

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1.</b>	<b>DARSTELLUNG DER BAUMAßNAHME .....</b>	<b>2</b>
1.1	PLANERISCHE BESCHREIBUNG.....	2
1.2	STRABENBAULICHE BESCHREIBUNG .....	3
1.3	STRECKENGESTALTUNG.....	3
<b>2.</b>	<b>NOTWENDIGKEIT DER BAUMAßNAHME .....</b>	<b>3</b>
2.1	VORGESCHICHTE DER PLANUNG.....	3
2.2	PFLICHT ZUR UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG .....	3
2.3	BESONDERER NATURSCHUTZFACHLICHER PLANUNGAUFTRAG.....	4
2.4	VERKEHRLICHE UND RAUMORDNERISCHE BEDEUTUNG DES VORHABENS .....	4
2.4.1	<i>Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung.....</i>	<i>4</i>
2.4.2	<i>Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse .....</i>	<i>4</i>
2.4.3	<i>Verbesserung der Verkehrssicherheit.....</i>	<i>5</i>
2.5	VERRINGERUNG BESTEHENDER UMWELTBEEINTRÄCHTIGUNGEN.....	5
2.6	ZWINGENDE GRÜNDE DES ÜBERWIEGENDEN ÖFFENTLICHEN INTERESSES .....	5
<b>3.</b>	<b>VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE .....</b>	<b>5</b>
3.1	BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES.....	5
3.2	BESCHREIBUNG DER UNTERSUCHTEN VARIANTEN .....	5
<b>4.</b>	<b>TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME.....</b>	<b>6</b>
4.1	AUSBAUSTANDARD .....	6
4.1.1	<i>Entwurfs- und Betriebsmerkmale .....</i>	<i>6</i>
4.1.2	<i>Vorgesehene Verkehrsqualität .....</i>	<i>7</i>
4.1.3	<i>Gewährleistung der Verkehrssicherheit.....</i>	<i>7</i>
4.2	NUTZUNG/ÄNDERUNG DES UMLIEGENDEN STRABEN- BZW. WEGENETZES .....	7
4.3	LINIENFÜHRUNG .....	7
4.4	QUERSCHNITTSGESTALTUNG .....	7
4.4.1	<i>Querschnittselemente und Querschnittsbemessung.....</i>	<i>7</i>
4.4.2	<i>Fahrbahnbefestigung .....</i>	<i>7</i>
4.4.3	<i>Böschungsgestaltung.....</i>	<i>7</i>
4.4.4	<i>Hindernisse in Seitenräumen .....</i>	<i>8</i>
4.5	KNOTENPUNKTE, WEGANSCHLÜSSE UND ZUFAHRTEN .....	8
4.5.1	<i>Anordnung von Knotenpunkten.....</i>	<i>8</i>
4.5.2	<i>Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte .....</i>	<i>8</i>
4.5.3	<i>Führung von Wegverbindungen, Zufahrten .....</i>	<i>8</i>
4.6	BESONDERE ANLAGEN .....	9
4.7	INGENIEURBAUWERKE.....	9
4.8	LÄRMSCHUTZANLAGEN .....	9
4.9	ÖFFENTLICHE VERKEHRSANLAGEN .....	9
4.10	LEITUNGEN.....	9
4.11	BAUGRUND/ERDARBEITEN .....	9
4.12	ENTWÄSSERUNG.....	10
4.13	STRABENAUSSTATTUNG.....	10
<b>5.</b>	<b>ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN .....</b>	<b>10</b>
<b>6.</b>	<b>MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH</b>	
<b>ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN.....</b>		<b>11</b>
6.1	LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN.....	11
6.2	SONSTIGE IMMISSIONSSCHUTZMAßNAHMEN.....	11
6.3	MAßNAHMEN IN WASSERGEWINNUNGSGEBIETEN .....	12
6.4	LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE MAßNAHMEN .....	12
6.5	SONSTIGE MAßNAHMEN NACH FACHRECHT .....	12
<b>7.</b>	<b>KOSTEN.....</b>	<b>12</b>
<b>8.</b>	<b>VERFAHREN ZUR ERLANGUNG DER BAURECHTE.....</b>	<b>12</b>
<b>9.</b>	<b>DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME .....</b>	<b>12</b>

## 1. Darstellung der Baumaßnahme

### 1.1 Planerische Beschreibung

Der vorliegende Entwurf beinhaltet die Planung für den Bau eines Radweges am südlichen Fahrbahnrand der K 4745 westlich von Glatten.

Der Abschnitt ist Teil des Glatttalradweges, der überwiegend auf vorhandenen Wegen von Freudenstadt über Glatten nach Neuneck führt. Später ist eine Fortsetzung des Radweges bis Leinstetten geplant.

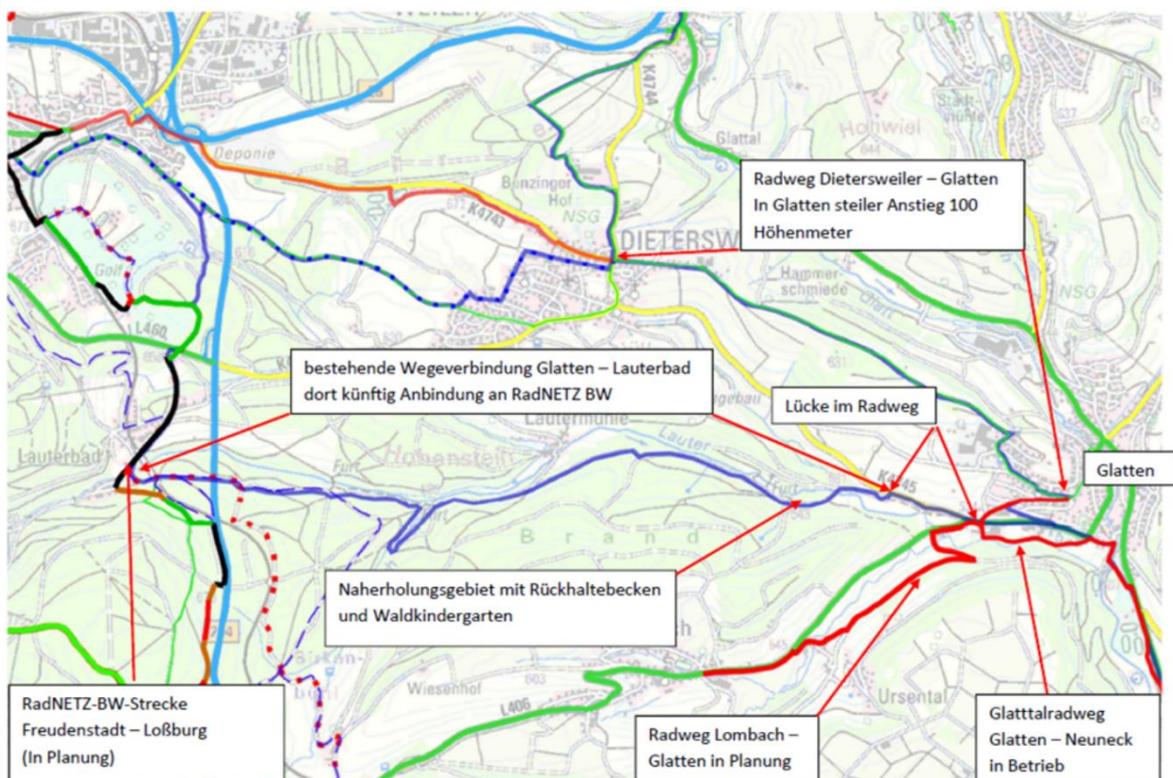
Auf einer Länge von 0,549 km ist parallel zur K 4745 ein 2,50 m breiter Radweg als Lückenschluss in der überörtlichen Verbindung geplant.

Der Bauanfang der Maßnahme (Bau-km 0+000) liegt 0,500 km westlich von Glatten an der Einmündung eines Wirtschaftsweges in die K 4745.

Der Wirtschaftsweg verläuft von Lauterbad durch das Lautertal vorbei an einem Hochwasserrückhaltebecken und dem Waldkindergarten der Gemeinde Glatten. Das Bauende (Bau-km 0+549) liegt kurz nach der Einmündung der von Loßburg/Lombach kommenden L 406 in die K 4745.

Die L 406 führt in östlicher Richtung weiter bis zum Ortseingang von Glatten.

Nach der Querung der L 406 wird der Radweg an einen vorhandenen Radweg südlich der L 406 angeschlossen.



Karte 1: Einbindung ins Radwegnetz

## 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Baustrecke ist 0,549 km lang.

siehe Unter-  
lage 5

Der Radweg ist durch einen 2,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen vom Fahr-  
bahnrand der K 4745 abgesetzt.

Das 0,50 m breite Bankett des Radweges ist Teil des Trennstreifens.

## 1.3 Streckengestaltung

Die Lage- und Höhe des Radweges ist durch eine eigene Achse und Gradienten  
festgelegt.

Der Radweg ist zwischen Bau-km 0+000 und Bau-km 0+475 so an die K 4745  
angebaut, dass die Fahrbahndecke in der Radwegachse zwischen 10 und 15 cm  
tiefer liegt als der südliche Fahrbahnrand der Straße.

Die Längsneigung des Radweges liegt zwischen 0,67 % und 4,26 %. Die Länge  
der Steigungsstrecke mit mehr als 3 % Längsneigung liegt mit 130 m unterhalb  
der in den ERA angegebenen maximalen Länge von 250 m.

An der Einmündung der L 406 in die K 4745 werden an den Fahrbahnrändern und  
dem Fahrbahnteiler die vorhandenen Flachbordsteine für die Radwegquerung ab-  
gesenkt, um eine regelkonforme Querungsmöglichkeit über die L 406 zu  
gewährleisten..

Nach der Querung der L 406 wird der Radweg auf rd. 50 m Länge parallel zur  
L 406 in Richtung Glatten weitergeführt und dann an einen vorhandenen Asphalt-  
weg oberhalb der Parkplätze eines Supermarktes angeschlossen.

## 2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

### 2.1 Vorgeschichte der Planung

Für den Radweg entlang der K 4745/L 406 bei Glatten gab es bisher keine Aus-  
bauplanung.

### 2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach der Screening-Entscheidung des  
Regierungspräsidiums Karlsruhe, Referat 17, vom 11.08.2022, für die  
Baumaßnahme nicht erforderlich.

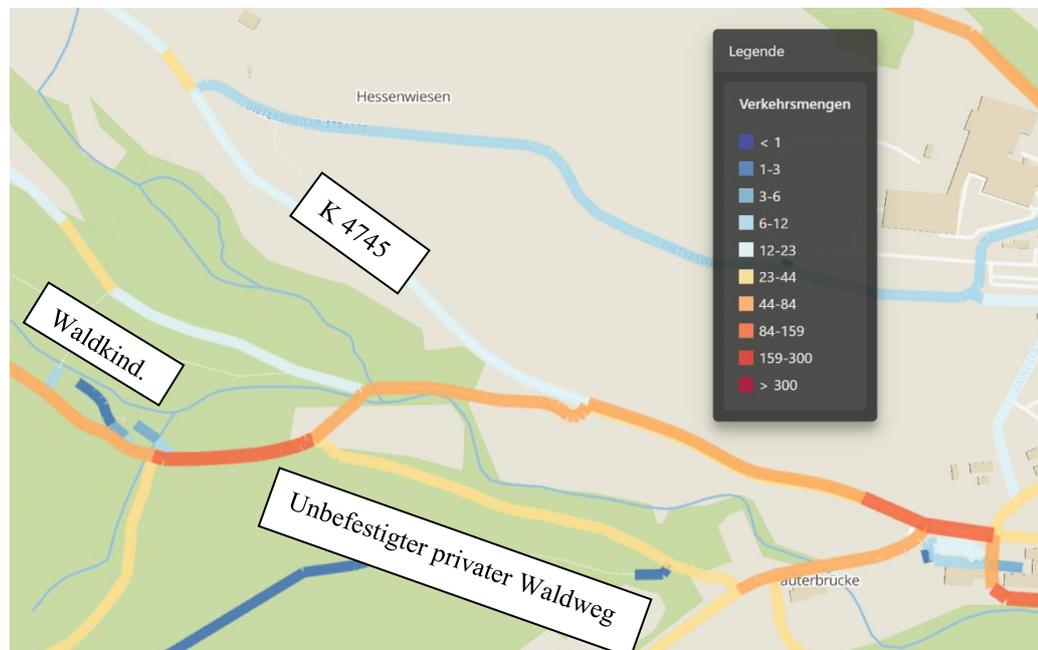
## 2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag

entfällt

## 2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

### 2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Zwischen Freudenstadt und dem Glatttal ist die Realisierung eines durchgehenden Radwegs als Fortsetzung des Glatttalradweg entlang des Flüsschens Lauter vorgesehen. Dieser Weg soll im Freudenstädter Teilort Lauterbad an den geplanten RadNETZ-BW Landesradweg Freudenstadt – Loßburg anbinden. Der Radweg kann auf bestehenden Wegen realisiert werden. Lediglich westlich von Glatten besteht entlang der K 4745 eine ca. 550 Meter lange Lücke, auf der die schnell befahrene K 4745 benutzt werden muss.



Karte 2: Auszug aus: [Radverkehr in Deutschland - Karten \(radverkehr-in-deutschland.de\)](https://www.radverkehr-in-deutschland.de)  
Basis der Verkehrsmengen ist die Aktion Stadtradeln 2022 mit einer Erfassungszeit von 3 Wochen.

Das Bauvorhaben greift ab Station 0+494,200 in den Bebauungsplan „Unterer Ösch I – 5. Änderung“ mit Satzungsbeschluss vom 29.06.2021 ein. Weitere Bebauungspläne im Umfeld (wie z.B. der unmittelbar angrenzende Bebauungsplan „Unterer Ösch I – 4. Änderung“) sind von der Maßnahme nicht direkt betroffen.

### 2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

An der K 4745 westlich von Glatten ist kein Radweg vorhanden. Es hat sich im Bankett am südlichen Straßenrand ein schmaler Bike-Trail gebildet, der auch für

geübte Mountainbiker wegen des geringen Abstands zur Fahrbahn der Kreisstraße nicht ungefährlich zu befahren ist.

Auf der Karte 2 ist zu erkennen, dass der Radverkehr auf dem Waldweg aus Richtung Westen sich im Verhältnis 2:1 auf die Kreisstraße und auf einen unbefestigten privaten Waldweg aufteilt um Glatten zu erreichen. Dort besteht Anschluss an einen Radweg.

Eine Alltagsverkehrsbedeutung erhält der Radweg als Anbindung zwischen Glatten und dem bestehenden Waldkindergarten und dem Gelände des Hochwasserrückhaltedamms, das als örtliches Ausflugsziel dient. Die Nutzung der K 4745 mit Kinderfahrradanhänger ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht vorstellbar. Es gibt keine Radwegeverbindung zum Waldkindergarten, so dass die Kinder mit dem PKW gebracht und abgeholt werden müssen.

#### **2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Durch den Bau des Radweges wird die Verkehrssicherheit an der K 4745 wesentlich verbessert: Durch die Anlage des Radweges muss der Radverkehr nicht mehr die Kreisstraße 4745 mit über 3.000 Kfz/ Tag mitbenutzen, sondern kann auf den kreisstraßenparallelen Radweg ausweichen. Durch die kreisstraßenparallele Führung verlängern sich die Fahrzeiten für Radfahrer keineswegs.

#### **2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

entfällt

#### **2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses**

Mit dem Ausbau wird eine Lücke in der überörtlichen und örtlichen Radwegverbindung (Beschreibung siehe 2.4.1) geschlossen. Die Herstellung des Radwegelückenschlusses liegt im öffentlichen Interesse. Weiter ist der Lückenschluss dienlich für einen gefahrlosen Quell- und Zielverkehr des kommunalen Waldkindergartens (Örtlichkeit: siehe Karte Nr. 1).

### **3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie**

#### **3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes**

In den Überlegungen waren ein Radweg nördlich der K 4745 mit Querung auf der freien Strecke, der jetzt vorgesehene Radweg südlich der K 4745 und eine Radwegeführung auf einem unbefestigten Waldweg südlich der Lauter.

#### **3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten**

Für den Radweg nördlich der K 4745 hätten die Straßenböschung einschließlich der dort befindlichen Biotope um mehrere Meter zurückgenommen werden

müssen. Neben dem Verlust der Biotope und dem Anfall von Aushubmaterial hat insbesondere die notwendige Straßenquerung auf der freien Strecke zum Ausschluss dieser Variante ohne weitere planerische Ausarbeitung geführt.

Für die Variante südlich der Lauter, wo ein privater Weg nicht ausgemerkt ist und daher im Besitz zahlreicher Grundstückseigentümer, hat die Gemeinde Glatten Gespräche über eine Nutzung als Radweg geführt. Es konnte keine Zustimmung aller Eigentümer gefunden werden. Gegen die Trasse spricht auch ein bewegter Geländeverlauf, der entsprechende Eingriffe zum Ausgleich der Steigungen erforderlich gemacht hätte. Außerdem führt der Waldweg entlang einer Abbruchkante zum mehrere Meter tiefer liegenden Bach, weshalb ein Geländer notwendig würde. Diese Trasse mündet in die ebenfalls schnell befahrene L 406 aus Richtung Lombach, so dass auch dort ein Lückenschluss gebaut werden müsste. Dies wäre in Verbindung mit dem geplanten Radweg von Lombach nach Glatten zwar möglich, allerdings verbliebe eine Querung der L 406 auf der freien Strecke. Aus diesen Gründen wurde auch diese Variante verworfen.

Zuletzt wurde auch die Führung des Radwegs über den ausgewiesenen Radweg von Dietersweiler über das Gewann Harteck nach Glatten untersucht. Bei diesem Radweg kann der Waldkindergarten nicht angeschlossen werden. Außerdem muss in Glatten über Ortsstraßen eine Höhendifferenz von ca. 100 Metern überwunden werden. Diese Trasse genügt nicht den Anforderungen an einen regionalen touristischen Radweg. Daher fiel die Entscheidung, die jetzt vorliegende Radwegevariante südlich der K 4745 zum Entwurf auszuarbeiten.

Die Belassung des Status Quo („Null-Variante“) bedeutet eine nicht bedarfsgerechte Radwegführung unmittelbar auf der Kreisstraßenfahrbahn, was nicht den Zielvorstellungen des Landkreises Freudenstadt hinsichtlich Ausgestaltung des Radwegenetzes entspricht: Aufgrund des Nutzungsanspruches der Radstrecke (Quell- und Zielverkehr des kommunalen Waldkindergartens; Radfahr-Publikum setzt sich hier zum erheblichen Teil aus jungen Familien mit kleinen Kindern zusammen) ist eine Führung des Radverkehrs auf einem separat Radweg parallel der Kreisstraße 4745 alternativlos.

## **4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

### **4.1 Ausbaustandard**

#### **4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale**

Die Radwegbreite von 2,50 m entspricht dem Regelmaß für gemeinsame Geh- und Radwege außerorts in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).

Der Sicherheitstrennstreifen von 2,75 m ist 1,0 m breiter als in den ERA als Mindestmaß angegeben, um dem Sicherheitsbedürfnis der Radfahrenden zu entsprechen. Von der etwas höher gelegenen Fahrbahn soll das Straßenwasser im Trennstreifenbereich versickern und nicht zur Vereisung des Radwegs beitragen. Außerdem soll im Winterbetrieb des Radwegs wenig Schnee von der Kreisstraße auf den Radweg geworfen werden, um die Befahrbarkeit des Radwegs nicht zu unterbrechen. Auch ist das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden mit der Führung leicht unterhalb des Kreisstraßenniveaus höher.

#### 4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Die gewählte Radwegbreite von 2,50 m gewährleistet einen sicheren Verkehrsablauf.

#### 4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Bei stärkerem Radverkehr an Sonn- und Feiertagen verbessert der breitere Trennstreifen die Verkehrssicherheit weiter.

An der Querung der L 406 in Höhe des vorhandenen Fahrbahnteilers gewährleisten ausreichende Sichtfelder die Sicherheit des Radverkehrs.

siehe Unterlage 5

### 4.2 Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes

Änderungen im bestehenden Wegenetz werden durch den Straßenausbau nicht notwendig.

### 4.3 Linienführung

Der Radweg verläuft parallel zur K 4745.

### 4.4 Querschnittsgestaltung

#### 4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Die Fahrbahnbreite des Radweges beträgt 2,50 m.

Die 0,50 m breiten Bankette werden standfest mit Schottermaterial befestigt

siehe Unterlage 14

#### 4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Der Aufbau des Radweges ist wie folgt festgelegt:

2,5 cm Asphaltbetondeckschicht AC 5 D L  
8,0 cm Bituminöse Tragschicht AC 22 T L  
30,0 cm Frostschutz-/Schottertragschicht  
40,5 cm Gesamtaufbau

Der Untergrund muss so verfestigt werden, daß für den Einbau der bituminösen Schichten die Schottertragschicht mit schweren Lastwagen ohne Schäden befahren werden kann.

#### 4.4.3 Böschungsgestaltung

Zwischen Bau-km 0+000 und Bau-km 0+080 wird die Böschung an der Talseite mit einer Neigung von 1:1.5 hergestellt.

Zwischen Bau-km 0+090 und Bau-km 0+390 wird die talseitige Böschung auf eine Böschungsneigung von 1:10 abgeflacht. Der Böschungsfuß ist dann bei Bau-km 0+390 rd. 12,00 m von der Radwegachse entfernt. Bis Bau-km 0+450 bleibt der Böschungsfuß in diesem Achsabstand. Die Böschungsneigungen liegen zwischen 1:8,9 und 1:8,0. Bis zur Querung der L 406 bei Bau-km 0+480 steigt die Böschungsneigung gleichmäßig auf 1:1.5 an.

Durch die flachen Böschungen ist der Grunderwerb auf den talseitigen Bankett-rand begrenzt.

#### 4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

In den Seitenräumen sind keine Sichthindernisse vorhanden.

*siehe Unter-  
lage 5*

### **4.5 Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten**

#### 4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

entfällt

#### 4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

entfällt

#### 4.5.3 Führung von Wegverbindungen, Zufahrten

Die bestehenden Zufahrten und Wirtschaftswege werden verkehrsgerecht an den Radweg angebunden: Es handelt sich um die Flurstückszufahrt bei Station 0+005 und um einen Schotterweg bei Station 0+528.

#### **4.6 Besondere Anlagen**

entfällt

#### **4.7 Ingenieurbauwerke**

entfällt

#### **4.8 Lärmschutzanlagen**

entfällt

#### **4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen**

entfällt

#### **4.10 Leitungen**

Im rechtsseitigen Bankett der K 4745 liegt eine Sammelleitung für das Sickerwasser der Straße.

Die vorhandenen Schächte müssen in der Höhe angepasst werden.

Eine Stromfreileitung kreuzt die K 4745 bei Bau-km 0+275.

Im Bankett an der Ostseite der L 406 liegt ein Telefonkabel, das während der Bauarbeiten an der Querung der L 406 gesichert werden muss.

Am Dammfuß der L 406 liegt eine Umspannstation, von der Stromkabel in den vorhandenen Schotterweg abgehen. An der Einmündung des Schotterweges in den geplanten Radweg kreuzen die Stromkabel den Radweg und die L 406.

Im Schotterweg und dem ab Bau-km 0+549 bestehenden Radweg liegt auch eine Wasserleitung.

Die Stromleitungen und die Wasserleitung müssen nicht verlegt werden.

#### **4.11 Baugrund/Erdarbeiten**

Innerhalb der Baumaßnahme fallen lediglich 70 m<sup>3</sup> Abtragmassen an. Für Aufschüttungen müssen 540 m<sup>3</sup> einbaufähiges Erdmaterial angefahren werden.

Zwischen Bau-km 0+005 und Bau-km 0+100 müssen in der bestehenden Straßenböschung Abtreppungen hergestellt werden, um die neue Aufschüttung mit dem bestehenden Straßendamm zu verzahnen.

Der Untergrund des Radweges muss durch einen Bodenaustausch so standfest hergestellt werden, dass die Schottertragschicht für den Einbau der bituminösen Schichten von schweren LKWs befahren werden kann.

Es wird mit einem Bodenaustausch von mindestens 30 cm Tiefe gerechnet.

#### **4.12 Entwässerung**

Das Straßenoberflächenwasser der K 4745 und des Radweges wird breitflächig über das Bankett und die Böschung des Radweges ins Gelände abgeleitet.

An der Querung der L 406 wird vor der Absenkung der Flachbordsteine ein Seitenablauf versetzt, der das entlang der Bordsteine abfließende Oberflächenwasser über eine kurze Anschlussleitung DN 150 mm in das Gelände ausleitet.

#### **4.13 Straßenausstattung**

Zwischen Bau-km 0+000 und Bau-km 0+090 ist ein Geländer am talseitigen Rand des Radweges erforderlich.

### **5. Angaben zu den Umweltauswirkungen**

Für den Bau des Radweges wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan aufgestellt, der die Eingriffe bilanziert und notwendige Ausgleichsmaßnahmen festlegt. Details hierzu können den Unterlagen 9 und 19 entnommen werden. Der Artenschutz wurde in Unterlage 19.2 abgehandelt.

Die Planung des Radweges berücksichtigt den im Klimaschutzgesetz (KSG) § 1 verankerten Zweck, weiter ist von einem positiven Effekt auf die in § 3 und § 4 genannten Ziele im Sektor Verkehr auszugehen. Bei dem projektierten Radweg handelt es sich um einen Lückenschluss der Radwegeverbindung Glatten – Lauterbad mit Anbindung an die RadNetzBW-Strecke Freudenstadt – Loßburg. Ziel der Maßnahme ist unter anderem die Erhöhung des Radverkehrsanteils in diesem Gebiet. Es besteht also das Potential zu einer Senkung der verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen durch auf das Fahrrad umsteigende Pendelnde.

Für den Bau des Radweges werden in Summe ca. 1.400 m<sup>2</sup> Fläche neu versiegelt, durch diesen Eingriff gehen in diesen Bereichen die Bodenfunktionen vollständig verloren. Da die Böden in diesen Bereichen durch den Bau und Betrieb der Kreisstraße 4745 bereits überformt und belastet wurden, ist allerdings von keiner räumlich signifikanten Verschlechterung der Bodenfunktionen auszugehen. Böden oder Biotope mit besonderen Funktionen als Treibhausgasspeicher oder Treibhausgassenke sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Konkrete Schätzungen der Treibhausgas-Emissionen durch Bau, Erhaltung und Betrieb des Radweges sind nicht erforderlich, da der Bau und vor allem die Nutzung eines Radweges die Klimaschutzziele grundsätzlich fördern und der Verwaltung für ein solches Vorhaben kein unzumutbarer und unverhältnismäßiger Aufwand abverlangt werden sollte.

Bei der Wahl der Varianten wurde der Route mit gering zu erwartenden Umweltauswirkungen der Vorzug erteilt, u.a. durch den geringeren Eingriff in das Schutzgut Boden durch kleinflächige Böschungen sowie weitaus geringere Eingriffe in Schutzgebiete bzw. hochwertige Biototypen entlang der Kreisstraße 4745.

---

Insgesamt sind mit dem Bau des Radweges keine negativen großräumigen Klimaauswirkungen verbunden, die Nutzung des Radweges wird sich hingegen eher positiv auf die Ziele des Klimaschutzgesetzes auswirken.

Seitens des Regierungspräsidiums Karlsruhe, Referat 45, wurde mit Nachricht vom 18.10.2022 (nach vorheriger Vorlage des Nachweises der Klimafreundlichkeit mittels des Vereinfachten Berechnungsverfahrens) der geplante Radweg als Klimafreundliches Vorhaben bewertet.

## **6. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen**

### **6.1 Lärmschutzmaßnahmen**

entfällt

### **6.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen**

Eine Luftschadstoffuntersuchung ist für die Baumaßnahme nicht vorgesehen.

### 6.3 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Die Baumaßnahme liegt nicht in einer Wasserschutzzone.

### 6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan sind die geplanten Maßnahmen dargestellt. Details hierzu können der Unterlage 9.3 (Maßnahmenplan), Unterlage 19.1 (Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan) und der Unterlage 19.3 (Fachbeitrag Artenschutz) entnommen werden.

### 6.5 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

entfällt

## 7. Kosten

Die Kosten der Baumaßnahme sind wie folgt veranschlagt:

Baukosten	366.000 €
Grunderwerb	25.000 €
<b>Gesamtkosten</b>	<b><u>391.000 €</u></b>

siehe Unter-  
lage 13

Kostenträger für die gesamte Baumaßnahme ist der Landkreis Freudenstadt.

## 8. Verfahren zur Erlangung der Baurechte

Für die Maßnahme ist ein Planfeststellungsverfahren vorgesehen. Die benötigten Grundstücksflächen konnten mangels Mitwirkungsbereitschaft der jeweiligen Grundstückseigentümer auf dem Verhandlungsweg nicht erlangt werden.

## 9. Durchführung der Baumaßnahme

- Grunderwerb

Für die Baumaßnahme sind ca. 1.245 m<sup>2</sup> Grundflächen für den Radwegbau und ca. 2.330 m<sup>2</sup> Grundflächen für Landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen außerhalb bebauter Gebiete zu erwerben.

- Bauablauf

Für die Bauausführung ist eine halbseitige Sperrung der Strecke mit Verkehrsregelung durch eine Lichtsignalanlage erforderlich.  
Es wird mit einer Bauzeit von zwei Monaten gerechnet.