäßig etwa parallelen B62 variiert, um die sich ergebenden Dammböschungen und Durchlassverlängerungen so klein wie möglich zu halten.

Die gewählten Neigungen im Längs- und Querschnitt sind so aufeinander abgestimmt, dass sich eine gute Entwässerung der Straße incl. Radweg einstellt.

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Mit der geplanten Fahrbahnverbreiterung und der Anlage von Mindest-Bankettbreiten sowie durch die erforderliche Fällung von Bäumen im Straßenrandbereich ist eine Verbesserung der Sichtverhältnisse gewährleistet.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Der Anbau der B62 erfolgt mit gleicher Querneigung wie im Bestand. Während die Anchnittsbreite mit 30 cm (ab 0+543 = 50 cm) konstant gewählt wurde, variiert die Anbaubreite zwischen ca. 0 und 110 cm.

Folgende Trassierungselemente werden im Querschnitt des Radweges eingesetzt:

\min_q	=	3,0 %	(auch als Gegenneigung bei R = 40; Neigungsrichtung wird nur nach entwässerungstechnischen Gesichtspunkten gewählt)
\max_q	=	6,0 %	(nur im Bereich der beiden anzuschließenden Wege/Zufahrten um Bau-km 0+003 + 0+561)

Der gewählte Gesamtquerschnitt (Bereich Fahrbahn/neuer Radweg setzt sich wie folgt zusammen:

B62	2 Fahrstreifen	$2 \times \geq 3,25 \geq$	6,50 m bis 0+543 (zzgl. Kurvenverbereiterung)*
	2 Fahrstreifen	$2 \times \geq 3,10 \geq$	6,20 m ab 0+543 (zzgl. Rinne b ca. 0,30m)
	1 Bankett	=	1,00 m (im Dammbereich 1,50 m)
Grünstreifen		=	2,00 m (davon i.d.R. 1,0 bis 1,5 m Mulde + 0,5 bis 1,0 m Böschung/Angleichung)
Radweg	1 Bankett	=	0,50 m
	2 Fahrstreifen	$2 \times 1,25 =$	2,50 m
	1 Bankett	=	0,50 m

* Die Kurvenverbreiterung ist so ausgelegt, dass ein Begegnungsverkehr LKW/PKW innerhalb der Fahrbahn erfolgen kann (z.B. beim kleinsten Radius R = 65 ergibt sich eine zusätzliche Kurvenverbreiterung von 0,85 m - um Bau-km 0 + 476).

Von Bauanfang bis etwa Bau-km 0+030 entfällt der Grünstreifen. Hier wird ein 0,50 m breiter Sicherheitsstreifen (incl. einem Flachbordstein F20x25) entsprechend dem Planungsabschnitt vor dem Bauanfang eingesetzt. Die Verbreiterung der B62 erfolgt hier nur bituminös bis UK neuem Bordstein.

Von Bau-km 0+543 bis zum Bauende entfällt ebenfalls der Grünstreifen. Der Radweg kommt hier in einem vorh. Böschungs-/Muldenstreifen neben Gartenanlagen der Bebauung von Wallmenroth zu liegen. Die zwischen 6,10 und 6,40 m breite Fahrbahn wird linksseitig ca. 50 cm angeschnitten, auf ca. 6,2 m bituminös verbreitert und erhält (neben dem neuen Sicherheitsstreifen w.v. incl. eines Flachbordsteins) noch eine ca. 30 cm breite Pflasterrinne.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Radweg

Aufbauend auf Erkenntnissen bisher gebauter Abschnitte des Siegtalradweges ergibt sich folgender Radwegaufbau:

3 cm	Asphaltdeckschicht	
8 cm	Asphalttragschicht	
25 cm	Frostschutzschicht	(bei Zufahrten 40 cm stark)
<hr/>		
36 cm	Gesamtstärke auf tragfähigem Untergrund (bei Zufahrten 51 cm)	

B62

Die Verbreiterung und der Ausbau der B62 um die neue Mittelinsel am Bauende wird in Asphaltbauweise im Vollausbau hergestellt. Aufgrund von Erkenntnissen durch Bohrkernentnahmen der B62 in den vorhergehenden Abschnitten Niederhövels-Niedergüdeln sowie Niedergüdeln-Dasberg sowie aufgrund des geringen DTV wird in Abstimmung mit dem LBM Diez der folgende Aufbau gewählt, der gemäß RStO 12 etwa der Belastungsklasse Bk3,2 entspricht.

4 cm	Asphaltdeckschicht	
5 cm	Asphaltbinderschicht	
14 cm	Asphalttragschicht	
47 cm	Frostschutzschicht	
<hr/>		
70 cm	Gesamtstärke	

Optional ist hier über der vorh. Fahrbahn ein Aufbau im Hocheinbau mit Verbreiterungen im Vollausbau denkbar (gem. späterer Festlegung im Ausführungsentwurf).

Einmündung Dasbergstraße

Bei der einmündenden Gemeindestraße „Dasbergstraße“ mit einer sehr geringen Verkehrsbelastung wird von einer Bk1,0 ausgegangen. Hier ergibt sich nach RStO 12 folgender Aufbau:

4 cm	Asphaltdeckschicht	
14 cm	Asphalttragschicht	
52 cm	Frostschutzschicht	
<hr/>		
70 cm	Gesamtstärke	

Optional ist auch hier ein Aufbau im Hocheinbau denkbar (gem. späterer Festlegung im Ausführungsentwurf).

Aufbau der anzuschließenden Wirtschaftswege:

a) bituminös befestigt (bis max. 10 m vom FBR der B62)

10 cm	Asphalttragdeckschicht	
40 cm	Frostschutzschicht	
<hr/>		
50 cm	Gesamtstärke	

b) wassergebundene Decke (Anschluss an Bestand)

30 kg/m ²	Splitt 3/11 einrütteln in	
40 cm	Frostschutzschicht	

Weitere Details sind dem Regelquerschnitt zu entnehmen.

4.4.3 Böschungsgestaltung

Die Böschungen werden mit einer Regelneigung von 1:1,5 oder flacher als Angleichungen vorgesehen.

Im Bereich der vorhandenen Bebauung (Bau-km 0+564 bis Bauende) erhält der neue Radweg linksseitig als Abschluss überwiegend einen Tiefbordstein (bis $h = 20$ cm) oder niedrige unbewehrte Winkelsteine (bis $h = 50$ cm). Um Bau-km 0+815 (Bereich der neuen Mittelinsel) sind ca. 24 m bewehrte Mauerscheiben ($h=55$ bis 1,05 m) geplant. Ferner sind auch drei Treppenanlagen (à ca. sechs Stufen) zu erneuern.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Als Hindernisse in Seitenräumen ist nur der vorhandene Baumbestand zu berücksichtigen. Wertvolle Mischwald-Einzelbäume waren als zu schützende Elemente bei der Trassenfindung wichtig.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Die Baustrecke hat keine Berührungspunkte mit klassifizierten Straßen, nur mit zwei Wirtschaftswegen/Zufahrten und einer Gemeindestraße.

Am Bauende beginnt die OD von Wallmenroth (Bau-km 0+809). Bei Bau-km 0+841 mündet die „Dasbergstraße“ in die B62. Die stark überdimensionierte Einmündungsöffnung dieser Gemeindestraße wird im Zuge der Maßnahme etwas zurückgebaut (mit 3-teiligen Eckausrundungen $R_2 = 9$ bzw. 8 m, die entsprechend geführten Schleppkurven-Nachweisen in der Lage sind, 3-achsige Müllfahrzeuge im geplanten Fahrbahnbereich aufzunehmen auch unter Einbeziehung der neuen Mittelinsel).

Neben der sich ergebenden nördlichen Restfläche wird der Gemeindegehweg entlang der „Dasbergstraße“ verlängert und an das Ende des Radweges angeschlossen. Ferner werden beidseits Grünflächen angelegt.

Um Bau-km 0+820 wird eine ca. 12 m lange und bis 2,55 m breite Mittelinsel mit einer 4,0 m breiten Querungshilfe für Radfahrer und Fußgänger in der B62 angelegt. Die Mittelinsel übernimmt auch die Funktion einer Verkehrsberuhigung im Ortseingangsbereich. Fußgänger aus der Ortslage (aus der „Dasbergstraße“) und Radfahrer können die geplante Querung nutzen. Die Fußgänger erhalten auf der südwestlichen Seite Anschluss an einen vorhandenen unbefestigten Fußweg.

Der nordöstlich der B62 im Zweirichtungs-Verkehr geführte Radweg erhält hier mittels Ein- und Ausfahrschleusen eine normgerechte Auflösung in markierte Radfahr-Schutzstreifen innerhalb des B62-Fahrbahnquerschnittes Richtung Betzdorf.

4.6 Besondere Anlagen

Besondere Anlagen sind nicht vorhanden oder geplant.

4.7 Ingenieurbauwerke

Ingenieurbauwerke sind nicht vorhanden oder geplant.

4.8 Lärmschutzanlagen

s. 6.1

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Unmittelbar am Bauanfang befindet sich eine Bushaltestelle. Der Schilderstandort wird der neuen Situation angepasst.

Weitere öffentliche Verkehrsanlagen sind im Planbereich nicht vorhanden und auch nicht geplant.

4.10 Leitungen

Die Ver- und Entsorgungsunternehmen im Planungsbereich wurden angeschrieben. Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung sowie Fernmeldeleitungen werden, falls erforderlich, gemäß den gesetzlichen Bestimmungen bzw. bestehender Rahmenverträge den neuen Verhältnissen angepasst. Nach heutigem Kenntnisstand befinden sich Anlagen folgender Betreiber im Bereich der Planungsmaßnahme:

- Telekommunikationsanlagen der
Deutschen Telekom GmbH, Postfach 9100, 56065 Koblenz
- Beleuchtungsfreileitung der
Westnetz GmbH, Lindenstraße 62, 53721 Siegburg
- Abwasserleitungen der
Verbandsgemeindewerke Betzdorf, Hellerstr. 2, 57518 Betzdorf
- Straßenentwässerungskanal
Straßenbaulastträger (wahrscheinlich)

4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Zum Zeitpunkt dieser Entwurfsaufstellung liegt kein Baugrundgutachten vor. Da die Anforderungen an den Unterbau für einen Radweg nicht so hoch sind wie für eine klassifizierte Straße, sind keine Besonderheiten zu erwarten.

Aus einer überschläglichen Massenermittlung (ohne Berücksichtigung von evtl. Bodenverbesserungsmaßnahmen) ergibt sich folgende Massenbilanz:

zu gewinnende Einschnittmassen	ca. 3.600 m ³
(unter Berücksichtigung eines Auflockerungsfaktors von 13%)	
erforderliche Dammmassen	ca. 2.200 m ³
Daraus ergibt sich ein Massenüberschuss von	ca. 1.400 m ³

Grundsätzlich wird die Verwertung/Entsorgung von überschüssigen Erdmassen dem Auftragnehmer überlassen. Ein Nachweis der ordnungsgemäßen Verarbeitung wird bauvertraglich gefordert.

4.12 Entwässerung

s. Unterlagen 8 und 18

4.13 Straßenausstattung

Die Maßnahme erhält die Grundausrüstung mit Markierung, Schutz- und Leiteinrichtungen sowie Beschilderung gemäß den gültigen Bestimmungen. Von den einschlägigen Richtlinien abweichende Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

5. ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

Die Themen „Schutz des Klimas“ und „Anpassung an den Klimawandel“ sind erklärte Ziele der Bundesregierung und auch der rheinland-pfälzischen Landesregierung. Dies ist u.a. im Klimaschutzgesetz des Bundes (KSG) und im Landesrecht von Rheinland- Pfalz im Landesklimaschutzgesetz (LKSG) dokumentiert. Gemäß § 13 Abs. 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Subjektive Rechte und klagbare Rechtspositionen werden durch das KSG oder aufgrund dieses Gesetzes nicht begründet. Das LKSG Rheinland-Pfalz verfolgt gemäß seinem § 1 den Zweck, den Klimaschutz in Rheinland-Pfalz in Ergänzung nationaler, europäischer und internationaler Anstrengungen durch einen angemessenen Beitrag des Landes nachhaltig zu verbessern. So bestimmt das Landesrecht u. a. in § 9 Abs. 2 Satz 1 LKSG, dass die Belange des Klimaschutzes bei allem Handeln öffentlicher Stellen zu berücksichtigen sind. Die im KSG gesetzlich normierte Verpflichtung zur Herstellung von Klimaneutralität und der Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes genießt keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen. Dementsprechend fordern die Bestimmungen des § 13 Abs. 1 KSG und §§ 2 Satz 2 i.V.m. 9 LKSG zwar eine Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes, sie verleihen ihm aber keinen Vorrang vor anderen Belangen. Es ist daher weder aus dem KSG noch dem LKSG ein Verzicht auf bzw. ein Verbot von Straßenbaumaßnahmen abzuleiten. Das Gebot, die Belange des Klimaschutzes und die Auswirkungen auf das (globale) Klima zu berücksichtigen, bedeutet nicht, dass jedwede Emission von Treibhausgasen (THG) verboten wäre. Dementsprechend beschreiben weder das KSG noch das LKSG konkrete Ver- oder Gebote in Bezug auf den Bau von Straßen.

Abschätzung der THG-Emissionen durch die Nutzung der Straße

Durch den hier geplanten Ausbau der B 62 mit dem Bau des Siegtalradweges sowie der Verbreiterung der Fahrbahn wird keine Erhöhung des motorisierten Verkehrs verursacht und damit auch keine Erhöhung der verkehrsbedingten THG-Emissionen.

Abschätzung der THG-Emissionen bei der Lebenszyklusbetrachtung der Straße

Neben den verkehrs- bzw. betriebsbedingten CO₂-Emissionen müssen auch die THG-Emissionen berücksichtigt werden, die aus der Errichtung, dem Betrieb und der Unterhaltung des Infrastrukturprojektes resultieren – die sogenannten Lebenszyklusemissionen. Der hierfür erforderliche Energieaufwand ist grundsätzlich nicht vermeidbar und verursacht zwangsläufig zusätzliche THG-Emissionen (s. Tab.). Im Rahmen der Ausführung des Bauprojektes werden Möglichkeiten geprüft, um ggf. durch Anwendungen moderner Technologien und durch die Verbesserung von Bauabläufen Verringerungen der THG-Emissionen zu erreichen.

		Spezifische THG-Emissionen (kg CO ₂ -eq/a)	THG-Emissionen (t CO ₂ -eq/a)
Bundesstraße	3120m ²	4,6	14,4

Durch den Bau, Betrieb und die Unterhaltung der vorliegenden Planung werden jährlich ca. 14,4 t CO₂-eq freigesetzt.

Berücksichtigung des Einflusses der Landnutzung auf THG-Emissionen

Straßenbauvorhaben nehmen in der Regel Vegetationsflächen und Bodenflächen in Anspruch bzw. beeinflussen sie durch naturschutzfachliche Maßnahmen. Damit wird durch Straßenbauvorhaben aktiv Einfluss genommen auf die Funktionen von Böden und Vegetation als Treibhausgasspeicher und -senken. Durch die bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme werden zwangsläufig Landnutzungsänderungen ausgelöst. Unter dem Aspekt der landnutzungsbedingten THG- Emissionen wird durch das hier geplante Vorhaben kein verstärkender Beitrag zum Klimawandel bewirkt. Die Neuversiegelung beschränkt sich in ihren Auswirkungen auf das Mikroklima bzw. Lokalklima. Diese werden durch Kompensationsmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans ausgeglichen.

Die Planung führt daher nicht dazu, dass die Ziele des nationalen und rheinland-pfälzischen Klimaschutzgesetzes nicht erreicht werden können. Das Vorhaben widerspricht somit nicht den öffentlichen Interessen des Klimaschutzes.

Weitere Angaben zu Umweltauswirkungen siehe Unterlagen 9 und 19.

6. MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

s. Unterlage 17

6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Bedingt durch die Ausbaumaßnahme ist keine relevante Veränderung der Luftschadstoff-situation zu erwarten.

Eine Berechnung nach der „Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS) Ausgabe 2023“ sowie eine Beurteilung nach der 39. BImSchV kann somit entfallen.

Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Wassergewinnungsgebiete kommen nicht vor.

6.4 **Landschaftspflegerische Maßnahmen**

s. Unterlagen 9 und 19

6.5 **Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete**

entfällt

7. **KOSTEN**

Kostenträger für die Baumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland.

Eine privatrechtliche Beteiligung Dritter richtet sich nach den gesetzlichen Regelungen bzw. bestehenden und abzuschließenden Verträgen.

Anfallende Kosten durch eventuelle Leitungsverlegungen o.ä. regeln die gültigen Vorschriften bzw. Verträge der beteiligten Unternehmen.

8. **VERFAHREN**

Es ist vorgesehen das Baurecht durch ein Planfeststellungsverfahren (gem. § 17ff FStrG in Verbindung mit §74 Abs. 7 VwVfG) zu erlangen.

9. **DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME**

Die Baumaßnahme soll in einem Bauabschnitt durchgeführt werden.

Die geschätzte Bauzeit beträgt ca. 6 Monate.

Die Bauarbeiten können bei halbseitiger Sperrung der B62 unter Einsatz einer Lichtsignalanlage durchgeführt werden.

Eine Umleitung ist nicht erforderlich.

Der erforderliche Grunderwerb wird vom Landesbetrieb Mobilität in Diez vorbereitet.

Während der Bauzeit treten zwangsläufig Verkehrsbehinderungen auf. Diese Beeinträchtigungen werden aber durch entsprechende Auflagen und Maßnahmen für das bauausführende Unternehmen so gering wie möglich gehalten.

Besondere Schwierigkeiten sind nicht zu erwarten.