

*Original*

**Bebauungsplan der Stadt Saarburg  
Stadtteil Kahren  
Teilgebiet "Ortsdurchfahrt L 132"**

**Begründung**

Dipl.-Ing. H.-P. Stolz  
Stadtplaner SRL  
Maarstraße 25  
54292 Trier

Tel.: 0651/24026  
eMail: Stolz.Kintzinger@t-online.de

Bielefeld+Gillich+Heckel  
Landschaftsarchitekten BDLA  
Kaiserstraße 15  
54290 Trier

Tel.: 0651/14546-0  
eMail: mail@BGHplan.com

März 2004

# Gliederung

1.0	Allgemeines
1.1	Einführung Erfordernis zur Ausweisung und Aufstellung des B-Planes Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen
1.2	Gebietsabgrenzung
2.0	Planungsgrundlagen
3.0	Darlegung zum städtebaulichen Entwurf
3.1	Allgemeines
3.2	Planerische Beschreibung
3.3	Straßenbauliche Beschreibung
4.0	Technische Gestaltung der Baumaßnahme
4.1	Trassenbeschreibung der gewählten Linie
4.2	Querschnitt
4.3	Wirtschaftlichkeit der gewählten Ausbausituation
4.4	Trassierung
4.4.1	Gewählte Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente
4.4.2	Trassierungsgrenzwerte
4.4.3	Zwangspunkte
4.4.4	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz
5.0	Entwässerung
6.0	Leitungen
7.0	Baugrund, Erdarbeiten
8.0	Umweltverträglichkeit der Bauleitplanung
8.1	Landespflege
8.2	Lärmschutzmaßnahmen
9.0	Abwägung
10.0	Bodenordnende Maßnahmen
11.0	Kosten

## **1.0 ALLGEMEINES**

### **1.1 Einführung**

Der Stadtrat der Stadt Saarburg hat in seiner Sitzung am 06.06.2002 beschlossen, für das Plangebiet Teilgebiet „OD L 132 Saarburg / Kahren“ einen B-Plan aufzustellen.

Der wirksame FNP der Stadt Saarburg weist für die Ortslage Kahren „gemischte Bauflächen“ und Straßenverkehrsflächen aus. Der FNP befindet sich derzeit in Fortschreibung. Es ist daher davon auszugehen, daß der Bebauungsplan aus dem FNP entwickelt ist (vergl. § 8(2) BauGB).

Die L132 dient vorwiegend dem weiträumigen Verkehr als zwischenge-meindliche, regionale Verbindung und im Bereich der Ortsdurchfahrt Kahren als Anbindung an das Mittelzentrum Saarburg und das Land Luxemburg.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung gem. §1a Abs. 2.3 BauGB wurde nicht durchgeführt, weil das Plangebiet nicht unter die UVP-Pflicht des §3b UVPG fällt und es sich weitestgehend um eine „Bestandsplanung“ handelt.

#### **Erfordernis zur Ausweisung und Aufstellung des B-Planes gem. § 1(3) BauGB**

Aufgrund der schlechten straßenbaulichen Gegebenheiten ist der Ausbau der L132 in der Ortslage Kahren zwingend erforderlich.

Dies betrifft auch seit langem anstehende Sanierungsmaßnahmen bezüglich der höhenmäßigen Angleichung von Hofflächen.

Mit der vorliegenden Entwurfsbearbeitung wurde im Jahre 1992 begonnen. Für den Ausbau wurde unter Abwägung mehrerer Gestaltungsmöglichkeiten ein Bauentwurf aufgestellt.

Insbesondere wurden die Forderungen der Stadt Saarburg zur sicheren Führung der Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Fußgänger sowie der Schaffung einer hemmenden und geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung für den regionalen Durchgangsverkehr berücksichtigt.

Der gegenwärtige Zustand (uneben, zahlreiche Deckenaufbrüche und Sanierungsflächen) der vorhandenen Fahrbahn in Verbindung mit den negativen Elementen des Gesamtquerschnitts durch vorh. Dünglagen erlaubt keine verkehrssichere Führung von Kraftfahrzeugen im betrachteten Ausbaubereich der L132.

Die ausgedehnte Ortsdurchfahrt weist eine beidseitige Bebauung (vorwiegend Wohnhäuser und landwirtschaftliche Gebäude) auf. Dabei verläuft die Fahrbahn der L132 ohne ausreichenden Gehweg, so daß die Anwohner nach Verlassen der Anwesen direkt den Straßenverkehrsraum betreten.

Die gestreckte Linienführung in der Ortsdurchfahrt verleitet viele Verkehrsteilnehmer zu einer schnellen Fahrweise.

Durch die vorhandenen straßenbaulichen Gegebenheiten sowie der Verkehrsbelastung von DTV 2000 = 1317 Kfz/24h (GV 5,8% / SV 4,9%) wird der Ausbau der L132 als vordringlich erachtet.

## **Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur**

Die prognostizierte Verkehrsbelastung für das Jahr 2010 beträgt 1512 Kfz/24h. Der verkehrsgerechte Ausbau dient dem Zweck, die Verkehrssicherheit auf dem Streckenabschnitt langfristig zu gewährleisten.

Um die Flächeninanspruchnahme so gering wie möglich zu halten sowie den Dorfcharakter zu erhalten, wurde der ursprünglich geplante beidseitige Gehweg auf eine Anlage reduziert.

Die Schwerverkehranteile bzw. die Verkehrsstruktur wird sich gegenüber der derzeitigen nicht verändern.

Beim vorgesehenen Ausbau wird im Hinblick auf die Gestaltung des Straßenraumes und des Straßenkörpers (Trassierung, Querschnitt, etc.) eine wesentliche städtebauliche Aufwertung des Ortes sowie eine verkehrsgerechte und sichere Situation eintreten.

## **Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Der derzeit genutzte Fahrraum führt, bedingt durch die vorhandene Trassierung, teilweise sehr nah an baulichen Einrichtungen (Gebäuden, Einfriedungen etc.) vorbei. Die vorgesehene Ausbauplanung ist so konzipiert, daß eine Minimierung der negativen Einflüsse besonders durch den Ausbau des Gehweges, der Umgestaltung der Ortsmitte und dem straßenbegleitenden Grün erreicht wird.

Eine Verringerung der Immissionswerte wird durch den neuen Fahrbahnbelag erreicht. Außerdem führen bauliche Maßnahmen wie der durchlaufende Gehweg (auch in den Einmündungsbereichen) zu einer Geschwindigkeitsreduzierung und somit zu einer Verbesserung der Abgassituation.

**Zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ist die Durchführung eines formellen Bauleitverfahrens erforderlich.**

**Für techn. Details sind die Aussagen des Straßenbauentwurfes maßgeblich. Der Straßenbauentwurf wird Bestandteil des Bebauungsplanes.**

## **1.2 Gebietsabgrenzung**

Die Fläche des Bebauungsplanes umfaßt in Flur 1 und 2 der Gemarkung Kahren den Verlauf der L132 sowie den zusätzlichen Grunderwerb gemäß den Ausbau-Erfordernissen.

Der exakte Verlauf der Plangebietsbegrenzung ist der Plandarstellung zu entnehmen.

## **2.0 PLANUNGSGRUNDLAGEN**

Planungsgrundlage sind:

- Beschluß des Stadtrates vom 06.06.2002
- Die im Auftrag des Landes Rheinland-Pfalz, vertreten durch den Landesbetrieb Straßen und Verkehr Trier, aufgestellte Ausbauplanung ist Bestandteil des Bebauungsplanes. Nähere Einzelheiten zum Ausbau sind der Ausbauplanung zu entnehmen. Hierzu zählen folgende Unterlagen:
  - Lagepläne Nr. 1 bis 4 M. 1:250 Unterlagen Nr. 7, Blätter 1 bis 4, Stand 08.01.2003.

## **3.0 DARLEGUNG ZUM STÄDTEBAULICHEN ENTWURF**

### **3.1 Allgemeines**

Der B-Plan nimmt das Ergebnis des Ausbautwurfes zum Ausbau der "L 132" auf. Die Straßenplanung wurde durch das Ing.-Büro Boxleitner, Trier im Auftrag des Straßen- und Verkehrsamtes Trier erarbeitet. Die in die Begründung aufgenommene techn. Beschreibung der Maßnahme wurde als Auszug dem Erläuterungsbericht des Straßenentwurfes entnommen.

Der B-Plan dient zur Erlangung der für den Ausbau der "L 132" erforderlichen Baurechte.

Der Geltungsbereich umfaßt die Flächen der Fahrbahn der L132, wie sie sich nach dem Ausbau darstellt, sowie Gehwegflächen, die in unmittelbarem sachlichen Zusammenhang mit dem Straßenkörper stehen. Die nicht zur Herstellung der Straße benötigten Flächen werden als Bestandsübernahme als Hofflächen dargestellt. Darüber hinaus wurden private Flächen in den Geltungsbereich aufgenommen, sofern dies zur Änderungen der Verkehrsführung erforderlich war.

### **3.2 Planerische Beschreibung**

Der vorliegende Entwurf umfaßt die Planung zum Ausbau der L132 Saargaustraße im Stadtteil Kahren.

Die Planung basiert auf den neu gezeichneten Grundlageplänen, die aufgrund der örtlich durchgeführten Vermessung erstellt wurden, sowie auf Festlegungen mit der Stadt Saarburg sowie dem Straßen- und Verkehrsamt.

### **3.3 Straßenbauliche Beschreibung**

Die Länge der Ausbaustrecke beträgt 0,690 km (Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+690) und liegt zwischen den Netzknoten 64 04 042 und 63 05 013.

Für die geplante Straße ist ein Querschnitt in Anlehnung an den Regelquerschnitt f2 gemäß RAS-Q, Ausgabe 1985, vorgesehen.

Die Oberflächenentwässerung erfolgt beidseitig über Pflasterrinnen in neue Straßenabläufe mit Anschluß an die bestehende Ortskanalisation. Von Bau-km 0+450 erfolgt die Oberflächenentwässerung linksseitig wie bisher über offene Mulden.

Der fußläufige Verkehr erhält talseitig einen durchgehenden Gehweg ( $b \geq 1,25$  m) zuzüglich eines bergseitigen Sicherheitsstreifens von 0,50 m.

Neben der sicheren Führung des fußläufigen Verkehrs erhöht sich im wesentlichen auch die Sicherheit der Anlieger beim Verlassen bzw. Ausfahren von ihren Grundstücken. Von Bau-km 0+165 bis 0+215 wird der Gehweg als Bestandteil der Umgestaltung des Dorfmittelpunktes rechts von der Fahrbahn abgerückt.

Die Kronenbreiten der Querschnitte sind im Kapitel 4.2 'Querschnitt' beschrieben.

Als Fahrbahnbelag der L132 ist eine bituminöse Oberflächenbefestigung nach RStO-86, Bauklasse IV, Zeile 1, in abgewandelter Form vorgesehen. Die Gehwege erhalten eine Befestigung aus Betonsteinpflaster.

Berührende Straßen- und Wegeeinmündungen sowie Grundstückszufahrten und Zugänge werden lage- und höhengerecht an die neue Situation angepaßt.

Die Kosten für den Ausbau der Fahrbahn einschl. der Pflasterrinnen sind vom Land Rheinland Pfalz und die Kosten der Gehwege einschl. Bordanlage von der Ortsgemeinde Kahren (Stadt Saarburg) zu übernehmen. Die Kosten für die Gestaltungs- und Anpassungsmaßnahmen in der Ortsdurchfahrt werden nach den Ortsdurchfahrtsrichtlinien bewertet und ggfs. zwischen dem Straßenbaulastträger und der Ortsgemeinde geteilt.

Die vorhandene L132 verläuft zwischen der bestehenden Bebauung in gerader Linienführung und weist keine Gehwege auf. Für den betroffenen Ausbaubereich ist eine Ortsdurchfahrt festgelegt.

Die Verkehrsbelastung gemäß einer Verkehrszählung aus dem Jahre 2000 ergab eine Belastung von 1317 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 4,9%. Mit einer prognostischen Verkehrsbelastung im Jahr 2010 von ca. 1512 Kfz/24h ist zu rechnen.

#### **4.0 TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME**

Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme / Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

#### **4.1 Trassenbeschreibung der gewählten Linie**

Die Ausbaustrecke beginnt am Ortseingang von Kahren aus Richtung Merzkirchen und endet nach 690 m am Ortsausgang in Richtung Saarburg.

Die L132 erhält im Ausbaubereich eine Fahrbahnbreite (Regelbreite) von 5,50 m einschließlich beidseitiger 0,50 m breiter Pflasterrinnen. Ab den Bereichen links von Bau-km 0+450 und rechts von Bau-km 0+626 entfallen die Gehwege und die Pflasterrinnen. Die Schwarzdecke verbreitert sich auf 5,00 m bzw. 5,50 m. Die Fahrbahnoberfläche wird in Einseitneigung ausgebildet. Die Oberflächenentwässerung erfolgt beiderseits über Pflasterrinnen und Straßenabläufe mit Anschluß an die bestehende Ortskanalisation.

Für den fußläufigen Verkehr wird ein durchgehender Gehweg entlang der vorhandenen Bebauung geschaffen. Dieser beginnt links bei Bau-km 0+050 und endet bei Bau-km 0+450 und verläuft rechts von Bau-km 0+000 bis 0+626. Die Breite des Gehweges beträgt in der Regel 1,25 m.

Als geschwindigkeitsbeeinflussende Elemente dienen die optische Reduzierung der bestehenden Fahrbahnbreite durch Integration der neuen Pflasterrinnen, die Gestaltung des Dorfmittelpunktes, der Ausbau der Gehwege sowie das straßenbegleitende Grün.

Aus topographischen Gründen, der vorhandenen Bebauung und vor allem des vorhandenen Trassierungsraumes, sind Varianten außerhalb des Untersuchungsraumes nahezu ausgeschlossen. Beim Ausbau der L132 handelt es sich ausschließlich um den Ausbau einer bestehenden Straße.

Bislang standen ausschließlich Varianten der Querschnittsgestaltung und Einpassung der Straße in das Umfeld zur Diskussion.

Von Bau-km 0+221,855 bis Bau-km 0+319,756 konnte nach Festlegung der Fahrbahnachse eine weitere Verbesserung der Trassierung durch eine örtlich angepaßte Achsverschiebung erreicht werden. Die Straße paßt sich hierdurch noch besser in das Ortsbild ein.

Die neue Trassierung paßt sich dem vorhandenen Streckenverlauf weitgehend an.

Grundstücks-, Haus- und Hofzufahrten werden verkehrsgerecht an die neue Situation angeschlossen.

## 4.2 Querschnitt

Die straßentechnische Querschnittsgestaltung und der Aufbau der Straßenbefestigung (Unter- und Oberbau) sind an das prognostizierte Verkehrsaufkommen von DTV2010 = 1512 Kfz/24h bei angenommenem gleichbleibendem SV-Anteil von 4,9 % auf der Grundlage der allgemeinen Verkehrszählung von 2000 angepaßt und leistungsfähig. Die Bemessung des Oberbaus erfolgte im Rahmen des Bauentwurfes.

### Begründung des Querschnittes

Der Ausbaubereich ist gemäß RAS (allgemein) in die Kategorie CIII einzustufen, wobei gemäß RAS-N die L132 die Verbindungsstufe II und III (überregionale und zwischengemeindliche Verbindung) übernimmt.

Der gewählte Querschnitt wurde nicht bemessungstechnisch nachgewiesen sondern an die Belange des Verkehrsaufkommens angepaßt, wobei den Belangen des Städtebaus ein besonderer Stellenwert eingeräumt wurde.

### Aufteilung des Straßenquerschnittes

Ausbauquerschnitt i.d. Regel:

Fahrbahn 5,50 m (4,50 m asphaltierte Fahrbahn und beidseitig 0,50 m Bordrinne) mit rechtsseitigem Gehweg ( $\geq 1,25$  m) und linksseitigem Schrammbord ( $\geq 0,50$  m)

Fahrbahnbreite (asphaltierte Fahrbahn mit Rinne)

5,50 m:	0+000 bis 0+300
5,00m:	0+310 bis 0+340
5,50m:	0+350 bis 0+690

Pflasterrinne 0,50 m

links:	0+000 bis 0+690, mit Unterbrechung im Bereich der Bergstraße (Stat. 0+400) und der K 124 (Stat. 0+450)
rechts:	0+000 bis 0+690, durchgehend

Gehweg  $\geq 1,25$  m

rechts:	0+040 bis 0+626
links:	0+475 bis 0+505

Schrammbord  $\geq 0,50$  m:

links:	0+038 bis 0+445
--------	-----------------

## 4.3 Wirtschaftlichkeit der gewählten Ausbausituation

Die vorgesehene Ausbausituation wurde nach den Kriterien des verkehrsgerechten und verkehrssicheren Straßenbaus konzipiert. Sie stellt in Abwägung aller wirtschaftlich relevanter Parameter bei technischer Durchführbarkeit ei-

nen angemessenen Kostenaufwand und somit eine wirtschaftliche Lösung der Herstellungs-, Unterhaltungs- und Nutzerkosten dar.

### **Gewählte Variante / gewählte Ausbausituation**

Die ausgewählte Ausbausituation ist mit den Zielen der Raumordnung, des Städtebaus und der straßenbaulichen Infrastruktur optimiert. Sie entspricht sowohl den Anforderungen der Träger öffentlicher Belange als auch der im Rahmen von Besprechungen u. dgl. getroffenen Vereinbarungen, Entscheidungen, Auflagen und Hinweisen.

Nach sorgfältiger Abwägung aller öffentlichen und privaten Interessen sowie der straßenbaulichen Anforderungen wurde der vorliegenden Ausbausituation der Vorzug eingeräumt.

Grundsätzlich wird die Straße an die Erfordernisse aus der angrenzenden Bebauung angepaßt, so daß eine gute Harmonie zwischen der Straße und der Ortslage erreicht wird.

Hier wirkt sich im besonderen der neue Gehweg positiv aus. Desweiteren werden die Maßnahmen der Bepflanzung wesentlich zur Ortsgestaltung beigetragen.

Zur weiteren Hervorhebung des dörflichen Charakters aus städtebaulicher Sicht trägt die Neugestaltung des Dorfmittelpunktes bei.

Das Areal wird nördlich von der L132 und südlich von landschaftlichen Abstellflächen und durch einen mit Blechen verkleideten Schuppen begrenzt.

Die Planung bezweckt eine möglichst dichte Abschottung des Straßenraumes zu den landwirtschaftlichen Flächen. Die Abschottung besteht aus zwei Elementen: zum einen aus einer großkronigen, hochstämmigen, straßenbegleitenden Begrünung, die zusätzlich die Linienführung der Ortsdurchfahrt hervorhebt. Zum anderen wird dahinter in leicht gewundener Form der Gehweg geführt, von der Straße durch einen breiten Grünstreifen getrennt und zu den landwirtschaftlichen Flächen durch eine ca. 1 m hohe Hecke abgeschlossen. In die Böschung werden heimische Pflanzen und Bäume (z.B. Halbstämme) gepflanzt.

Falls noch zusätzlich eine Verweilzone im Gehwegbereich gewünscht ist, sollte die Ausrichtung der Sitzmöglichkeiten eindeutig in die der landwirtschaftlichen Fläche abgewandten Straßenseite zeigen.

Auf der gegenüberliegenden Straßenseite wird die Hochstammabgrünung übernommen.

Die Wartehalle der Bushaltestelle ist an der Einmündung Saargaustraße vorgesehen.

## 4.4 Trassierung

### 4.4.1 Gewählte Entwurfsgeschwindigkeit und Trassierungselemente

Dem Entwurf liegt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugrunde.

Einmündende Straßen werden unter Berücksichtigung der vorhandenen Zwangspunkte verkehrsgerecht angepaßt.

Die größten Trassierungselemente sind:

im Grundriß  $R_{\max} = 500 \text{ m}$

im Aufriß      Wannen  $H_{\max} = 3.000 \text{ m}$

                    Kuppen  $H_{\max} = 2.700 \text{ m}$

in der Neigung längs  $s_{\max} = 5,74 \%$

Die kleinsten Trassierungselemente sind:

im Grundriß  $R_{\min} = 50 \text{ m}$

im Aufriß      Wannen  $H_{\min} = 1.500 \text{ m}$

                    Kuppen  $H_{\min} = 900 \text{ m}$

in der Neigung längs  $s_{\min} = 0,40 \%$

Die Oberfläche der Straße wird in Einseitneigung mit einer Querneigung von 2,5 % ausgebildet.

### 4.4.2 Trassierungsgrenzwerte

Die Mindesttrassierungsgrenzwerte gemäß RAS-L-1 (Ausgabe 1984) können bedingt durch die unter 4.1.1 genannten Rahmenbedingungen nicht bestimmt werden bzw. sind nicht relevant.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist jedoch zu vermerken, daß die erforderlichen Sichtverhältnisse in puncto Haltesichtweite in jedem Fall erfüllt werden.

Fahrbahnaufweitungen gemäß RAS-L-1 innerhalb der Baumaßnahme entfallen aus Gründen der Bebauung gänzlich. Lediglich im Bereich von Bau-km 0+178 bis 0+210 kommt es zu einer Fahrbahnverbreiterung von 0,50 m. Im Bereich von Bau-km 0+300 bis 0+340 wird die Fahrbahn aufgrund der bestehenden Bebauung beidseitig um 0,25 m eingeengt.

#### **4.4.3 Zwangspunkte**

Die Trassierung der Gesamtstrecke richtet sich im wesentlichen nach den vorhandenen Zwangspunkten:

- Berücksichtigung der vorhandenen Fahrbahn in Lage und Höhe,
- Berücksichtigung der gegenwärtigen Bebauung mit ihren Randbereichen und unterschiedlichen Flächennutzungen,
- Berücksichtigung des fußläufigen Verkehrs innerhalb der Ortslage,
- Berücksichtigung des landwirtschaftlichen Verkehrs,
- Berücksichtigung des Dorfmittelpunktes.

Die Einmündungen der innerörtlichen Straßen, Haus- und Grundstückszufahrten werden örtlich angepaßt und verkehrsgerecht angeschlossen.

#### **4.4.4 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz**

Die sich im Trassierungsraum befindlichen Hof- und Grundstückszufahrten, Zugänge, Einmündungen der Gemeindestraßen und die Einmündung der K124 werden lage- und höhenmäßig in erforderlichem Umfang angepaßt.

Die einmündenden Straßen befinden sich an folgenden Stationen:

0 + 088 links	Saargaustraße
0 + 128 links	Gemeindeweg
0 + 160 links	Hostebergstraße
0 + 205 links	Hostebergstraße
0 + 215 links	Portzerstraße
0 + 320 rechts	Talstraße
0 + 405 links	Bergstraße
0 + 433 rechts	Saargaustraße
0 + 450 links	K124

Der neue Gehweg trägt zu einer wesentlichen Ergänzung des Gehwegenetzes bei.

### **5.0 ENTWÄSSERUNG**

Die L132 in der Ortslage Kahren liegt in der Wasserschutzzone III. Das Oberflächenwasser der Straße wird wie bisher in die bestehende Ortskanalisation eingeleitet. Somit sind Maßnahmen zum Schutz der Wasserschutzzone nicht erforderlich.

Der Ausbau der L132 führt zu keiner wesentlichen Mehrversiegelung. Somit kommt es zu keiner wesentlichen Änderung der Oberflächenentwässerung. Die Entwässerung des Straßenkörpers erfolgt über Pflasterrinnen und Straßenabläufe mit Anschluß an die vorhandene Ortskanalisation.

## **6.0 LEITUNGEN**

Innerhalb der gesamten Ortslage sind Ver- und Entsorgungsleitungen verschiedener Betreiber enthalten. Diese sind überwiegend Wasserversorgung, Kanalisation und Fernmeldekabel. Die Stromversorgung erfolgt teilweise über Freileitungen.

Diese Leitungen wurden anhand vorhandener Bestandspläne, soweit vorhanden, nachrichtlich in die Lagepläne übertragen.

Die Leitungen verlaufen überwiegend parallel zur Straßentrasse. Sie werden, soweit erforderlich, den neuen Verhältnissen angepaßt.

Schachtabdeckungen von Reinigungs- und Kontrollschächten, Aufsätze der Straßenabläufe und Abdeckkappen von Hydranten und Schiebern werden, falls notwendig, lage- bzw. höhenmäßig angeglichen.

Der Landesbetrieb Straßen und Verkehr Trier wird die jeweiligen Versorgungsträger rechtzeitig vor Baubeginn unterrichten, daß eine rechtzeitige Abstimmung über die Durchführung der Arbeiten erfolgen kann.

## **7.0 BAUGRUND, ERDARBEITEN**

### **Bodenverhältnisse im Trassenbereich**

Detaillierte Bodenuntersuchungen liegen für den Ausbaubereich nicht vor. Da sich der Planungsbereich jedoch überwiegend auf einer bestehenden Verkehrsfläche befindet, sind bei den vorhandenen Bodenverhältnissen voraussichtlich keine besonderen Schwierigkeiten zu erwarten.

## **8.0 UMWELTVERTRÄGLICHKEIT DER BAULEITPLANUNG**

### **8.1 Landespflege**

Die Ortsdurchfahrt Kahren ist weitgehend durch gepflasterte, asphaltierte oder betonierte Hofflächen und Grundstückszufahrten gekennzeichnet. Baum- und Gehölzbestände finden sich an beiden Ortsausgängen sowie vereinzelt auch innerhalb des Ortes. Sonstige erhaltenswerte Vegetationsbestände anderer Art sind nicht vorhanden.

Der Ausbau der L132 in der Ortslage Kahren erfolgt auf der bestehenden Trasse. Durch den Neubau der Gehwege erfolgt keine wesentliche Mehrversiegelung da die Flächen zwischen der Straße und der Bebauung fast vollständig befestigt sind.

Zu einer Mehrversiegelung kommt es lediglich durch den Ausbau des Gehweges am Baubeginn und im Bereich des Dorfplatzes (Dorfmittelpunkt).

Entgegenwirkend werden jedoch in mehreren Bereichen entlang der Baustrecke Flächen entsiegelt und begrünt. Die Gesamtbilanz von Neuversiegelung und Entsiegelung ist etwa ausgeglichen.

## 1. Ortsbild

Am Ortseingang aus in Richtung Saarburg befindet sich links eine Nadelgehölzreihe, bestehend aus Fichten und Douglasien, rechts der Straße erstreckt sich eine Streuobstwiese. Die Nadelgehölze sind aus landespflegerischer Sicht nicht erhaltenswert, bleiben aber erhalten. Die Abstände der Obstbäume zur Straße sind ausreichend groß, so dass keine Beeinträchtigung durch den Ausbau zu erwarten ist. Lediglich an der Einmündung der von Norden einmündenden K 124 muß ein schwach entwickelter Kirschbaum beseitigt werden.

Zur Neugestaltung des Ortseingangsbereiches ist hier im Straßenseitenraum die Pflanzung von 14 Bäumen vorgesehen.

Zwischen dem Haus Nr. 16 und der Einmündung der Saargaustraße in den Ausbauabschnitt steht nahe an einem Hausgiebel eine stattliche Eiche, die als Naturdenkmal ausgewiesen ist. Ihr Abstand zur geplanten Baumaßnahme ist so groß, dass nicht unmittelbar mit Beeinträchtigungen zu rechnen ist, entlang der Straße ist zusätzlich zu ihrem Schutz eine öffentliche Grünfläche ausgewiesen. Es sind aber entsprechende Baumschutzmaßnahmen gem. DIN 18920 zu treffen, um Schädigungen des Wurzelbereiches, der den selben Durchmesser wie die Baumkrone besitzt, während der Baumaßnahme auszuschließen (Ausschluß der Lagerung von Baumaterial bzw. Baumaschinen, kein Überfahren mit Baumaschinen, Handarbeiten bei Oberbodenbewegungen im Wurzelbereich etc.).

In Richtung Merzkirchen folgen auf der linken Straßenseite im Abstand von ca. 2 m zur heutigen Fahrbahndecke auf Flurstück 48 ein ca. 55 Jahre alter Walnußbaum und ein kleinerer Birnbaum. Beide können unter Beachtung der o.g. Baumschutzmaßnahmen erhalten werden, sie sind im Plan als zu erhaltend markiert und durch einen vorgelagerten öffentlichen Grünstreifen geschützt.

Auf Flurstück 50 steht zwischen Gebäude und derzeitiger Straße ein ca. 60 Jahre alter, stattlicher Walnußbaum. Er ist durch seine wohlgeformte und ausladende Krone, seine Größe und wegen seiner Lage an der sonst ausgeräumten Straße weithin sichtbar und ortsbildprägend. Der Stammdurchmesser beträgt schätzungsweise 60 - 70 cm. Dieser Baum sollte auf jeden Fall erhalten bleiben. Im Bebauungsplan ist er als zu erhalten ausgewiesen.

Da hier die Straße derzeit unmittelbar an der gegenüberliegenden Häuserfront entlang läuft, sieht die Ausbauplanung eine Verlagerung der Fahrbahn in Richtung des Walnußbaumes vor. Der geplante Gehweg verläuft unmittelbar entlang des Stammes. Damit besteht die Gefahr, dass der Baum während der Baumaßnahmen irreparabel geschädigt und in der Folge beseitigt werden muss.

Auch hier sind die erforderlichen Baumschutzmaßnahmen gem. DIN 18920 in aller Konsequenz umzusetzen.

Als zusätzliche Maßnahme wird empfohlen, eine Verengung des Straßenquerschnittes zu überprüfen. Diese lässt einerseits die Erhaltung des ortsbildprägenden Baumes zu und dient andererseits der Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt. Durch die gerade und übersichtliche Straßenführung wird diese derzeit häufig mit überhöhter Geschwindigkeit befahren.

Auf Flurstück 579/2, an der Einmündung der Hostebergstraße, stehen eng eingekleimt zwischen Fahrbahn und einem Gebäudegiebel vier Kiefern (Stammdurchmesser ca. 15 cm) sowie eine Lärche (Stammdurchmesser ca. 25 cm). Sie bilden keinen erhaltenswerten Bestand und können nicht erhalten werden. Statt dessen werden auf einer neu entstehenden Grünfläche auf der gegenüberliegenden Straßenseite 5 Bäume auf einer öffentlichen Grünfläche neu gepflanzt.

Eine auf den gegenüber liegenden Flurstücken 466/2 und 477/1 in größerem Abstand zur Straße (ca. 5-10 m) stehende Gehölzgruppe, bestehend aus junger Walnuß (2x), Hasel, Rotbuche (2x) und Fichte, wird in eine ausgewiesene öffentliche Grünfläche integriert.

Weitere Gehölze bzw. Bäume stehen dann erst wieder am Ortsausgang in Richtung Merzkirchen. Auf der linken Seite befindet sich eine Obstbaumreihe, die eine dort abzweigende Hofeinfahrt säumt. Der Abstand zur Straße ist so groß, dass eine Beeinträchtigung durch den Ausbau nicht zu erwarten ist. Im Bereich der Ortseinfahrt werden 6 Bäume neu gepflanzt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass bei Beachtung der Anforderung der DIN 18920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) bis auf etwa 6 wenig erhaltenswerte Bäume alle sonstigen Baumbestände im Straßenraum erhalten werden können. Zusätzlich werden etwa 27 Bäume neu gepflanzt, so dass sich eine Verbesserung des Ortsbildes ergeben wird.

## **2. Boden**

Der Anteil der versiegelten Flächen ist nach dem Straßenausbau vergleichbar dem vorhandenen Versiegelungsgrad. Ein Ausgleichsbedarf ist nicht erkennbar.

## **3. Sonstige Schutzgüter**

Auswirkungen auf die Schutzgüter Arten und Biotope, Wasserhaushalt, Klima und Erholungsfunktionen sind nicht zu erwarten.

## **8.2 Lärmschutzmaßnahmen**

Rechtsgrundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen (Lärmvorsorge) sind die §§ 41 - 43 des Bundesimmissionsgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)

Die 16. BImSchV gilt nur für den Neubau und die wesentliche Änderung von Verkehrswegen durch erhebliche bauliche Eingriffe. Der geplante Ausbau der L 132 erfolgt weitestgehend auf der vorhandenen Trasse und stellt somit keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar.

Lärmvorsorgemaßnahmen zu Lasten des Straßenbaulastträgers kommen daher nicht in Betracht.

## 9.0 ABWÄGUNG EINSCHL. BEGRÜNDUNG DER ABWEICHUNGEN VON DEN LANDESPFLERISCHEN ZIELVORSTELLUNGEN

### Abweichungen von den landespflegerischen Zielvorstellungen

Die Straße wird durch Beibehaltung der alten Linie bzw. des alten Trassenraumes, so in die Ortslage eingliedert, daß sie sich für den Naturhaushalt, das Landschaftsbild und die Bebauung nicht belastender und störender auswirkt als dies in verantwortlicher Abwägung aller Belange unvermeidbar ist.

### Abwägung

Die im Sinne der Abwägung für beachtlich gehaltenen Unterlagen und deren Ergebnisse wurden eingehend im Stadtrat erörtert.

Die umfassenden Textfestsetzungen wurden vom Stadtrat nach eingehender Abwägung beschlossen. Dabei wurden die Einschränkungen und Auflagen angesichts der Bedeutung einer harmonischen städtebaulichen Entwicklung sowie der Erhaltung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes als zumutbar erachtet.

Die Ergebnisse aus dem Verfahren gem. § 3(1) und § 4(1) BauGB sind in die Abwägung eingeflossen.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung gem. UVPG v. 27.7.2001 ist nicht erforderlich, da die Größenwerte für eine generelle UVP-Pflicht gem. Anlage 1, Nr. 18.7 UVPG nicht überschritten werden. Unter Berücksichtigung der Kriterien für die Vorprüfung des Einzelfalles gem. Anlage 2 UVPG sind aufgrund einer überschlägigen Prüfung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten. Auf die Erstellung eines Umweltberichtes gem. § 2a BauGB wird deshalb verzichtet.

~~Abwägungsrelevant war hier insbesondere die Frage:~~

~~Wird vor Satzungsbeschluss ergänzt. !!!~~

## 10.0 BODENORDNENDE MASSNAHMEN

Das überplante Gebiet steht überwiegend im Eigentum des Landes (Straßenverwaltung) und teilweise im Privateigentum.

Der Erwerb sämtlicher benötigter Privatflächen ist gewährleistet.

## 11.0 KOSTEN

Detaillierte Angaben über die Zusammensetzung der Kosten sind in der Kostenberechnung gemäß AKS - 85 der vorliegenden Entwurfsunterlagen zu entnehmen.

Kostenträger der Baumaßnahme ist das Land Rheinland Pfalz und die Stadt Saarburg.

Die Kosten der Ver- und Entsorgungsleitungen richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. nach den bestehenden Verträgen.

Die Kosten des Gehweges werden gemäß der gültigen Beitragssatzung der Stadt Saarburg umgelegt.

Saarburg, den 6.10.2004

Stadt - Bürgermeister