



-  Verantwortlicher Sachverständiger für Vermessung im Bauwesen
-  Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
-  Ingenieurvermessung
-  Bauabrechnung

Unterlage 6

Gemeinde Denklingen

Ausbau der LL16 Ortsdurchfahrt Denklingen

Erläuterungsbericht

Vorhabensträger:

Landkreis Landsberg am Lech

vertreten durch

Herrn Dipl.-Ing. (FH) Johannes Ried

Landsberg am Lech,

.....

(Unterschrift)

Aufgestellt:

Ingenieurbüro Nitsche & Pienle GmbH

Herrn Dipl.-Ing. (FH) Stephan Nitsche

Landsberg am Lech,

.....

(Unterschrift)

Inhaltsverzeichnis

1. Darstellung des Vorhabens	4
1.1 Planerische Beschreibung	4
1.2 Straßenbauliche Beschreibung	4
2. Begründung des Vorhabens	4
2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	4
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	5
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	6
2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	6
3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	6
3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes	6
3.2 Beschreibung der untersuchten Variante	6
3.3 Variantenvergleich	6
3.4 Gewählte Linie	6
4. Technische Gestaltung der Maßnahme	7
4.1 Ausbaustandard	7
4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale	7
4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität	7
4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit	7
4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung	7
4.3 Linienführung	7
4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs	7
4.3.2 Zwangspunkte	8
4.3.3 Linienführung im Lageplan	8
4.3.4 Linienführung im Höhenplan	8
4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten	8
4.4 Querschnittsgestaltung	8

4.4.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	8
4.4.2	Fahrbahnbefestigung	8
4.4.3	Böschungsgestaltung	9
4.4.4	Hindernisse in Seitenräumen	9
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	10
4.5.1	Anordnung von Knotenpunkten	10
4.5.2	Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte	10
4.5.3	Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten	10
4.6	Besondere Anlagen	10
4.7	Ingenieurbauwerke	10
4.8	Lärmschutzanlagen	11
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	11
4.10	Leitungen	11
4.11	Baugrund/Erdarbeiten	11
4.12	Entwässerung	12
4.13	Straßenausstattung	12
5.	Angaben zu den Umweltauswirkungen	12
6.	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen	12
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	12
6.2	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen	13
6.3	Maßnahmen zum Gewässerschutz	13
6.4	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	13
6.5	Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht	13
6.6	Landschaftspflegerische Maßnahmen	13
7.	Kosten	13
8.	Verfahren	14
9.	Durchführung der Baumaßnahme	14
9.1	Bauzeiten	14
9.2	Grunderwerb	14
9.3	Verkehrsregelung während der Bauzeit	14
9.4	Sonstige Besonderheiten	14

1. Darstellung des Vorhabens

1.1. Planerische Beschreibung

Die Kreisstraße LL16 (im weiteren Verlauf OAL18) stellt eine Verbindung zwischen der Kreisstraße LL8 bei Epfach und der Bundesautobahn A96 bei Buchloe (als OAL18) dar. Sie dient darüber hinaus als Zubringer zur AS Epfach der Bundesstraße B17.

Bei der vorliegenden Maßnahme handelt es sich um den Ausbau der Ortsdurchfahrt Denklingen im Landkreis Landsberg am Lech mit einem einseitigen Gehweg und einem parallel geführten Geh- und Radweg auf den ersten 300m. Ferner werden alle tangierten bestehenden Rad- und Gehwege sowie Grundstückszufahrten der neuen Trassenlage angepasst.

1.2. Straßenbauliche Beschreibung

Der geplante Ausbau der LL16 beginnt im Norden von Denklingen am Ortseingang (Abschnitt 160 Station 3,25, Bau-km 0+200) und endet kurz nach der Einmündung „Gewerbestraße“ (ca. Abschnitt 180 Station 0,45, Bau-km 0+1440).

Die Baulänge der Erneuerung beträgt etwa 1240 m.

Die Straße wird mit einer 6,00 m breiten Fahrbahn und mit einem einseitigen min. 1,80 m breiten Gehweg ausgebaut. Der bestehende Geh- und Radweg auf der Ostseite der LL 16 wird in Richtung Bauanfang verlängert. Der Geh und Radweg ist von St. 0+520 links bis ca. 0+780 links bereits mit einer Breite von 2,0 m im Bestand vorhanden und wird Richtung Bauanfang (St. 0+200 links) weitergeführt.

Für die Bemessung des Straßenquerschnittes wurde der Begegnungsfall Lkw / Pkw zugrunde gelegt.

Die Kosten für die Baumaßnahme belaufen sich gemäß beiliegender Kostenberechnung (siehe Unterlage 9) auf rund 1.886.000 € (brutto).

Kostenträger sind der Landkreis Landsberg am Lech (Kreisstraße) und die Gemeinde Denklingen (Gehwege).

2. Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Zu der vorliegenden Planung gibt es keine vorausgegangenen Untersuchungen und Verfahren.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Planung fällt nicht in den Anwendungsbereich des Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag

entfällt

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Übergeordnete raumordnerische Entwicklungsziele werden durch die geplante Baumaßnahme nicht berührt.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die Kreisstraße LL16 weist im Baubereich eine derzeitige Fahrbahnbreite von ca. 6,00 m auf. Für die Fußgänger stehen einseitige Gehwege mit Minderbreiten zur Verfügung.

Das Straßenabwasser der Kreisstraße wird über den gemeindlichen Regenwasserkanal in ein bestehendes Sickerbecken nordöstlich von Denklingen eingeleitet bzw. breitflächig über das Bankett versickert.

Die Fahrbahn befindet sich in einem sehr schlechten baulichen Zustand, sie weist zahlreiche Schädigungen in Form von Abplatzungen, starken Unebenheiten sowie Flickstellen auf und ist nicht frostsicher ausgebaut.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr DTV 2015 beträgt 3368 KFZ/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 97 LKw/24 h.

Durch den vorgesehenen Ausbau der Ortsdurchfahrt werden alle baulichen Maßnahmen – Linienführung in Lage und Höhe, Querschnitt, sowie Gestaltung – so hergestellt, dass sie den derzeitigen und künftigen Verkehrserfordernissen entsprechen.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Der Straßenausbau trägt erheblich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrssicherheit bei. Um im Ortseingangsbereich von Leeder kommend eine angemessene reduzierte Geschwindigkeit zu erreichen, wird eine s-förmig, beidseitig versetzte Mittelinsel angeordnet. Drei weitere geplante Überquerunginseln dienen dem sicheren Überqueren der Fußgänger und Radfahrer, sowie einer Geschwindigkeitsreduzierung in der Ortsdurchfahrt.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

bestehende Umweltbeeinträchtigungen werden durch die Planung nicht verringert.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Entfällt

3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die vorliegende Planung liegt im Landkreis Landsberg am Lech in der Gemeinde Denklingen.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Da es sich bei der Maßnahme um den Ausbau einer bestehenden Straße handelt, beschränkt sich die Variantenuntersuchung auf den vorhandenen Trassenkorridor.

3.3 Variantenvergleich

Vergleichbare Wahllinien sind aufgrund der Zwangspunkte nicht vorhanden. Die geplanten Trassen gleichen sich im Wesentlichen an den vorhandenen Verlauf der bestehenden Straßen an. Es wird bestandsorientiert ohne größere Eingriffe in bestehende Grundstückseinfriedungen ausgebaut.

3.4 Gewählte Linie

Die dem vorliegenden Antrag zugrundeliegende Linienführung wird durch den gewählten Ausbauquerschnitt unter Berücksichtigung der vorhandenen Zwangspunkte und der erforderlichen Mindestlängsneigung bestimmt.

4. Technische Gestaltung der Maßnahme

4.1. Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Die Straßen sind auf Grund ihrer Verkehrsfunktion nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 in die Straßenkategoriegruppe HS IV (angebaute Hauptverkehrsstraße mit nähräumiger Verbindungsfunktion, Typische Entwurfsituation: Dörfliche Hauptstraße) einzustufen.

Die nach der RAS 06 Tabelle 19 geforderten Grenzwerte wurden im gesamten Ausbaubereich eingehalten.

Die höhenmäßige Trassierung der Straße wurde soweit möglich an bestehende Geländebeziehungen bzw. an örtliche Zwangspunkte angepasst. Vereinzelt Umbaumaßnahmen zu den Grundstückseinfahrten müssen auf Grund der höhenmäßigen Lage der neuen Straßen durchgeführt werden.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Die Entwurfsbestandteile wurden entsprechend der maßgebenden Verkehrscharakteristik und den vorhandenen Verhältnissen gewählt.

Durch die 3 geplanten Überquerungsinselfn in der Ortsdurchfahrt wird eine gute Verbindungs- und Erschließungsqualität für Fußgänger und Radfahrer geschaffen.

Alle benachbarten Flächen werden ausreichend erschlossen.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAS 06 wurde eine Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h gewählt.

4.2. Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Die einmündenden Straßen werden an die Ausbastraßen angeschlossen.

Es werden alle tangierten Grundstückzufahrten der neuen Trassenlage angepasst.

4.3. Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Die geplante Trasse der Kreisstraße gleicht sich im Wesentlichen an den vorhandenen Verlauf der bestehenden Straße an.

4.3.2 Zwangspunkte

Zwangspunkte der Planung sind vor allem in der Lage, in der Höhe und der Breite die vorhandene Bebauung, die Anschlüsse an den Bestand und das vorhandene Wegenetz.

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Folgende Entwurfselemente kamen zur Anwendung:

- | | | |
|-----------------------|---------|-------|
| o Kurvenradius: | min R = | 30 m |
| o Mindestquerneigung: | min q = | 2,5 % |
| o Höchstquerneigung: | max q = | 2,5 % |

Die nach RAST 2006 geforderten Grenzwerte wurden in diesem Ausbaubereich eingehalten.

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die höhenmäßige Trassierung der Straße wurde soweit möglich an bestehende Geländeverhältnisse bzw. an örtliche Zwangspunkte angepasst.

Folgende Entwurfselemente kamen zur Anwendung:

- | | | |
|----------------------------|----------------------|--------|
| o Höchstlängsneigung: | max s = | 3,10 % |
| o Mindestlängsneigung: | min s = | 0,5 % |
| o Kuppenmindesthalbmesser: | min H _k = | 900 m |
| o Wannenmindesthalbmesser: | min H _w = | 500 m |

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die erforderliche Haltesichtweite wird auf der gesamten Strecke eingehalten.

4.4. Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Für die Kreisstraße wird ein Querschnitt mit 6,00 m Fahrbahnbreite gewählt.

Gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen RSTO 12 wird die Kreisstraße der Belastungsklasse Bk1,0 zugeordnet.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Sowohl die Straßen, als auch die Geh- und Radwege erhalten bituminöse Oberbaubefestigungen auf Frostschuttschichten. Teilweise werden die Zufahrtsflächen im Bereich der Kapelle St. Antonius in Granitsteinpflaster erstellt.

Folgende Oberbaubefestigungen sind vorgesehen (siehe auch Unterlage 10):

Fahrbahn :

4,0 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DN

14,0 cm Asphalttragschicht AC 32 TN

52,0 cm Frostschutzschicht

70,0 cm Gesamtaufbau

Gehweg und komb. Geh-und Radweg:

2,5 cm Asphaltdeckschicht AC 5 DN

7,5 cm Asphalttragschicht AC 22 TN

30,0 cm Frostschutzschicht (40 cm in Überfahrtsbereichen)

40,0 cm Gesamtaufbau

Bei ev. Pflasterflächen:

~18,0 cm Granitgroßsteinpflaster

4,0 cm Bettungsmaterial

43,0 cm Frostschutzschicht

65,0 cm Gesamtaufbau

Die Querneigung der Fahrbahn wurde nach den baulichen Gegebenheiten festgelegt. In der Ortsdurchfahrt kommt das Dachprofil zur Anwendung. Die Fahrbahn ist beidseitig mit 2,5% geneigt.

4.4.3 Böschungsgestaltung

Böschungen sind nicht vorhanden.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Die Seitenräume der Fahrbahn werden bis auf Schilderpfosten von Hindernissen freigehalten.

4.5. Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

An die Kreisstraße werden mehrere einmündende Ortsstraßen bestandsorientiert angeschlossen. Die Einmündungen der Hauptstraße, der Dr.-Manfred-Hirschvogel-Straße, sowie die Straße „An der Bahn“ werden zu Erhöhung der Verkehrssicherheit verändert.

4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Die einmündenden Gemeindestraßen werden gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen an die Hauptverkehrsstraßen mit ausreichend großen Einmünde- und Abbiegeradien in Anlehnung an die bestehenden Verhältnisse verkehrsgerecht angepasst. Die Eckausrundungen erfolgen mit einfachen Kreisbogen.

An der Einmündung Hauptstraße in die Kreisstraße wird ein größerer Fahrbahnteiler mit Überquerungsfunktion (2,50 m breit) für Fußgänger vorgesehen. Die Einmündungsradien wurden mit einem 3-teiligen Korbbogen geplant.

Die Dr.-Manfred-Hirschvogel-Straße wird über den St-Anton-Weg an die Kreisstraße mit einem kleinen Fahrbahnteiler angeschlossen. Die Einmündungsradien wurden mit einem 3-teiligen Korbbogen geplant. Der derzeitige einbahnige Anschluss an die LL16 wird als 2,50 m breiter Weg zurückgebaut.

Die Einmündung der Straße „An der Bahn“ wird zu Gunsten beidseitiger Grüninseln und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verschmälert. Die Eckausrundungen erfolgen mit einfachen Kreisbogen.

4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

Vereinzelte Umbaumaßnahmen zu den Grundstückseinfahrten müssen auf Grund der höhenmäßigen Lage der neuen Straße durchgeführt werden.

4.6. Besondere Anlagen

Besondere Anlagen sind nicht vorhanden

4.7. Ingenieurbauwerke

Ingenieurbauwerke sind nicht vorhanden

4.8. Lärmschutzanlagen

Es sind keine Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen.

4.9. öffentliche Verkehrsanlagen

Die bestehende Bushaltestelle bei Bau-km 0+570 nordseitig verbleibt an gleicher Stelle. Aufgrund der Ausbauarbeiten ist eine Anpassung erforderlich.

Der öffentliche Nahverkehr und der Schulbusverkehr werden während der Bauzeit umgeleitet.

4.10. Leitungen

Im betreffenden Ausbaubereich befinden sich öffentliche Versorgungsanlagen.

Die öffentlichen Versorgungsträger werden aufgefordert, ihre Erweiterungen und Neuverlegungen im Zuge des Straßenbaus durchzuführen, um spätere Aufgrabungen zu vermeiden.

Vor Beginn der Baumaßnahme sind sämtliche Kabellagen mit Suchschlitzen festzustellen. Abhängig von den festgestellten Kabellagen sind die Kabel während der Baudurchführung zu sichern oder ggf. vor Beginn der Baumaßnahme aus dem Baubereich herauszulegen.

4.11. Baugrund / Erdarbeiten

Für den geplanten Ausbaubereich wurde von der Firma Blasy+Mader GmbH im Juli 2017 ein Baugrundgutachten erstellt (siehe Unterlage 14). Es wurden in der Ortsdurchfahrt 11 Trockenbohrungen abgeteuf. An jedem Erkundungspunkt wurden je eine Asphaltkernbohrung sowie verteilt über die Trasse 5 schwere Rammsondierungen durchgeführt. Die anstehenden Böden sind von steifer bis halbfester Konsistenz und die anstehenden Schmelzwasserschotter der Bodengruppe GU bis GU* mind. mitteldicht gelagert. Bei den Bohrungen wurde kein Grundwasser oder Schichtenwasser erkundet. Es wurden 4 Sickerversuche in den Bohrlöchern B2 bis B5 durchgeführt. Die Durchlässigkeitsbeiwerte lagen bei $1 \times 10^{-4} \text{ m/s}$ für die Bodengruppe GU und 5×10^{-5} für die Bodengruppe GU*.

Die Asphaltproben haben einen bituminösen Oberbau mit einer Stärke von 7 bis 25 cm ergeben. Es wurden in den Asphaltschichten keine einstufigsrelevanten PAK-Belastungen festgestellt. In den Straßentragschichten ist teils mit PAK-, MKW- und Chlorid-Belastungen zu rechnen, die eine Einstufung als Z0- bis Z2-Material erfordern. Der derzeitige Bestand wird bis auf Unterkante Frostschutzschicht ausgebaut, dass ein

Einbau gemäß RSTO 12 Bk 1.0 erfolgen kann. In Bereichen mit setzungsempfindlichen, weichen Böden und Auffüllungen, werden diese bis zum anstehenden Kies ausgebaut und durch standfesten Einbaukies ersetzt. Eine ordnungsgemäße Verwertung bzw. Entsorgung von belastetem Material ist vorgesehen.

4.12. Entwässerung

Entwässert wird die Fahrbahn über beidseitige Rinnen am Fahrbahnrand, die mit einem Granithochbord mit vorgelagertem Einzeiler auf der Südseite und einem 2-Zeiler „Homburger Kante“ aus Granit auf der Nordseite ausgebildet werden. Das gesamte Tagwasser wird in neue Straßeneinläufe und Rohrleitungen zugeführt. Von dort wird das Wasser in den vorhandenen Regenwasserkanal der Gem. Denklingen geleitet.

Die Gemeinde Denklingen überplant momentan ihren Regenwasserkanal. Dabei wird der Leistungsnachweis mit den aktuell gültigen Regenspenden überprüft. Es ist davon auszugehen, dass der Regenwasserkanal im Bereich der Straßenbaumaßnahme erneuert und ergänzt werden muss. Der Landkreis beabsichtigt, das Oberflächenwasser der Straße in den neuen Kanal einzuleiten und sich gemäß Nr. 14 Abs. 4 der Ortsdurchfahrtsrichtlinien pauschal an der gemeindlichen Kanalisation zu beteiligen.

4.13. Straßenausstattung

Die Beschilderung wird im Benehmen mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde im Landratsamt Landsberg festgelegt.

5. Angaben zu den Umweltauswirkungen

Restflächen, Seitenstreifen und Inseln sollen standortgerecht bepflanzt werden.

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

6.1. Lärmschutzmaßnahmen

Es sind keine Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen.

6.2. Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Es sind keine Sonstigen Immissionsschutzmaßnahmen durchzuführen.

6.3. Maßnahmen zum Gewässerschutz

Es sind keine Maßnahmen zum Gewässerschutz durchzuführen. Wasserschutzgebiete sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

6.4. Landschaftspflegerische Maßnahmen

Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden gemäß der Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführt, sofern diese erforderlich werden.

6.5. Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Die Straßen werden bestandsorientiert ohne größere Eingriffe in bestehenden Grundstückseinfriedungen ausgebaut.

6.6. Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

Es sind keine Sonstigen Maßnahmen nach Fachrecht durchzuführen.

7. Kosten

Die Gesamtkosten für die geplante Baumaßnahme betragen gemäß beiliegender Kostenberechnung (Unterlage 9) ca. 1,9 Mio. € und gliedern sich in einen Anteil Straßenbau mit ca. 1.511.000 € sowie einen Anteil Entsorgung mit ca. 375.000 €.

Kostenträger für die Maßnahme sind der Landkreis Landsberg am Lech (Kreisstraße) und die Gemeinde Denklingen (Gehwege).

Die Kostenteilung regelt eine Ausbauevereinbarung nach der Ortsdurchfahrtsrichtlinien, die zwischen Landkreis und Gemeinde noch abgeschlossen wird.

8. Verfahren

Ein Planfeststellungs- oder Bebauungsplanverfahren ist für die Maßnahme nicht notwendig.

9. Durchführung der Baumaßnahme

9.1. Bauzeiten

Es ist beabsichtigt die Maßnahme in 2 Abschnitte zu unterteilen, Bauabschnitt Leederer Straße und Bauabschnitt Bahnhofstraße.

Die Bauzeit wird auf ca. 8 Monate veranschlagt.

Die Durchführung der Maßnahme ist im Jahr 2018 geplant.

9.2. Grunderwerb

Die zur Durchführung der Maßnahme benötigten Flächen sind dem Grunderwerbsverzeichnis und dem Grunderwerbsplan zu entnehmen. Der erforderliche Grund ist vom Landkreis Landsberg am Lech und der Gemeinde Denklingen erworben worden und steht zur Verfügung.

9.3. Verkehrsregelung während der Bauzeit

Die Maßnahme wird unter weitgehender Aufrechterhaltung des Anliegerverkehrs ausgeführt. Der Durchgangsverkehr zwischen Epfach und Fuchstal wird über die B17 umgeleitet.

9.4. Sonstige Besonderheiten

Besondere bautechnische Schwierigkeiten sind nicht zu erwarten.