



Vorhabenbeschreibung zum Projektantrag Verbundprojekt Nahe-Hunsrück-Radweg Gemeinden Nohfelden und Nonnweiler

Bundewettbewerb Klimaschutz im Radverkehr

**Förderwettbewerb für modellhafte investive Projekte zum Klimaschutz
durch Stärkung des Radverkehrs**

*Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt,
Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)*

Bearbeitung:



Saarbrücken, März 2020

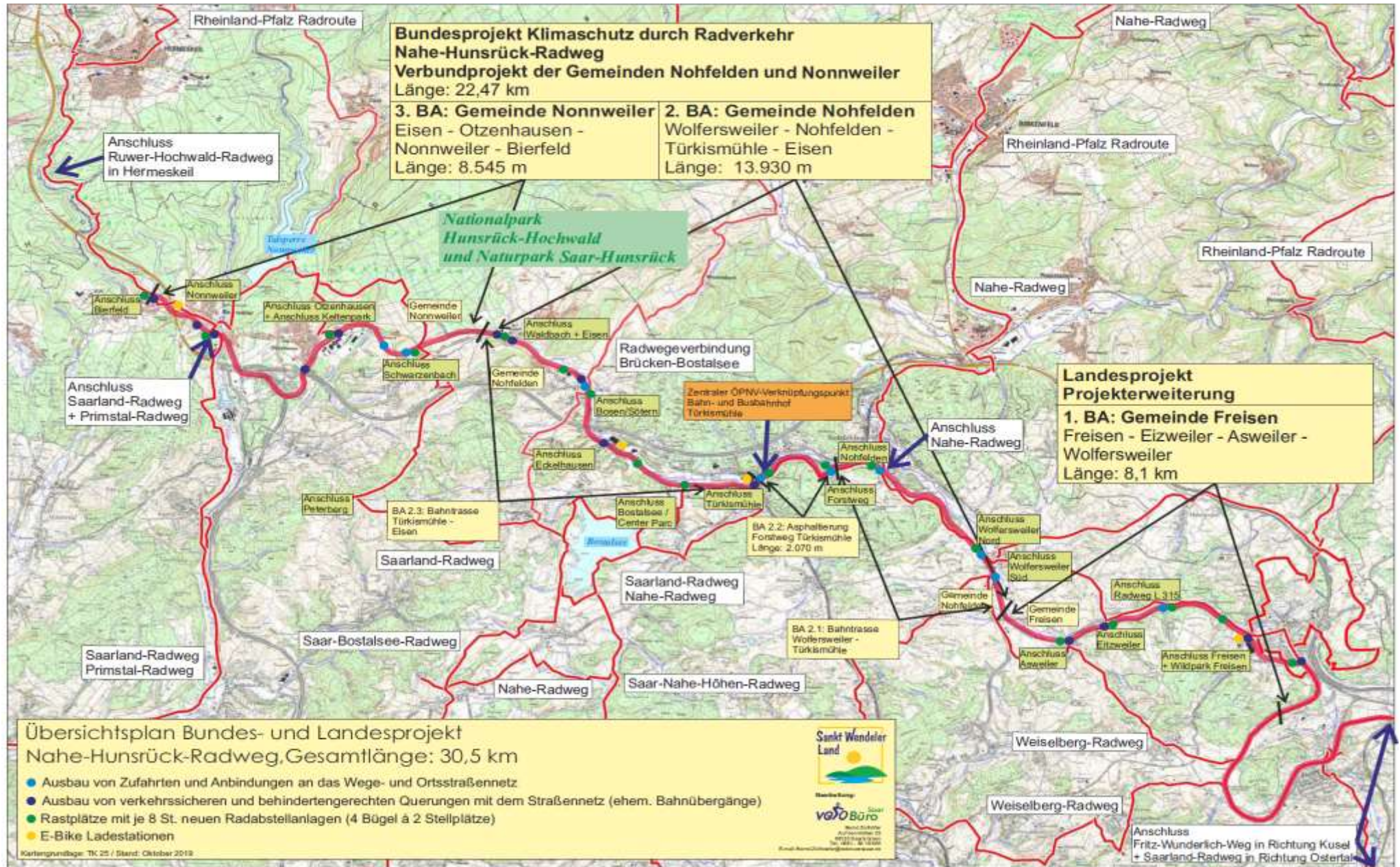
Projektsteckbrief

Titel Name des Projekts	NKI: 0204KR0226 Nahe-Hunsrück-Radweg (Arbeitstitel)
Kurzbeschreibung	Bau eines Alltags- und Freizeit-Radweg auf zwei miteinander verbundenen Bahntrassen: Das besondere Thema des Nahe-Hunsrück-Radweges ist der Umbau von zwei Bahntrassen als attraktive Radverkehrsverbindungen von zwei Seiten zum komplett neu gestalteten ÖPNV-Verknüpfungspunkt Bahnhof Türkismühle an der DB-Hauptstrecke Saarbrücken-Mainz-Frankfurt.
Website des Antragstellers zur Projektdarstellung	Wird noch erstellt
THG-Minderung in t/Jahr	104 t/Jahr
induzierte Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split in %	
Kurze Beschreibung des definierten Gebiets	Ländlicher Raum: 3 Gemeinden im Nordsaarland, angrenzend an den neuen Hunsrück-Hochwald Nationalpark
Einwohnerzahl im definierten Gebiet	Nohfelden: 10.000 EW, Nonnweiler: 8.700 EW, Freisen: 8.100 EW Gesamt: 26.800 EW
Länge zusätzlicher Radweg(e) in km (falls zutreffend)	Gesamtprojekt Nahe-Hunsrück-Radweg (Nohfelden + Nonnweiler + Freisen): 30,5 km Beantragtes Förderprojekt Nohfelden + Nonnweiler: 22,4 km
Anzahl neuer Radabstellplätze	Ca. 48
Anzahl neuer Leihräder	keine
Weitere Maßnahmen	12 Rastplätze, besonders verkehrssichere Kreuzungen mit dem Straßennetz an ehem. Bahnübergängen, umfassende Beschilderung, Anbindungen von Alltags- und touristischen Zielen

Inhalt

1. Projekt: Nahe-Hunsrück-Radweg (Arbeitstitel).....	3
1.1. Übersichtsplan / Gebietsdarstellung	4
1.2. Ausgangssituation und Hintergründe	5
1.3. Einordnung in vorliegende Konzepte und Planungen.....	5
1.4. Betreibermodell	6
1.5. Flächenverfügbarkeit.....	7
1.6. Planungs- und Genehmigungsverfahren, Hemmnisse	7
2. Ziele, Zielgruppen, Thema und Akteure der geplanten Maßnahme.....	11
3. Maßnahmen	13
3.1. Technische Umsetzung.....	18
3.2. Visualisierung.....	19
4. Modellhaftigkeit des Nahe-Hunsrück- Radweges.....	20
5. Minderungsbeitrag von Treibhausgasemissionen	21
5.1. Wirkungskette, Kriterien und Indikatoren	21
5.2. Monitoring.....	23
6. Öffentlichkeitsarbeit	25
7. Finanzierungsplan Bundes- und Landesprojekt (Übersicht)	27
8. Zeit- und Umsetzungsplan incl. Ausgabenkalkulation Verbundprojekt Nohfelden und Nonnweiler.....	28
8.1. 2. Bauabschnitt Gemeinde Nohfelden	28
8.2. 3. Bauabschnitt Gemeinde Nonnweiler.....	40

1.1. Übersichtsplan / Gebietsdarstellung



1.2. Ausgangssituation und Hintergründe

Im nördlichen Saarland mit seiner bewegten Topographie existieren derzeit für den Radverkehr nur das normale Straßennetz und einige asphaltierte Wirtschaftswege mit sehr starken Steigungen. Nur auf einzelnen Abschnitten sind entlang der stark belasteten Hauptverkehrsstraßen als Insellösungen straßenbegleitende Radwege vorhanden. Ein Ausbau der Lückenschlüsse entlang der Bundes- und Landesstraßen ist zwischen den Ortsteilen sehr kostenintensiv und vor allem in den Ortsdurchfahrten aus Platzgründen oftmals gar nicht möglich. Als optimale Alternative bieten sich die alten Bahntrassen der ehemaligen Hunsrück- und Westrich-Bahn an. Sie führen nahezu steigungsfrei und auf direktem Weg durch oder unmittelbar an die Gemeinde- und Ortsteile und stellen deshalb hervorragende alltagstaugliche Verbindungswege dar.

Eine im Jahr 2016 erstellte Machbarkeitsstudie ergab, dass alle vorgesehenen Bahntrassenabschnitte mit vertretbaren Mitteln zu einem Radweg ausgebaut werden können. Der Abschnitt Wolfersweiler – Nohfelden – Türkismühle war bis zum Herbst 2017 noch als Güterverkehrsstrecke im DB-Betrieb. Da der einzige Kunde, die Westphalen-Gas AG in Wolfersweiler, jedoch seit Jahren und auch künftig nicht mehr per Bahn angeliefert wird, wurde die Strecke von der DB zwischenzeitlich stillgelegt.

Der Abschnitt Türkismühle – Nonnweiler – Bierfeld liegt bereits seit mehreren Jahren still und wird von der DB auf explizite Rückfrage auch künftig nicht mehr benötigt.

1.3. Einordnung in vorliegende Konzepte und Planungen

Das Projekt „Nahe-Hunsrück-Radweg“ auf den ehemaligen Bahntrassen im nördlichen Saarland zwischen den Gemeinden Freisen, Nohfelden und Nonnweiler gliedert sich inhaltlich gut in den vom saarländischen Landesbetrieb für Straßenbau aufgestellten Radverkehrsplan Saarland ein: Der Bedarf an neu anzulegenden straßenbegleitenden Radwegen entlang von klassifizierten Straßen würde deutlich verringert. Das Projekt „Nahe-Hunsrück-Radweg“ würde mehrere der im Radverkehrsplan aufgeführten Lücken im Radverkehrsnetz schließen.

Zudem würde es sich in idealer Weise sowohl in das überörtliche Radwanderwegenetzkonzept des SaarRadlandes, als auch in die lokalen Landkreisrouten eingliedern. Künftig könnte der Nahe-Radweg und der Saarland-Radweg über den neuen Bahntrassenradweg geführt werden und es könnten neue und sehr attraktive Rundtouren angeboten werden.

Das Projekt „Nahe-Hunsrück-Radweg“ wird die Freizeit- und Urlaubsregion des Nordsaarlandes mit dem Bostalsee als touristischem Zentrum und den Nationalpark Hunsrück-Hochwald deutlich aufwerten. Dies gilt sowohl für Gäste als auch die örtliche Bevölkerung insbesondere wegen der optimalen Anbindung an den Bahnhof Türkismühle, aber auch wegen der KfZ- und steigungsfreien Führung.

Seit Bestehen des Bostalsees hat der Landkreis St. Wendel der Förderung des Tourismus eine besondere Priorität eingeräumt. Private und öffentliche Investitionen, u.a. die Ansiedlung des Center Parcs Park Bostalsee, haben dazu geführt, dass das Sankt Wendeler Land etwa 1/3 des touristischen Aufkommens im Saarland aufbringt und

jährlich rund 225.000 Gäste mit knapp 1 Mio. Übernachtungen erwirtschaftet.

Der „Nahe-Hunsrück-Radweg“ wird mit seinen 30,5 km Gesamtlänge und seinem Verlauf mitten durch eine touristisch sehr attraktive Landschaft mit dem Bostalsee das radtouristische Highlight des gesamten Saarlandes. Er knüpft im Westen an den Ruwer-Hochwald-Radweg bis Trier an und im Osten an den Fritz-Wunderlich-Radweg nach Kusel in die Pfalz und an den Saarland-Radweg nach Saarbrücken. Es ist davon auszugehen, dass der Radweg neue Gäste anzieht und er damit u.a. zu einer deutlichen Steigerung der Einnahmen im Tourismusbereich beiträgt. Eine saarlandweite Radreiseanalyse 2017 ergab, dass 78,1 % der Radfahrer Tagesausflüger waren, 15,8 % Radwanderer und 6,1 % Regioradler.

1.4. Betreibermodell

Das Projekt „Nahe-Hunsrück-Radweg“ ist ein Verbundprojekt der Kommunen Nohfelden und Nonnweiler.

Die künftige Nutzung des Nahe-Hunsrück-Radweges wird für alle selbstverständlich kostenfrei sein. Der Zuwendungsempfänger erhält aus der geförderten neuen Radwegeinfrastruktur keinerlei Einnahmen.

Der neue Nahe-Hunsrück-Radweg wird durch die Gemeinden betrieben.

Die Kommunen sind Projektträger, Grundstückseigentümer der Flächen und sie sind Eigentümer des neuen Radweges und seiner Bauwerke. Sie betreiben den neuen Radweg und bei ihnen liegt die künftige Unterhalts- und Verkehrssicherungspflicht.

Die Kommunen tragen auch das finanzielle Risiko für evtl. anfallende Mehrkosten.

Die Kommunen Freisen, Nohfelden und Nonnweiler haben in einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung (ÖRV) den Landkreis lediglich als Abwicklungspartner für Planung, Bau und Abwicklung der Finanzierung mit der Umsetzung des Nahe-Hunsrück-Radweges beauftragt.

Zuvor wurde in der Orga-Sitzung am 9.11.17 der Übergang der Gesamtabwicklung an den Landkreis ausdrücklich gewünscht und von den Gemeinden beschlossen.

Dies bedeutet:

- Der Landkreis stellt die beiden Zuschussanträge mit je einem eigenen AZA-Formular für Nohfelden und Nonnweiler im Auftrag der Kommunen beim Bund, nicht die Kommunen Nohfelden und Nonnweiler selber
- Der Landkreis St. Wendel ist als Dienstleiter für die Kommunen Zuwendungs- und Rechnungsempfänger
- Das Baudezernat des Landkreises St. Wendel ist die ausführende Stelle
- Landkreis managt die Fördergelder von Bund, Land und den Landkreiszuschuss und rechnet die Eigenanteile der Kommunen mit diesen ab
- Basis: Öffentlich-rechtliche-Vereinbarung (ÖRV)

Vorteil:

Zuschussgeber Bund und Land haben nur den Landkreis St. Wendel als einzigen Projektpartner, der alles abwickelt

1.5. Flächenverfügbarkeit

Alle Bahngrundstücke incl. der Bauwerke (Brücken/Tunnel etc.) wurden von der Deutschen Bahn AG mittels notariellen Kaufvertrags bereits an die saarländische Ökoflächen-Management GmbH (ÖFM) verkauft.

Die Naturland Ökoflächen-Management GmbH (ÖFM) hat die für die Anlage des Radweges erforderliche 11 m breite Mittelgasse incl. der Bauwerke an die beteiligten Kommunen über einen langfristigen Erbbaupachtvertrag weiterverkauft. Die ÖFM erhält dafür eine kapitalisierte Einmalzahlung von den Kommunen. Die Kommunen übernehmen dabei direkt die Verkehrssicherungspflicht für den Radweg und die Bauwerke. Nach Ablauf der 40-jährigen Pachtzeit gehen die Radwegegrundstücke und Bauwerke kostenfrei in das Eigentum der Gemeinden über. Dies ist auf Basis eines schriftlichen Angebotes der ÖFM und des entsprechenden Auftrages des Landkreises St. Wendel schriftlich festgelegt worden.

Der notarielle Erbbau-Pachtvertrag zwischen der ÖFM und den Kommunen im Dezember 2018 abgeschlossen.

Damit ist die Flächenverfügbarkeit gesichert.

1.6. Planungs- und Genehmigungsverfahren, Hemmnisse

Planungs- und Genehmigungsverfahren

Bedingt durch die insgesamt 3 Bauabschnitte jeweils in den Gemeinden Freisen, Nohfelden und Nonnweiler und das dem Bundesprojekt vorgeschaltete Landesprojekt in Freisen sind die Planungs- und Genehmigungsverfahren bereits jetzt schon weit fortgeschritten. Sowohl für das Landesprojekt (Freisen) als auch für das Bundesprojekt (Nohfelden und Nonnweiler) sind die entsprechenden Planungsaufträge vergeben worden und befinden sich in Bearbeitung bzw. stehen kurz vor dem Abschluss.

Für die naturschutzrechtliche Genehmigungsplanung (LPB) aller 3 Bauabschnitte ist das Büro Neuland beauftragt. Der LPB ist für den 1. BA Freisen fertig erstellt. Der Genehmigungsantrag wird noch im Oktober 2018 bei der zuständigen Genehmigungsbehörde, dem Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz (LUA) eingereicht.

Für die Bauabschnitte 2 + 3 ist der LBP in Bearbeitung und wird bis Ende 2019 fertig gestellt sein.

Mit der Planung der Wegebauarbeiten aller 3 Bauabschnitte ist das Planungsbüro VeloBüro Saar beauftragt worden. Die Entwurfsplanung für den 1. BA Freisen liegt bereits vor. Für die Bauabschnitte 2 + 3 ist sie in Bearbeitung und wird bis Ende 2019 fertig gestellt sein.

Im Vorfeld der Sanierungsarbeiten an den Brücken ist für alle 3 Bauabschnitte ein erstes Gutachten zur Ermittlung des Sanierungsbedarfes vom Brückeningenieurbüro SBS-Ingenieure erstellt worden. Mit den erforderlichen Ingenieursleistungen zur Sanierung der Brücken in

allen 3 Bauabschnitten ist das Büro SBS-Ingenieure beauftragt worden.

Genehmigungsbehörde für die baufachliche Genehmigung ist das saarländische Wirtschaftsministerium. Nach Rücksprache mit der Prüfstelle sind folgende Unterlagen einzureichen:

- Erläuterungsbericht Entwurfsplanung Wegebau
- Entwurfskarten M=1:1.000
- Wegebauquerschnitte
- Kostenberechnung Wegebau

Analog gilt das Gleiche für die Brückensanierungsarbeiten.

Wie in Kap. 1.5 erläutert hat die saarländische Ökoflächen-Management GmbH (ÖFM) alle ehemaligen Bahngrundstücke bereits erworben. Vertraglich ist mit der ÖFM bereits geregelt, dass sie die 11 m breite Mittelgasse zum Bau des Radweges den Kommunen in einem baufertigen Zustand übergibt, d.h. die ÖFM lässt die Schienen und Schwellen demontieren und führt die erforderlichen Rodungsmaßnahmen durch.

Die ÖFM steht in engem Kontakt zur Genehmigungsbehörde, der PLAFE im saarländischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV).

Genehmigungstechnisch sind 2 unterschiedliche Bahntrassenabschnitte zu betrachten:

Bahntrassenabschnitt Türkismühle - Wolfersweiler, zuständig ist das EBA:

→ Plangenehmigung zum Rückbau der Gleise liegt vor. Der Rückbau der Gleise ist im kommenden Winter 2019/2020 vorgesehen.

→ Freistellungsantrag muss DB Netz beantragen, wird dies bis Ende September tun und das EBA wird nach eigener Auskunft dann das Freistellungsverfahren bis Juni 2020 abgeschlossen und den Freistellungsbescheid erteilt haben.

Bahntrassenabschnitt Türkismühle - Nonnweiler/Bierfeld, zuständig ist die PLAFE und die LEA im MWAEV:

→ Plangenehmigungsantrag ist von der ÖFM bei der saarländischen PLAFE eingereicht, Nachforderungen sind komplett nachgeliefert worden. Aktuell wird das Anhörungsverfahren bis 29.11.19 durchgeführt. Danach wird nach Aussage der PLAFE der Plangenehmigungsbescheid zum Rückbau der Schienen erteilt. Bedenken gegen den Rückbau der Gleisanlage von Bahn-km 72,589 Türkismühle bis Bahn km 53,969 (Landesgrenze) der Strecke 3131 Hermeskeil – Türkismühle bestehen seitens der Landeseisenbahnaufsicht nicht. Der Schienenrückbau ist dann für den Winter 2019/2020 geplant.

→ Auf Freistellung soll hier verzichtet werden. Das entsprechende Schreiben des MWAEV von Fr. Groß liegt vor.

Aktuell sind alle Planungs- und Genehmigungsverfahren bereits so weit fortgeschritten, dass aller Voraussicht nach mit den Baumaßnahmen zur Umsetzung (= Projektstart) auf dem Abschnitt Türkismühle –

Nonnweiler/Bierfeld im Frühjahr 2020 und auf dem Abschnitt Türkismühle – Wolfersweiler im Sommer 2020 begonnen werden kann.

Hemmnisse

Die breite Bevölkerungsmehrheit im Landkreis und insbesondere in den beiden Kommunen Nohfelden und Nonnweiler begrüßt den geplanten Radwegebau auf den Bahntrassen. Zudem liegen klare Beschlüsse des Kreistages und der Gemeinderäte vor.

Dennoch gibt es eine kleine Gruppe von Gegnern, die sich für einen Erhalt und sogar eine Wiederinbetriebnahme der Bahntrasse Türkismühle – Nonnweiler – Hermeskeil für eine Museumsbahn und gegen den Umbau der Bahntrasse zu einem Radweg aussprechen. Diese vergleichsweise kleine Gruppe hat sich zu einer Bürgerinitiative zusammengeschlossen und ist sehr aktiv. Die BI „Bahn und Rad im Hochwald“ versucht aufzuzeigen, dass auf der Bahntrasse ein Nebeneinander eines Radweges und den Schienen möglich sei. Dazu haben sie eine eigene Studie erstellt. In der Studie selbst wird aber schon deutlich, dass ein Nebeneinander von Radweg und Schiene nur auf einzelnen Streckenabschnitten überhaupt möglich wäre. Bei allen Brückenbauwerken und insbesondere im Bereich der beiden Tunnel in Nonnweiler müsste der Radweg von der Bahntrasse herunter und weit abseits über steile Wirtschaftswege außen herumgeführt werden. Zusätzlich müssten noch normale Straßenabschnitte verwendet werden. Dabei sind mehrere Hauptverkehrsstraßen zu queren und enorme Steigungen zu überwinden. Im Bereich der Autobahnquerung der A 62 bei Otzenhausen müsste sogar eine neue Brücke über die Autobahn gebaut werden. All das hätte mit einem freizeit- und vor allem alltagstauglichen und behindertengerechten Radwegeprojekt nichts mehr zu tun. Gerade die steigungsfreie Führung abseits des

KfZ-Verkehrs sind ein wesentliches Merkmal des Projektes Nahe-Hunsrück-Radweg.

Hinzu kommt, dass eine Reaktivierung der Bahntrasse enorm aufwändig wäre und in keinem Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen stünde. Über die für den Radwegebau erforderlichen Brückensanierungen hinaus müssten die Brücken für die Traglast von Zügen wiederhergerichtet werden. Vor allem aber müsste mit einem Millionenaufwand eine sehr hohe Brücke über das Löstertal zwischen Nonnweiler/Bierfeld und Hermeskeil grundhaft erneuert werden. Diese Brücke wird für den Radwegebau nicht benötigt, wäre aber für eine Wiederinbetriebnahme als Bahnstrecke zwingend erforderlich. Die zu erwartenden Nutzerzahlen einer Museumsbahn wären jedoch erfahrungsgemäß gering. Dies zeigt ein ähnlich geartetes Museumsbahnprojekt im saarländischen Losheim, das ständig vor dem Aus steht.

Zwischenzeitlich hat die BI vorgeschlagen, die Bahntrasse zu erhalten um darauf einen Draisinenverkehr anbieten zu können. Erkundigungen bei benachbarten ähnlich gearteten Draisinenprojekten in Rheinland-Pfalz bei Kusel haben ergeben, dass dies dort jedoch ein jährliches Zuschussprojekt ist und auf vergleichsweise wenig Interesse bei der Bevölkerung stößt.

Die BI „Bahn und Rad im Hochwald“ hat mit Schreiben vom 22.09.2018 an den Landrat um ein Gespräch gebeten, bei dem die BI über den Stand der Planungen informiert werden möchte. Der Termin hat bereits im Herbst 2018 stattgefunden.

Grundsätzlich ist festzuhalten:

- Ein Nebeneinander von Rad und Schiene ist entgegen den ständig wiederholten Aussagen der BI „Bahn und Rad im

Hochwald“ und unter Beibehaltung des zentralen Zieles des Nahe-Hunsrück-Radweges eines alltagstauglichen und behindertengerechten Radweges nicht möglich

- Bei einer Reaktivierung der Bahntrasse stünden Aufwand und Nutzen in keinem Verhältnis, da mit vergleichsweise wenig Fahrgästen zu rechnen wäre, im Gegensatz zu den zu erwartenden Nutzerzahlen eines Radweges
- Auch ein Draisinenprojekt wäre unrentabel und würde ebenfalls das Projekt „Nahe-Hunsrück-Radweg“ unmöglich machen

2. Ziele, Zielgruppen, Thema und Akteure der geplanten Maßnahme

Durch das Projekt „Nahe-Hunsrück-Radweg“ wird der Radverkehr im nördlichen Saarland dauerhaft gestärkt, indem eine verkehrssichere und komfortable Radverkehrsanlage zwischen mehreren Gemeinden und Ortsteilen und dem Bahnhof/ÖPNV-Verknüpfungspunkt in Türkismühle geschaffen wird. Bisher sind die Radler gezwungen größtenteils im Mischverkehr mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf Bundes- und Landesstraßen oder über steigungsreiche Wirtschaftswegen zu fahren. Mit diesem Projekt soll die Fahrradmobilität attraktiver und sicherer werden. Ziel ist es, den Radverkehrsanteil zu steigern und so das Klima zu schonen. Dafür sind insbesondere eine attraktive Infrastruktur im Stadt-Umland-Bereich und eine bessere Verknüpfung zum öffentlichen Personennahverkehr nötig.

Das Projekt „Nahe-Hunsrück-Radweg“ ist ein umfassend angelegtes, modellhaftes Projekt zur Verbesserung der Radverkehrssituation im Landkreis St. Wendel und dem südlichen Rand des neuen Nationalparks Hunsrück-Hochwald, auch als Beitrag zur Verbesserung der dortigen Aufenthaltsqualität.

Ziele sind:

- Signifikante Erhöhung des Alltagsradverkehrs zwischen den Wohngebieten der einzelnen Ortsteile der Gemeinden Freisen, Nohfelden und Nonnweiler und den entlang der Strecke liegenden Einkaufszentren, Verwaltungseinrichtungen und Gewerbegebieten
- Deutliche Erhöhung des Alltags- und des Freizeitradverkehrs vom und zum Bahnhof Türkismühle
- Deutliche Erhöhung des Schülerradverkehrs von und zu den direkt am Nahe-Hunsrück-Radweg gelegenen Schulen und als Zubringer zum Bahnhof Türkismühle
- Erhöhung des Freizeitradverkehrs im nördlichen Saarland

- Durch Umgestaltung der vorhandenen Bahntrasse zu Gunsten des Radverkehrs soll die Nutzung des Fahrrades deutlich attraktiver gestaltet und der Radverkehr substanziell gestärkt werden
- Die Verlegung des Radverkehrs von stark befahrenen Bundes- und Landesstraßen ohne Radinfrastruktur auf eine Bahntrasse ohne motorisierten Individualverkehr soll in besonderem Maße zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen

Zielgruppen sind:

- Berufspendler auf dem Weg vom Wohnort zu den Arbeitsstätten in den direkt an der Strecke liegenden Gewerbegebieten
- Berufspendler auf dem Weg vom Wohnort zum Bahnhof Türkismühle zur Weiterfahrt mit der Nahetalbahn nach St. Wendel / Saarbrücken bzw. nach Idar-Oberstein / Bingen.
- Schüler, Lehrer und Eltern auf dem Weg von den Wohngebieten in den Gemeinden und Ortsteilen bzw. dem Bahnhof Türkismühle zu den Schulen und den übergeordneten Schulzentren in St. Wendel und Birkenfeld
- Alltagsradler aus den Ortsteilen zu den Gemeinden mit ihren bedeutenden Zielen wie Einkaufen, Dienstleistungen, Verwaltung
- Freizeitradler auf dem Weg zu den attraktiven Freizeitzielen des nördlichen Saarlandes wie dem Bostalsee, dem Keltenpark und dem neuen Nationalpark Hunsrück-Hochwald
- Fahrradtouristen, die mit der Bahn anreisen um dann attraktiv vom Bahnhof Türkismühle aus auf dem neuen Nahe-Hunsrück Radweg zu den überregionalen Radwegen wie dem Nahe-, dem Saarland, dem Ruwer-Hochwald-Radweg und der Rheinland-Pfalz-Radrouten radeln
- Ältere und mobil eingeschränkte Personen aus den Wohngebieten der Gemeinden Freisen, Nohfelden und Nonnweiler und deren Ortsteilen
- Kinder und deren Eltern bei Freizeitradtouren

Thema:

Das besondere Thema des Nahe-Hunsrück-Radweges ist der Umbau von zwei Bahntrassen als attraktive Radverkehrsverbindungen von zwei Seiten zum ÖPNV-Verknüpfungspunkt Bahnhof Türkismühle an der DB-Hauptstrecke Saarbrücken-Mainz-Frankfurt.

Akteure:

Durch die frühzeitige Kooperation mit allen relevanten lokalen Akteuren bei der Planung und Umsetzung soll eine starke Identifikation mit den Maßnahmen und somit eine hohe Dauerhaftigkeit des Nahe-Hunsrück-Radweges erreicht werden:

- Ernennung eines Projektsteuerers zur Koordination des Gesamtprojektes
- Einbindung der Naturland Ökoflächen-Management GmbH (ÖFM) (s. S. 3)
- Ständige Abstimmung mit den Bürgermeistern und Bauämtern der beteiligten Kommunen und der Kreisverwaltung des Landkreises St. Wendel (Landrat, Bauamt, Tourist-Information) in einem regelmäßig tagenden ORGA-Ausschuss
- Kooperation mit dem Saarländischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV) als Zuschussfördergeber
- Politische Unterstützung des Projektes durch Abgeordnete im Saarländischen Landtag
- Bereits erfolgte Erstabstimmung mit der Genehmigungsbehörde (LUA) zur Erlangung der naturschutzrechtlichen Genehmigung, Absprache über die erforderlichen naturschutzrechtlichen Untersuchungen
- Einbindung des saarländischen Landesbetriebes für Straßenbau (LfS) bei der Gestaltung der Querungshilfen von klassifizierten Straßen
- Einbindung des Saar-Forst Landesbetriebes wegen der Mitbenutzung von ca. 2 km Forstweg vor Türkismühle zur Anbindung des neuen Nahe-Hunsrück-Radweges an die vorhandene Stahlbrücke über die DB-Hauptstrecke Saarbrücken-Mainz-Frankfurt

- Abstimmungen mit dem ADFC Saar
- Vorstellung des Projektes und Zustimmung in allen 3 Gemeinderäten der beteiligten Kommunen
- Abstimmung mit den Behindertenbeauftragten des Landkreises St. Wendel und der Gemeinden
- Abstimmung mit dem Wirtschaftsministerium, Abt. Verkehr, und Abt. Wirtschafts- und Strukturpolitik und der Tourismus Zentrale Saarland zur Einbindung des Nahe-Hunsrück-Radwegs in das Alltagsradnetz des Saarlandes und in das touristische Radwanderwegenetz

3. Maßnahmen

Beim Nahe-Hunsrück-Radweg soll durch eine Vielzahl an ineinandergreifenden und sich gegenseitig ergänzenden Maßnahmen der Radverkehr dauerhaft gestärkt werden:

- Asphaltausbau von insgesamt 30,5 km Bahntrassen zu einem 3 m breiten alltagstauglichen und touristisch attraktiven Radweg
- Besonders verkehrssichere und für den Radverkehr komfortabel gestaltete Querungen und Anschlüsse an das Straßennetz bei ehemaligen Bahnübergängen nach den aktuellen Regelungen und Möglichkeiten der StVO und ERA
- Sanierung einzelner Bauwerke zur Gewährleistung der Verkehrssicherungspflicht (näheres siehe Beschreibung der Bauabschnitte weiter unten)
- In regelmäßigen Abständen Einrichtung von Rastplätzen mit funktionalen Radabstellanlagen und Sitzgruppen
- Umfassende Informationen an Gewerbebetriebe, um auf Erreichbarkeit mit dem Fahrrad hinzuweisen und radnützliche Einrichtungen an den Betrieben selbst, z.B. Abstellanlagen, Ladestationen.
- Infotafeln „Nahe-Hunsrück-Radweg“ auf allen Rastplätzen, an den örtlichen Zugangspunkten und am Bahnhof Türkismühle
- Umfassendes Beschilderungskonzept aus den Ortslagen heraus zum neuen Nahe-Hunsrück-Radweg und entlang der Strecke als wegweisende Beschilderung mit Ziel- und Entfernungsangaben und wiedererkennbarem Logo
- Zusammenarbeit mit Hotellerie/Gastronomie durch Neuanlage von Zugängen von der Bahntrasse zu einzelnen Betrieben (z.B. in Nonnweiler, Parkschenke Simon)
- Kooperation und Unterstützung von Neuansiedlungen von Gastronomie (z.B. am ehemaligen Bahnhof Freisen, Fa. Lehmann)
- Installation von Ladestationen für Pedelecs an allen sinnvollen Verweilorten (Hotel- und Gastronomiebetrieben, Bahnhof Türkismühle)

Durch das Zusammenspiel dieser Maßnahmen soll es zu einer Aufwertung der Lebensqualität im nördlichen Saarland kommen, weil mehr Leute mit dem Rad im Alltag und in der Freizeit auf dem neuen Nahe-Hunsrück-Radweg unterwegs sind und damit weniger KFZ-Verkehr in und zwischen den Ortsteilen stattfindet.

Derzeitiger Zustand

Bauabschnitt 2, Gemeinde Nohfelden

Der Bauabschnitt 2, Nohfelden gliedert sich in 3 Unterabschnitte:

BA 2.1 Bahntrasse Wolfersweiler – Nohfelden – Türkismühle

Die Bahnstrecke wurde bis zum Herbst 2017 noch in einem betriebsfertigen Zustand gehalten und sollte für den Güterverkehr zu einem Gewerbebetrieb genutzt werden. Tatsächlich aber wurde sie schon länger nicht mehr genutzt. Mittlerweile ist sie stillgelegt. Alle Bahngrundstücke wurden bereits an die saarländische ÖFM verkauft, die eine 11 m breite Mittelgasse in einem baufertigen Zustand in einem langfristigen Erbbaupachtvertrag an die Gemeinde Nohfelden weiter reicht. Die Demontage der Schienen und Schwellen wird die DB selbständig bis Ende 2018 durchführen.

Im BA 2.1 befinden sich 5 Brückenbauwerke von denen 4 in einem grundsätzlich soliden und erhaltenswerten Zustand sind. Bei dem 5. Bauwerk handelt es sich um eine schmale Betonbrücke eines Fußweges über die Bahnstrecke, die sich in einem so schlechten Zustand befindet, dass sie von der Gemeinde in Eigenleistung abgerissen werden soll. Der Fußweg wird dann höhengleich über den neuen Radweg geführt. An allen Brückenbauwerken müssen die seitlichen Kappen erneuert werden, damit daran das für einen Radweg zwingend erforderliche neue Füllstabgeländer mit 1,20 m Höhe befestigt werden kann (Pflichtaufgabe). Ein im Winter 2017/2018 erstelltes Gutachten des Fachbüros SBS-Brückeningenieure hat den Gesamt-Sanierungsbedarf für die 4 Brückenbauwerke zur Nutzung als Radweg ermittelt.

BA 2.2 Forstweg vor Türkismühle

Die Bahntrasse mündet noch vor Türkismühle in die DB-Hauptstrecke Saarbrücken – Mainz. Deshalb muss das Projekt Nahe-Hunsrück-Radweg ca. 2 km vor Türkismühle von der Bahntrasse herunter und über einen bestehenden Forstweg bis zum Bahnhof Türkismühle geführt werden. Um einen gleichbleibenden Qualitätsanspruch und eine durchgängige Führung als alltagstauglicher und behindertengerechter Radweg zu gewährleisten, wird dieser Forstwegeabschnitt als 3 m breiter Asphaltweg im Zuge des Projektes „Nahe-Hunsrück-Radweg“ ausgebaut. Die Zustimmung des SaarForst-Landesbetriebes liegt bereits vor.

Im BA 2.2 befindet sich nur ein Brückenbauwerk über die Gleisanlagen beim Bahnhof Türkismühle, bei dem aus technischer Sicht keine Sanierungsarbeiten notwendig sind.

BA 2.3 Bahntrasse Türkismühle – Eisen – Gemeindegrenze Nohfelden/Nonweiler

Direkt ab dem Bahnhof Türkismühle beginnt die seit mehreren Jahren stillgelegte Bahntrasse in Richtung Nonweiler, die weiter bis Hermeskeil führt. Die Trasse ist leicht zugewachsen mit beginnender Strauchvegetation und einer Gras- und Krautschicht. Schienen und Schellen liegen noch. Alle Bahngrundstücke wurden bereits an die saarländische ÖFM verkauft, die die Rodungs- und Demontagearbeiten durchführt und die 11 m breite Mittelgasse in einem baufertigen Zustand in einem langfristigen Erbbaurechtsvertrag an die Gemeinde Nohfelden weiter reicht. Der Erbbaurechtsvertrag zwischen der ÖFM und den Gemeinden wurde in Dezember 2018 notariell abgeschlossen.

Im BA 2.3 befinden sich 5 Brückenbauwerke von denen 4 in einem grundsätzlich soliden und erhaltenswerten Zustand sind. Ein 5. Bauwerk ist eine vergleichsweise kurze Stahlbrücke über die Nahe kurz nach dem Bahnhof Türkismühle. Bei diesem Bauwerk wird der Aufwand für eine Sanierung höher eingeschätzt als ein Ersatzneubau. Es soll deshalb durch eine neue Stahlbrücke auf den vorhandenen

Brückenköpfen ersetzt werden. Ein im Winter 2017/2018 erstelltes Gutachten des Fachbüros SBS-Brückeningenieure hat auch hier den Gesamt-Sanierungsbedarf für die 5 Bauwerke zur Nutzung als Radweg ermittelt.

Bauabschnitt 3, Gemeinde Nonweiler

Der gesamte Bauabschnitt 3 befindet sich grundsätzlich im gleichen Zustand wie der Abschnitt 2.3 der Gemeinde Nohfelden: Die Trasse ist seit mehreren Jahren stillgelegt. Die Trasse ist leicht zugewachsen mit beginnender Strauchvegetation und einer Gras- und Krautschicht. Schienen und Schellen liegen noch. Alle Bahngrundstücke wurden bereits an die saarländische ÖFM verkauft, die die Rodungs- und Demontagearbeiten durchführt und die 11 m breite Mittelgasse in einem baufertigen Zustand in einem langfristigen Erbbaupachtvertrag an die Gemeinde Nonweiler weiter reicht.

Im BA 3 befinden sich 5 Brückenbauwerke und 1 Tunnel in einem grundsätzlich soliden und erhaltenswerten Zustand. Ein im Winter 2017/2018 erstelltes Gutachten des Fachbüros SBS-Brückeningenieure hat wie auch für den Bauabschnitt 2 den Gesamtsanierungsbedarf für die 5 Brückenbauwerke und den Tunnel zur Nutzung als Radweg ermittelt. Wie schon in den Abschnitten 1 und 2 müssen auch hier in Abschnitt 3 an allen Brückenbauwerken die seitlichen Kappen erneuert werden, damit daran das für einen Radweg zwingend erforderliche neue Füllstabgeländer mit 1,20 m Höhe befestigt werden kann (Pflichtaufgabe).

Wegebaumaßnahmen 2. Bauabschnitt Gemeinde Nohfelden

- **Asphaltausbau von insgesamt 11.860 m Bahntrassen** zu einem 3 m breiten alltagstauglichen, behindertengerechten und touristisch attraktiven Radweg
- **Asphaltausbau des 2.070 m langen Forstweges** als Verbindung zwischen dem Bahnhof Türkismühle und der Bahntrasse in Richtung Nohfelden (Verortung s. Übersichtskarte auf S. 4).
Der Forstweg wird zwingend benötigt um den Anschluss von Nohfelden auf der Bahntrasse kommend zum Bahnhof Türkismühle herstellen zu können. Von Nohfelden kommend mündet die Bahntrasse noch vor dem Bahnhof Türkismühle in die DB-Hauptstrecke Saarbrücken-Mainz ein. Die DB-Hauptstrecke kreuzt sozusagen den Nahe-Hunsrück-Radweg. Ca. 2 km vor dem Bahnhof Türkismühle muss deshalb der Radweg von der stillgelegten Bahntrasse herunter und auf dem vorhandenen Forstweg bis zum Bahnhof Türkismühle geführt werden. Direkt am Bahnhof Türkismühle führt eine vorhandene und für den Radweg nutzbare Brücke über die DB-Hauptstrecke.
Die Asphaltierung des Forstwegeabschnittes ist notwendig um einen lückenlosen und ganzjährig befahrbaren alltagstauglichen und behindertengerechten Nahe-Hunsrück-Radweg gewährleisten zu können.
Der SaarForst hat einem Asphaltausbau des Forstwegeabschnittes zugestimmt unter der Bedingung, dass er auch künftig von Forstfahrzeugen befahren werden kann. Dies ist in seltenen Fällen z.B. bei Holzeinschlagmaßnahmen notwendig. Dazu ist ein entsprechender tragfähiger Unterbau und eine Ausbaubreite von 4 m erforderlich. Für den öffentlichen KfZ-Verkehr bleibt der Forstwegeabschnitt selbstverständlich gesperrt.
- **Rastplätze:**
Einrichtung von 9 Rastplätzen mit jeweils 4 neuen Radabstellbügeln für 8 Fahrräder (insgesamt 72 neue Radabstellplätze). Die

neuen Abstellbügel entsprechen den ADFC-Empfehlungen für funktionale Radabstellanlagen. Eine Überdachung ist nicht vorgesehen.

(Verortung der Rastplätze siehe grün eingetragene Punkte auf der Übersichtskarte auf S. 4).

Zudem werden die Rastplätze mit je einem Tisch, 2 Bänken, einem Abfallbehälter und einer Informationstafel zum neuen Nahe-Hunsrück-Radweg ausgestattet.

Die Rastplätze haben je nach den örtlichen Verhältnissen eine Größe von 80 – 120 m² und werden in Schotterbauweise mit einer Splittdeckschicht ausgebaut.

Als Randbegrenzung sind Hartsteine in den Größen 800/1200 cm vorgesehen.

- **Zufahrten und Anbindungen an das Wege- und Ortsstraßennetz:**

Im Bauabschnitt 2 Gemeinde Nohfelden werden insgesamt 6 Zufahrten und Anbindungen an das örtliche Wege- und Straßennetz hergestellt.

(Verortung der Anbindungen und Zufahrten siehe hellblau eingetragene Punkte auf der Übersichtskarte auf S. 4).

- **Ausbau von verkehrssicheren Querungen mit dem Straßennetz (ehem. Bahnübergänge)**

Im Bauabschnitt 2 Gemeinde Nohfelden kreuzt die Bahntrasse insgesamt an 5 Stellen das öffentliche Straßennetz.

(Verortung der Querungen siehe dunkelblau eingetragene Punkte auf der Übersichtskarte auf S. 4).

Diese Querungsstellen müssen besonders sicher für alle Verkehrsteilnehmer gestaltet werden. Dazu sind umfangreiche Markierungsarbeiten auf den Radwegzufahrten und den Straßenquerungen selbst erforderlich und eine neue StVO-Beschilderung. Die behindertengerechte Ausgestaltung erfolgt durch die DIN-konforme Verlegung von taktilen Leitplatten und der getrennten Bordsteinabsenkung auf 0 cm für die Rollstuhlfahrer und die Radler und daneben das 6 cm hohe Tastbord für die sehbehinderten

Menschen. Dazu ist ein Umbau der Gehwege im direkt betroffenen Bereich der Radwegquerung erforderlich.

Die Querungsstellen werden in enger Abstimmung mit dem saarländischen Landesbetrieb für Straßenbau und den Verkehrsbehörden geplant und umgesetzt.

- **E-Bike Ladestationen**

Im Bauabschnitt 2 Gemeinde Nohfelden ist eine großzügig dimensionierte E-Bike Ladestation am neu gestalteten Bahnhof Türkismühle bereits vorhanden. Weitere Ladestationen machen nur Sinn an Stellen, an denen sich sie Radler über einen längeren Zeitraum aufhalten, wie z.B. an Hotels oder auch Arbeitsstätten, also auf Privatgrund. Hier sollen sie von den Hoteliers oder den Gewerbebetrieben selbst aufgestellt und betrieben werden. Im Projekt selbst und bei der Fördermittelbeantragung sind keine neuen E-Bike Ladestationen vorgesehen

(Verortung von möglichen neuen privaten Ladestationen außerhalb des Projektes siehe dunkelgelb eingetragene Punkte auf der Übersichtskarte auf S. 4).

Brückensanierungsmaßnahmen 2. Bauabschnitt Gemeinde Nohfelden

Grundlegend ist festzuhalten, dass im Bereich der Bauwerke lediglich Maßnahmen zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit durchgeführt werden.

Eine detaillierte Beschreibung mit genaueren Erläuterungen der anfallenden Kosten und detaillierten Beschreibung der im 2. und 3. Bauabschnitt erforderlichen Brückensanierungsarbeiten zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit haben wir von unserem Brückeningenieurbüro eine 77 Seiten umfassende Dokumentation erhalten. Die Sanierungsarbeiten sind getrennt für die beiden Verbundpartner aufgeführt und zur Veranschaulichung mit aussagekräftigen Bildern

versehen. Auch die Kosten sind nach den einzelnen erforderlichen Arbeiten aufgeschlüsselt.

Wegebaumaßnahmen 3. Bauabschnitt Gemeinde Nonnweiler

- **Asphaltausbau von insgesamt 8.470 m Bahntrassen** zu einem 3 m breiten alltagstauglichen, behindertengerechten und touristisch attraktiven Radweg

- **Rastplätze:**

Einrichtung von 3 Rastplätzen mit jeweils 4 neuen Radabstellbügel für 8 Fahrräder (insgesamt 24 neue Radabstellplätze). Die neuen Abstellbügel entsprechen den ADFC-Empfehlungen für funktionale Radabstellanlagen. Eine Überdachung ist nicht vorgesehen.

(Verortung der Rastplätze siehe grün eingetragene Punkte auf der Übersichtskarte auf S. 4).

Zudem werden die Rastplätze mit je einem Tisch, 2 Bänken, einem Abfallbehälter und einer Informationstafel zum neuen Nahe-Hunsrück-Radweg ausgestattet.

Die Rastplätze haben je nach den örtlichen Verhältnissen eine Größe von 80 – 120 m² und werden in Schotterbauweise mit einer Splittdeckschicht ausgebaut.

Als Randbegrenzung sind Hartsteinfindlinge in den Größen 800/1200 cm vorgesehen.

- **Zufahrten und Anbindungen an das Wege- und Ortsstraßennetz:**

Im Bauabschnitt 3 Gemeinde Nonnweiler sind 3 neue Zufahrten als Anbindungen an das Ortsstraßen- und Wegenetz in Nonnweiler

ler, zwischen Schwarzenbach und Otzenhausen und beim ehemaligen Bahnhof Schwarzenbach erforderlich.

(Verortung der Anbindungen und Zufahrten siehe hellblau eingetragene Punkte auf der Übersichtskarte auf S. 4).

- **Ausbau von verkehrssicheren Querungen mit dem Straßennetz (ehem. Bahnübergänge)**

Im Bauabschnitt 3 Gemeinde Nonnweiler kreuzt die Bahntrasse insgesamt an 5 Stellen das öffentliche Straßennetz.

(Verortung der Querungen siehe dunkelblau eingetragene Punkte auf der Übersichtskarte auf S. 4).

Diese Querungsstellen müssen besonders sicher für alle Verkehrsteilnehmer gestaltet werden. Dazu sind umfangreiche Markierungsarbeiten auf den Radwegzufahrten und den Straßenquerungen selbst erforderlich und eine neue StVO-Beschilderung.

Die behindertengerechte Ausgestaltung erfolgt durch die DIN-konforme Verlegung von taktilen Leitplatten und der getrennten Bordsteinabsenkung auf 0 cm für die Rollstuhlfahrer und die Radler und daneben das 6 cm hohe Tastbord für die sehbehinderten Menschen. Dazu ist ein Umbau der Gehwege im direkt betroffenen Bereich der Radwegquerung erforderlich.

Die Querungsstellen werden in enger Abstimmung mit dem saarländischen Landesbetrieb für Straßenbau und den Verkehrsbehörden geplant und umgesetzt.

- **E-Bike Ladestationen**

Wie schon beim Bauabschnitt 2 erläutert sind auch im Bauabschnitt 3 Gemeinde Nonnweiler keine neuen E-Bike Ladestation vorgesehen. (Verortung von möglichen neuen privaten Ladestationen außerhalb des Projektes siehe dunkelgelb eingetragene Punkte auf der Übersichtskarte auf S. 4).

3.1. Technische Umsetzung

Zunächst werden Schienen und Schwellen demontiert und die für den Bau des Radweges erforderliche 7 m breite Mittelgasse wird gerodet. Zur Erlangung der Verkehrssicherheit werden Astwerk und Einzelbäume auf der 11 m breiten Mittelgasse entfernt.

Danach erfolgt die Herrichtung des Schotterbettes: Der bestehende Bahnschotter wird auf 4 m verbreitert. Um auf der insgesamt 30,5 km langen Bahntrasse beim Schotterunterbau Kosten zu sparen, soll der vorhandene Bahnschotter mittels einer Steinfräse so bearbeitet werden, dass eine in technischer Hinsicht funktionale Trag- und Frostschuttschicht entsteht und nur noch eine mit 8 cm deutlich verringerte zusätzliche Schotter-Ausgleichsschicht vor dem Asphalteinbau aufgebracht werden muss. Entsprechende Versuche wurden durchgeführt und ein Bodengutachten mit positiver Bewertung liegt vor.

Danach erfolgt die Sanierung der Brücken und Bauwerke.

Auf die gefräste Bahnschotter-Tragschicht wird vor der Asphaltierung eine neue 8 cm starke Schotter-Ausgleichsschicht aufgebracht. Anschließend erfolgt der Bau des 2-Schicht-Asphaltweges bestehend aus einer 7,5 cm starken Asphalt-Tragschicht und einer 2,5 cm starken Asphaltbeton-Deckschicht. Abschließend werden alle begleitenden Arbeiten (Straßenquerungen, Anbindungen, Rastplätze, Beschilderung, Tunnelbeleuchtung etc.) durchgeführt:

Bestätigungen

- Entsprechend des Förderauftrages gehen die geplanten Maßnahmen für den Radverkehr nicht zu Lasten des Fußverkehrs, des ÖPNV und des Carsharings.
Der ÖPNV wird gestärkt, da es ein zentrales Ziel des Projektes „Nahe-Hunsrück-Radweg“ ist, verstärkt Radfahrer zum neu gestalteten ÖPNV-Verknüpfungspunkt in Türkismühle zu führen.

Die geplanten Maßnahmen gehen auch nicht zu Lasten von öffentlichen Erholungsräumen. Auch hier ist das Gegenteil der Fall: Die Bahntrasse liegt im Moment noch brach und wird nicht als Erholungsfläche genutzt. Künftig hingegen wird genau das der Fall sein.

- Auch der Straßenbaumbestand ist nicht von den geplanten Maßnahmen betroffen und die Anpassungsfähigkeit von Kommunen an die Folgen des Klimawandels wird durch den Ausbau der stillgelegten Bahntrasse zu einem Radweg nicht beeinträchtigt und laufende, geplante oder künftig erforderliche Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel werden durch den neuen Radweg nicht erschwert. Die Bahntrasse verläuft abseits des Straßennetzes. Bestehende Parkanlagen oder andere öffentliche Grünflächen sind nicht betroffen.
- Entsprechend dem Förderauftrag werden die geltenden technischen Regeln (zum Beispiel Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA sowie Hinweise zum Fahrradparken der FGSV) eingehalten oder sogar deutlich übertroffen. Vor allem die Querungen des neuen Bahntrassenradweges mit dem Straßennetz an den ehemaligen Bahnübergängen werden baulich und markierungstechnisch besonders verkehrssicher gestaltet. Das mit den entsprechenden Planungen beauftragte Fachbüro VeloBüro Saar ist ein auf die Planung von Radverkehrsanlagen nach den neuesten Regeln und Verordnungen spezialisiertes Fachbüro und zudem eng vernetzt mit dem ADFC Saar.

3.2. Visualisierung



Bild 1:
Neu gestalteter Bahnhof Türkismühle, der durch das Projekt Nahe-Hunsrück-Radweg vom Alltagsradverkehr deutlich besser erreicht werden soll



Bild 2:
Fahrradabstellanlage und Pedelec-Ladestation am gestalteten Bahnhof Türkismühle, die durch das Projekt besser erreicht werden sollen



Bild 3:
Stillgelegte Bahntrasse zwischen Türkismühle und Sötern. Alle Bahntrassenabschnitte sind unterschiedlich stark zugewachsen



Bild 4:
Kosteneinsparung durch Fräsen und Brechen des Bahnschotters auf eine Korngröße analog 0/32 -0/45 + planieren und verdichten (Versuchsstrecke)



Bild 5:
Die alte seit Jahren stillgelegte Bahntrasse der ehemaligen Hunsrück-Bahn bei Nonweiler



Bild 6 (Fotomontage):
Der künftige Nahe-Hunsrück-Radweg als steigungsfreier, attraktiver und verkehrssicherer Radweg überquert hier die stark befahrene Landstraße L 147 bei Nonweiler

4. Modellhaftigkeit des Nahe-Hunsrück-Radweges

Der Nahe-Hunsrück-Radweg hat einen besonderen Vorbildcharakter für den Alltagsradverkehr in der ländlichen Region und ist ein Projekt mit saarlandweiter Bedeutung. Er schafft eine wesentliche Verbindung zwischen drei Kommunen und neun Ortsteilen zu dem Regional- und Fernbahnhof in Türkismühle.

Hierin liegt ein wesentlicher Aspekt seiner Modellhaftigkeit und Übertragbarkeit begründet, denn die alte Bahntrasse quert eine Hauptverkehrsverbindung zu der DB Hauptstrecke in Türkismühle. Auch für andere Regionen stellt dies einen interessanten Ansatz dar, alte Bahntrassen als „Radverkehrs-Zubringer“ zu Hauptverkehrsverbindungen zu nutzen. Der betreffende Bahnhof in Türkismühle wurde jüngst neu ausgebaut und verbindet das nördliche Saarland mit umliegenden Mittelzentren sowie den Landeshauptstädten Saarbrücken und Mainz und der Metropole Frankfurt am Main.

Ein hohes Verkehrsaufkommen zwischen den einzelnen Gemeinden ist charakteristisch für die Strecke, die der Radweg miteinander verbinden soll. Über diese können wichtige regionale Arbeitgeber und Einkaufsmöglichkeiten sowie weiter entfernte Mittelzentren wie z.B. der Umwelt-Campus Birkenfeld der Hochschule Trier und weiterführende Schulen in der Kreisstadt St. Wendel und der Landeshauptstadt Saarbrücken erreicht werden. Bisher ist die Bevölkerung auf die Nutzung des Pkws angewiesen, um in umliegende Kommunen und zum Bahnhof in Türkismühle zu gelangen. Mit dem Radweg wird für die Bevölkerung eine wichtige Alternative zum Pkw geschaffen.

Der Ausbau der 30,5 Kilometer langen Bahntrasse zum Nahe-Hunsrück-Radweg ist als saarländisches „Leuchtturmprojekt“ im Koalitionsvertrag der Landesregierung festgehalten. Er ist umfassend in geplante Maßnahmen wie den Radverkehrsplan Saarland (Alltagsroutennetz) und in das SaarRadland (Touristisches Netz) integriert. Das Vorhaben wird wesentlich von der Landesregierung unterstützt und genießt ein hohes Maß an öffentlicher Sichtbarkeit.

Der Umbau der Bahntrasse ist besonders kosteneffizient, weil der vorhandene Bahnschotter für den Schotterunterbau genutzt werden kann. Mittels einer Steinfräse kann dieser bearbeitet werden und als Schottertragschicht dienen, wodurch zusätzliches Material und Kosten eingespart werden können (siehe auch 3.1. Technische Umsetzung).

Das Projekt Nahe-Hunsrück-Radweg zeichnet sich zudem durch seine Vielzwecknutzung aus, denn er spielt für den Freizeitbereich und den Tourismus in der Region ebenfalls eine große Rolle. Entlang der Strecke befinden sich verschiedene Freizeitattraktionen wie z.B. der größte Badensee Südwestdeutschlands, der „Bostalsee“ sowie der „Keltenpark“. Es ist vorgesehen, 5 Millionen Euro in den Bau eines dortigen Besucherzentrums zu investieren, das zukünftig das Zugangstor zum bundeslandübergreifenden Nationalpark Hunsrück-Hochwald auf saarländischer Seite werden soll.

Insofern bietet der Nahe-Hunsrück-Radweg auch für Tagesgäste aus der Naheregion eine alternative Anreisemöglichkeit. Hervorzuheben sind für diesen Zweck die überregionalen Anschlüsse an: Saarland-Radweg, Ruwer-Hochwald-Radweg nach Trier, Rheinland-Pfalz-Radweg, Nahe-Radweg nach Bingen, Primstal-Radweg bis an die Saar, Fritz-Wunderlich Rad- und Wanderweg mit Anschluss an Glan-Blies-Radweg und Barbarossa-Radweg.

Der neue Radweg korrespondiert mit der Regiobuslinie 200 von Türkismühle nach Trier, so dass sich interessante Rundtouren auch mit Bus und Bahn als Kombiprodukte bis nach Sarreguemines in Lothringen ermöglichen.

Das Kooperationsprojekt zeichnet sich außerdem durch die beispielhafte Kooperation und Kommunikation zwischen den verschiedenen involvierten Akteuren aus (Land, Landkreis, Kommunen, Klimaschutzmanager, Betriebe), die sich für die Entwicklung von Radverkehr in der Region einsetzen.

5. Minderungsbeitrag von Treibhausgasemissionen

5.1. Wirkungskette, Kriterien und Indikatoren

Das Projekt Nahe-Hunsrück-Radweg fördert die individuelle Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrads. Dadurch wird die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs verringert.

Aufgrund der besonderen Nähe zu vielen Gewerbe- und Industriegebieten entlang der Trasse und der hier guten Datenverfügbarkeit, stehen die Berufspendler am Anfang der Betrachtung von möglichen CO₂-Einsparungen. In den entlang des Radweges liegenden Gewerbe- und Industriegebieten arbeiten zusammen rund 5.000 Menschen.

Aus den Ergebnissen des Mikrozensus 2012 zu „Erwerbstätige nach Entfernung für den Hinweg und dem für die längste Strecke benutzen Verkehrsmittel zur Arbeitsstätte“ des statistischen Amts des Saarlandes geht hervor, dass bisher nur etwa 1% der Einwohner des Saarlandes mit dem Fahrrad zur Arbeit fährt. Etwa 38% der Einwohner pendeln bis zu 10 km zum Arbeitsplatz. Davon fahren rund zwei Drittel selbst mit dem Pkw. Hier und in den folgenden Berechnungen wird aufgrund der Fahrleistungen von 0 bis zu 10 km lediglich eine Wegstrecke von 10 km für Hin- und Rückweg zugrunde gelegt.

Das Statistische Amt des Saarlandes führt in der Statistik „Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort sowie am Wohnort darunter Ein- und Auspendler über die Gemeindegrenzen“ in den Gemeinden Nohfelden und Nonnweiler zusammen 6.995 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte.

Im Durchschnitt liegt der Besetzungsgrad eines Pkw im Berufsverkehr bei 1,1 Personen. Mit jedem vom Pkw verlagertem Fahrradkilometer sinkt damit die Pkw-Fahrleistung um etwa 0,91km. Die Treibhausgasemissionen für einen Pkw im innerstädtischen Verkehr liegen bei durchschnittlich 222g/km.

Wir gehen davon aus, dass bei den Pkw-Pendlern, die weniger als 10km zur Arbeit fahren, sich die durchschnittlichen 1% Radnutzer im Saarland an so einer privilegierten Strecke wie dem Nahe-Hunsrück-Radweg auf 5% steigern lässt. Bei der Fahrstrecke bis 10 km ist auch der Weg zum zentral gelegenen Bahnhof Türkismühle berücksichtigt, von wo aus viele Pendler bereits klimafreundlich mit der Bahn zur Arbeit fahren können.

Mit dieser Annahme und den statistischen Daten der vorherigen Abschnitte ergibt sich für die Strecke durch die Gemeinden Nohfelden und Nonnweiler: 38% der 6.995 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pendeln bis zu 10 km zum Arbeitsplatz. Von diesen 2.658 Personen fahren rund zwei Drittel selbst mit dem Pkw (1772) und 5% von diesen Personen (4% mehr als bisher, also 71) nutzen zukünftig für die zugrunde gelegten 10 km das Rad (710 km). Die Zahl der 230 durchschnittlichen Arbeitstage pro Jahr wird jahreszeit- und witterungsbedingt um die Hälfte reduziert, da davon auszugehen ist, dass in der kalten und dunklen Jahreszeit bzw. bei schlechtem Wetter der Umstieg vom PKW auf das Fahrrad nur gering ausfallen wird. Das ergibt bei den anzulegenden Werten für die Pkw-Fahrleistung (0,91) und die Treibhausgasemissionen für einen Pkw (222g/km) rund 16 t CO₂ im Jahr.

Neben dem Pendeln zur Arbeit werden auf dem Radweg zukünftig auch weitere alltägliche Fahrten mit dem Rad erfolgen. So können beispielsweise mit (Lasten)Fahrrädern Einkäufe und sonstige Erledigungen in den angebundenen Einkaufszentren und Ortskernen erfolgen. Im Durchschnitt liegt der Pkw-Besetzungsgrad hier bei 1,5 Personen, das heißt pro zusätzlichen Fahrradkilometer kann näherungsweise eine Pkw-Fahrleistungsreduktion um 0,67 km angesetzt werden. Die Zahl der durchschnittlich möglichen 300 Einkaufstage pro Jahr wird jahreszeit- und witterungsbedingt um die Hälfte reduziert, da davon auszugehen ist, dass in der kalten und dunklen Jahreszeit bzw. bei schlechtem Wetter der Umstieg vom PKW auf das Fahrrad nur gering ausfallen wird. Mit oben angewendeter Berechnung und der

Annahme, dass entlang der Strecke in die verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten und Ortszentren pro Tag etwa 40 Personen zusätzlich mit dem Fahrrad max. 10km zum Einkauf und sonstigen Erledigungen fahren, ergibt dies im Jahr eine CO₂-Einsparung von etwa 9t.

Weiterhin können Schüler die umliegenden Schulstandorte (unter Einbeziehung der Bahn bis in die Mittelzentren Birkenfeld und St. Wendel) wesentlich verkehrssicherer erreichen und nicht mehr von den Eltern mit dem Auto zur Schule gebracht werden. Dadurch kann hier von einer zunehmenden Fahrradnutzung ausgegangen werden. Die Zahl der durchschnittlich 190 Schultage pro Jahr wird jahreszeit- und witterungsbedingt um die Hälfte reduziert, da davon auszugehen ist, dass in der kalten und dunklen Jahreszeit bzw. bei schlechtem Wetter der Umstieg vom PKW auf das Fahrrad nur gering ausfallen wird. Im Schuljahr 18/19 befinden sich derzeit in den Gemeinschaftsschulen Freisen und Türkismühle insgesamt 1.830 Schüler. Bei einer Annahme, dass durch den neuen Radweg zusätzlich etwa 5% der Schüler mit dem Rad auf einem Weg unter 10km zur Schule kommen, ergibt sich im Jahr eine CO₂-Einsparung von ca. 13t.

Zusätzlich wird auch die touristische Nutzung des Radweges, insbesondere zum Bostalsee, als auch zum zentralen Zugang zum neuen Nationalpark in Otzenhausen, oder dem Wildpark in Freisen dazu beitragen, verkehrsbedingte CO₂-Emissionen zu vermeiden. Um den Bostalsee existiert bereits eine gut ausgebaute Infrastruktur, die durch Trennung von Fußgänger- und Radrundweg bereits sehr viele Radfahrer lockt. Laut Zählungen des Tourismusbüros gab es im Jahr 2017 ca. 700.000 Tagesausflüge zum Bostalsee. Dabei wurden 2016 von „Radschlag“ am Bostalsee rund 41.000 Radfahrer gezählt. Und nach Umfragen von „Fact-Sheet zur Radverkehrsanalyse Saarland 2016“ beträgt die durchschnittliche Fahrweite der Radfahrer bei Tagesausflügen 43,1km. Da es sich beim Bostalsee um ein Freizeitziel für die ganze Familie handelte, wird der Besetzungsgrad eines alternativ genutzten Autos mit 3 Personen angesetzt. Folglich kann pro Fahrradkilometer näherungsweise eine Pkw-Fahrleistungsreduktion um 0,33

km angesetzt werden. Im Jahr werden demzufolge mit den genannten Daten bereits ca. 129t CO₂ eingespart. Wir gehen davon aus, dass diese schon sehr guten Zahlen für den Bostalsee durch den Nahe-Hunsrück-Radweg und seiner Erschließung weiterer touristischer Ziele, wie insbesondere dem Nationalpark Hunsrück-Hochwald, oder aber auch dem Wildpark in Freisen, noch weitere 20% vom PKW auf das Fahrrad umsteigen. Was folglich zu einer zusätzlichen CO₂-Einsparung von 26t jährlich führen kann.

Der am Bostalsee ansässige CenterParcs verzeichnet im Jahr bei rund 500.000 Übernachtungen ca. 125.000 Gäste. Vor Ort gibt es aktuell 500 Fahrräder zum Verleih, welche in den Sommermonaten zu 80%, in den Wintermonaten zu 40% benutzt werden, d.h. im Schnitt werden 300 Fahrräder am Tag ausgeliehen. Aufgrund der Zielgruppe Familien und des weiten Einzugsgebietes des CenterParcs erfolgt die An- und Abreise fast ausschließlich mit dem PKW. Bei den Tagesausflügen mit dem Rad im Umfeld des CenterParcs kann daher unterstellt werden, dass diese Ausflüge ansonsten mit dem PKW erfolgen würden. Auch hier rechnen wir aufgrund der schon genannten Zielgruppe Familien wie im oberen Abschnitt mit einem Besetzungsgrad eines PKW von 3 Personen. Bei Ausflügen in die umgebenen Tourismusziele werden 15 km Fahrleistung angenommen. Dadurch können bereits jetzt 120t CO₂ eingespart werden. Wir gehen davon aus dass aufgrund des neuen, attraktiven Angebots des Nahe-Hunsrück-Radweges und wachsender Übernachtungszahlen des CenterParcs die bisherige Fahrradausleihe von durchschnittlichen 300 Fahrrädern am Tag um ein Drittel gesteigert werden kann. Im Jahr ergibt sich damit eine zusätzliche CO₂-Einsparung von etwa 40t.

Das Projekt leistet mit seiner Vielzahl an Zielgruppen und Nutzungsmöglichkeiten einen dauerhaften Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung und der lokalen Klimaschutzinitiative Null-Emission Landkreis St. Wendel. Für die hier exemplarisch berechneten Beispiele aus verschiedenen Zielgruppen ergibt sich bereits eine jährliche Einsparung von rund 104t CO₂.

5.2. Monitoring

Das Monitoring soll innerhalb der Zweckbindungsfrist von fünf Jahren nach Projektumsetzung zeigen, wie viele Fahrzeugkilometer durch das Projekt vermieden und welche Treibhausgasersparungen damit erreicht werden konnten. Interessant in diesem Zusammenhang wird die Entwicklung über die Laufzeit des Monitorings sein (Vorher-Nachher Effekte). Da es sich bei diesem Projekt um einen neuen Radweg handelt in einer Region, in der das Rad als alltägliches Verkehrsmittel noch nicht so eine große Rolle spielt wie beispielsweise im Münsterland, wird die Betrachtung der Entwicklung der Nutzerzahlen erst mit einer Startbilanz nach der Eröffnung des Radweges beginnen. In den folgenden Erhebungen wird sich dann die zunehmende Nutzung, gerade im Bereich des Alltagsradverkehrs, zeigen. Auf diese Weise lassen sich auch die Effekte der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit auswerten. Durch die fortlaufende und regelmäßige Betrachtung der Entwicklung ermöglicht das Monitoring festzustellen, ob diese den gewünschten Verlauf nehmen, um ansonsten mit weiteren Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit gezielt steuernd eingreifen zu können.

Grundlage des Monitorings ist die oben bereits erwähnte „Radverkehrsanalyse Saarland“ von „Radschlag“ aus den Jahren 2016 bis 2017, deren methodischer Ansatz auf den Methoden des Modellprojektes „Radverkehrsanalyse Brandenburg“, das im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) vom Bundesministerium für Verkehr in den Jahren 2008 - 2011 gefördert wurde, aufbaut. Die dort angewendete Untersuchungsmethodik ist bereits praktisch erprobt, befasst sich jedoch schwerpunktmäßig mit dem Bereich Radtourismus. Sie kann aber leicht um den hier wichtigen Bereich Alltagsradverkehr ergänzt und überarbeitet werden, um zielgerichtet auf die Anforderungen und Ziele dieses Projektes, insbesondere die Darstellung der Treibhausgasreduzierung, eingehen zu können. Aufgrund des gleichartigen Methodenansatzes können die erhobenen Daten aus diesem Projekt dann zum einen mit den Ergebnissen der „Radverkehrsanalyse Saarland“ und mit Projekten aus anderen Bundesländern verglichen werden. Ausgehend von der „Radverkehrsanalyse

Saarland“ werden im Folgenden die wichtigsten Eckpunkte des Monitorings für das Projekt Nahe-Hunsrück-Radweg kurz beschrieben.

Im Mittelpunkt des Monitorings stehen regelmäßige, jährliche Zählungen der Radwegnutzer entlang der Strecke, an den für die unterschiedlichen Zielgruppen charakteristischen Knotenpunkten. Wichtige Knotenpunkte sind:

- der Bostalsee und das Nationalparktor
- die (größeren) Gewerbe- und Industriegebiete
- angrenzende Schulen und Einkaufszentren
- und natürlich der Bahnhof Türkismühle

Auch die Belegung der entstehenden Fahrradabstellanlagen an den verschiedenen Orten, von touristischen Orten, über Einkaufszentren bis hin zu den Gewerbe- und Industriebetrieben entlang der Strecke geben hier wichtige Anhaltspunkte. Weiterhin ist das zusätzlich entstehende Leihangebot an Rädern und Lastenfahrrädern ein weiteres Kriterium.

Um von den reinen Nutzerzahlen auch anschauliche Rückschlüsse auf die zurückgelegten Fahrradkilometer und dadurch die vermiedenen PKW-Kilometer erhalten zu können, werden die Radwegnutzer entsprechend befragt. Wichtige Daten sind hier etwa die Häufigkeit der Radwegnutzung und die dabei zurückgelegten Kilometer. Dazu werden die einzelnen Zielgruppen individuell an den jeweiligen Zielorten angesprochen und entsprechend befragt.

Die Nutzerzahl lässt sich, wenn auch nur punktuell und nicht auf der gesamten Strecke, relativ einfach mit technischen Lösungen erfassen, wie sie beispielsweise von „eco counter“ angeboten werden. Befragungen müssen mit entsprechendem Personal- und Kostenaufwand durch externe Dritte durchgeführt werden. Möglicherweise bietet sich hier auch die Einbindung des nahegelegenen Umwelt-Campus-Birkenfeld der Hochschule Trier an, um Studenten die Möglichkeit zu bieten die entsprechenden Untersuchungen im Rahmen ihrer Bachelor- oder Masterarbeiten durchzuführen. Die Bandbreite reicht hier von

persönlicher Ansprache entlang des Radweges, über Fragebogenverteilungen, bis hin zu Onlineabfragen in Verbindung mit einem Gewinnspiel erfolgen. Diese Maßnahmen ermöglichen eine Bewertung der Nutzung durch die einzelnen Zielgruppen und die daraus resultierenden CO₂-Einsparungen.

Um die Treibhausgaseinsparungen zu ermitteln werden im Wesentlichen die beiden Faktoren „Nutzerzahl“ aus den Zählungen und „durchschnittliche Kilometerfahrleistung“ aus den Befragungen kombiniert. Dabei ist weiterhin abzufragen, ob die Personen alleine, als Gruppe oder Familie unterwegs sind. So kann der Besetzungsgrad der vermiedenen PKW-Fahrt bestimmt werden, um sie mit der bereits berechneten Treibhausgasreduzierung vergleichen zu können.

Neben diesen Zahlen der direkten Radwegnutzung ist ein weiterer Erfolgsfaktor dieses quer durch den Landkreis St. Wendel und über mehrere Gemeindegrenzen hinweg verlaufenden Radweges die Anbindung weiterer Querverbindungen zu anderen Radwegen und attraktiven Zielen entlang der Strecke. Der neue Nahe-Hunsrück-Radweg wird beispielsweise den Saarland-Radweg und den Nahe-Radweg im nördlichen Saarland deutlich attraktiveren. Ebenso fördern zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen, wie beispielsweise neue Radabstellanlagen entlang der Strecke und Lademöglichkeiten für Pedelecs und Lastenräder direkt bei Unternehmen und Einkaufszentren die Radnutzung.

Zur Überprüfung der CO₂-Einsparungen durch den neuen Nahe-Hunsrück-Radweg ist ein jährliches Monitoring vorgesehen. Dabei werden die unterschiedlichen Zielgruppen zu unterschiedlichen Zeiten erfasst. Dadurch ist die mehrmalige Betrachtung der Entwicklung durch das Monitoring gegeben. Dazu ein Beispiel: Während die touristische Nutzung in der Ferienzeit der Sommermonate voraussichtlich ihren Höhepunkt erreichen wird, ist die Nutzung durch Schüler und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in dieser Zeit am geringsten. Gleichmäßige Nutzerzahlen sind hingegen bei der Nutzung für Angelegenheiten des täglichen Bedarfs zu erwarten, etwa für Einkäufe

und Behördengänge. Für die unterschiedlichen Zielgruppen sind jeweils einmal pro Jahr Datenerhebungen vorgesehen. Da die Zählungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Jahr durchgeführt werden kann so die Nutzung des Radweges im Jahresverlauf ermittelt werden. Eine ganzjährige Zählung der Nutzerzahl, zumindest an zentraler Stelle, lässt sich mit oben bereits erwähnten technischen Lösungen realisieren. Damit kann die Radwegnutzung im Jahresverlauf und die Entwicklung über die Jahre dokumentiert werden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Monitoring ein wesentlicher Projektbestandteil ist, um zum einen den Projekterfolg zu messen, aber auch um das Projekt nach der baulichen Umsetzung gezielt weiterzuentwickeln. Damit soll sichergestellt werden, dass das Projekt zum Motor für eine zunehmende Radnutzung im ländlichen Raum des nördlichen Saarlandes, dem Landkreis St. Wendel und natürlich vor allem im Gebiet der antragstellenden Gemeinden wird.

6. Öffentlichkeitsarbeit

Das modellhafte Projekt „Nahe-Hunsrück-Radweg“ soll durch eine frühzeitige und umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit sowie der Beteiligung betroffener Akteure begleitet und langfristig beworben werden:

Bekanntmachung des Gesamtprojekts bei der Bevölkerung und den Entscheidungsträgern

- Vorstellung des Konzeptes im Kreistag, in den Kreistagsausschüssen und in den Gemeinderäten und Ausschüssen der Gemeinden Nohfelden und Nonnweiler sowie im Kreistag des Landkreises St. Wendel
- Bürgerforen zur Vorstellung des Projekts in den einzelnen Gemeinden und zur Bürgerbeteiligung
- Abstimmung mit den touristischen Betrieben (Restaurants, Hotels, Ferienwohnungen), um Radinfrastrukturen einzurichten. Besonderes Augenmerk wird auf Center Parcs Park Bostalsee und die Seezeitlodge gerichtet, um auch Gäste des Sankt Wendeler Landes für die Nutzung des Fahrrads zu Freizeiteinrichtungen und Sehenswürdigkeiten zu bewegen
- Einbindung des ÖPNV und Werbung für Fahrradmitnahmen in öffentlichen Verkehrsmitteln

Medienerstellung

- Herausgabe von Flyern, die an Schulen und Betrieben verteilt werden sollen
- Herstellung von Plakaten für Betriebe und öffentlichkeitswirksame Einrichtungen (Bahnhof, Schulen)
- Gestaltung Internetseite: Bewerbung des Nahe-Hunsrück-Radwegs auf den Internetseiten des Landkreises und den Gemeinden
- Vernetzungen mit den Internetseiten des Landkreises St. Wendel, der Gemeinden und Betriebe
- Entwicklung eines Online-Routenplaners und mediale Darstellung im Internet von Verbindungsmöglichkeiten mit dem Rad zu ÖPNV,

z.B. Bahnhof Türkismühle und von Park- und Ride-Parkplätzen sowie inhaltliche Darstellung von Einrichtungen wie z.B. Ladestationen, Supermärkte, Rastplätze

Pressearbeit

- Regelmäßige Presseveröffentlichungen und Pressegespräche über den aktuellen Stand des Projektes und Einbindung der Presse des benachbarten Rheinland-Pfalz

Werbung bei Betrieben für eine klimafreundliche Anfahrt zur Arbeitsstätte/Schulstandorten

- Information der Gewerbebetriebe, Schulen, Dienstleistungsunternehmen entlang des Radweges, um Mitarbeiter zur Fahrradnutzung zu bewegen
- Beratung von Betrieben und Hilfestellung zur Anlage von Fahrradladestationen und Abstellanlagen ggfl. auch als „Sammelbestellungen“, die über die Tourist-Information Sankt Wendeler Land abgewickelt werden
- Schaffung eines Anreizsystems mit den Betrieben, um Mitarbeiter zur Nutzung des Fahrrades zu bewegen
- Beratung des tertiären Dienstleistungsgewerbes, wie Einzelhandel, Apotheken, Polizei, Gemeindeverwaltung, zur Installierung von Abstellanlagen und der Schaffung von Anreizsystemen für Radfahrer

Infrastrukturen

- Projekt-Infoschilder (1800x1450) am Freizeitweg in der Bauphase mit Gesamt- und Teildarstellung des Weges (4 Schilder, 2 jeweils in Nohfelden und Nonnweiler)
- Beschilderung vom Freizeitradweg zu den Gewerbegebieten, Schulstandorten nach der Saarländischen Radwegebeschilderungssystematik

Events

- Eröffnung der Teilabschnitte des Radwegs und einer Gesamteröffnung mit Prominenten, Einheimischen und Akteuren

Einbindung in die touristische Werbung

- Abstimmung mit den touristischen Betrieben (Restaurants, Hotels, Ferienwohnungen), um Radinfrastrukturen einzurichten. Besonderes Augenmerk wird auf Center Parcs Park Bostalsee und die Seezeitlodge gerichtet, um auch Gäste des Sankt Wendeler Landes für die Nutzung des Fahrrads zu Freizeiteinrichtungen und Sehenswürdigkeiten zu bewegen
- Einbindung in die Mobilitätskonzepte des Naturparks Saar-Hunsrück und des Nationalparks Hunsrück-Hochwald
- Anzeigenschaltung in den örtlichen Medien und Vorstellung des Freizeitweges als Zubringer
- Vorstellung des Nahe-Hunsrück-Radweges im Katalog "Sehenswertes" der Tourist-Information St. Wendeler Land
- Einbindung in das Alltagsroutennetz und das Marketing des Saarlandes in Zusammenarbeit mit der Tourismuszentrale des Saarlandes (TZS)

7. Finanzierungsplan Bundes- und Landesprojekt (Übersicht, Stand 02.08.2019)

PROJEKT Nahe-Hunsrück-Radweg (Arbeitstitel)	Bundes- & Landesprojekt								Landesprojekt		
	Abschnitt Nohfelden				Abschnitt Nonnweiler				Abschnitt Freisen		
Kostenarten	Kosten	Bund (90%)	Land (80%)	LK (15 %)	Kosten	Bund (90%)	Land (80%)	LK (15 %)	Kosten	Land (80%)	LK (15 %)
Planungskosten	320.395 €		256.316 €	48.059 €	303.733 €		242.986 €	45.560 €	222.083 €	177.666 €	33.312 €
Grunderwerbskosten	276.068 €		220.854 €	41.410 €	229.156 €		183.325 €	34.373 €	184.285 €	147.428 €	27.643 €
Ökologische Ausgleichskosten	185.578 €		148.462 €	27.837 €	193.839 €		155.071 €	29.076 €	175.986 €	140.789 €	26.398 €
Baukosten Wegebau	2.048.620 €	1.843.758 €			1.206.291 €	1.085.662 €			1.182.636 €	946.109 €	177.395 €
Baukosten Bauwerkssanierungen	1.079.687 €	971.718 €			1.131.571 €	1.018.414 €			791.640 €	633.312 €	118.746 €
Öffentlichkeitsarbeit	20.825 €	18.743 €			20.825 €	18.743 €			20.825 €	16.660 €	3.124 €
Dienstreisen Inland (Berlin)	3.141 €	2.827 €			3.141 €	2.827 €					
Monitoring	7.735 €	6.962 €			7.735 €	6.962 €			7.735 €	6.188 €	1.160 €
Gesamtkosten	3.942.049 €	2.844.007 €	625.633 €	117.306 €	3.096.291 €	2.132.607 €	581.382 €	109.009 €	2.585.190 €	2.068.152 €	387.779 €

Gesamtkosten Nahe-Hunsrück-Radweg (Arbeitstitel) 9.623.530 €

Zusammenstellung Zuschüsse	Bund	Land	Landkreis	Summe
Kosten	5.529.571 €	4.093.959 €		9.623.530 €
Zuschüsse (90% Bund, 80 % Land, Landkreis 15 % der jeweiligen Kosten, max. 600.000 €)	4.976.614 €	3.275.167 €	600.000 €	8.851.781 €
Eigenanteil	552.957 €	218.792 €		771.749 €

verbleibender Eigenanteil der Kommunen 552.957 € 218.792 € 771.749 €

Aufteilung nach ÖRV	Eigenanteil Nohfelden	316.128 €
Verteilung nach Kosten je Gemeinde	Eigenanteil Nonnweiler	248.304 €
	Eigenanteil Freisen	207.317 €

02.08.2019

Projekt Nahe-Hunsrück-Radweg (Arbeitstitel) Abschnitt Wolfersweiler – Nohfelden – Türkismühle – Waldbach AP = Arbeitsprogramm MS = Meilensteine	2019												2020												2021												2022												2023											
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
AP 13: Internetauftritt auf der Homepage des Landkreises und der Gemeinde Noh- felden																																																												
AP 14: Fahrrad-Aktionstag Eröffnung / Ein- weihung																																																												

Ausgabenkalkulation 2. BA Nohfelden

Die Kostengruppen nach DIN 276 würden hier beim Projekt „Nahe-Hunsrück-Radweg“ nur eine sehr grobe und im Einzelnen kaum nachvollziehbare Kostenschätzung ergeben. Deshalb werden die Kostenarten nach den einzelnen durchzuführenden Arbeiten und Mengenerrechnungen modular in 23 Kostenpositionen aufgegliedert kalkuliert. Einzelne Positionen wurden darüber hinaus noch weiter untergliedert, um eine möglichst gut überprüfbare Kostenkalkulation zu ermöglichen.

Die Ausgabenkalkulation wurde erstellt durch das VeloBüro Saar, Bernd Zollhöfer.

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation Nohfelden	Anzahl	Einzelpreis	Summe
2.BA	Ausgabenkalkulation der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben				
	2. Bauabschnitt Gemeinde Nohfelden				
2.1	Bahnschotter vorbereiten	<ul style="list-style-type: none"> Bahnschotter fräsen, auf 4 m verbreitern, Erdplanum herstellen + verdichten Kalkulation: 13,640 m Gesamtstrecke - 2.070 m Forstweg = 11.570 m x 4 m Breite Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibung im BA 1 Freisen vom August 2019 	46.280,00 m ²	1,81 €	89.197 €
2.2	Schottertragschicht 0/32 auf gefrästem Bahnschotter	<ul style="list-style-type: none"> 8 cm x 3,5 m Breite x 11.570 m Länge = 3.240 m³ à 1,9 t = 6.150 t à 20 € Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre 	6.150 t	20,00 €	123.000 €
2.3	Schottertragschicht 0/56 auf Forstweg	<ul style="list-style-type: none"> 15 cm Schotter-Tragschicht 0/56 auf 4,5 m Breite auf 2.070 m Länge Kalkulation: 2.070 m x 4,5 m x 0,15 m = 1.400 m³ x 1,9 t/m³ = 2.660 t à 20 € Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre 	2.660 t	20,00 €	53.200 €
2.4	Schotterplanum herstellen	<ul style="list-style-type: none"> Planum herstellen als Grundlage für den Asphaltweg Kalkulation: 13.640 m x 4 m = 54.560 m² 	54.560 m ²	0,80 €	43.648 €
2.5	Allgemeine Baukosten Asphaltwegebau	<ul style="list-style-type: none"> Baustelle einrichten/räumen: 6.000 € Verkehrssicherung: 3.000 € Schichtdickenmessungen der Baufirma als Nachweis der eingebauten Asphalt-schichten im Radweg: 4.500 € Asphalt-Zusatzkosten: Bitumenemulsion, Fugenband, Abstumpfungsmaßnahme, Asphaltträger schneiden, Randabdichtung etc.: 			63.500 €

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation Nohfelden	Anzahl	Einzel- preis	Summe
		<ul style="list-style-type: none"> 7,5 % der Asphaltkosten = 50.000 € Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre In den Schlussrechnungen werden die detailliert aufgeführten Kosten nach Einzelpositionen des LV und jeweiligem Aufmaß abgerechnet 			
2.6	Asphaltdeckschicht	<ul style="list-style-type: none"> 3 cm Asphaltdeckschicht 0/8 auf 3 m Breite Kalkulation: 13.640 m x 3 m = 40.920 m² x 8,00 € Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre 	40.920 m ²	8,00 €	327.400 €
2.7	Asphalttragschicht	<ul style="list-style-type: none"> 8 cm Asphalttragschicht 0/22 auf 3 m Breite Kalkulation: 13.640 m x 3 m = 40.920 m² x 9,00 € Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre 	40.920 m ²	9,00 €	368.300 €
2.8	Forstweg: Verbreiterung Asphalttrag und -Deckschicht auf 4 m	<ul style="list-style-type: none"> 2,5 cm Asphaltdeckschicht 0/8 auf 1 m Breite, Kalkulation: 2.070 m x 1 m = 2.070 m² x 7,50 € = 15.525 € 7,5 cm Asphalttragschicht 0/22 auf 1 m Breite, Kalkulation: 2.070 m x 1 m = 2.070 m² x 185 kg/m² = 385 t à 55 € = 21.175 € <p>Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre</p> <p>Anmerkung: Die Verbreiterung auf 4 m ist Bedingung seitens des Saarforst Landesbetriebes zur Erteilung der Genehmigung für einen Asphaltausbau des bestehenden Forstweges</p>			36.700 €
2.9	Bankette angleichen	<ul style="list-style-type: none"> 2 x 0,75 cm Vorsiebmaterial x durchschnittlich 10 cm Kalkulation: 13.640 m x 2 Seiten x 0,75 m x 0,1 m = 2.045 m³ x 1,9 t/m³ = 3.880 t à 12 € <p>Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre</p>	3.880 t	12 €	46.560 €
2.10	Entwässerungsgräben Forstweg	<ul style="list-style-type: none"> Neuen Spitzgraben hangseitig entlang des Forstweges auf einer Gesamtlänge von 2.070 m Boden talseitig innerhalb des Baufeldes profilgerecht einbauen <p>Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre</p>	2.070 m	4,50 €	9.315 €

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation Nohfelden	Anzahl	Einzelpreis	Summe
2.11	Entwässerungsrohre Forstweg	<ul style="list-style-type: none"> 4 St. neue Durchlässe unter Forstweg DN 400 <p>Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre</p>	4 St.	900 €	3.600 €
2.12	Anschlüsse / Zufahrten	<ul style="list-style-type: none"> Anschluss Wolfersweiler Süd = 110 m Schotterausbau à 100 €/m = 11.000 € Anschluss Wolfersweiler Nord = 50 m Asphaltausbau à 200 €/m = 10.000 € Anschluss Nohfelden = 20 m Asphaltausbau à 200 €/m = 4.000 € Anschluss Forstweg zwischen Nohfelden und Türkismühle = 20 m Asphaltausbau à 200 €/m = 4.000 € Anschluss Bahnhof Türkismühle = 40 m Asphaltausbau à 200 € = 8.000 € Anschluss Bosen/Sötern 40 + 10 m Asphaltausbau à 200 € = 10.000 € <p>Quelle der Wertermittlung: Schätzungen und Erfahrungswerte des VeloBüro Saar und des Bauamtes Nohfelden aus vergleichbaren Baumaßnahmen. Genauere Angaben zu den Kosten können erst nach Fertigstellung der Leistungsphase LPH 3 (Entwurfsplanung mit Kostenberechnung) gemacht werden.</p>			47.000 €
2.13	Einrichtung von verkehrssicheren Straßenquerungen (ehem. Bahnübergänge)	<ul style="list-style-type: none"> Einrichten von verkehrssicheren und behindertengerechten Querungshilfen an ehemaligen Bahnübergängen Querung L 135 (Saarbrücker Straße) in Türkismühle = 48.000 € Querung L 325 bei Eckelhausen = 35.000 € Querung Lindenstraße in Sötern = 30.000 € Querung L 146 (Hunsrückstraße) in Waldbach = 35.000 € Querung Straße Waldbach in Waldbach = 30.000 € <p>Im Einzelnen sind bei den jeweiligen Querungen folgende Bauleistungen in Zuge des Radwegbaus durzuführen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Schienen und Schwellen im Bereich der Straßenquerung ausbauen und entsorgen Kalkulation: 22 m à 40 € = 880 € Asphalttragschicht Fahrbahn abbrechen Kalkulation: 9 x 12 m = 108 m² à 23 € = 2.484 € Neue Schottertragschicht im Bereich der auszubauenden Schienen Kalkulation: 7 x 12 m = 84 m² à 9,6 € = 907 € Asphalttragschicht Bk32 AC22TS Bindem. 70/100 D 14cm Kalkulation: 7 x 12 m = 84 m² à 35 € = 2.940 € 	5 St.		178.000 €

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation Nohfelden	Anzahl	Einzel- preis	Summe
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Asphaltbinderschicht Bk32 AC16BS Kalkulation: 7 x 12 m = 84 m² à 41 € = 3.444 € ▪ Splittmastixasphaltdeckschicht Bk32 SMA8S Kalkulation: 7 x 12 m = 84 m² à 9,6 € = 806 € ▪ Naht- und Anschlussfugen zum neuen Bordstein und zur bestehenden Asphaltfahrbahn Kalkulation: 23 m x 2 + 7 x 2 = 60 m à 5 € = 300 € ▪ Abstumpfungsmaßnahme durchführen Kalkulation: 23 m x 2 + 7 x 2 = 60 m à 1 € = 60 € ▪ Straßenfläche kehren Kalkulation: 1 h à 85 € = 85 € ▪ Pflasterbeläge/Borde/Einfassungen/Rinnen Kalkulation: 23 m x 2,55 m Breite x 2 Seiten = 120 m² à 200 € = 24.000 € ▪ Markierungsarbeiten auf Radweg lt. beigefügter Detailzeichnung Kalkulation: 120 m² à 70 € = 8.400 € ▪ Verkehrszeichen incl. Rohrpfosten lt. beigefügter Detailzeichnung Kalkulation: 26 St. à 150 € = 3.900 € <p style="text-align: right;">Summe: <u>48.206 €</u></p> <p>Diese ca. 48.000 € sind nur an der aufwändigsten Querung der L 135 in Türkismühle erforderlich. Für die anderen 4 neu anzulegenden Querungen wurden unter Berücksichtigung des jeweils geringeren Bauaufwandes die Kosten entsprechend geringer abgeschätzt. Als Quelle der Wertermittlung dient die bereits erarbeitete Kostenberechnung für den gesamten Radwegbau im Bauabschnitt 1 Freisen.</p> <p>Bei allen Querungen sind umfangreiche Markierungsarbeiten sowohl auf den Radwegzufahrten und den Straßenquerungen selbst erforderlich. Zudem ist eine neue StVO-Beschilderung und die Ausgestaltung mit taktilen Leitplatten und der getrennten Bordsteinabsenkung auf 0 cm für die Rollstuhlfahrer und die Radler und daneben das 6 cm hohe Tastbord für die sehbehinderten Menschen vorgesehen. Dazu ist ein Umbau der Gehwegbereiche erforderlich (s. Detailzeichnungen).</p> <p>Noch detaillierte Angaben zu allen einzelnen Querungen können erst nach Fertigstellung der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung mit Kostenberechnung) für den Bauabschnitt 2 gemacht werden.</p>			

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation Nohfelden	Anzahl	Einzel- preis	Summe
2.15	Rastplätze	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anlegen von 8 behindertengerechten Rastplätzen analog den Raststationen auf dem Wendelinus-Radweg (Findlinge als Begrenzung, 1 Tisch, 2 Bänke, Papierkorb, funktionale Radabstellanlage) Kalkulation (Angaben pro Rastplatz): ▪ Oberboden abtragen ca. 25 cm tief = 22 m³ à 14 € = 310 € ▪ Erdbau: Verdichtbaren Boden aus Abtragsbereichen randlich einbauen ca. 8–10 m³ à 18 € = 180 € ▪ Schottertragschicht einbauen ca. 35 t à 22 € = 770 € ▪ Betonverbundpflaster D 80mm Kante abgeschrägt Bettung Kiessand 0/4 D 3-5cm Sand 0/2 84 m² à 35 € = 2.940 € ▪ Einfassung für Betonverbundpflaster Ruhestation, aus Beton, Kantenstein, Maße B/H 8/25 cm, 40 m à 31 € = 1.240 € ▪ Hartsteinfeldlinge 800/1200 cm als Randbegrenzung + Böschungssicherung = 15 t à 200 € = 3.000 € ▪ Radabstellanlage (4 Bügel) für 8 Stellplätze = 920 € ▪ Qualitativ ansprechende und witterungsbeständige Sitzgruppe 1 Tisch, 2 Bänke, 1 Abfallkorb incl. Betonfundamente und Montage = 3.400 € <p>Quelle der Wertermittlung: Kostenberechnung als Ergebnis der Entwurfsplanung im BA 1 Freisen</p>	8 St.	12.760 €	102.080 €
2.16	Beschilderung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ StVO-Beschilderung + wegweisende Radwandwegbeschilderung Kalkulation: 1.500 € / km x 13,64 km <p>Die wegweisende Radwegebeschilderung muss den saarländischen Richtlinien für Beschilderungen des SaarRadlandes mit Haupt- und Zwischenwegweisern entsprechen. An allen Zugangspunkten zum Nahe-Hunsrück-Radweg werden Hauptwegweiser mit Ziel- und Distanzangaben aufgestellt. Auch im Umfeld werden an den Zugewegungen entsprechende Wegweiser installiert, um die Radler zum Saar-Hunsrück-Radweg zu führen. Im Saarland wurden in den vergangenen 20 Jahren zahlreiche Radwanderwege nach diesem System neu beschildert. Die wegweisende Radwegebeschilderung hat keinen verkehrsrechtlichen Charakter und ist nicht anordnungspflichtig.</p> <p>Deshalb muss der Radweg auch mit entsprechenden Verkehrszeichen (VZ) der StVO ausgestattet werden, damit er nicht von KfZ befahren wird.</p> <p>Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre.</p>	13,64 km	1.500 €	20.460 €

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation Nohfelden	Anzahl	Einzelpreis	Summe
		<p>Die Erfahrung von mehreren Hundert km wegweisender Radwegebeschilderungen zeigt einen durchschnittlichen Bedarf von 1.500 € / km für Produktion, Setzen der Standrohre und Montage der Schilder.</p> <p>In den Schlussrechnungen werden die detailliert aufgeführten Kosten nach Einzelpositionen des Beschilderungs-LV und jeweiligem Aufmaß abgerechnet.</p>			
2.17	Info-Tafeln	<ul style="list-style-type: none"> SaarRadland Informationstafeln Kalkulation: 7 Tafeln à 3.500 € (Graphik/Produktion/Montage) Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre 	7 St.	3.500 €	24.500 €
2.18	Böschungsgeländer	<ul style="list-style-type: none"> Holzgeländer an steilen Böschungsabschnitten: U-Profil Stahlpfosten + 2 St. Vollholzstangen 1,2 m hoch Kalkulation: 10 Stellen mit insgesamt 2.000 m Länge x 2 Seiten = 4.000 m à 45 € Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre 	4.000 m	45 €	180.000 €
2.20	Baukosten Bauwerksanierung Nohfelden	<ul style="list-style-type: none"> Brückensanierung Bauwerke (BW) 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14,16, Durchl. Sötern Brückensanierungskosten lt. Empfehlung SBS-Ingenieure (Vorschlag techn. Sicht 03.04.18) BW 6: 168.050,00 € BW 7: 178.050,00 € BW 8: 112.200,00 € BW 9: 60.000,00 € BW 10: 20.000,00 € BW 11: 138.050,00 € BW 14: 152.500,00 € BW 16: 57.530,00 € Durchl. Sötern: 14.300,00 € Quelle der Wertermittlung: Angaben SBS-Ingenieure Genauere Angaben zu den an den einzelnen Bauwerken erforderlichen Sanierungsarbeiten s. beigefügte Dokumentation SBS-Ingenieure Brückensanierungen Nohfelden und Nonnweiler. 			900.680 €

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation Nohfelden	Anzahl	Einzel- preis	Summe
2.21	Öffentlichkeitsarbeit / Marketing Nohfelden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Herausgabe von Flyern, die an Schulen und Betrieben verteilt werden sollen Kalkulation: Druck: 20.000 Ex: 800 €, Grafik: 950 € = 1.750 € pro Gemeinde = 5.250 € für Gesamtprojekt (Ansatz: mündliche Angebotsanfrage) ▪ Herstellung von Plakaten für Betriebe und öffentlichkeitswirksame Einrichtungen (Bahnhof, Schulen) Kalkulation: Druck: 1000 A 3Ex: 300 €, Grafik: 950 € (Ansatz: mündliche Angebotsanfrage) = 1.250 € für Gesamtprojekt ▪ Internetseite über Nahe-Hunsrück-Radweg Kalkulation: Entwicklung der Internetseite: 4.000 € für Gesamtprojekt (Vergleichsangebot von Internetseite von 2017 liegt vor) ▪ Entwicklung eines Online-Routenplaners und mediale Darstellung im Internet von Verbindungsmöglichkeiten mit dem Rad zu ÖPNV, z.B. Bahnhof Türkismühle und von Park- und Ride-Parkplätzen sowie inhaltliche Darstellung von Einrichtungen wie z.B. Ladestationen, Supermärkte, Rastplätze Kalkulation: Software: Geoinfomanager 2.000 € , jährliche Nutzungsgebühr: 300 € (Angebot der Firma uismedia liegt vor), Kartenbearbeitung: 150 € (Ansatz: Erfahrung); Grafik: 950 €, = 4.000 € für Gesamtprojekt ▪ Regelmäßige Presseveröffentlichungen und Pressegespräche über den aktuellen Stand des Projektes und Einbindung der Presse des benachbarten Rheinland-Pfalz. Eingeladen werden sollen Pressevertreter um vor Ort die Anbindungen an den Nahe-Hunsrück-Radweg von Betrieben kennen zu lernen. Vorgesehen ist zudem, den Pressevertretern Informationen und Fotodokumentationen auf Stick auszuhändigen. Deshalb ist es angebracht, diese Termine in den entsprechenden Betrieben und nicht in den Rathäusern durchzuführen: z. B. in der Parkschenke Simon oder dem Center Parc. Dort fällt Raummiete in begrenztem Umfang an. Kalkulation: 1.000 € für Gesamtprojekt für Raummieten, Einladungen, Fotodokumentationen. ▪ Information der Gewerbebetriebe, Schulen, Dienstleistungsunternehmen entlang des Radweges, um Mitarbeiter zur Fahrradnutzung zu bewegen Kalkulation: 600 € für Gesamtprojekt (Portokosten für ca. 800 Betriebe) ▪ Beschilderung vom Freizeitradweg zu den Gewerbegebieten, Schulstandorten nach dem Saarländischen Beschilderungskonzept Kalkulation: 15 Pfeilwegweiser: 1.275 €, 15 Pfosten: 1.050 €, Montage: 900 €, Estrich: 400 €, Grafik: 950 € = 4.575 € für Gesamtprojekt (Ansatz: Angebot von 2016) 			8.172 €

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation Nohfelden	Anzahl	Einzel- preis	Summe
		<ul style="list-style-type: none"> Anzeigenschaltung in den örtlichen Medien durch Vorstellung des Freizeitweges als Zubringer Kalkulation: 3.000 € Anzeigenpreise 50x90mm: Amtsblätter in jeder Gemeinde: je 72 €, Anzeige in der Saarbrücker Zeitung: 125 €, Anzeige im Wochenspiegel: 146 € (Preise aktuell 2018) Vorstellung des Freizeitwegs im Katalog "Sehenswertes" der Tourist-Information: Kalkulation: Grafik: ca. 500 € (Ansatz: mündliche Angebotsanfrage) Gesamtsumme Öffentlichkeitsarbeit: 24.518 € aufgeteilt auf 3 Kommunen = 8.172,62 € / Kommune 			
2.22	Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> Monitoring lt. Konzept aus Kap. 5.2 Dauerzählgerät, Radartechnik (Solarbetrieb), Zubehör und Installation = 5.500,00 € 			5.500 €
2.23	Dienstreisen	<ul style="list-style-type: none"> 1 Vernetzungstreffen pro Projektjahr in Berlin 1 Statustreffen pro Projektjahr in Berlin Kalkulation: Flug Ensheim-Berlin und zurück mit Luxair = 450,00 € Fahrschein Metro in Berlin = 7,00 € Parkschein Fahrzeug in Saarbrücken-Ensheim = 16,00 € Fahrtkosten Hofeld nach Saarbr.-Ensheim (110 km à 0,35 €) = 38,50 € Tagegeld (8-14 Std) = 12,00 € Summe für 1 Person pro Treffen pro Jahr = 523,50 € 2 Treffen Pro Jahr x 3 Projektjahre = 6 Fahrten à 523,50 €	6 St.	523,50 €	3.141 €
					Netto-Summe
					2.633.953,00 €
					19 % MwSt.
					500.451,07 €
					Zuwendungsfähige Investitionsausgaben 2. Bauabschnitt Gemeinde Nohfelden
					3.134.404,07 €
					Beantragte Fördersumme Bund Gemeinde Nohfelden (90 %)
					2.820.963,66 €

8.2. 3. Bauabschnitt Gemeinde Nonnweiler

Zeit- und Umsetzungsplan 3. BA Nonnweiler

Projekt Nahe-Hunsrück-Radweg (Arbeitstitel) Abschnitt Gemeindegrenze bei Waldbach – Schwarzenbach – Otzenhausen – Nonnweiler – Bierfeld AP = Arbeitsprogramm MS = Meilensteine	2019					2020					2021					2022					2023								
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M
AP 1: Vorbereitung und Durchführung planungsrechtliches Verfahren (technisch, juristisch, verkehrsrechtl., naturschutzrechtl., eigentumsrechtl.)																													
AP 2: Projektskizze																													
MS 2-1: Ankauf der Bahntrassengrundstücke durch die saarländische ÖFM	X																												
AP 3: Projektantrag																													
MS 3-1: Übergabe der baufertigen 11-m Trasse an die Gemeinden	X																												
MS 3-2: Genehmigung Projektantrag: Bewilligungsbescheid																X													
MS 3-4: Plangenehmigungsbescheid zum Rückbau der Schienen auf dem Abschnitt Waldbach bis Bierfeld Eine Freistellung ist hier nicht erforderlich											X																		

Projekt Nahe-Hunsrück-Radweg (Arbeitstitel) Abschnitt Gemeindegrenze bei Waldbach – Schwarzenbach – Otzenhausen – Nonnweiler – Bierfeld AP = Arbeitsprogramm MS = Meilensteine	2019												2020												2021												2022												2023																
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J											
AP 10: Umsetzung / Bau Brückensanierung 3.BA																																																																	
MS 10-1: Fertigstellung Brückensanierung																																																						X											
AP 11: Umsetzung / Bau Wegebau + Rastplätze 3.BA																																																																	
MS 11-1: Fertigstellung Wegebau + Rastplätze 3. BA																																																						X											
AP 12: Installation der wegweisenden Beschilderung und der Informationstafeln 3. BA																																																																	
MS 12-1: Fertigstellung Bau incl. Beschilderung 3. BA																																																												X					
AP 13: Internetauftritt auf der Homepage des Landkreises und der Gemeinde Nonnweiler																																																																	
AP 14: Fahrrad-Aktionstag Eröffnung / Einweihung																																																																	

Ausgabenkalkulation 3. BA Nonnweiler

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation Nonnweiler	Anzahl	Einzelpreis	Summe
3.BA	Ausgabenkalkulation der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben 3. Bauabschnitt Gemeinde Nonnweiler				
3.1	Bahnschotter vorbereiten	<ul style="list-style-type: none"> Bahnschotter fräsen, auf 4 m verbreitern, Erdplanum herstellen + verdichten Kalkulation: 8.470 m Gesamtstrecke x 4 m Breite Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibung im BA 1 Freisen vom August 2019 	33.800 m ²	1,81 €	61.178 €
3.2	Schottertragschicht 0/32 auf gefrästem Bahnschotter	<ul style="list-style-type: none"> 8 cm x 3,5 m Breite x 8.470 m Länge = 2.371 m³ à 1,9 t = 4.500 t à 20 € Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre 	4.500 t	20,00 €	90.000 €
3.3	Schotterplanum herstellen	<ul style="list-style-type: none"> Planum herstellen als Grundlage für den Asphaltweg Kalkulation: 8.470 m x 4 m = 33.880 m² 	33.880 m ²	0,80 €	27.104 €
3.4	Allgemeine Baukosten Asphaltwegebau	<ul style="list-style-type: none"> Baustelle einrichten/räumen: 6.000 € Verkehrssicherung: 3.000 € Schichtdickenmessungen der Baufirma als Nachweis der eingebauten Asphalt-schichten im Radweg: 3.500 € Asphalt-Zusatzkosten: Bitumenemulsion, Fugenband, Abstumpfungsmaßnahme, Asphaltränder schneiden, Randabdichtung etc.: 7,5 % der Asphaltkosten = 31.000 € Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre In den Schlussrechnungen werden die detailliert aufgeführten Kosten nach Einzelpositionen des LV und jeweiligem Aufmaß abgerechnet 			31.000 €
3.5	Asphaltdeckschicht	<ul style="list-style-type: none"> 3 cm Asphaltdeckschicht 0/8 auf 3 m Breite Kalkulation: 8.470 m x 3 m = 25.410 m² x 8,00 € Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre 	25.410 m ²	8,00 €	203.300 €
3.6	Asphalttragschicht	<ul style="list-style-type: none"> 8 cm Asphalttragschicht 0/22 auf 3 m Breite 8.470 m x 3 m = 25.410 m² x 9,00 € Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre 	25.410 m ²	9,00 €	228.700 €

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation Nonnweiler	Anzahl	Einzel- preis	Summe
3.7	Bankette angleichen	<ul style="list-style-type: none"> 2 x 0,75 cm Vorsiebmaterial x durchschnittlich 10 cm Kalkulation: 8.470 m x 2 Seiten x 0,75 m x 0,1 m = 1.270 m³ x 1,9 t/m³ = 2.413 t à 12 € Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre 	2.413 t	12 €	28.956 €
3.8	Anschlüsse / Zufahrten	<ul style="list-style-type: none"> Anschluss Straße Auensbach in Nonnweiler = 100 m Asphaltneubau à 300 €/m = 30.000 € Anschluss Straße Horstgraben in Schwarzenbach = 30 m Asphaltneubau à 300 €/m = 9.000 € Anschluss Wirtschaftsweg zwischen Schwarzenbach und Otzenhausen = 30 m Asphaltneubau à 300 €/m = 9.000 € <p>Quelle der Wertermittlung: Schätzungen und Erfahrungswerte des VeloBüro Saar und des Bauamtes Nohfelden aus vergleichbaren Baumaßnahmen. Genauere Angaben zu den Kosten können erst nach Fertigstellung der Leistungsphase LPH 3 (Entwurfsplanung mit Kostenberechnung) gemacht werden.</p>			48.000 €
3.9	Einrichtung von verkehrssicheren Straßenquerungen (ehem. Bahnübergänge)	<ul style="list-style-type: none"> Einrichten von verkehrssicheren und behindertengerechten Querungshilfen an ehemaligen Bahnübergängen Querung Bahnhofstraße in Otzenhausen = 35.000 € Querung Straße „In der Allwies“ in Otzenhausen = 35.000 € Querung Straße „Auf der Fels“ in Nonnweiler = 30.000 € Querung Straße „In der Seiters“ in Nonnweiler = 30.000 € Querung bzw. Einmündung in Straße „Zur Seitersflur“ beim ehemaligen Bahnhof Nonnweiler/Bierfeld = 25.000 € <p>Im Einzelnen sind bei den jeweiligen Querungen folgende Bauleistungen in Zuge des Radwegbaus durzuführen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Schienen und Schwellen im Bereich der Straßenquerung ausbauen und entsorgen Kalkulation: 22 m à 40 €. = 880 € Asphalttragschicht Fahrbahn abbrechen Kalkulation: 9 x 12 m = 108 m² à 23 € = 2.484 € Neue Schottertragschicht im Bereich der auszubauenden Schienen Kalkulation: 7 x 12 m = 84 m² à 9,6 € = 907 € 			155.000 €

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation Nonnweiler	Anzahl	Einzel- preis	Summe
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Asphalttragschicht Bk32 AC22TS Bindem. 70/100 D 14cm Kalkulation: 7 x 12 m = 84 m² à 35 € = 2.940 € ▪ Asphaltbinderschicht Bk32 AC16BS Kalkulation: 7 x 12 m = 84 m² à 41 € = 3.444 € ▪ Splittmastixasphaltdeckschicht Bk32 SMA8S Kalkulation: 7 x 12 m = 84 m² à 9,6 € = 806 € ▪ Naht- und Anschlussfugen zum neuen Bordstein und zur bestehenden Asphaltfahrbahn Kalkulation: 23 m x 2 + 7 x 2 = 60 m à 5 € = 300 € ▪ Abstumpfungsmaßnahme durchführen Kalkulation: 23 m x 2 + 7 x 2 = 60 m à 1 € = 60 € ▪ Straßenfläche kehren Kalkulation: 1 h à 85 € = 85 € ▪ Pflasterbeläge/Borde/Einfassungen/Rinnen Kalkulation: 23 m x 2,55 m Breite x 2 Seiten = 120 m² à 200 € = 24.000 € ▪ Markierungsarbeiten auf Radweg lt. beigefügter Detailzeichnung Kalkulation: 120 m² à 70 € = 8.400 € ▪ Verkehrszeichen incl. Rohrpfosten lt. beigefügter Detailzeichnung Kalkulation: 26 St. à 150 € = 3.900 € <p style="text-align: right;">Summe: 48.206 €</p> <p>Diese ca. 48.000 € sind nur an der aufwändigsten Querung der L 135 in Türkismühle im Bauabschnitt 2 erforderlich. Für die hier in Bauabschnitt 3 insgesamt 5 neu anzulegenden Querungen wurden unter Berücksichtigung des jeweils geringeren Bauaufwandes die Kosten entsprechend geringer abgeschätzt.</p> <p>Als Quelle der Wertermittlung dient die bereits erarbeitete Kostenberechnung für den gesamten Radwegebau im Bauabschnitt 1 Freisen.</p> <p>Bei allen Querungen sind umfangreiche Markierungsarbeiten sowohl auf den Radwegzufahrten und den Straßenquerungen selbst erforderlich. Zudem ist eine neue StVO-Beschilderung und die Ausgestaltung mit taktilen Leitplatten und der getrennten Bordsteinabsenkung auf 0 cm für die Rollstuhlfahrer und die Radler und daneben das 6 cm hohe Tastbord für die sehbehinderten Menschen vorgesehen. Dazu ist ein Umbau der Gehwegbereiche erforderlich (s. Detailzeichnungen).</p> <p>Noch detaillierte Angaben zu allen einzelnen Querungen können erst nach Fertigstellung</p>			

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation Nonnweiler	Anzahl	Einzel- preis	Summe
		der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung mit Kostenberechnung) für den Bauabschnitt 2 gemacht werden.			
3.10	Rastplätze	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anlegen von 4 behindertengerechten Rastplätzen analog den Raststationen auf dem Wendelinus-Radweg (Findlinge als Begrenzung, 1 Tisch, 2 Bänke, Papierkorb, funktionale Radabstellanlage) Kalkulation (Angaben pro Rastplatz): ▪ Oberboden abtragen ca. 25 cm tief = 22 m³ à 14 € = 310 € ▪ Erdbau: Verdichtbaren Boden aus Abtragsbereichen randlich einbauen ca. 8–10 m³ à 18 € = 180 € ▪ Schottertragschicht einbauen ca. 35 t à 22 € = 770 € ▪ Betonverbundpflaster D 80mm Kante abgeschrägt Bettung Kiessand 0/4 D 3-5cm Sand 0/2 84 m² à 35 € = 2.940 € ▪ Einfassung für Betonverbundpflaster Ruhestation, aus Beton, Kantenstein, Maße B/H 8/25 cm, 40 m à 31 € = 1.240 € ▪ Hartsteinfindlinge 800/1200 cm als Randbegrenzung + Böschungssicherung = 15 t à 200 € = 3.000 € ▪ Radabstellanlage (4 Bügel) für 8 Stellplätze = 900 € ▪ Qualitativ ansprechende und witterungsbeständige Sitzgruppe 1 Tisch, 2 Bänke, 1 Abfallkorb incl. Betonfundamente und Montage = 3.400 € <p>Quelle der Wertermittlung: Kostenberechnung als Ergebnis der Entwurfsplanung im BA 1 Freisen</p>	4 St.	12.760 €	51.040 €
3.11	Beschilderung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ StVO-Beschilderung + wegweisende Radwegebeschilderung Kalkulation: 1.500 € / km x 8,5 km <p>Die wegweisende Radwegebeschilderung muss den saarländischen Richtlinien für Beschilderungen des SaarRadlandes mit Haupt- und Zwischenwegweisern entsprechen. An allen Zugangspunkten zum Nahe-Hunsrück-Radweg werden Hauptwegweiser mit Ziel- und Distanzangaben aufgestellt. Auch im Umfeld werden an den Zugewegungen entsprechende Wegweiser installiert, um die Radler zum Saar-Hunsrück-Radweg zu führen. Im Saarland wurden in den vergangenen 20 Jahren zahlreiche Radwanderwege nach diesem System neu beschildert. Die wegweisende Radwegebeschilderung hat keinen verkehrsrechtlichen Charakter und ist nicht anordnungspflichtig.</p>	8,5 km	1.500 €	12.750 €

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation Nonnweiler	Anzahl	Einzel- preis	Summe
		<p>Deshalb muss der Radweg auch mit entsprechenden Verkehrszeichen (VZ) der StVO ausgestattet werden, damit er nicht von KfZ befahren wird.</p> <p>Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre.</p> <p>Die Erfahrung von mehreren Hundert km wegweisender Radwegebeschilderungen zeigt einen durchschnittlichen Bedarf von 1.500 € / km für Produktion, Setzen der Standrohre und Montage der Schilder.</p> <p>In den Schlussrechnungen werden die detailliert aufgeführten Kosten nach Einzelpositionen des Beschilderungs-LV und jeweiligem Aufmaß abgerechnet.</p>			
3.12	Info-Tafeln	<ul style="list-style-type: none"> SaarRadland Informationstafeln Kalkulation: 6 Tafeln à 3.500 € (Graphik/Produktion/Montage) <p>Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre</p>	6 St.	3.500 €	21.000 €
3.13	Böschungsgeländer	<ul style="list-style-type: none"> Holzgeländer an steilen Böschungsabschnitten: U-Profil Stahlpfosten + 2 St. Vollholzstangen 1,2 m hoch Kalkulation: 6 Stellen mit insgesamt 600 m Länge x 2 Seiten = 1.200 m à 45 € <p>Quelle der Wertermittlung: Submittierte Ausschreibungen der letzten 3 Jahre</p>	41.200 m	45 €	54.000 €
3.14	Beleuchtung Tunnel	<ul style="list-style-type: none"> Installation von LED-Leuchten in den beiden Tunneln zwischen Nonnweiler und Bierfeld auf einer Gesamtlänge von 395 m Kalkulation: 10 LED-Leuchten à 1.000 € + Kabelverlegung + Bewegungsmelder = 25.000 € 			25.000 €
3.16	Baukosten Bauwerksanierung Nonnweiler	<ul style="list-style-type: none"> Brückensanierung BW 19, 20, 24, 25, 26, Bierfelder Tunnel Brückensanierungskosten lt. Empfehlung SBS-Ingenieure (Vorschlag techn. Sicht 03.04.18) <p>BW 19: 159.650,00 € BW 20: 80.500,00 € BW 25: 605.100,00 € (Viadukt Nonnweiler) Bierfelder Tunnel: 67.000,00 € BW 26: 38.400,00 €</p> <p>Quelle der Wertermittlung: Angaben SBS-Ingenieure</p>			950.650 €

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation Nonnweiler	Anzahl	Einzelpreis	Summe
		Genauere Angaben zu den an den einzelnen Bauwerken erforderlichen Sanierungsarbeiten s. beigefügte Dokumentation SBS-Ingenieure Brückensanierungen Nohfelden und Nonnweiler.			
3.17	Öffentlichkeitsarbeit / Marketing Nonnweiler	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Herausgabe von Flyern, die an Schulen und Betrieben verteilt werden sollen Kalkulation: Druck: 20.000 Ex: 800 €, Grafik: 950 € = 1.750 € pro Gemeinde = 5.250 € für Gesamtprojekt (Ansatz: mündliche Angebotsanfrage) ▪ Herstellung von Plakaten für Betriebe und öffentlichkeitswirksame Einrichtungen (Bahnhof, Schulen) Kalkulation: Druck: 1000 A 3Ex: 300 €, Grafik: 950 € (Ansatz: mündliche Angebotsanfrage) = 1.250 € für Gesamtprojekt ▪ Internetseite über Nahe-Hunsrück-Radweg Kalkulation: Entwicklung der Internetseite: 4.000 € für Gesamtprojekt (Vergleichsangebot von Internetseite von 2017 liegt vor) ▪ Entwicklung eines Online-Routenplaners und mediale Darstellung im Internet von Verbindungsmöglichkeiten mit dem Rad zu ÖPNV, z.B. Bahnhof Türkismühle und von Park- und Ride-Parkplätzen sowie inhaltliche Darstellung von Einrichtungen wie z.B. Ladestationen, Supermärkte, Rastplätze Kalkulation: Software: Geoinfomanager 2.000 € , jährliche Nutzungsgebühr: 300 € (Angebot der Firma uismedia liegt vor), Kartenbearbeitung: 150 € (Ansatz: Erfahrung); Grafik: 950 €, = 4.000 € für Gesamtprojekt ▪ Regelmäßige Presseveröffentlichungen und Pressegespräche über den aktuellen Stand des Projektes und Einbindung der Presse des benachbarten Rheinland-Pfalz. Eingeladen werden sollen Pressevertreter um vor Ort die Anbindungen an den Nahe-Hunsrück-Radweg von Betrieben kennen zu lernen. Vorgesehen ist zudem, den Pressevertretern Informationen und Fotodokumentationen auf Stick auszuhändigen. Deshalb ist es angebracht, diese Termine in den entsprechenden Betrieben und nicht in den Rathäusern durchzuführen: z. B. in der Parkschenke Simon oder dem Center Parc. Dort fällt Raummiete in begrenztem Umfang an. Kalkulation: 1.000 € für Gesamtprojekt für Raummieten, Einladungen, Fotodokumentationen. 			8.172 €

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation Nonnweiler	Anzahl	Einzel- preis	Summe												
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Information der Gewerbebetriebe, Schulen, Dienstleistungsunternehmen entlang des Radweges, um Mitarbeiter zur Fahrradnutzung zu bewegen Kalkulation: 600 € für Gesamtprojekt (Portokosten für ca. 800 Betriebe) ▪ Beschilderung vom Freizeitradweg zu den Gewerbegebieten, Schulstandorten nach dem Saarländischen Beschilderungskonzept Kalkulation: 15 Pfeilwegweiser: 1.275 €, 15 Pfosten: 1.050 €, Montage: 900 €, Estrich: 400 €, Grafik: 950 € = 4.575 € für Gesamtprojekt (Ansatz: Angebot von 2016) ▪ Anzeigenschaltung in den örtlichen Medien durch Vorstellung des Freizeitweges als Zubringer Kalkulation: 3.000 € Anzeigenpreise 50x90mm: Amtsblätter in jeder Gemeinde: je 72 €, Anzeige in der Saarbrücker Zeitung: 125 €, Anzeige im Wochenspiegel: 146 € (Preise aktuell 2018) ▪ Vorstellung des Freizeitwegs im Katalog "Sehenswertes" der Tourist-Information: Kalkulation: Grafik: ca. 500 € (Ansatz: mündliche Angebotsanfrage) Gesamtsumme Öffentlichkeitsarbeit: 24.518 € aufgeteilt auf 3 Kommunen = 8.172,62 € / Kommune 															
3.18	Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Monitoring lt. Konzept aus Kap. 5.2 Dauerzählgerät, Radartechnik (Solarbetrieb), Zubehör und Installation = 5.500,00 € 			5.500 €												
3.19	Dienstreisen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 Vernetzungstreffen pro Projektjahr in Berlin ▪ 1 Statustreffen pro Projektjahr in Berlin <p>Kalkulation:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding-left: 20px;">Flug Ensheim-Berlin und zurück mit Luxair</td> <td style="text-align: right;">= 450,00 €</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">Fahrschein Metro in Berlin</td> <td style="text-align: right;">= 7,00 €</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">Parkschein Fahrzeug in Saarbrücken-Ensheim</td> <td style="text-align: right;">= 16,00 €</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">Fahrtkosten Hofeld nach Saarbr.-Ensheim (110 km à 0,35 €)</td> <td style="text-align: right;">= 38,50 €</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;"><u>Tagegeld (8-14 Std)</u></td> <td style="text-align: right;"><u>= 12,00 €</u></td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">Summe für 1 Person pro Treffen pro Jahr</td> <td style="text-align: right;">= 523,50 €</td> </tr> </table> <p>2 Treffen Pro Jahr x 3 Projektjahre = 6 Fahrten à 523,50 €</p>	Flug Ensheim-Berlin und zurück mit Luxair	= 450,00 €	Fahrschein Metro in Berlin	= 7,00 €	Parkschein Fahrzeug in Saarbrücken-Ensheim	= 16,00 €	Fahrtkosten Hofeld nach Saarbr.-Ensheim (110 km à 0,35 €)	= 38,50 €	<u>Tagegeld (8-14 Std)</u>	<u>= 12,00 €</u>	Summe für 1 Person pro Treffen pro Jahr	= 523,50 €	6 St.	523,50 €	3.141 €
Flug Ensheim-Berlin und zurück mit Luxair	= 450,00 €																
Fahrschein Metro in Berlin	= 7,00 €																
Parkschein Fahrzeug in Saarbrücken-Ensheim	= 16,00 €																
Fahrtkosten Hofeld nach Saarbr.-Ensheim (110 km à 0,35 €)	= 38,50 €																
<u>Tagegeld (8-14 Std)</u>	<u>= 12,00 €</u>																
Summe für 1 Person pro Treffen pro Jahr	= 523,50 €																

Pos.	Maßnahmen	Erforderliche Arbeiten / Kalkulation Nonnweiler	Anzahl	Einzel- preis	Summe
		Netto-Summe			2.004.491,00 €
		19 % MwSt.			380.853,29 €
		Zwendungsfähige Investitionsausgaben 3. Bauabschnitt Gemeinde Nonnweiler			2.385.344,29 €
		Beantragte Fördersumme Bund Gemeinde Nonnweiler (90 %)			2.146.809,86 €

Anlage 1: Antragsteller

Die beiden benachbarten Gemeinden Nohfelden und Nonnweiler treten gemeinsam als Antragsteller auf und stellen sich und ihre wesentlichen Partner und Unterstützer kurz vor:

Gemeinde Nohfelden

Die Gemeinde Nohfelden ist mit ihren erstklassigen Verkehrsbedingungen sowohl für Firmen als auch für Familien und Pendler ein verkehrsgünstiger Standort. Knapp 10.000 Einwohner wohnen auf 100,71 Quadratkilometern in der Gemeinde rund um den Bostalsee, er ist der größte Freizeitsee Südwestdeutschlands und damit überregional bedeutendes Zugpferd im Tourismusbereich. Die idyllische Natur machen sie zum bevorzugten Wohn- und Freizeitrefugium. Seit 2015 gehören Teile des Gemeindegebietes auch zum Nationalpark Hunsrück-Hochwald. Die touristische Erschließung des Bostalsees erreicht mit der Inbetriebnahme des Ferienpark Center Parcs Park Bostalsee ihren bisherigen Höhepunkt und somit wird die Ferienregion St. Wendeler Land dadurch noch attraktiver und bereichert die Freizeitmöglichkeiten auch für die Einwohner der Gemeinde und des Umlandes. Viele Veranstaltungen rund um den See bieten das ganze Jahr ein abwechslungsreiches Programm und sorgen für ein reichhaltiges kulturelles Leben in der Gemeinde.

Gemeinde Nonnweiler

Die Gemeinde Nonnweiler ist die nördlichste Gemeinde des Saarlandes. Die landschaftlich reizvolle Lage, intakte Natur und ein gesundes Heilklima geben ihr einen hohen Wohn- und Freizeitwert. Die Gemeinde Nonnweiler ist einer der führenden Gewerbestandorte im Nordsaarland. Herzstück ist das 65 Hektar große "Gewerbegebiet Münzbachtal" im Ortsteil Otzenhausen mit circa 30 Unternehmen. Die Arbeitsplatzquote der Gemeinde ist sehr hoch. Während auf 66,74

Quadratkilometern etwa 8.700 Einwohner leben, arbeiten in der Gemeinde mehr als 3.500 Menschen, davon fast 2.000 bei der Nestlé Wagner GmbH.

In Otzenhausen entsteht um das schon vorhandene Keltendorf das saarländische Nationalparktor des Nationalpark Hunsrück-Hochwald. Der Keltische Ringwall Otzenhausen ist eine der eindrucksvollsten keltischen Befestigungsanlagen in Europa. Erbaut im ersten Jahrhundert vor Christus zeugen noch heute zehn Meter hohe Mauern von dem monumentalen Denkmal. Seit 2015 gehören Teile des Gemeindegebietes auch zum Nationalpark Hunsrück-Hochwald.

Partner und Unterstützer

Durch die in der Projektskizze bereits dargestellte frühzeitige Kooperation mit allen relevanten lokalen Akteuren bei der Planung und Umsetzung soll eine starke Identifikation mit den Maßnahmen und somit eine hohe Dauerhaftigkeit des Nahe-Hunsrück-Radweges erreicht werden. Von besonderer Bedeutung als Partner der beiden Gemeinden ist hier der regelmäßig tagende ORGA-Ausschuss und als Unterstützer die saarländische Landesregierung.

Zusammenarbeit mit dem Landkreis St. Wendel

Der ORGA-Ausschuss setzt sich aus den Bürgermeistern und Bauamtsleitern der Gemeinden und Vertretern des Landkreises St. Wendel (Landrat, Tourist-Information, Bauamt) zusammen.

Der Landkreis St. Wendel liegt in einer abwechslungsreichen Mittelgebirgslandschaft im nördlichen Saarland. Auf 476,12 km² leben hier 89.628 Menschen. Schon lange vor der politisch ausgerufenen Energiewende hat man sich dort mit der Klimaschutzinitiative „Null-Emission Landkreis St. Wendel“ auf den Weg gemacht, seinen Energiebedarf bis zum Jahr 2050 CO² neutral zu gestalten. Damit unterstützt der Landkreis die Ziele der Bundes- und Landesregierung und will diese

noch übertreffen. Ein Zukunftsprojekt, das vom Landkreis gemeinsam insbesondere mit den Kommunen und der regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaft vorangetrieben wird.

Verfolgt werden dabei drei Ziele:

- Klimaschutz durch Reduzierung von Treibhausgasen,
- regionale Wertschöpfung und damit aktive Wirtschaftsförderung und
- regionale Identität durch Akzeptanz und Teilhabe der Bevölkerung.

Heute arbeiten in der Initiative "Null-Emission Landkreis St. Wendel" Kreis, Stadt und Kommunen, zahlreiche Gewerbetreibende und Institutionen sowie viele Bürgerinnen und Bürger zusammen. Die Basis bildet das 2012 verabschiedete Klimaschutzkonzept.

Unterstützung der saarländischen Landesregierung

Politische Unterstützung erhält das Projekt durch die saarländische Landesregierung. Als saarländisches „Leuchtturmprojekt“ im Koalitionsvertrag der Landesregierung festgehalten, ist er umfassend in geplante Maßnahmen wie den Radverkehrsplan Saarland (Alltagsroutennetz) und in das SaarRadland (Touristisches Netz) integriert. Das Vorhaben wird wesentlich von der Landesregierung unterstützt und genießt ein hohes Maß an öffentlicher Sichtbarkeit.