

- INHALTSVERZEICHNIS -

Ziffer	Bezeichnung	
0.	VORWORT ZUR 1. UND 2. ÄNDERUNG VOM 31.05.2023	3
0.1	Vorwort zur 1. Änderung vom 31.05.2023	3
0.2	Vorwort zur 2. Änderung vom 21.03.2024	3
1.	DARSTELLUNG DES VORHABENS	3
1.1	Planerische Beschreibung	3
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	4
1.3	Streckengestaltung	4
2.	BEGRÜNDUNG DES VORHABENS	5
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	5
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	5
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag	5
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	5
2.4.1	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	5
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	5
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	6
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	7
2.6	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	8
3.	VERGLEICH DER VARIANTEN UND WAHL DER LINIE	8
4.	TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME	9
4.1	Ausbaustandard	9
4.1.1	Entwurfs- und Betriebsmerkmale	9
4.1.2	Vorgesehene Verkehrsqualität	10
4.1.3	Gewährleistung der Verkehrssicherheit	10
4.2	Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung	10
4.3	Linienführung	10
4.3.1	Beschreibung des Trassenverlaufs	10
4.3.2	Zwangspunkte	10
4.3.3	Linienführung im Lageplan	10
4.3.4	Linienführung im Höhenplan	11
4.3.5	Räumliche Linienführung und Sichtweiten	11

4.4	Querschnittsgestaltung	11
4.4.1	Querschnittelelemente und Querschnittsbemessung	11
4.4.2	Fahrbahnbefestigung	11
4.4.3	Böschungsgestaltung	12
4.4.4	Hindernisse in Seitenräumen	12
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	13
4.5.1	Anordnung von Knotenpunkten	13
4.5.2	Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte	13
4.5.3	Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten	13
4.6	Besondere Anlage	13
4.7	Ingenieurbauwerke	13
4.8	Lärmschutzanlagen	13
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	13
4.10	Leitungen	13
4.11	Baugrund/Erdarbeiten	14
4.12	Entwässerung	15
4.13	Straßenausstattung	15
4.14	Grunderwerb	16
4.15	Kampfmittel	16
5.	ANGABEN ZU DEN UMWELTAUSWIRKUNGEN	16
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	16
5.1.1	Bestand	16
5.1.2	Umweltauswirkung	16
5.2	Naturhaushalt	16
5.3	Landschaftsbild	17
5.4	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	17
5.5	Artenschutz	17
5.6	Natura 2000-Gebiete	17
5.7	weitere Schutzgebiete	17
6.	MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, MINDERUNG UND ZUM AUSGLEICH ERHEBLICHER UMWELTAUSWIRKUNGEN NACH DEN FACHGESETZEN	17
7.	KOSTEN	17
8.	VERFAHREN	19
9.	DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME	19

0. Vorwort zur 1. und 2. Änderung vom 31.05.2023

0.1. Vorwort zur 1. Änderung vom 31.05.2023

Im Anschluss an die Offenlage vom 10.05.2021 bis 09.06.2021 wurden 2 kleinere Planänderungen erforderlich: Zum einen betrifft es die lagemäßige Änderung der Gasleitung inklusive Schutzstreifen von ca. Bau-km 2+080 bis ca. Bau-km 2+145; zum anderen betrifft es den Wechsel der Grundstücksfläche für die Landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahme A4a bzw. den Austausch der Maßnahme A4a mit der Maßnahme A4b.

Dementsprechend wurden folgende Unterlagen (in blau markiert) der vorliegenden Maßnahmen angepasst:

- 1a_Erläuterungsbericht
- 5a_Lageplan
- 9a_Landschaftspflegerische Maßnahmen
- 10a_Grunderwerb
- 19a_Umweltfachliche Untersuchungen

Zugleich wurde die Gelegenheit genutzt, den Erläuterungsbericht teilweise um vertiefte oder aktualisierte Begründungen sowie kleine redaktionelle Änderungen zu ergänzen (jeweils blau markiert).

0.2. Vorwort zur 2. Änderung vom 21.03.2024

Im Anschluss an die Nachanhörung vom 06.03.2024 bis 20.03.2024 wurde folgende Planänderung vorgenommen: Der Schutzstreifen der Gasleitung im Bereich von ca. Bau-km 8+075 bis ca. Bau-km 2+040 wurde verändert von 5,00 m auf 6,00 m.

Dementsprechend wurden folgende Unterlagen (in magenta markiert) der vorliegenden Maßnahmen angepasst:

- 1b_Erläuterungsbericht
- 5b_Lageplan
- 10b_Grunderwerb

1. Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Art und Umfang der Baumaßnahme

Der Landkreis Freudenstadt ~~und das Land Baden-Württemberg~~ beabsichtigt auf der Gemarkung Eutingen den vorhandenen Verkehrsknotenpunkt der Bundesstraße 463 mit der Kreisstraße 4718 (Netzknoten 7518041) zu einem Kreisverkehr umzubauen.

Der Außendurchmesser vom Kreisverkehr beträgt 40 m. Die Breite der Kreisfahrbahn B_k beträgt 7,00 m und die Breite des Kreisinnenrings 2,00 m. Somit ergibt sich ein Innendurchmesser von 22,00 m.

Bei dem von der Planung betroffenen Streckenabschnitt der B 463 und der K 4718 handelt es sich um anbaufreie Straßen außerhalb des bebauten Gebietes mit **überregionaler Verbindungsfunktion zwischen zwei Mittelzentren sowie** regionaler bzw. nähräumiger Verbindungsfunktion.

Die Knotenpunktzu- und -ausfahrten der B 463 und der K 4718 wurden mit der Entwurfsklasse EKL 4 an die bestehende Straßencharakteristik angeglichen. Abgesehen von der Verbindungsfunktion wurde bei der Planung des Kreisverkehrs bzw. der Entwurfsklasse EKL 4 hauptsächlich die vorliegende Straßencharakteristik der anschließenden Straßen und das geringe Verkehrsaufkommen berücksichtigt. Nach Betrachtung dieser Belange konnte auch bei der Wahl der EKL 4 keine Verkehrssicherheitsdefizite festgestellt werden.

Es handelt sich hierbei um eine Einzelmaßnahme, für die der Landkreis ~~auch im Auftrag des in Abstimmung mit dem~~ Regierungspräsidiums Karlsruhe das Planfeststellungsverfahren beantragt.

Lage im vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz

Der vorhandene Verkehrsknotenpunkt B 463 / K 4718 liegt westlich der Gemeinde Eutingen im Gäu. Südlich befindet sich die Ortschaft Horb-Bildechingen und nördlich der Bahnhof Hochdorf. Die Bundesstraße 463 führt von Nagold zur Bundesstraße 28 bei Bildechingen. Die K 4718 führt von Horb-Talheim nach Eutingen im Gäu.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Länge, Querschnitt

Mit dem Kreisverkehr werden auch die Äste von B 463 und K 4718 ausgebaut. Auf der B 463 sind dies 59 Meter nördlich des Kreisverkehrs und 140 Meter südlich des Kreisverkehrs. Auf der K 4718 sind es 65 Meter westlich und 68 Meter östlich des Kreisverkehrs.

Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Im Bestand weist die Bundesstraße B 463 eine Fahrbahnbreite von ca. 5,60 m auf und auf der Kreisstraße K 4718 ist die Fahrbahn ca. 5,00 m bis 5,40 m breit. Die vorhandenen Bankette sind teilweise nur 50 cm breit.

Die B 463 fällt im Bereich des Verkehrsknotenpunkts von Norden nach Süden mit einer Längsneigung ca. 5,0 %.

Die K 4718 fällt im Bereich des Verkehrsknotenpunkts von West nach Ost mit einer Längsneigung ca. 3,0 %.

Neben den Banketten sind Entwässerungsmulden ausgebildet. Weder auf der Bundesstraße, noch auf der Kreisstraße sind Linksabbiegespuren vorhanden.

Vorgesehene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Die Lage des Kreisverkehrs ist im Lage- und Höhenplan aufgrund örtlicher Verhältnisse und der bestehenden Trassierung weitgehend vorgegeben.

Daher orientiert sich die Trassierung im Grund- und Aufriss am Bestand.

1.3 Streckengestaltung

Der Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr hat keine Auswirkungen auf die anschließenden freien Strecken der beteiligten Straßen. Bei der Gestaltung der Mittelinsel ist im

Besonderen die gute Erkennbarkeit des Kreisverkehrs zu beachten. Die Funktion der Straße wird weiterhin, unter Verbesserung der Verkehrssicherheit, aufrechterhalten.

2. Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Der Umbau des unfallträchtigen Knotenpunkts wird mit der jetzigen Planung erstmals angegangen. Der Knoten ist seit 2015 unfallträchtig. Nachdem die bisherigen getroffenen verkehrstechnischen Maßnahmen nicht den erhofften Erfolg gebracht haben, wird jetzt der Bau eines Kreisverkehrs angegangen. Die Polizei erachtet den Umbau des Knotens als alternativlos.

Der eingereichte Vorentwurf vom Januar 2016 wurde auf Grundlage der Machbarkeitsstudie von den Kirn-Ingenieuren vom Dezember 2014 aufgestellt.

Zur Bestimmung des notwendigen Sanierungsumfanges und des Instandsetzungsverfahrens hat die Straßenbauverwaltung eine Analyse mittels Probeentnahmen aus dem gebundenen Straßenoberbau veranlasst.

Anhand der entnommenen Bohrkerns wurden sowohl der Schichtenverlauf, als auch die Verformungs- und Festigkeitseigenschaften des vorhandenen Asphaltaufbaus geklärt.

Ferner wurden die gewonnenen Bindemittelproben auf pechhaltige Stoffe untersucht, um Erkenntnis über die Eignung des Straßenaufbruchs für eine eventuelle Wiederverwendung abzuleiten.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Mit Entscheidung vom 29.05.2020 hat das Regierungspräsidium Karlsruhe festgestellt, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag

Das Vorhaben ist keine Maßnahme des Bundesverkehrswegeplans.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Der Umbau des Knotens bleibt ohne Auswirkungen auf die raumordnerische Bedeutung der beiden Straßen. Er steht nicht im Widerspruch zu den regionalplanerischen Zielen. Der Regionalverband Nordschwarzwald begrüßt den Umbau des Verkehrsknotens zu einem Kreisverkehr.

Es sind auch keine Auswirkungen auf das vorhandene Straßennetz bzw. eine Verbesserung regionaler Infrastrukturbeziehungen zu erwarten.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Das Verkehrsaufkommen beträgt laut Verkehrsmonitoring 2017 auf der B 463 zwischen Hochdorf und dem Bahnhof Hochdorf 2405 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsaufkommen von 88 Kfz/24 h (3,7 %).

Das Verkehrsaufkommen auf der K 4718 zwischen dem hier in Planung befindlichen Knoten B 463 / K 4718 und der B 28 bei Eutingen beträgt 2381 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 139 Kfz/24 h (5,8 %).

Durch das Bauvorhaben wird keine Veränderung der Verkehrsmengen erwartet. Langfristig könnte der Ausbau der B 28 zwischen Grünmettstetten und der A 81 etwas Verkehr von der K 4718 abziehen. Allerdings wird die Relation Haiterbach – A 81 weiterhin über die K 4718 gehen.

Wegen der ähnlichen Belastung der beiden kreuzenden Straßen ist ein Kreisverkehr eine geeignete Knotenpunktsform. Die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer wird erhöht und der Fahrkomfort optimiert.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Gegenwärtig ist die B 463 im Kreuzungsbereich als Vorfahrtsstraße ausgewiesen und die K 4718 an ihren Knotenpunktzufahrten mit Stoppschildern geregelt.

Die Auswertung der Unfallzahlen von 2016 bis ~~2018~~ 2019 ergab insgesamt ~~42~~ 19 Verkehrsunfälle, darunter ~~7~~ 17 Verkehrsunfälle mit leichtem Personenschaden und kein Verkehrsunfall mit schwerem Personenschaden.

~~Die Merkmale einer Unfallhäufungsstelle sind momentan nicht erfüllt, allerdings liegt die Unfallzahl sehr gering unter dem Grenzwert.~~

Es handelt sich ausnahmslos um Einbiegen/Kreuzen-Unfälle mit Nichtbeachtung der Vorfahrt. 2016 waren es 5 Verkehrsunfälle mit zwei leicht verletzten Personen, 2017 ebenfalls 2 Verkehrsunfälle.

2018 ereigneten sich insgesamt wieder 5 Verkehrsunfälle, mit vier Leichtverletzten und ein Unfall mit schwerem Sachschaden.

2019 ereigneten sich ~~bisher zwei~~ 7 Verkehrsunfälle mit ~~drei zehn~~ Leichtverletzten. Jeweils ein Unfall 2016, ~~und~~ 2018 und 2019 ereigneten sich bei Dunkelheit.

Im Untersuchungszeitraum 2016 – 2018 wurden die Merkmale einer Unfallhäufungsstelle knapp unterschritten. Für die 3-Jahres-Zeiträume 2017 – 2019, 2018 – 2020 sowie 2019 - 2021 ergab die Auswertung nach Rückmeldung des Polizeipräsidiums Pforzheim dagegen, dass die Kriterien für die Merkmale einer Unfallhäufungsstelle jeweils erfüllt sind.

Der Grenzwert für die Erfüllung der Kriterien liegt bei 15 Punkten.

3-Jahreszeiträume:

2012-2014: 15 Punkte, UHS: ja
2013-2015: 15 Punkte, UHS: ja
2014-2016: 14 Punkte, UHS: nein
2015-2017: 10 Punkte, UHS: nein
2016-2018: 14 Punkte, UHS: nein
2017-2019: 20 Punkte, UHS: ja
2018-2020: 18 Punkte, UHS: ja
2019-2021: 17 Punkte, UHS: ja

Seit 2013 wurden auf Anregung der Unfallkommission bereits verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit realisiert.

Die B 463 wurde auf 50 km/h mit dem Zusatz Unfallgefahr (Z 1006-31 StVO) und einer Fahrstreifenbegrenzung (Z 295 StVO) beschränkt.

Das Sichtfeld der K 4718 von Eutingen kommend in Richtung B 28 wurde vergrößert, in dem ein Teil des Waldes entfernt wurde.

~~Eine Trägertafel weist im Einmündungsbereich auf die Zahl der Verletzten hin. Stand 2019 waren dies 26 Verletzte seit dem Jahr 2012.~~

Als weitere Maßnahme wurden aus beiden Nebenrichtungen große Trägertafeln mit dem Gefahrzeichen (Z 101 StVO) und einem Hinweis „Gefährliche Kreuzung ... Verletzte seit 2012“ eingerichtet. Die Anzahl wurde mehrfach angepasst und soll nun von „26“ auf „38“ (Stand 2022) erhöht werden.

Nachdem die Unfallzahlen trotz verkehrstechnischer Maßnahmen ~~in~~ seit 2018 und 2019 wieder gestiegen sind, wird nun ein Umbau des Knotenpunktes angestrebt. Prinzipiell kommen hierbei planfreie Lösungen mit Überführungen, signalgeregeltete Knotenpunkte oder der Umbau zu einem Kreisverkehr in Betracht.

Aus Kostengründen und wegen der Leichtigkeit des Verkehrsablaufes wurde die Variante Kreisverkehr gewählt. Außerdem spricht die nahezu gleiche Verkehrsmenge auf allen vier Ästen des Knotens für einen Kreisverkehr. Kreisverkehre sind in der Regel geeignet, die Unfallschwere zu reduzieren.

Nach dem Merkblatt für sichere Kreisverkehre gilt:

Kreisverkehre sind bei Beachtung der entwurfstechnischen Regelwerke sichere Straßenverkehrsanlagen für alle Verkehrsteilnehmer.

Unfälle mit Personenschaden treten an Kreisverkehren selten auf. Maßgebend hierfür sind im Wesentlichen die folgenden Zusammenhänge:

Ein Kreisverkehr hat weniger Konfliktpunkte, an denen sich die Wege verschiedener Verkehrsteilnehmer überschneiden. Es entfallen insbesondere Mehrfachkonflikte und die unfallträchtigen Kreuzungs- sowie Linksabbiege- und Linkseinbiegekonflikte. Die Ein- und Ausfahrvorgänge sind gleichgerichtet zum bevorrechtigten Kraftfahrzeugverkehr auf der Kreisfahrbahn. Ein Kreisverkehr ist wegen der Kreisinsel in der Regel gut als Knotenpunkt erkennbar. Die Vorrangregelungen sind für alle Verkehrsteilnehmer klar begreifbar. Von den Kraftfahrern werden immer nur einfache Entscheidungen verlangt. Analog zu Einmündungen an Außenkurven sind die Sichtbeziehungen günstig. Das geringe Geschwindigkeitsniveau sowie die geringeren Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Verkehrsteilnehmern reduzieren die Unfallschwere. An Kreisverkehren wird langsamer gefahren als an anderen Knotenpunkten der Grundformen mit Bevorrechtigung einer Straße. Kreisverkehre haben auch auf die davor- und dahinterliegenden Streckenabschnitte eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung, die sich jedoch auf den Nahbereich beschränkt.

Daher soll das Sicherheitsniveau an dem Verkehrsknotenpunkt durch die Ausbildung eines Kreisverkehrs erhöht werden. Die Umbaumaßnahme zum Kreisverkehrsplatz soll auch nach Auffassung der Unfallkommission dringend und konsequent weiterverfolgt werden.

Auch in Bezug auf das Wasserschutzgebiet Talmühlequelle ist die Umgestaltung des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr eine geeignete verkehrstechnische Schutzmaßnahme nach den Hinweisen für Maßnahmen an bestehenden Straßen in Wasserschutzgebieten.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Im südöstlichen Quadranten des Knotenpunktes befindet sich die Zone II des Wasserschutzgebietes Talmühlequelle. Die betroffene Entwässerungsmulde auf der südöstlichen Seite des Kreisverkehrs wird durch eine Kunststoffdichtungsbahn abgedichtet. Mit der Anlage des Kreisverkehrsplatzes wird die Straßenentwässerung so hergestellt, dass das Wasser über abgedichtete Mulden aus der Zone II herausgeleitet wird. Die Sicherheit des Wasserschutzgebietes wird gegenüber dem heutigen Zustand verbessert. Ebenfalls trägt die verkehrssichere Knotenpunktform zur Erhöhung der Sicherheit des Wasserschutzgebiets bei.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Die hohe Zahl an Unfällen über viele Jahre, die sich trotz verkehrstechnischer Maßnahmen nicht reduzieren lässt, macht den Umbau des Knotens erforderlich.

3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

Die Ausarbeitung des Vorentwurfs erfolgte auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie sowie nach Absprache mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe und dem Landkreis Freudenstadt.

Unterführungsvarianten scheiden wegen der Einschnitte im Wasserschutzgebiet aus. Varianten mit Überführungen wären wegen der vorhandenen Steigung der B 463 von der B 28 in Richtung Hochdorf nur als Überführung der Kreisstraße über die Bundesstraße möglich. Hierbei sind neben deutlich höheren Kosten für das Brückenbauwerk insbesondere der deutlich höhere Flächenbedarf für die Dammböschungen und für die Anbindungsrampe als negative Punkte zu nennen.

Eine Signalanlage auf der freien Strecke der B 463 unterbricht die Kontinuität stärker als ein Kreisverkehr. Die Gefahr von Auffahrunfällen beim Wechsel auf Rot und die vor der Signalanlage entstehende Warteschlange im Steigungsbereich der B 463 mit Problemen bei winterlichen Straßenverhältnissen lassen die Signalanlage nicht als beste Variante erscheinen.

Ein Kreisverkehr ist in diesem Fall eine geeignete Knotenpunktform-, auch wenn mit dem Kreisverkehr ein gegenüber einer Lichtsignalanlage höherer Flächenverbrauch verbunden ist. Aus diesem Grund wurde auf die vertiefte Untersuchung verschiedener Varianten verzichtet.

Im Zuge der Planung wurde die Befahrbarkeit des Kreisverkehrs mit dort verkehrenden Langholzfahrzeugen überprüft. Nach Überprüfung der Schleppkurvenbewegungen ist in Rücksprache mit dem Landratsamt Freudenstadt/Straßenbauamt zur Verbesserung der Fahrkurve von Langholzfahrzeugen ein Kreisinnenring mit einer Breite von 2,00 m vorgesehen.

Aufgrund des Schwerverkehrsanteils von 3,7 % bzw. 5,8 % am Verkehrsknotenpunkt und der damit verbundenen Schleppkurvenbewegungen von Last- und Sattelzügen wurde nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren und den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) der Außendurchmesser auf 40 m ausgelegt, was dem Mittelwert für kleine Kreisverkehrsplätze außerhalb bebauter Gebiete (Mindest-/Maximalwert 30 m/50 m) entspricht.

Die tabellarische Gegenüberstellung der Entwurfsparameter nach dem Regelwerk und der Planung ist unter dem Punkt 4.1.1 dargestellt.

Auch in Bezug auf das Wasserschutzgebiet Talmühlequelle ist die Umgestaltung des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr eine geeignete verkehrstechnische Schutzmaßnahme nach den Hinweisen für Maßnahmen an bestehenden Straßen in Wasserschutzgebieten.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Bei dem von der Planung betroffenen Streckenabschnitt der B 463 und der K 4718 handelt es sich um anbaufreie Straßentrassen außerhalb des bebauten Gebietes, mit überregionaler Verbindungsfunktion zwischen zwei Mittelzentren sowie regionaler bzw. nahräumiger Verbindungsfunktion. Der Streckenabschnitt weist eine geringe Verkehrsstärke auf.

Der Kreisverkehr wurde nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren und den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen geplant.

Kreisverkehr	Entwurfsparameter Merkblatt / RAL	Entwurfsparameter Planung
Lage	Außerhalb bebauter Gebiete	Außerhalb bebauter Gebiete
Typ	Kleiner Kreisverkehr, einstreifig	Kleiner Kreisverkehr, einstreifig
Außendurchmesser	Min./Maximalwert: 30 m/50 m Regelwert: 35 m - 45 m	40 m. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 3,7 % bzw. 5,8 %
Breite Kreisfahrbahn B _K	Nach RAL 7,00 m	7,00 m
Breite Innenring	i.d.R. nicht erforderlich	2,00 m. Verbesserung der Fahrkurve für Langholzfahrzeuge
Innendurchmesser	---	22 m
Fahrbahnbreite Zufahrt	Min./Maximalwert: 4,50 m/5,00 m	4,50 m
Fahrbahnbreite Ausfahrt	Min./Maximalwert: 4,75 m/5,50 m	4,75 m
Eckausrundung Zufahrt Radius	Min./Maximalwert: 14 m / 16 m	14 m
Eckausrundung Ausfahrt Radius	Min./Maximalwert: 16 m / 18 m	16 m

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Für die Verkehrsteilnehmer auf der B 463 stellt der Kreisverkehr eine leichte Erschwernis gegenüber der ungestörten Durchfahrt dar. Dies ist angesichts der verringerten Unfallgefahr aber hinnehmbar. Für die Verkehrsteilnehmer auf der K 4718 wird die Kreuzung der B 463 erleichtert. Die Verkehrsmengen auf der B 463 und der K 4718 sind in der gleichen Größenordnung.

Die Verkehrsverhältnisse werden durch den Ausbau insgesamt verbessert. Die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer wird erhöht und der Fahrkomfort optimiert.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Der Kreisverkehr wird regelgerecht und ohne starre Hindernisse ausgebildet, so dass die Verkehrsteilnehmer nicht mit erhöhten Risiken konfrontiert werden.

4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Das Straßennetz verbleibt unverändert.

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Der Kreisverkehr wird an der bestehenden Kreuzung ausgebildet. Hierdurch entfallen weitergehende Anpassungen und Verlegungen der Zufahrtsäste. Daher orientiert sich die Trassierung im Grund- und Aufriss am Bestand.

4.3.2 Zwangspunkte

Die Zwangspunkte sind die bestehende Trassierungen der B 463 und der K 4718.

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Der Außendurchmesser vom Kreisverkehr beträgt 40 m. Die Breite des Kreisrings der Kreisfahrbahn B_k beträgt 7,00 m; der Kreisinnenring weist eine Breite von 2,00 m auf. Somit ergibt sich ein Innendurchmesser von 22,00 m.

Die Fahrbahnbreiten der Kreiszu- und -ausfahrten sind 4,50 m bzw. 4,75 m und orientieren sich an der Schleppkurvenbewegung vom LKW.

Die Kreisverkehrszu- und -ausfahrtsradien betragen 14,00 m bzw. 16,00 m.

Die Verziehung zu der bestehenden Ausbaubreite von 5,60 m des nördlichen Anschlussastes der Bundesstraße und zu den bestehenden Ausbaubreiten auf der K 4718 von 5,00 m bzw. 5,40 m erfolgt über eine Länge von etwa 28 bis 36 m. Der Ausbau des südlichen Anschlussastes der Bundesstraße erfolgt über eine Länge von etwa 107,5 m, wobei eine Kurvenbegradigung mit entsprechendem Rückbau der Bestandsstraße vorgesehen ist und die Fahrbahnbreite zunächst auf 7,00 m verbreitert wird, bis sie wieder auf die Breite des bestehenden Straßenanschlusses verzogen wird.

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Der Kreisverkehr wird als „Scheibe“ mit einer maximalen Schrägung von 5 % ausgebildet. Daraus resultieren im Bereich des Kreisverkehrs Gradientenneigungen auf der Achse der Bundesstraße von ca. 3,8 % bzw. auf der Kreisstraße von ca. 2,4 % und 2,8 %.

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Das Zusammenspiel zwischen Lageplan und Höhenplan für das Fahrverhalten und die Verkehrssicherheit ist stimmig.

Die erforderliche Haltesichtweite bei EKL 4 und einer Längsneigung von + 4 % bis 7 % ergibt ein $S_H = 85$ m und mit einer Längsneigung von – 4 % bis – 7 % ein $S_H = 100$ m. Die erforderlichen Sichtweiten sind in Lage und Höhe eingehalten.

Die freizuhaltenden Sichtfelder der Haltesichtweiten sind im Lageplan eingezeichnet.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Der Außendurchmesser vom Kreisverkehr beträgt 40 m. Die Breite der **Kreisfahrbahn** B_K beträgt 7,00 m; der Kreisinnenring weist eine Breite von 2,00 m auf. Somit ergibt sich ein Innendurchmesser von 22,00 m.

Die Fahrbahnbreiten der Kreiszu- und -ausfahrten sind 4,50 m bzw. 4,75 m und orientieren sich an der Schleppkurvenbewegung vom LKW.

Die vier gepflasterten Fahrbahnteiler mit einer Länge von ca. 11,00 m haben eine Breite an den Inselköpfen von 2,50 m bzw. ca. 3,50 m. Sie werden durch weiße Flachbordsteine 30 / 25 cm mit einem Höhenversatz von + 15 cm eingefasst. Die Rückenstütze aus Beton erhält eine Breite von 40 cm.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Die Befestigung der Verkehrsflächen erfolgt analog den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO12).

Mit einem Schwerverkehrsanteil von 88 Kfz/24 h ergibt sich folgende dimensionierungsrelevante Beanspruchung B nach Methode 1 nur mit Schwerverkehrs-Angaben (Methode 1.1, siehe Anlage 14.6 [Ermittlung der Belastungsklasse](#)):

Methode 1.2 bei konstanten Faktoren:

$$B = N \times DTA(SV) \times q_{Bm} \times f_1 \times f_2 \times f_3 \times f_z \times 365$$

$$B = 30 \times (88 \times 4) \times 0,25 \times 0,5 \times 1,4 \times 1,45 \times 1,352 \times 365$$

$$B = 1,32 \text{ Mio} > \text{Belastungsklasse } 1,8 \text{ (B über } 1,0 \text{ bis } 1,8)$$

Aufgrund der besonderen Beanspruchung in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen sowie häufigen Brems- und Beschleunigungsvorgängen wurden die Kreiszu- und -ausfahrten der Belastungsklasse 3,2 zugeordnet.

Die Kreisfahrbahn und der Fahrbahnbereich neben den Fahrbahnteilern sind aufgrund der höheren Schub- und Querkräfte in die nächsthöhere Belastungsklasse 10 zugeordnet worden.

Mithilfe der Frostempfindlichkeitsklasse F3 und mit der Belastungsklasse BK 10 ergibt sich eine Mindestdicke des frostsicheren Bodenaufbaus von 65cm. Mehrdicke aufgrund der Frosteinwirkungszone II + 5cm.

Nach Absprache mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe beträgt die Gesamtaufbaudicke 75 cm. Die Kreiszu- und -ausfahrten erhalten folgenden Regelaufbau:

4,0	cm	splittreiche Asphaltbetondecke AC 11 DS, Grobkornanteil 62-68 % nach TL-Asphalt-StB 07/13
6,0	cm	Asphaltbinderschicht AC 16 BS
10,0	cm	Asphalttragschicht AC 32 TS
55,0	cm	kombinierte Frostschutz- Schottertragschicht 0/45
75,0	cm	Gesamtaufbau

Die Kreisfahrbahn, [der Kreisinnenring](#) und der Fahrbahnbereich neben den Fahrbahnteilern erhalten folgenden Regelaufbau:

4,0	cm	splittreiche Asphaltbetondecke AC 11 DS, Grobkornanteil 62-68 % nach TL-Asphalt-StB 07/13
8,0	cm	Asphaltbinderschicht AC 16 BS
10,0	cm	Asphalttragschicht AC 32 TS
53,0	cm	kombinierte Frostschutz- Schottertragschicht 0/45
75,0	cm	Gesamtaufbau

Die Kreisinsel und der Kreisrand bis jeweils in Höhe Hinterkante Fahrbahnteiler werden durch weiße Flachbordsteine 30 / 25 cm mit einem Höhenversatz von + 15 cm eingefasst. Dahinter wird ein dreizeiliges Natursteinpflaster mit einer Breite von ca. 45 cm in einem gemeinsamen Betonfundament verlegt.

Der asphaltierte Innenring wird durch einen Bitzer-Profil-Bordstein 30 / 20 cm um 4,7 cm von der Fahrbahn abgesetzt. Das Betonfundament wird bewehrt.

[Die vier gepflasterten Fahrbahnteiler werden durch weiße Flachbordsteine 30 / 25 cm mit einem Höhenversatz von + 15 cm eingefasst. Die Rückenstütze aus Beton erhält eine Breite von 40 cm.](#)

4.4.3 Böschungsgestaltung

Die Böschungen werden mit einer Regelneigung von 1:1,5 ausgebildet.

Die Entwässerungsmulden werden mit einer Breite von 1,00 m und einer Tiefe von 0,20 m ausgebildet.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Schilderpfosten werden im Bereich der Bankette angeordnet. [Sie stellen kein starres Hindernis dar. Vor fahrbahnnahen Bäumen sind Schutzplanken vorgesehen.](#)

[Die Straßenausstattung wird in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde hergestellt.](#)

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

Folgende Anschlüsse werden wiederhergestellt:

- ca. km 2+080 Wirtschaftsweg rechts, asphaltiert und anschließend geschottert.

4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Der im Planungsbereich liegende Wirtschaftsweg wird wieder plangleich an die projektierte Trasse angebunden.

4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

Am Kreisverkehr sind keine Querungsstellen vorgesehen.

4.6 Besondere Anlage

Es sind keine besonderen Anlagen vorgesehen.

4.7 Ingenieurbauwerke

Es sind keine Ingenieurbauwerke vorgesehen.

4.8 Lärmschutzanlagen

Lärmschutzanlagen sind nicht vorgesehen.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Es sind keine öffentlichen Verkehrsanlagen vorgesehen.

4.10 Leitungen

Die ungefähre Lage der vorhandenen Leitungen wurde nachrichtlich von den Bestandsplänen der Leitungsträger entnommen.

Eine Gashochdruckleitung DN 200 mm kreuzt den Kreisverkehr im Bereich der westlichen Hälfte des Kreisverkehrs. [Aus unterhaltungstechnischen Gründen kann die Gasleitung nicht unter dem Kreisverkehr zum Liegen kommen. Der Verkehrsfluss wird somit während eventuell notwendig werdender Revisionsarbeiten an der Gasleitung nicht beeinträchtigt.](#)
[Die Gasleitung wird beim Kreisverkehr \(Abschnitt 1\) und im südlichen Anschluss an die bestehende B 463 \(Abschnitt 2\) nach Westen umverlegt.](#)
[Im Kreuzungsbereich der K 4718 \(Abschnitt 1\), sowie 5 m davor und danach, wird die Gashochdruckleitung in Schutzrohre verlegt. Die Überdeckung beträgt 1,5 m.](#)
[Für den notwendigen Schutzstreifen mit einer Breite von ~~5 m~~ 6 m muss ein Leitungsrecht / Grunddienstbarkeit eingetragen werden.](#)

Im südlichen Anschluss an die bestehende B 463 (Abschnitt 2) beträgt die Überdeckung 1 m.
Für den notwendigen Schutzstreifen mit einer Breite von 6 m muss ein Leitungsrecht /
Grunddienstbarkeit eingetragen werden.

Die ungefähren Angaben zu der Tiefenlage der bestehenden Gashochdruckleitung DN 200 mm in dem Höhenplan Achse 5 sind von in der Nähe liegenden Suchschlitzen interpoliert worden.
Die genaue Tiefenlage ist im Zuge der Bauausführung in Rücksprache mit den Netze BW über Suchschlitze zu ermitteln.

Zusätzlich kreuzen drei Telekomleitungen im Bereich des Kreisverkehrs.

Alle Leitungsträger sind im Planfeststellungsverfahren nochmals zu hören.

4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Für den geplanten Ausbaubereich des Kreisverkehrs wurden von der Prüfstelle für Straßenbau- und Geotechnik vom Regierungspräsidium Karlsruhe drei Bohrungen bis zu einer Tiefe von 0,80 m durchgeführt. Beim Bohrkern 7 wurde nur der Asphalt untersucht.

Der Bohrkern 7 befindet sich bei Straßenkilometrierung 0+000.
Der Bohrkern 8 in der Kreisstraße K 4718 Richtung Eutingen, 15 m vor der Einmündung und der Bohrkern 9 in der Kreisstraße K 4718 Richtung Talheim, 15 m vor der Einmündung.

Die vorhandene Asphaltaufbaustärke schwankt zwischen 14,5 cm und 24,5 cm.
Die anschließende Schottererschicht schwankt zwischen 15,5 cm und 25,5 cm.
Die darunterliegende Schottererschicht, schluffig hat eine Stärke von 40 cm.

Der Asphalt, die Schotter- und Bodenproben wurden, zur Feststellung der polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK), im Labor für Umweltanalytik in Rastatt untersucht.

Folgende PAK-Belastungen zeigen sich in den Asphaltsschichten. Die Zuordnung erfolgte nach der RuVA-StB 01:

Verwertungsklasse A	Verwertungsklasse B	Verwertungsklasse C
Bk. 7, bis 13 cm	---	13 cm - 20 cm, 910 mg/kg
Bk. 8, bis 14 cm	---	14 cm - 24,5 cm, 1581 mg/kg
Bk. 9, bis 14,5 cm	---	---

Das darunterliegende Schottermaterial ist nach der VVV Recycling (Dihlmann) bei Bk. 8 in die Einbaukonfiguration Z1.2 und bei Bk. 9 in > Z 2 eingestuft.

Der darunterliegende Schotter, schluffig ist nach der VVV Recycling (Dihlmann) bei Bk. 8 in die Einbaukonfiguration Z1.1 und bei Bk. 9 in > Z 2 eingestuft.

Das Bankett ist in die Einbaukonfiguration Z 2 eingestuft.

Die genauen Ergebnisse der Untersuchungen sowie die Einstufung des Materials sind aus den beigefügten Prüfberichten zu entnehmen.

4.12 Entwässerung

Die Kreisfahrbahn B_k ist als „Scheibe“ ausgebildet und entwässert mit einer Schrägneigung von 5 %.

Das anfallende Oberflächenwasser auf der nordöstlichen Seite des Kreisverkehrs entwässert über das Bankett und über die Mulde bzw. durch Aussparung in den Flachbordsteinen in die bestehende Mulde Richtung Osten.

Zusätzlich wird ein Straßenablauf vor dem Bitzer-Profil-Bordstein und einer am östlichen Ende des Fahrbahnteilers ausgebildet.

Die Entwässerungsleitungen für die Straßenabläufe werden an Mulden außerhalb der Schutzgebietszone II angeschlossen.

Am Tiefpunkt werden die Flachbordsteine am Fahrbahnaußenrand ausgespart. Das anfallende Oberflächenwasser entwässert über ein Natursteinpflasterstreifen mit einer Breite von 0,60 m in Richtung Entwässerungsmulde.

Die westliche Hälfte des Kreisverkehrs entwässert ähnlich wie die östliche Hälfte über Mulden und zusätzliche Straßenabläufe/Leitungen und Schächte, jedoch in die südwestliche Entwässerungsmulde in Richtung Westen in die Wasserschutzzone III.

Die Kreisstraße K 4718 in Richtung Osten und die nach dem Verkehrsknotenpunkt B 463 / K 4718 in Richtung Süden verlaufende B 463 begrenzen die Schutzgebietszone II des Wasserschutzgebiets Talmühlequelle.

Aufgrund dieser Wasserschutzzone wird die Entwässerungsmulde auf der südöstlichen Seite des Kreisverkehrs mit einer Kunststoffdichtungsbahn abgedichtet.

Diese Mulde entwässert nach Osten in die bestehende Mulde der K 4718 bzw. nach Süden in die östliche Mulde der B 463 und wird bei Station ca. 2 + 130 über einen Muldeneinlaufschacht /Durchlass aus der Wasserschutzzone II in Richtung Westen in die Wasserschutzzone III abgeleitet.

Der restliche Bereich der Baumaßnahme liegt in der Wasserschutzzone III.

In Bezug auf den Grundwasserschutz werden die Vorgaben der RiStWag eingehalten. Die Maßnahmen werden mit dem zuständigen Amt für Wasserwirtschaft beim Landratsamt Freudenstadt abgestimmt.

Im Zuge der Baumaßnahme wird eine Drainage aus Teilsickerrohren der Dimension DN 100 mm verlegt und an die vorhandenen Fertigteilerschächte angeschlossen.

Die Leistungsfähigkeit der Entwässerungsanlagen ist in der hydraulischen Berechnung in Anlage 18 nachgewiesen.

4.13 Straßenausstattung

Die Markierungen des Kreisverkehrs und der Zu – und – Ausfahrten erfolgen gemäß den RMS (Richtlinie für die Markierung von Straßen). ~~Schutzplanken werden nach den Erfordernissen der Richtlinien für Passive Schutzeinrichtungen (RPS) und den Richtlinien für Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) angeordnet.~~

Die Wegweisung und Beschilderung wird auf Anordnung der Verkehrsbehörde hergestellt.

4.14 Grunderwerb

Der Grunderwerb und die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen sind in dem Grunderwerbsverzeichnis und den einzelnen A4-Grunderwerpslänen aufgelistet und dargestellt (Anlage 10ab).

4.15 Kampfmittel

Die Luftbild- und Aktenauswertung der Luftbilddatenbank Dr. Carls GmbH vom 15.02.2017 hat ergeben, dass keine weiteren Maßnahmen notwendig werden.

5. Angaben zu den Umweltauswirkungen

Den Antragsunterlagen liegt als Anlage 9a und 19a ein Landschaftspflegerischer Ausgleichsplan bei, in dem die maßnahmenbedingten Eingriffe behandelt werden.

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

5.1.1 Bestand

Der Knotenpunkt B 463 / K 4718 wird durch Wiesenflächen und Ackerland begrenzt.

5.1.2 Umweltauswirkung

Die Kreisverkehrslösung stellt im Vergleich zu planfreien Varianten den geringsten Eingriff in die Natur und das Landschaftsbild dar.

~~Der Ausbau der Bundesstraße wurde unter Berücksichtigung der einschlägigen Richtlinien und einer möglichst wirtschaftlichen Ausbaueise geplant. Berücksichtigt wurde der minimale Eingriff in den Bestand unter maximal erreichbarem Maß an Sicherheit und Wirtschaftlichkeit.~~

Die Eingriffe sind im Landschaftspflegerischer Begleitplan des Büros Gfrörer dargestellt.

5.2 Naturhaushalt

Weitere Informationen können dem Landschaftspflegerischer Begleitplan des Büro Gfrörer entnommen werden.

5.3 Landschaftsbild

Weitere Informationen können dem Landschaftspflegerischer Begleitplan des Büro Gfrörer entnommen werden.

5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Es sind keine Kulturgüter innerhalb der Maßnahme bekannt.

5.5 Artenschutz

Weitere Informationen können dem Landschaftspflegerischer Begleitplan des Büro Gfrörer und dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, Anlage 19.4 entnommen werden.

5.6 Natura 2000-Gebiete

Östlich der B 463 und nördlich der K 4718 befindet sich das FFH-Gebiet Freudenstädter Heckengäu und eine magere Flachland Mähwiese.

Weitere Informationen können dem Landschaftspflegerischer Begleitplan des Büro Gfrörer und der FFH-Vorprüfung, Anlage [49-2 9a](#) und [19a](#) entnommen werden.

5.7 weitere Schutzgebiete

Die Kreisstraße K 4718 in Richtung Osten und die nach dem Verkehrsknotenpunkt B 463 / K 4718 in Richtung Süden verlaufende B 463 begrenzen das Wasserschutzgebiet Talmühlequelle. Dieser Bereich ist in der Wasserschutzzone II zugeordnet. Der restliche Bereich der Baumaßnahme liegt in der Wasserschutzzone III.

6. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

Die erforderlichen Schutz-, Minimierungs-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind in den Anlagen [9a](#) und [19a](#) dargestellt.

7. Kosten

Für den Kreisverkehr ergeben sich Gesamtkosten nach der Kostenberechnung von insgesamt:

00.	Straßenvollausbau	
00.00.	Baustelleneinrichtung	30.200,00
00.01.	Verkehrssicherung an Arbeitsstellen	31.165,00
00.02.	Hilfsleistung für Kontrollprüfung	2.370,00
00.03.	Erdbau	140.475,00
00.04.	Entwässerung für Strassen	58.250,00

00.05.	Schichten ohne Bindemittel	70.600,00
00.06.	Asphaltbauweise	164.620,00
00.07.	Borde	54.365,00
00.08.	Markierung	6.950,00
00.09.	Verkehrsschilder	28.820,00
00.10.	Schutz- und Leiteinrichtungen	1.781,00
Summe 00. Straßenvollausbau netto		589.596,00 EUR
Zuzüglich der gesetzlichen Mehrwertsteuer aus		589.596,00 EUR
in Höhe von 19,00 %		112.023,24 EUR
		701.619,24 EUR
Zuzüglich Honorar und Baunebenkosten aus		701.619,24 EUR
in Höhe von ca. 14,00 %, gerundet		98.380,76 EUR
Gesamtkosten		<u>800.000,00 EUR</u>

Die Kosten werden wie folgt aufgeteilt:

Der Bundesstraßenast der B 463 in der südlichen Fortführung ab Station 2+060 in Richtung Bundesstraße 28 wird kostenmäßig ausschließlich von der Bundesrepublik Deutschland getragen.

Die verbleibende Kostenmasse (bestehend aus KVP mit allen 4 Ästen, südlicher Ast bis Station 2+060) wird nach der Straßenkreuzungsrichtlinie entsprechend der Fahrbahnbreiten der durchgehenden Strecke zwischen den beteiligten Straßenbaulastträger geteilt.

Baulastträger sind die Bundesrepublik Deutschland sowie der Landkreis Freudenstadt.
Folgende Breiten werden angesetzt:

- Bundesstraße 463 in Richtung Norden (Bahnhof Hochdorf): 5,56 m
- Bundesstraße 463 in Richtung Süden (Anbindung an B 28): 5,66 m
- Kreisstraße 4718 in Richtung Westen (Horb-Talheim): 5,35 m
- Kreisstraße 4718 in Richtung Osten (Eutingen im Gäu): 4,94 m

Hierdurch ergibt sich folgende Splittung:

- Bundesrepublik Deutschland: 52,16 % vom KVP mit Straßenästen bis Station 2+060 des südlichen Bundesstraßen-Astes;
100 % ab Station 2+060 des südlichen Bundesstraßen-Astes (die Fortführung zur Bundesstraße 28)
- Landkreis Freudenstadt: 47,84 % vom KVP mit Straßenästen bis Station 2+060 des südlichen Bundesstraßen-Astes

Die einzelnen Kostentragungen einschließlich der Kosten für Arbeiten an Versorgungsleitungen sind detailliert in der Anlage 11 (Regelungsverzeichnis) dargestellt.

8. Verfahren

Für das Vorhaben wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Der Antrag wird in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium vom Landkreis Freudenstadt eingereicht.

9. Durchführung der Baumaßnahme

Für die Baumaßnahme ist von einer Bauzeit von etwa 6 Monaten auszugehen.

Über die Bauzeit kann das Baufeld von allen 4 Straßenästen angedient werden.

Der anfallende Verkehr wird über die Länge der Bauzeit entsprechend über das nahräumige Straßennetz umgeleitet.

Der Grunderwerb und die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen sind in dem Grunderwerbsverzeichnis und dem Grunderwerbsplan dargestellt (Anlage 10a).

Die Luftbild- und Aktenauswertung der Luftbilddatenbank Dr. Carls GmbH vom 15.02.2017 hat hinsichtlich des Verdachts auf Kampfmittelbelastung ergeben, dass keine weiteren Maßnahmen notwendig werden.

Aufgestellt:
Freudenstadt, den 20.01.2020
Landratsamt Freudenstadt
- Straßenbauamt –

Chr. Keppler

Änderungen vom ~~31.05.2023~~:
1. Änderung vom 31.05.2023
2. Änderung vom 21.03.2024

Freudenstadt, ~~31.05.2023~~ 21.03.2024



Dipl.-Ing. (FH)
i. A. Mathias Helber

Freudenstadt, ~~31.05.2023~~ 21.03.2024



Dipl.-Ing.
Stefan Hähnle

KIRN INGENIEURE

KIRN INGENIEURE