



Regierungspräsidium Stuttgart

RADWEG SCHWÄBISCH GMÜND – MUTLANGEN

VORENTWURF RE

- Erläuterungsbericht -

LK&P. INGENIEURE GBR Uhlandstrasse 39 73557 Mutlangen Telefon 07171/10447-0 Telefax 07171/10447-70 eMail: post@lkp-ingenieure.de www.lkp-ingenieure.de		Bearbeitet	Halwax
		Geprüft	Biekert
		Freigegeben	Biekert
		Mutlangen, den 23.03.2022. 	

Aufgestellt: LK&P. Ingenieure GbR Uhlandstraße 39 73557 Mutlangen Mutlangen, den 23.03.2022	Geprüft: Stadtverwaltung Schwäbisch Gmünd Tiefbauamt und Stadtentwässerung Waisenhausgasse 1-3 73525 Schwäbisch Gmünd Schwäbisch Gmünd, den

INHALTSVERZEICHNIS

1	DARSTELLUNG DES VORHABENS	4
1.1	PLANERISCHE BESCHREIBUNG	4
1.2	STRASSENBAULICHE BESCHREIBUNG	4
1.3	STRECKENGESTALTUNG	5
2	BEGRÜNDUNG DES VORHABENS	5
2.1	VORGESCHICHTE DER PLANUNG, VORAUSGEGANGENE UNTERSUCHUNGEN UND VERFAHREN	5
2.2	PFLICHT ZUR UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG	5
2.3	BESONDERE NATURSCHUTZFACHLICHER PLANUNGS-AUFTRAG	6
2.4	VERKEHRLICHE UND RAUMORDNERISCHE BEDEUTUNG DES VORHABENS	6
2.5	VERRINGERUNG BESTEHENDER UMWELTBEEINTRÄCHTIGUNGEN	7
2.6	ZWINGENDE GRÜNDE DES ÜBERWIEGENDEN ÖFFENTLICHEN INTERESSES	7
3	VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE	7
3.1	BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES	7
3.2	BESCHREIBUNG DER UNTERSUCHTEN VARIANTEN	7
3.3	VARIANTENVERGLEICH	9
3.4	GEWÄHLTE LINIE	9
4	TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME	10
4.1	AUSBAUSTANDARD	10
4.2	BISHERIGE/ZUKÜNFTIGE STRASSENNETZGESTALTUNG	11
4.3	LINIENFÜHRUNG	11
4.4	QUERSCHNITTSGESTALTUNG	13
4.5	KNOTENPUNKTE, WEGEANSCHLÜSSE UND ZUFAHRTEN	14
4.6	BESONDERE ANLAGEN	14
4.7	INGENIEURBAUWERKE	14
4.8	LÄRMSCHUTZANLAGEN	14
4.9	ÖFFENTLICHE VERKEHRSANLAGEN	14
4.10	LEITUNGEN	15
4.11	BAUGRUND/ERDARBEITEN	16
4.12	ENTWÄSSERUNG	17
4.13	STRASSENAUSSTATTUNG	17
5	ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN	18
5.1	MENSCHEN EINSCHLIESSLICH DER MENSCHLICHEN GESUNDHEIT	18
5.2	NATURHAUSHALT	18
5.3	LANDSCHAFTSBILD	18
5.4	KULTURGÜTER UND SONSTIGE SACHGÜTER	19
5.5	ARTENSCHUTZ	19
5.6	NATURA 2000-GEBIETE	19
5.7	WEITERE SCHUTZGEBIETE	19

6	MASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZTEN	19
6.1	LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN	19
6.2	SONSTIGE IMMISSIONSSCHUTZMASSNAHMEN	19
6.3	MASSNAHMEN ZUM GEWÄSSERSCHUTZ	19
6.4	LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE MASSNAHMEN	19
6.5	MASSNAHMEN ZUR EINPASSUNG IN BEBAUTE GEBIETE	20
6.6	SONSTIGE MASSNAHMEN NACH FACHRECHT	20
7	KOSTEN	20
8	VERFAHREN	20
9	DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME	21

1 DARSTELLUNG DES VORHABENS

1.1 PLANERISCHE BESCHREIBUNG

Im Zuge der Sanierung der B298 wurden seitens des Straßenbaulastträgers die Umnutzung einer Teilbreite der Bundesstraße für einen dauerhaften, straßenbegleitenden Radweg angedacht. Dies wurde jedoch bei der weiteren Projektplanung und Ausführung verworfen und die hier im nachfolgenden dargelegte Strecke als zukünftigen Radweg vorgesehen.

In Ortslage Schwäbisch Gmünd bindet an Station 0+730 (nach Netzknoten 7124050) die bestehende Becherlehenstraße an, auf selbiger der Radfahrer abseits der B298 zukünftig geführt werden soll. Die Anbindung an die B298 erfolgt wieder bei ca. Station 2+563 (von Netzknoten 7124054). Da die Planung des zukünftigen Radwegs nicht straßenparallel bzw. lagegleich mit der Bundesstraße B298 verläuft, ist eine genaue Stationierung bezogen auf die Bundesstraße nicht möglich, jedoch wird diese zur besseren Übersichtlichkeit verwendet.

Der Radweg selbst verbindet zukünftig das Ende der Becherlehenstraße in Schwäbisch Gmünd und die Deinbacher Straße in Mutlangen. Der zweite Anschluss an das Ortsnetz Mutlangen erfolgt im Bereich der Gmünder Straße/ Kreuzung Albstraße. Die Bestands-/ Neu- und Umbautrassen wurden wie folgt aufgeteilt in Abschnitte:

0. Bestandstrasse von der Becherlehenstraße zur Gmünder Straße
ca. 735m
1. Querungshilfe Gmünder Straße – Umbaulänge ca. 70m
2. Ausbau der bestehenden Zufahrt Regenrückhaltebecken
- Länge ca. 50m
3. Neubau Aufstieg zur Stauferklinik - Länge ca. 110m
4. Neubau Radtrasse Hochebene Stauferklinik - Länge 275m
5. Markierungen „An der Stauferklinik“ - Länge ca. 90m
6. Verbreiterung Geh- und Radweg Deinbacher Straße
- Länge ca. 55m
7. Rückbau Gehweg und Neubau Radweg Gmünder Straße
- Länge ca. 215m

Die Umbaumaßnahmen und die Neubaumaßnahmen sind Bestandteil der Radwegekonzeption der Stadt Schwäbisch Gmünd und der Gemeinde Mutlangen.

Vorgesehen ist ein (freier) Zweirichtungsradweg in der Regelbreite von 2,50m. Im Bereich Abschnitt 0. Bestandsstrasse wird eine Gesamtbreite von 3,50m hergestellt, um eine sichere Holzabfuhr zu gewährleisten.

In den Bereichen 6. und 7. (Verbreiterung Geh- und Radweg Deinbacher- bzw. Gmünder Straße) wird eine Gesamtbreite von 3m (inkl. 50 cm Sicherheitstrennstreifen) hergestellt werden.

1.2 STRASSENBAULICHE BESCHREIBUNG

Die Stationierung der Neubaustrecke beginnt im Bereich der bestehenden Fußgängerampel Deinbacher Straße, ab dort ist eine Anbindung an das weitergehende Netz gewährleistet. Von dort aus verläuft der neue Radweg in östlicher Richtung, auf der Trasse des bestehenden Gehweges bis zur Kreuzung „An der Stauferklinik“.

Im Bereich an der Stauferklinik wird die bestehende Fahrbahn mit entsprechenden Schutzmarkierungen und Schutzstreifen versehen.

Anschließend wird auf einer Länge von rund 275m im Bereich des Klinikgeländes eine neue Radtrasse, parallel zur bestehenden Einrichtung/ Fußwegen erstellt.

Der Abstieg auf die Gmünder Straße findet auf einer Länge von 110m mittels zweier Kehren/ Serpentinaen statt.

Die Neubaurtrasse des Aufstiegs bedarf einer aufwendigen Stützwandkonstruktion und verläuft vollständig im bestehenden Wald.

Die bestehende Zufahrt des bestehenden Regenrückhaltebeckens des Krankenhauses wird genutzt und auf einer Länge von rund 50m bis zur Gmünder Straße ausgebaut.

Die Gmünder Straße wird mittels einer neuen Querungshilfe überquert.

Nach Schwäbisch Gmünd erfolgt die Anbindung durch den Ausbau der Bestandstrasse von der Gmünder Straße bis zur Becherlehenstraße auf einer Länge von rund 735m. Die Bestandstrasse verläuft vollständig im Wald.

Für die östlichen Bereiche der Gemeinde Mutlangen (u.a. Schulzentrum) erfolgt die Anbindung an das Ortsnetz durch die Schaffung eines neuen Radweges in der Gmünder Straße auf einer Länge von rund 215m. Die Maßnahme endet im Kreuzungsbereich Gmünder Straße/ Albstraße im Bereich der bestehenden Fußgängerampel.

1.3 STRECKENGESTALTUNG

Die Streckengestaltung orientiert sich an dem vorhandenen Wegenetz, den möglichst geringen Eingriff in den Bestand und der vorhandenen Topographie.

2 BEGRÜNDUNG DES VORHABENS

2.1 VORGESCHICHTE DER PLANUNG, VORAUSGEGANGENE UNTERSUCHUNGEN UND VERFAHREN

Die Einwohner der Stadtteile Wetzgau und Rehnenhof, sowie die der Gemeinde Mutlangen nutzen bereits die bestehende Wegeverbindung durch das „Bauernhölzle“ als direkte Fußwegeverbindung zur Kernstadt Schwäbisch Gmünd.

Daher hat die Stadt Schwäbisch Gmünd bereits im Vorfeld den Ausbau des bestehenden Waldweges von der Becherlehenstraße bis zur Anbindung an die Gmünder Straße vor dem Ortseingang Mutlangen konzeptioniert und im April 2019 LK&P. Ingenieure mit einer Vorplanung hierzu beauftragt.

Im Zuge der Projektbearbeitung wurden zusätzlich zu dieser Aufgabenstellung Varianten zur direkten Anbindung von Mutlangen erarbeitet.

Im September 2021 wurde durch die Projektbeteiligten die hier dargelegte Lösung festgelegt und im weiteren zur Entwurfsplanung ausgearbeitet.

2.2 PFLICHT ZUR UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

Die Maßnahme liegt außerhalb von Schutzgebieten und weist eine Gesamtlänge von unter 5 km auf. Daher besteht keine UVP-Pflicht. Die prognostizierten Umweltauswirkungen können ausgeglichen werden, auf den beigefügten LBP wird verwiesen.

2.3 BESONDERE NATURSCHUTZFACHLICHER PLANUNGS-AUFTRAG

-Entfällt-

2.4 VERKEHRLICHE UND RAUMORDNERISCHE BEDEUTUNG DES VORHABENS

2.4.1 ZIELE DER RAUMORDNUNG/LANDESPLANUNG UND BAULEITPLANUNG

Eine Verbesserung der Radverkehrsanlagen und Verbindungen ist ein erklärtes Ziel des Ostalbkreises, der Stadt Schwäbisch Gmünd und der Gemeinde Mutlangen. Hierzu wurden verschiedene Radwegkonzeptionen aufgestellt.

Auf Grund der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs, sollen bestehende Netze ausgebaut und ergänzt werden. Ziel ist es, Umwege zu vermeiden. Eine hohe Verkehrssicherheit, eine gute Erkennbarkeit bei der Verkehrsführung, die Vermeidung von Konfliktpunkten, ein hoher Komfort sowie die soziale Sicherheit stehen hierbei im Fokus.

Der Schwerpunkt der Maßnahme liegt auf der Verbesserung des Alltagsradverkehrs, wobei bestehende Verbindungen miteingebunden werden sollen bzw. in der konkreten Maßnahme eine Netzlücke geschlossen wird.

Konkret sind die Gemeinde Mutlangen, als auch die Stadtteile Rehnenhof und Wetzgau der Stadt Schwäbisch Gmünd bislang nicht mit einem entsprechend ausgebauten direkten Radweg an die Kernstadt angebunden. Durch die dargelegten Maßnahmen wird selbiger Umstand beseitigt.

2.4.2 BESTEHENDE UND ZU ERWARTENDE VERKEHRSVERHÄLTNISSE

Neben dem Ausbau der Bestandsstraße handelt es sich bei der hier dargelegten Maßnahme um einen Neubau von bestehenden Radwegen. Im Bereich der Deinbacher Straße/ An der Stauferklinik werden die Verkehrsverhältnisse beibehalten und durch eine entsprechende Fahrbahnmarkierung geordnet.

Die Anbindung der Hochebene Stauferklinik über die Neubautrasse an die Gmünder Straße, einschließlich der Querungshilfe in selbiger stellt einen Neubau dar. Die Verkehrsverhältnisse ändern sich daher diesbezüglich.

Den Ausbau des Radweges auf der Gmünder Straße, als auch der Ausbau der Bestandstrasse zur Beherlehenstraße werden bislang schon von Radfahrern genutzt bzw. ist als Radstrecke ausgeschildert. Da hierbei die Bestandstrassen beibehalten werden (müssen) sind Veränderungen nicht möglich.

2.4.3 VERBESSERUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT

Mit dem Bau der neuen Radverkehrsanlagen wird der motorisierte Verkehr von dem nicht motorisierten Verkehr/ Radfahrern getrennt. Ebenso wird eine Querungshilfe angeordnet bzw. die Radverkehrstrassen im Bereich Mutlangen jeweils an eine bestehende Fußgängerampel zur Querung der Fahrbahn geführt. Dadurch wird die Verkehrssicherheit erheblich verbessert.

Im Bereich der Becherlehenstraße findet die Anbindung des geplanten Radwegs an eine „Zone 30“ statt, so dass eine sichere Verkehrsführung gewährleistet wird. Verkehrsberuhigende bzw. geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (sowohl für den motorisierten, als auch den Radverkehr) sind aktuell nicht vorgesehen, werden aber auf Grund des zu erwartenden und teilweise vorhandenen Geschwindigkeitsprofils bei den bergabwärtsfahrenden Radfahrern empfohlen.

2.5 VERRINGERUNG BESTEHENDER UMWELTBEEINTRÄCHTIGUNGEN

Die vorhandene Situation wird für den motorisierten Verkehr nicht verändert. Somit ist auch diesbezüglich mit einer Veränderung der bestehenden Umweltbeeinträchtigungen bezüglich Lärms und Abgasemissionen zu rechnen.

Bedingt durch die Neuschaffung von einer Radverbindung wird die Radwegeverbindung Schwäbisch Gmünd / Mutlangen generell attraktiver, so dass kurz und mittelfristig von einer Verkehrsverlagerung hin zum Fahrrad zum Radverkehr ausgegangen und hierdurch die Umweltbeeinträchtigung gegenüber dem heutigen Bestand reduziert wird.

2.6 ZWINGENDE GRÜNDE DES ÜBERWIEGENDEN ÖFFENTLICHEN INTERESSES

-Entfällt-

3 VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE

3.1 BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES

Im Rahmen der Planung werden mögliche Varianten zur Lage des neuen Radwegs, als auch zum Umbau der bestehenden Trassen untersucht. Grundsätzlich mehrere Varianten zur Führung des Radweges zur Diskussion.

3.2 BESCHREIBUNG DER UNTERSUCHTEN VARIANTEN

3.2.1 VARIANTENÜBERSICHT

0. Bestandstrasse

Zur Verringerung des natürlichen Streckengefälles und zur Umgehung der geologischen Störung im Bereich 0+430 (Knollenmergel), wurden zwischen 0+350 und 0+500 zwei Alternativtrassen erarbeitet.

Da selbige jedoch außerhalb der Bestandstrasse liegen und einen eingriff in den Waldbestand zur Folge haben, sollte diese nicht weiters verfolgt und die Bestandstrasse beibehalten werden.

1. Querungshilfe Gmünder Straße

Die Lage der Querungshilfe ist durch die beiden bestehenden seitlichen Zufahrten festgelegt, daher erfolgte hierzu keine Variantenuntersuchung.

2. Ausbau der bestehenden Zufahrt RRB

Analog zu 1. erfolgte keine Variantenuntersuchung.

3. Neubau Aufstieg zur Stauferklinik

Hierzu wurden verschiedene Varianten untersucht:

- Aufstieg ca. 200 m südlich, vor dem Waldgebiet

Führt zu einer erheblichen Mehrstrecke und einer wesentlich größeren Höhendifferenz – unattraktiv und unwirtschaftlich

- Aufstieg von der Regenrückhaltung „schleifend“ den Hang aufsteigen Richtung Süden (Variante 1 vom 22.7.21)
Die Anbindung an die hier dargelegte Trasse würde bei 0+200 erfolgen. Durch die bessere Längenabwicklung könnte die Längsneigung auf 8 % begrenzt und große Stützbauwerke vermieden werden. Jedoch bedarf es hierzu eines großen Eingriffs in den Waldbestand, so dass der Forst diese Lösung vollständig ablehnte. Daher konnte diese Lösung nicht ausgearbeitet werden.

- 4. Neubau Radtrasse Hochebene Stauferklinik
Zur Anbindung an die bestehende Straße „An der Stauferklinik“ wurden Varianten untersucht. Durch den zwischenzeitlich geplanten Neubau einer Kindertagesstätte erfolgte die Abstimmung und Festlegung mit allen Beteiligten (Eigentümer, Nutzer und Bauherr) zu der dargelegten Lösung.

- 5. Markierungen „An der Stauferklinik“
Keine Variantenuntersuchung.

- 6. Verbreiterung Geh- und Radweg Deinbacher Straße
keine Variantenuntersuchung.

- 7. Neubau Radweg Gmünder Straße
Zur Anbindung der Gemeinde Mutlangen wurden folgende Varianten untersucht:
 - Anbindung über Fußweg Humboldtstraße
Die bestehende Trasse ist über 25 % steil, daher wurden Alternativen erarbeitet (Varianten 4, 4.1, 4.2).
Da hierdurch nur der südliche Teil des Ortes erschlossen, diese Anbindung für den Großteil von Mutlangen unattraktiv wäre und die bauliche Maßnahme einen maßgebenden Eingriff in den Wald als auch entsprechende Herstellkosten mit sich führen würde, ist selbige Lösung verworfen worden.

 - Anbindung über Gmünder Straße
Hierzu sind die Varianten 3, 3.1. und 3.2. (nur Markierung von Schutzstreifen, teilweiser Neubau eines Radweges und vollständiger Neubau; Lage der Querungshilfe) erarbeitet worden.
Um einen durchgehenden, den Belangen der zwischenzeitlichen Bebauung durch die Wohnanlage nördlich der Gmünder Straße entsprechenden und v.a. sicheren Radwegeführung (auch für Kinder und eingeschränkte Verkehrsteilnehmer) wurde die dargelegte Lösung bis zur bestehenden Fußgängerampel im Kreuzungsbereich Albstraße gewählt.

3.3 VARIANTENVERGLEICH

3.3.1 RAUMSTRUKTURELLE WIRKUNG

Bedingt durch die Vorgabe, den Abschnitt 0. (Bestandstrasse von der Beherlehenstraße zur Gmünder Straße) zwingend im Bereich der bestehenden Streckenanlage zu führen, wurden die Belange des Forstwirtschaftes maximal berücksichtigt bzw. findet ein minimaler Eingriff an den angrenzenden Baumbestand statt.

Der Aufstieg von der Gmünder Straße zur Stauferklinik wurde Anstelle mit einer langgezogenen/ schleifend querenden Lösung vorgesehen welche ursprünglich einen größeren Eingriff in den bestehenden Forst zur Folge hätte. Zur Minimierung des selbigen Eingriffs wurde die hier dargelegte Serpentinlösung gewählt bzw. die Zustimmung des Forstes eingeholt.

3.3.2 VERKEHRLICHE BEURTEILUNG

-Entfällt-

3.3.3 ENTWURFS- UND SICHERHEITSTECHNISCHE BEURTEILUNG

Für die Trennung des motorisierten Verkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs wird der Verkehrsablauf und vor allem die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer entschieden besser.

3.3.4 UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Die Lärmschallschutzsituation wird nicht verstärkt bzw. gegebenenfalls reduziert. Das Landschaftsbild wird im Bereich der Bestandstrasse nicht verändert. Der Neubau der den Aufstieg zur Stauferklinik erforderlichen zwei Stützbauwerke ist von der Gmünder Straße aus sichtbar. Bedingt durch die Lage im Wald wird eine Fernwirkung minimiert.

3.3.5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

Für die Ausführung der Baumaßnahme wird eine Kostenberechnung durchgeführt. Die Steigerung der Verkehrssicherheit vom Radverkehr ist das vorrangige Ziel.

3.3.5.1 INVESTITIONSKOSTEN

-Entfällt-

3.3.5.2 WIRTSCHAFTLICHKEITSBETRACHTUNG

-Entfällt-

3.4 GEWÄHLTE LINIE

Durch die Vorgabe, zwingend Bestandstrassen zu nutzen, ergab sich größtenteils die zu wählende Linie. In Bereich des Neubaus (Abschnitte 3 und 4) wurde Wert auf einen geringen Eingriff in den Bestand gelegt.

4 TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMASSNAHME

4.1 AUSBAUSTANDARD

4.1.1 ENTWURFS- UND BETRIEBSMERKMALE

Die Radverkehrsanlage bzw. der Radweg wurde mit den entsprechenden Richtlinien und Regelwerken, wie z. B. die ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen 2010), die RAST (Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen 2006) und den Musterlösungen Radnetz BW 2017 geplant.

Der Regelquerschnitt für den einseitigen Zweirichtungsradweg bzw. den innerorts gelegenen gemeinsamen Geh- und Radweg beträgt 2,50m, zzgl. 0,50m Sicherheitstrennstreifen im Bereich der Deinbacher Straße und Gmünder Straße.

4.1.2 VORGESEHENE VERKEHRSSQUALITÄT

-Entfällt-

4.1.3 GEWÄHRLEISTUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT

Durch die Entflechtung bzw. separate (geschützte) Verkehrsführung der Radfahrer, als auch durch die Anordnung einer Querungshilfe im Ortseingangsbereich Mutlangen wird eine verbesserte Verkehrssicherheit gewährleistet.

Im Bereich Anbindung Stauferklinik ist ein sicheres Begegnen in den Kehren durch eine entsprechende Fahrbahnverbreiterung gewährleistet, ebenso wurde zur Gewährleistung des sicheren Begegnungsverkehrs im Bereich der Bestandstrasse (Abschnitt 0) eine Verbreiterung von 1m auf eine Gesamtbreite von 3,5m vorgesehen, da hier eine große Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den auf- und abfahrenden Radfahrern zu erwarten ist.

Die vorliegende Planung ist abschließend noch einem Sicherheitsaudit zu unterziehen, ein entsprechender Auftrag wurde bereits erteilt. Das Ergebnis des Audits wird nach Vorlage den Unterlagen beigefügt/ nachgereicht.

4.2 BISHERIGE / ZUKÜNFTIGE STRASSENNETZGESTALTUNG

Abschnitt	Bezeichnung	Länge	bisherige Nutzung und Beschaffenheit	geplant Nutzung und Beschaffenheit
0	Bestandsstraße	735m	Waldweg - geschottert B= 2,50m – 2,70m	(mit temporärer – ca. 1 bis 2x im Jahr – Nutzung als Forstweg) asphaltiert B= 3,50m
1	Querungshilfe Gmünder Str.	70m	Freistrecke außerorts, B= ca. 7,0m	Querungshilfe innerorts B= 2,50m zzgl. ca. 2 x 4,5m je Fahrbahn
2	Zufahrt Regenrückhaltebecken	50m	hydraulisch gebundene Schottertragschicht, B= 3,0m	Geh- u. Radweg, asphaltiert B= 3,0m
3	Aufstieg zur Stauferklinik	110m	natürliche Böschung	Geh- u. Radweg, asphaltiert, B= 2,5m – 3,0m
4	Radtrasse Hochebene Stauferklinik	275m	Grün- u. Waldfläche	Geh- u. Radweg, asphaltiert, B= 2,5m
5	Markierungen an der Stauferklinik	90m	Mischverkehrsfläche Tempo 30, B= ca. 12m	Mischverkehrsfläche Tempo 30 mit abmarkierten Schutzstreifen, B= ca. 12m gesamt
6	Geh- u. Radweg Deinbacher Straße	55m	Gehweg, B= 2,0m	Geh- u. Radweg, B= 3,0m (inkl. Schutzstreifen)
7	Anbindung Gmünder Straße	215m	Gehweg, B= 1,50m	Einrichtungsradweg B= 2.6m (Fußgängerführung separat) inkl. Schutzstreifen

4.3 LINIENFÜHRUNG

4.3.1 BESCHREIBUNG DES TRASSENVERLAUFS

Der Verlauf des geplanten Geh- und Radwegs ist durch die Topographie und der Zwangspunkte weitestgehend vorgegeben.

4.3.2 ZWANGSPUNKTE

Wesentliche Zwangspunkte sind:

- Vorgabe der Nutzung sämtl. möglicher Bestandstrassen (= Abschnitt 0 bis 2 und 4 bis 7 bzw. minimaler Eingriffsbereich in natürliche Böschung / Waldgebiet = Abschnitt 3 Aufstieg – Aufstieg zur Stauferklinik).

- Die Linienführung des Lageplans ist durch die Kopplung an die Bestandstrassen größtenteils vorgegeben.
- Im Bereich Abschnitt 0. Bestandstrasse Station 0+400 bis 0+450 ist ein Kurvenradius von $R = 30\text{m}$ vorgesehen. Dies entspricht dem Mindestkurvenradius gemäß ERA (siehe hierzu auch Linienführung im Höhenplan)
- Im Bereich der Auffahrt Stauferklinik (Abschnitt 3) wird (bedingt durch die vorhandene Topographie) eine „Serpentinenlösung“ mit entsprechenden Kehren vorgesehen.

Hierdurch bedingt kann der Mindestkurvenradius für eine Geschwindigkeit von 20 km/h , $R_{\text{min}} = 10\text{m}$ abgekürzt nicht eingehalten werden. Stattdessen wird ein Radius von 4m vorgesehen. Um diesen Umstand zu entschärfen, wird die Fahrbahn um $0,5\text{m}$ in den Kehren verbreitert. Aufgrund des niedrigen Geschwindigkeitsniveaus beim Durchfahren der Kehren ist dieser Umstand vertretbar.

4.3.3 LINIENFÜHRUNG IM LAGEPLAN

Siehe 4.3.4 und 4.3.5

4.3.4 LINIENFÜHRUNG IM HÖHENPLAN

Topographisch bedingt können die empfohlenen Steigungen nicht eingehalten werden.

Im Einzelnen sind dies:

- Abschnitt 0. Bestandstrasse
Steigung von bis zu 20% (auf einer Teillänge von 17m). Durch die Vorgabe, den Weg zwingend auf der Bestandstrasse zu führen, lässt sich der topographisch bestehende Umstand nicht wesentlich entschärfen, so dass diese hohe Längsneigung vorgesehen wird.
Da selbige Bereiche teilweise in Kurvenlage liegen, wird (unter anderem) die Fahrbahnbreite von $3,50\text{m}$ ausgeführt, um ausreichend Abstand / Sicherheitsraum zwischen den auf- und abfahrenden Radfahrern erreichen zu können. Eine entsprechende Warnbeschilderung und Markierung ist zusätzlich vorgesehen. Eine geringere Längsneigung ist bei den vorgegebenen Topographien und Randbedingungen nicht realisierbar.
Die Kuppen- und Wellenhalbmesser für Radwege (30 km/h) sind eingehalten.
- Abschnitt 3. Aufstieg zur Stauferklinik
Ebenfalls kann hier die empfohlene Maximallängsneigung von 8% nicht eingehalten werden, da hierzu (noch) aufwändigere Stützbauwerke und ein größerer Eingriff in den Bestand erforderlich wären, was den belangen des Forstes widerspricht.
Die geplante Längsneigung beträgt 10% . In den Kehren wurde diese auf rund 5% reduziert, auf einem geraden Teilstück auf 12% erhöht. Im Mittel beträgt das Gefälle zwischen $0+350$ bis $0+450$ rund $9,4\%$.

4.3.5 RÄUMLICHE LINIENFÜHRUNG UND SICHTWEITEN

Im Bereich der Bestandstrasse kann im Bereich zwischen Station $0+400$ und $0+450$ vom maßgebenden Punkt eine Sichtweite von rund 30 m erzielt werden.

Gemäß RAST ist bei einer zulässigen Geschwindigkeit von ($V_{\text{zul.}}$) von 40 km/h eine Haltesichtweite von 25m erforderlich, was hiermit eingehalten wäre (die höchste Orientierungsgeschwindigkeit gemäß ERA beträgt 40 km/h).

In Anbetracht des großen Längsgefälles, einer evtl. verschmutzten Fahrbahn (Laub etc.) und des hieraus ergebenden Gefährdungspotentiales wird neben der Markierung ein Gefahrenhinweis und die Geschwindigkeitsreduzierung auf max. 20 km/h empfohlen.

Im Bereich der Querungshilfe Gmünder Straße wird im Zuge der Errichtung sowohl die OD Grenze als auch das Ortsschild nach Westen, vor die geplante Querungshilfe, versetzt. Somit beträgt die zulässige Geschwindigkeit $V_{zul} = 50$ km/h.

Das freizuhaltende Sichtfeld gemäß RAST06, $V_{zul} = 50$ km/h, Längsneigung – 8%. SH ≥ 50 m kann eingehalten werden.

Im Bereich der Kehren Aufstieg Stauferklink kann aufgrund der geringen Kurvenradien selbige nur langsam befahren werden, so dass dort die Sichtverhältnisse ebenfalls ausreichend sind.

4.4 QUERSCHNITTSGESTALTUNG

4.4.1 QUERSCHNITTSELEMENTE UND QUERSCHNITTSBEMESSUNG

Die Querschnittsgestaltung orientiert sich an der ERA 2010, die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen sowie der RAST 2006.

Der geplante Radweg hat eine Regelbreite von 2,50m und beidseitig ein Bankett von jeweils 0,50m.

Die Trassenführung ist größtenteils anbaufrei.

An die Deinbacher Straße innerorts angebauten Bereiche weisen einen Sicherheitsabstand zur Straße von mindestens 0,5m auf.

In nicht angebauten Bereichen wird ein Bankett von 0,5m vorgesehen.

Die Querneigung des Fahrwegs beträgt 2,5 %. Im Bereich der Anbindung Gmünder Straße wird selbiges auf 5% erhöht.

Der Radweg wird hauptsächlich über das Bankett entwässert. In angebauten Bereichen erfolgt die Entwässerung über den Fahrbahnrand der Straße (Gmünder - und Deinbacher Straße), ausreichendes Längsgefälle und Straßeneinläufe sind vorhanden.

Im Bereich Aufstieg Stauferklinik erfolgt die Entwässerung über eine fahrbahnbegleitende Entwässerungsrinne.

4.4.2 FAHRBAHNBESTÄTIGUNG

Radweg Neubautrasse

vorgesehener Fahrbahnaufbau:

- 4 cm Asphaltdeckschicht AC 5DL
- 8 cm Asphalttragschicht AC 22 TN
- 40 cm KFT 2-lagig (FSS /STS) (0/45 mm)

52 cm Gesamtaufbau (Planumsverbesserung gemäß Angabe Geologe).

Im Bereich der Bestandstrasse (Abschnitt 0) wird der vorhandene Schotterunterbau genutzt und mittels eines Kaltrecyclingverfahrens unter Zugabe von hydraulischem Bindemittel verfestigt.

Darauf aufbauend wird eine Schottertragschicht zum Profilausgleich von bis zu 15 cm Stärke aufgebracht.

Der Asphaltaufbau erfolgt analog zum o.g. Radweg (4 cm Asphaltdeckschicht + 8 cm Asphalttragschicht).

Die Bestandstrasse, insbesondere der Bereich 0+430, weist die höchste Geo-

technische Kategorie GK3 aus, da selbige in einem Rutschgebiet (Knollenmergel) liegt. Wie im Geologischen Gutachten genannt, können Rutschungen und Bodenbewegungen technisch und wirtschaftlich nicht ausgeschlossen werden. Im o.g. Bereich wird dies bereits beim Bau durch die Begleitung einen Geologen bei der Ausführung und mittels Einsatzes eines Geogitters versucht zu minimieren, jedoch ist auf der Bestandstrasse von einer regelmäßigen Streckenkontrolle und einem dauerhaften Unterhalt wie z.B. Risseverguss und Erneuerung von Asphaltsschichten in Teilbereichen auszugehen.

4.4.3 BÖSCHUNGSGESTALTUNG

Die Böschungen werden mit einer Regelneigung von 1:1,5 bis 1:2 ausgebildet, humusiert und mit gebietseigenen Landschaftsrassen angesät.

4.4.4 HINDERNISSE IN SEITENRÄUMEN

Im Bereich des Aufstiegs wird ein Geländer auf den erforderlichen Stützbauwerken vorgesehen. Der Sicherheitsabstand beträgt mind. 0,5m zum Fahrbahnrand.

Im Zuge der Herstellungsmaßnahmen wird im Bereich des zu querenden Waldes kleine Bäume beidseitig im Bereich 3-5 vom Fahrbahnrand entfernt, um zum einen eine Herstellung der Wegeanlage, als auch einen ausreichenden Sicherheitsabstand für die spätere Nutzung gewährleisten zu können.

4.5 KNOTENPUNKTE, WEGEANSCHLÜSSE UND ZUFAHRTEN

4.5.1 ANORDNUNG VON KNOTENPUNKTEN

-Entfällt-

4.5.2 GESTALTUNG UND BEMESSUNG DER KNOTENPUNKTE

-Entfällt-

4.5.3 FÜHRUNG VON WEGEVERBINDUNGEN IN KNOTENPUNKTEN UND QUERUNGSTELLEN, ZUFAHRTEN

Wirtschaftswege werden an gleicher Stelle wiederangeschlossen.

4.6 BESONDERE ANLAGEN

-Entfällt-

4.7 INGENIEURBAUWERKE

Zur Herstellung des Abschnitts 3. Aufstieg zur Stauferklinik ist die Herstellung von zwei aufwendigen Stützbauwerken erforderlich. Diese werden als Stahlbetonwinkelwand in Ortbetonbauweise vorgesehen.

Im Zuge der Entwurfsplanung wurde sowohl eine Baugrunduntersuchung als auch eine statische Berechnung angefertigt und den Unterlagen beigefügt.

Die sichtbaren Betonoberflächen werden mit einer Brettstrukturschalung versehen, das Geländer als Standardfüllstabgeländer (H = 1,30m) ausgeführt.

4.8 LÄRMSCHUTZANLAGEN

-Entfällt-

4.9 ÖFFENTLICHE VERKEHRSANLAGEN

-Entfällt-

4.10 LEITUNGEN

Im Bereich der Bestandstrasse, Abschnitt 0 liegt zwischen Station 0+040 und 0+300 ein bestehender Lichtwellenleiter der Stadtwerke Schwäb. Gmünd, im weiteren Verlauf bis zum Bauende (0+745) liegen Telekommunikationsleitungen der Telekom. Für die erforderlichen Verlegungs- und Sicherungsmaßnahmen müssen mit dem jeweiligen Versorgungsträger im Detail vor Ausführung abgestimmt werden.

Bereich Trasse Stauferklinik wird ebenfalls ein Lichtwellenleiter (EnBW) zwischen Station 0+180 und 0+300 tangiert.

Die Gradiente wurde durch die voraussichtliche Tiefenlage abgestimmt.

Zu Beginn der Baumaßnahme ist selbige Leitung mittels Suchschlitze zu erheben und weitere Maßnahmen daraufhin abzustimmen.

4.11 BAUGRUND/ERDARBEITEN

Für sämtliche Planungsabschnitte wurde eine geologische Baugrunduntersuchung angefertigt und als Anlage beigefügt.

Hier die Zusammenfassung:



AUFTRAGGEBER : STADTVERWALTUNG SCHWÄBISCH
GMÜND
PROJEKT : **RADWEG SCHWÄBISCH GMÜND -
MUTLANGEN**
PROJEKT-NR. : GD18043-508750



BAUGRUNDGUTACHTEN ZUSAMMENFASSUNG


**Gutachten Büro für Ingenieurgeologie Zeiser Ellwangen, vom
12.11.2021**

- 11 Bohrungen (B 1 bis B 11), Tiefe 2,5 bis 5,50 m.
- Bohrungen teilweise in bestehenden Wegen liegend, Asphaltstärke 3 bis 4 cm, Schotterstärken 20 bis 50 cm.
- Teilweise lokal Auffüllungen aus Tonen. Darunter stehen steife bis halbfeste teilweise auch weiche Tone und Schluffe an. Anschließend Felsgestein (Ton – Sandstein).
- In den Bohrungen B 8 und B 9 wurde der Knollenmergel durchfahren. Hinweis auf zu erwartenden Rutschungen und Hangbewegungen!
- Keine Wasserzutritte, kein Grundwasser angetroffen.
- Natürlicher Wassergehalt zwischen 19 % und 27 %.
- Die Maßnahme wird in die höchste geotechnische Kategorie III eingruppiert (Knollenmergel!).
- Homogenbereiche:
 - H I – Mutterboden
 - H II – Schotter
 - H III – Auffüllungen
 - H IV – anstehende Tone, Schluffe, Sande und Kiese
 - H V – Festgesteine (Ton- und Sandsteine)
- Frostempfindlichkeitsklasse F3 bei anstehenden Tonen und Sanden Frostempfindlichkeitsklasse F1 und F2 bei angetroffenen Schottern (abhängig von den jeweiligen Bindigkeitsanteilen).
- Anstehender Asphalt / Schotter unbelastet (kein Teer / Z0).
- Insgesamt wurden drei Mischproben nach VwV Boden untersucht. MP1 und 3 entsprechen Z0. Bei MP 2 wird ein erhöhter Arsengehalt festgestellt, sodass dieser Formal der Qualitätsstufe Z1.1 entspricht. In Gebieten mit selbiger geologischer Formation kann selbiger Boden uneingeschränkt verwertet werden, bei Deponierung sind ergänzende Untersuchungen erforderlich.

LEISTUNG
KOMPETENZ
PARTNERSCHAFT

- Im Bereich der Bestandstrasse führt diese lokal (zwischen B 7 und B 9) durch die Schichten des Knollenmergels.
Hinweis, dass Rutschungen und Hangbewegungen nicht mit vertretbarem Aufwand zu verhindern sind!
- Dammschüttungen mit anstehendem Material und entsprechenden Bindemitteln zu verbessern oder ein Baustoffgemisch 0/56 mm zu verwenden und bei einer Höhe von 1 m (und größer) mittels Böschungsbrechberechnungen nachzuweisen → wird generell für Dämme und Einschnitte empfohlen!
- Planum wird bei den anstehenden feinkörnigen Böden zur Erreichung der erforderlichen Tragfähigkeit zu verbessern sein.
- Empfehlung für Mindestaufbau Frostschutz- und Tragschichten > 35 cm
- Sollwiderstand Fundamente Stützmauern von 210 KN/m²
Hinweis auf frostsichere Gründung mindestens 1 m unter GOK.
- Hinweis:
Nach Festlegung der Entwurfsplanung sind entsprechende Einschnitte und Aufschüttungen erdstatisch noch nachzuweisen (Böschungsbrech!).

Aufgestellt: Mutlangen, den 23.11.2021 / Bi-La



LK&P. INGENIEURE GBR
UHLANDSTRASSE 39
73557 MUTLANGEN
TELEFON 07171 10447-0
TELEFAX 07171 10447-70



4.12 ENTWÄSSERUNG

Die Entwässerung erfolgt in der Regel breitflächig über die Bankette ins anstehende Gelände. In Anstiegsbereichen wird das Wasser über diese Bankette in Mulden ein- und über bestehende Entwässerungsgräben abgeleitet.

4.13 STRASSENAUSSTATTUNG

Für den Radweg wird die erforderliche Markierung und Beschilderung nach Abschluss der Baumaßnahme hergestellt. Zusätzlich erfolgt eine beidseitige Randmarkierung und im Bereich der Engstellen und Kehren eine Mittelmarkierung.

Im Bereich der Stützbauwerke werden Füllstabsgeländer mit 1,30m Höhe vorgesehen. Zusätzlich wird auf Bauwerk 1 ein Holmgeländer zur Absicherung von Wartungsarbeiten (Absturzhöhe über 2 m) vorgesehen.

5 ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

Zur Abhandlung der Eingriffsregelung gemäß §14 und §15 BNatSchG und der Beurteilung der vorhabenbedingten Beeinträchtigung und ihre Kompensierbarkeit wurde ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erstellt und der Anlage beigelegt.

5.1 MENSCHEN EINSCHLIESSLICH DER MENSCHLICHEN GESUNDHEIT

Vom Betrieb des Radwegs gehen keine zu erwartenden erheblichen, nachteiligen Umweltauswirkungen aus, welche zu berücksichtigen oder zu vermeiden wären.

Im Bereich des Kreiskrankenhauses wird der geplante Radweg baulich (durch einen bestehenden Erdwall) bzw. mit entsprechendem Abstand und zugehöriger Bepflanzung vom best. Fußwegenetz getrennt, wodurch Auswirkungen auf Patienten des Krankenhauses vermieden werden.

5.2 NATURHAUSHALT

5.2.1 BESTAND

Tiere:

Systematische Untersuchungen erfolgen für die Artengruppe der Fledermäuse, Haselmäuse, Brutvögel, Reptilien und Insekten im Rahmen (der noch nicht abgeschlossenen) artenschutzrechtlichen Prüfung.

Pflanzen / Biologische Vielfalt:

Das Schutzgut Pflanzen und Biotope, biologische Vielfalt wurde erfasst und bewertet.

Boden:

Wurde auf Grundlage der Bodenfunktionen entsprechend dem Leitfaden Nr. 23 LUBW 2010 durchgeführt.

Wasser:

Mittels Geländebegehung wurde die Bedeutung und Empfindlichkeit der Oberflächengewässer und des Grundwassers beurteilt.

Klima / Luft:

Anhand der topographischen Karte und der Geländebegehung erfolgte die Beurteilung der lokal- / klimarelevanten Elemente.

5.2.2 UMWELTAUSWIRKUNG

Tiere:

Abschließende Beurteilung noch ausstehend, eine Betroffenheit ist wahrscheinlich vorhanden.

Pflanzen / Biologische Vielfalt:

Ermittlung des Eingriffs gemäß Ökokontoverordnung 2010 und Erarbeitung geeigneter Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen.

Boden:

Eingriffsermittlung gemäß Ökokontoverordnung 2010 (wie z.B. Wiederverwendung durch die Baumaßnahme).

Wasser und Klima / Luft:

Beurteilung der Auswirkung der Planung auf die lokalen Verhältnisse.

Ausführende Darstellung der Betroffenheit von Schutzgütern und der erforderlichen Maßnahmen im beigelegten LBP.

5.3 LANDSCHAFTSBILD

Die Darstellung der Landschaftsstrukturen und der Vorbelastung des Plangebiets und seiner Umgebung erfolgten anhand örtlicher Begehungen und dem digitalen Luftbild. Die Beurteilung der Auswirkung der Planung auf das Landschaftsbild wurden im LBP ausführlich dargelegt.

5.4 KULTURGÜTER UND SONSTIGE SACHGÜTER

Keine Erhebungen hierzu vorliegend.

5.5 ARTENSCHUTZ

Siehe Ziffer 5.2.1

5.6 NATURA 2000-GEBIETE

- nicht betroffen-

5.7 WEITERE SCHUTZGEBIETE

- Entfällt-

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

6.1 LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN

Lärmschutzmaßnahmen sind für den Radweg nicht erforderlich.

6.2 SONSTIGE IMMISSIONSSCHUTZMASSNAHMEN

Immissionsschutzmaßnahmen sind für den Radweg nicht erforderlich.

6.3 MASSNAHMEN ZUM GEWÄSSERSCHUTZ

Die Baumaßnahme liegt außerhalb von Überschwemmungs- oder Wassergewinnungsgebieten. Des Weiteren erfolgt die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers über bestehende Anlagen / Strukturen.

Somit sind keine Maßnahmen erforderlich.

6.4 LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE MASSNAHMEN

Die geplanten Radwege, insbesondere die Neubautrassen liegen überwiegend in einem planungsrechtlich bisher nicht gesicherten Bereich. Daher ist eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung erforderlich. Diese wurde im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplan ausgearbeitet und separat in der Anlage beigefügt.

Durch die Anordnung von Begleitpflanzung / Alleenbäume etc. konnte das durch die Eingriffe entstehende Kompensationsdefizit nur teilweise ausgeglichen werden.

In der Summe ergibt sich rechnerisch für Schutzgüter ein Ökopunktedefizit von ca. 38600 Punkte, die nicht mit den planerisch vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen im Zuge der Planung kompensiert

werden können.

Der Ausgleich erfolgt daher in Form einer externen Maßnahme / außerhalb des Plangebiets. Vorgesehen ist, mit diesen Ausgleichsmaßnahmen ein Vollausgleich zu erreichen.

Es wird nach Vorlage des externen Artenschutzgutachtens (voraussichtlich Juli 2022) die hieraus erforderlichen Maßnahmen, zusammen mit den Maßnahmen zum Ausgleich der Ökopunkte aufgestellt. Bislang liegen keine artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach §44 BNatSchG nicht vor

6.5 MASSNAHMEN ZUR EINPASSUNG IN BEBAUTE GEBIETE

-Entfällt-

6.6 SONSTIGE MASSNAHMEN NACH FACHRECHT

Die Belange des Denkmalschutzes werden nicht berührt.
Altlasten (Abfallrecht) sind nicht vorliegend.

Die Maßnahme, insbesondere die Variantenfindung, wurde im Vorfeld mit dem Dezernat III- Wald- und Forstwirtschaft – Landratsamt Ostalbkreis abgestimmt und die hier vorliegende Lösung ausgearbeitet.

Nachdem nunmehr der Eingriff genau umrissen werden kann, wird im Folgenden ein Antrag auf Waldumwandlung gestellt.

7 KOSTEN

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf ca. 2,22 Mio. €/brutto zzgl. 10.000 € für Grunderwerb.

Vorhabensträger ist die Stadt Schwäbisch Gmünd. Diese schließt eine Vereinbarung mit dem Regierungspräsidium (Straßenbaulastträger B 298) hinsichtlich der Kostenteilung für Abschnitt 0 bzw. mit der Gemeinde Mutlangen zur Kostenübernahme des Abschnitts 7 (Anbindung von Mutlangen) ab.

Des Weiteren wird ein Förderantrag auf Gewährung einer Zuwendung nach LGVFG – RuF und dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ beim Regierungspräsidium Stuttgart gestellt.

8 VERFAHREN

Die Stadt Schwäbisch Gmünd hat amtsintern geprüft, ob ein evtl. Planfeststellungsverfahren nach §37 Straßengesetz erforderlich ist.

Da die Maßnahmen einen Ausbau / Erweiterung entsprechender bestehender Verkehrsanlagen darstellen (Abschnitte 0-2 und 5-7) bzw. sich vollständig auf privatem Grund (Stauferklinik) befinden – Abschnitt 3 + 4 wurde eine solche Erfordernis verneint.

Lediglich die in Abschnitt 3 erforderlichen Stützbauwerke (H > 2m) sind gemäß LBO genehmigungspflichtig. Für diese Bauwerke wird im Anschluss bei der unteren Baurechtsbehörde eine Baugenehmigung beantragt.

Die betreffenden Straßen (Gmünder- und Deinbacher Straße) sind nicht qualifizierte Gemeindestraßen. Eine Genehmigung von übergeordneter Stelle erfolgt nicht. Eine fachliche Abstimmung mit dem Landratsamt Ostalbkreis / Straßenbau ist erfolgt. Es wird empfohlen, die geplanten Maßnahmen mit der Verkehrsschau nachfolgend abzustimmen.

9 DURCHFÜHRUNG DER BAUMASSNAHME

Bauabschnitt:

Die Gesamtbaumaßnahme wird in einem Abschnitt realisiert. Zur Herstellung des Radwegs und der Ingenieurbauwerke werden 9 Monate veranschlagt.

Um eine Fertigstellung im Herbst 2023 gewährleisten zu können, werden die Stützbauwerke und der Wegebau parallel zueinander ausgeführt.

Die zum Bau erforderlichen Flächen werden abgesperrt.

Für eine Bauzeit sind Verkehrsbehinderungen und vorübergehende Störungen unvermeidbar.

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

0. Bestandstrasse
Vollständige Sperrung während der Bauzeit.
Alternativstrecken für Fußgänger und Radfahrer sind vorhanden und werden ausgewiesen.
1. Querungshilfe Gmünder Straße
Aufgrund der beidseitigen Einschränkung durch Topographie und Wald erfolgt die Herstellung während einer Vollsperrung. Dauer ca. 3-4 Wochen, die Anbindung an die übergeordnete B298 erfolgt über die parallel verlaufende, ca. 300 m nördlich gelegenen Wetzgauer Straße.
2. Ausbau Zufahrt Regenrückhaltebecken
Keine Verkehrseinschränkung.
3. Aufstieg zur Stauferklinik
Keine Verkehrseinschränkung
4. Radtrasse Hochfläche Stauferklinik
Keine Verkehrseinschränkung für den öffentlichen Verkehr, die Baumaßnahme wird durch einen Bauzaun vollständig vom Klinikbetrieb getrennt (mit Ausnahme Baustellenzufahrt West).
5. Markierung an der Stauferklinik
Temporäre halbseitige Sperrung während der Markierungsarbeiten.
6. Verbreiterung Geh- und Radweg Deinbacher Straße
Temporäre halbseitige Sperrung während der Baumaßnahmen – Ampelbetrieb.
7. Verbreiterung Geh- und Radweg Gmünder Straße Analog zu 6.

CEF Maßnahmen:

Eventuell erforderliche Maßnahmen zur Umsiedlung oder Vergrämung schützenswerter Arten sind aktuell nicht vorgesehen bzw. ist der Abschluss des aktuell in Bearbeitung befindlichen Artenschutzgutachtens (ca. Juli 2022) abzuwarten.

Grunderwerb:

Die für die Maßnahme erforderlichen Grunderwerbsflächen wurden ausgewiesen. Die Stadt Schwäbisch Gmünd vollzieht aktuell den erforderlichen Grunderwerb von den jeweiligen Eigentümern.