

**L 260,  
Radweg  
zwischen  
der Einmündung der K 8030  
und Altmannshofen**

V NK 8126 032 V NK 8126 024

V NK 8126 032 V NK 8126 024

Von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+231,33	<b>Land Baden - Württemberg Regierungspräsidium Tübingen</b>
Nächster Ort: Altmannshofen	
Baulänge: ca. 1,20 km	
Länge der Anschlüsse: 0 m	

**Feststellungsentwurf**

**- Erläuterungsbericht -**

Aufgestellt: Abt. 4 Mobilität, Verkehr, Straßen Ref. 47.3 Baureferat Süd Ravensburg, 02.12.2025 gez. Gaißmaier	
--	--

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Darstellung des Vorhabens</b> .....	<b>3</b>
1.1	Planerische Beschreibung .....	3
1.2	Streckengestaltung .....	4
<b>2</b>	<b>Begründung des Vorhabens</b> .....	<b>5</b>
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren .....	5
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung .....	6
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan) .....	6
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens .....	6
2.4.1	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung.....	6
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse .....	6
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	9
<b>3</b>	<b>Varianten und Variantenvergleich</b> .....	<b>11</b>
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes .....	11
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten.....	11
3.2.1	Variantenübersicht .....	11
3.2.2	Variante 1 westlich entlang der L 260 .....	11
3.2.3	Variante 2 westlich entlang der A 96 .....	12
3.2.4	Variante 3 östlich entlang der L 260 .....	12
3.2.5	Variante 4 Wegführung innerhalb des FFH-Gebietes „Aitrach, Ach und Dürrenbach“ sowie des Natur- und Landschaftsschutzgebietes „Laubener Brunnen“ .....	13
3.3	Variantenvergleich .....	14
3.3.1	Verkehrliche Beurteilung .....	14
3.3.2	Umweltverträglichkeit.....	16
3.3.3	Soziale Sicherheit.....	17
3.3.4	Wirtschaftlichkeit.....	17
3.3.5	Gesamtbetrachtung der Varianten 1 bis 3.....	18
<b>4</b>	<b>Technische Gestaltung der Baumaßnahme</b> .....	<b>19</b>
4.1	Ausbaustandard .....	19
4.1.1	Entwurfs- und Betriebsmerkmale .....	19
4.1.2	Vorgesehene Verkehrsqualität .....	19
4.1.3	Gewährleistung der Verkehrssicherheit .....	19
4.2	Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltungen .....	20
4.3	Linienführung .....	20
4.3.1	Beschreibung des Trassenverlaufs .....	20
4.3.2	Zwangspunkte.....	20
4.3.3	Linienführung im Lageplan.....	20
4.3.4	Linienführung im Höhenplan.....	20

4.3.5	Räumliche Linienführung und Sichtweiten.....	21
4.4	Querschnittsgestaltung.....	21
4.4.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung .....	21
4.4.2	Fahrbahnbefestigung.....	22
4.4.3	Böschungsgestaltung.....	22
4.5	Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten.....	22
4.6	Besondere Anlagen.....	22
4.7	Ingenieurbauwerke .....	23
4.8	Lärmschutzanlagen.....	23
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen .....	23
4.10	Leitungen.....	23
4.11	Baugrund/Erdarbeiten.....	24
4.11.1	Bodengutachten.....	24
4.11.2	Bodenverwertung / Bodenschutz.....	24
4.12	Entwässerung .....	25
4.13	Straßenausstattung.....	25
<b>5</b>	<b>Angaben zu den Umweltauswirkungen .....</b>	<b>25</b>
<b>6</b>	<b>Kosten.....</b>	<b>27</b>
<b>7</b>	<b>Verfahren .....</b>	<b>27</b>
<b>8</b>	<b>Durchführung der Maßnahme .....</b>	<b>27</b>
8.1	Durchführung der Maßnahme.....	27
8.2	Erschließung der Baustelle.....	27
8.3	Umgang mit Altlasten.....	27
8.4	Angaben zur Kampfmittelfreiheit .....	28
8.5	Grunderwerb und Entschädigung .....	28

## 1. Darstellung des Vorhabens

### 1.1 Planerische Beschreibung

Das Regierungspräsidium Tübingen, Referat 47.3 – Baureferat Süd, plant den fahrbahnbegleitenden Radweg entlang der Landesstraße 260 zwischen der Einmündung der Kreisstraße 8030 und dem südwestlichen Ortsausgang Altmannshofen.

Diese Radwegeverbindung ist Bestandteil des RadNETZ BW (Maßnahme Nr. RV\_266.1).

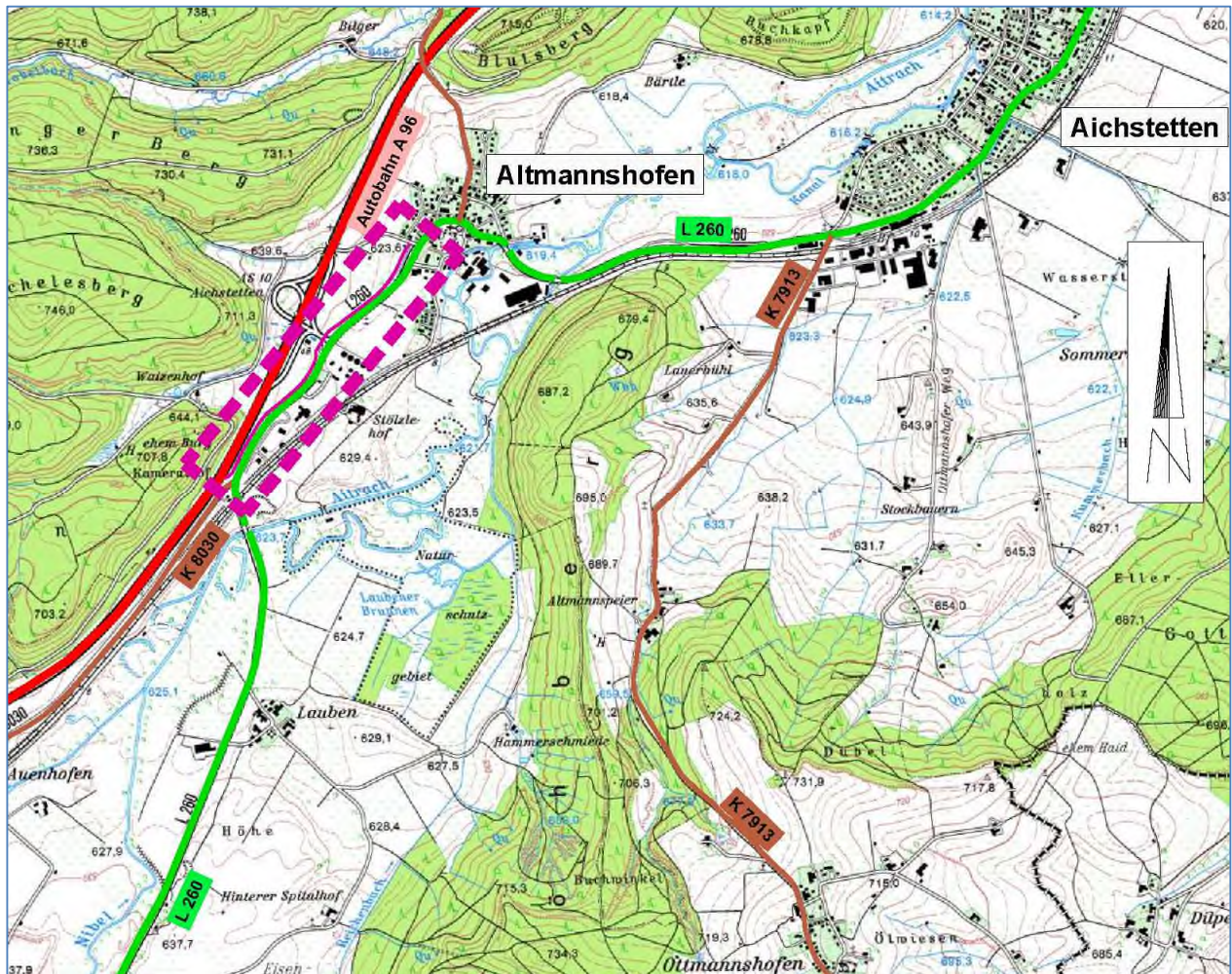


Abb. 1: Übersichtskarte

Der Radweg befindet sich im Zuge der L 260 zwischen Netzknoten 8126 032 und Netzknoten 8126 024 von Station 0+000 bis 1+210 km.

Die Baulänge der Maßnahme beträgt ca. 1,20 km.

Der Radweg erhält eine Breite von 2,50 m mit beidseitigen 0,50 m breiten Banketten.

Der Radweg beginnt an der Einmündung der K 8030 von Leutkirch – Unterzeil herkommend und führt auf der Westseite der L 260 parallel zur Fahrbahn über einen Trennstreifen ab gesetzt bis zum Ortseingang von Altmannshofen.

Er wird zunächst hinter der bestehenden Mulde vorbei am Autobahnstützpunkt Altmannshofen über den Anschlussast zur A 96 geführt. Anschließend wird der neue Radweg hinter dem Waizenhofgraben, Gewässer II. Ordnung, geführt und endet in Altmannshofen an der Einmündung des Talweges in die L 260.

Die Radwegquerung im Bereich des Anschlussastes der A 96 soll höhengleich über die auf 5,00 m verbreiterte und zur Querungshilfe ausgebaute Tropfenkonstruktion erfolgen. Der Radverkehr soll dabei nach Musterblatt Basis 2b-3 (Stand: Juni 2024) verkehrsrechtlich untergeordnet geführt werden. Im Bereich des Asts der A 96 werden der bestehende Rechtsabbiegestreifen und die bestehende Dreiecksinsel aufgelöst.

Das technische Regelwerk sieht diese Führungsform außerorts als Regellösung bei Verkehrsbelastungen von über 3.000 Kfz/24h im Fahrbahnquerschnitt der zu querenden Einmündung vor. Hierdurch kann eine sichere Querung für Radfahrer und Fußgänger ermöglicht werden.

Im Zuge der Maßnahme werden die zwei bestehenden außerorts gelegenen Bushaltestellen barrierefrei hergestellt. Um die Bushaltestellen und das Dienstleistungszentrum (DLZ) Altmannshofen auf der Ostseite der L 260 an den neuen Radweg anzuschließen, ist die Anlage einer weiteren Querungshilfe in die L 260 im Bereich der Sperrfläche des bestehenden Linksabbiegestreifens bei ca. Bau-km 0+320 vorgesehen.

## **1.2 Streckengestaltung**

### Straßenkategorie nach RIN

Die L 260 verbindet das Mittelzentrum Leutkirch im Allgäu mit den sonstigen Gemeinden Aichstetten und Aitrach. Zwischen Leutkirch und Aitrach verläuft die L 260 parallel zur A 96. Damit ergibt sich nach Tabelle 4 der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) eine Verbindungsfunktionsstufe III – regional.

### Radwegkategorie nach RIN

Der Radweg verbindet als alltagstaugliche Route das Oberzentrum Memmingen mit dem Mittelzentrum Leutkirch im Allgäu. Zudem bindet er regional die Gemeinden Aitrach und Aichstetten an die Stadt Leutkirch i.A. an.

Die Radverkehrsverbindung ist damit der Netzkategorie AR II zuzuordnen.

## **2 Begründung des Vorhabens**

### **2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren**

Bereits im Jahr 2002 wurden im Auftrag der Gemeinde Aichstetten verschiedene Varianten abseits der Landesstraße, innerhalb des Natur- und Landschaftsschutzgebietes „Laubener Brunnen“, untersucht. Diese wurden mehrfach zwischen der Gemeinde Aichstetten, der Stadt Leutkirch sowie weiteren betroffenen Trägern öffentlicher Belange erörtert.

Die diskutierten Trassen konnten jedoch aus naturschutzrechtlichen Gründen und aus Gründen der Flächenverfügbarkeit privater Angrenzer nicht realisiert werden.

Eine aktuelle naturschutzfachliche Prüfung befasste sich mit der Frage, ob die Wegführung innerhalb des Natur- und Landschaftsschutzgebietes „Laubener Brunnen“ zwischenzeitlich möglich ist. Sie ergab, dass sich die Situation der ausgewiesenen Schutzgebietskulisse mit einer geplanten Führung durch das Naturschutzgebiet innerhalb eines seit 2006 ausgewiesenen FFH-Gebiets nicht verändert hat.

Aufgrund einer alternativen Führungsmöglichkeit außerhalb der Schutzgebietskulisse scheidet die Variante durch das FFH-Gebiet „Aitrach, Ach und Dürrenbach“ sowie Natur- und Landschaftsschutzgebiet „Laubener Brunnen“ aus naturschutzrechtlichen Gründen weiterhin aus.

Im weiteren Planungsprozess wurde auf Grundlage der Machbarkeitsstudie der Gemeinde Aichstetten aus dem Jahr 2012 die westliche Führung des Radweges ausgearbeitet.

Seitens des Regierungspräsidiums Tübingen wurde angestrebt, das Baurecht ohne förmliches Rechtsverfahren als Maßnahme von unwesentlicher Bedeutung im Sinne des § 74 Abs. 7 Verwaltungsverfahrensgesetz mit einer Freistellungsentscheidung zu erlangen.

Dazu sind die Zustimmungen aller Träger öffentlicher Belange, der Grundstückseigentümer und Pächter sowie der Leitungsträger erforderlich.

Das Einvernehmen der Träger öffentlicher Belange konnte nach dem im Zeitraum vom 18.06.2020 bis 20.07.2020 durchgeführten Anhörung hergestellt werden.

Trotz Unterstützung der Gemeinde bei den Gesprächen mit den Eigentümern und des Angebots des Gemeinderates, den angebotenen Bodenrichtwert zu erhöhen, konnte bisher nicht von allen betroffenen Grundstückseigentümern eine Bauerlaubnis eingeholt werden.

Damit konnte bisher kein Baurecht ohne förmliches Rechtsverfahren geschaffen werden.

Die Gemeinde sprach sich im Rahmen der Planung für die Einrichtung einer Ampelanlage an der Kreuzung des Radweges mit der Abfahrt der A 96 aus. Laut anzuwendenden Richtlinien

ist an dieser Stelle keine Ampel erforderlich. Um dem Wunsch der Gemeinde entgegenzukommen, wurde eine Vereinbarung mit der Gemeinde geschlossen, dass das Land die Signalanlage errichtet, die Gemeinde aber die Kosten hierfür übernimmt.

## **2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die gesetzlichen Bestimmungen sehen für bestimmte Verfahren, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können, die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vor.

Für den Bau des Radweges besteht keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

## **2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)**

- entfällt -

## **2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens**

### **2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung**

Der Radweg zwischen Altmannshofen und Leutkirch ist Bestandteil des RadNETZ-Baden-Württemberg - Alltag. Der Neubau eines straßenparallelen Radweges entlang der L 260 zwischen der Einmündung der K 8030 und Altmannshofen ist zusätzlich im Bedarfsplan Radwege an Bundes- und Landstraßen des Landes enthalten.

Mit beiden Programmen soll in Baden-Württemberg ein flächendeckendes und durchgängiges Netz von alltagstauglichen Radverkehrsverbindungen entlang der wichtigsten Knotenpunkte im Land entstehen. Die Alltagstauglichkeit zeichnet sich besonders durch eine direkte und sichere Wegführung aus.

Zudem ist der Radwegabschnitt in der Radwegenetzkonzeption 2015 des Landkreises Ravensburg enthalten.

### **2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse**

#### Bestehende Verkehrsverhältnisse

Die Verkehrsmengen (DTV) der L 260 betragen gemäß der Straßenverkehrszählung 2022 für den Abschnitt zwischen der Einmündung L 260 / K 7917 Leutkirch Memmingen und der Einmündung L 260 / K 7920 in Altmannshofen:

$$DTV_{2022} = 3.411 \text{ Kfz} / 24\text{h}$$

$$SV_{2022} = 273 \text{ Fz} / 24\text{h} (8,0 \%)$$

Im Bereich der Maßnahme verknüpft die L 260 die A 96 mit dem Dienstleistungszentrum (DLZ) Altmannshofen. Innerhalb des DLZ befinden sich der Autohof mit Tankmöglichkeit, verschiedene Gastronomie- und Übernachtungsbetriebe sowie Transportunternehmen. Hieraus lässt sich zwischen dem Anschluss zur A 96 und der Zufahrt zum Autohof ein gegenüber der amtlichen Verkehrszählung erhöhtes PKW- und LKW-Aufkommen ableiten.

Um diesen Verkehr zu erfassen wurde im April 2025 durch das Büro Modus Cosult die Autobahnanschlussstelle BAB A96 / L 260 unter Berücksichtigung des querenden Radverkehrs anhand aktueller Verkehrserhebungen hinsichtlich ihrer heutigen und zukünftigen Leistungsfähigkeit verkehrsgutachterlich untersucht und bewertet (Unterlage 23).

Im Ergebnis weist der Knotenpunkt ein werktägliches Verkehrsaufkommen (Donnerstag, Freitag) von rund 10.300 bis 11.400 Kfz/24h. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt mit rund 1.200 bis 1.300 SVfz/24h zwischen ca. 11 und 13% des Gesamtverkehrsaufkommens. An den Wochenendtagen (Samstag, Sonntag) wurde das Verkehrsaufkommen am Knoten mit rund 8.000 bis 9.800 Kfz/24h erfasst. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt mit rund 100 bis 430 Kfz/24h bei rund 1 bis 4%.

Der Hauptstrom verläuft dabei zwischen dem Anschluss A96 und der L 260 (Südwest Richtung Leutkirch). Der am stärksten frequentierte Knotenpunktast ist die L 260 nach Südwesten mit werktäglich rund 9.200 und 10.300 Kfz/24h. Am Wochenende weist dieser Querschnitt ein Verkehrsaufkommen von rund 7.500 und 9.000 Kfz/24h auf.

Der Querschnitt am Anschluss an die BAB A96 weist ein werktägliches Verkehrsaufkommen von rund 7.000 und 7.800 Kfz/24h auf. Am Wochenende rund 6.200 bis 6.800 Kfz/24h. Der Querschnitt L 260 nach Nordosten (Richtung Altmannshofen) weist ein werktägliches Verkehrsaufkommen zwischen rund 4.500 und 4.800 Kfz/24h auf, welches sich am Wochenende auf rund 2.500 bis 3.900 Kfz/24h reduziert.

Aktuell fahren die Radfahrer im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr entlang der L 260. Das werktägliche Radverkehrsaufkommen weist rund 90 Rad/24h. Am Wochenende konnte ein Radverkehrsaufkommen von rund 170 Rad/24h festgestellt werden.

Die analytischen Berechnungen ergeben, dass der Knotenpunkt in seiner bestehenden Form mit dem heutigen Verkehrsaufkommen an den Werktagen gut leistungsfähig ist (Qualitätsstufe B).

#### Unfallsituation im Knotenpunkt

Entsprechend der Sammelliste der Polizei stellen sich der polizeilich erfassten Unfälle wie folgt dar:

Jahr	Anzahl Unfälle	davon mit Personenschäden		
		leichtverletzt	schwerver- letzt	tödlich
2011	1	1		
2012	5	2		
2013	3			
2014	3	2		
2015	1	1		
2016	2			
2017	2	2		
2018	1	1		
2019	3	1		
2020	0			
2021	2	1		
2022	1			
2023	3			
2024	4		1	
2025 (bis Okt.)	4	3	0	1
<b>Gesamt:</b>	<b>35</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

Laut Auswertung der Polizei ist aktuell der Knotenpunkt derzeit nicht als Unfallhäufungsstelle eingestuft.

#### Tödlicher Verkehrsunfall vom 09.04.2025:

Am 09.04.2025 hat sich ein tödlicher Verkehrsunfall zwischen einem LKW und einer entlang der L 260 fahrenden Radlerin ereignet. Dabei fuhr der von der Autobahn abfahrende LKW an der Einmündung in die L 260 in Richtung Rasthof ein. Hierbei missachtet er die Vorfahrt der von links kommenden Fahrradfahrerin. Die Radlerin wurde erfasst und dabei tödlich verletzt.

#### Zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Im Hinblick auf den Radverkehr ist künftig mit einem Radverkehrsaufkommen von bis zu 250 Rad/24h zu rechnen.

Auf der Westseite der L 260 soll ein zusätzlicher LKW-Parkplatz für das Dienstleistungszentrum Altmannshofen hergestellt werden. Die geplante Zufahrt ist in den Planunterlagen bereits berücksichtigt. Die Planung soll über ein separates Bebauungsplanverfahren „Europarastpark Aichstetten“ mit LKW-Parkplatz erfolgen. Der Aufstellungsbeschluss steht noch aus.

Für den Zeitraum von 2025 bis 2040 ist eine Zunahme von 6% im Leichtverkehr und 11% im Schwerverkehr zu erwarten.

Im Bereich des zukünftigen LKW-Parkplatzes ist mit einem zusätzlichen Schwerverkehrsaufkommen von 390 LKW (Quell- und Zielverkehr) werktags bzw. 190 LKW (Quell- und Zielverkehr) zu rechnen.

Die Anschlussstelle wird künftig ebenso gut leistungsfähig (Qualitätsstufe B) sein.

#### 2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Auf dem Streckenabschnitt der L 260 zwischen der Einmündung der K 8030 (Grenze Gemarkung Leutkirch) und Altmannshofen ist derzeit kein Radweg vorhanden.

Aufgrund der Zu- und Ausfahrt der Bundesautobahn A 96 und der stark verkehrsbelasteten Landesstraße 260 im Bereich des Dienstleistungszentrums Altmannshofen ist der derzeit im Mischverkehr auf der Landesstraße geführte Radfahrer hier besonderen Gefahren ausgesetzt.

Durch den Bau des Radweges kann der Radfahrer sicher an diesen verkehrskritischen Bereichen vorbeigeführt werden.

Durch den Bau des Radweges werden die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Verkehrsverhältnisse deutlich verbessert.

Durch die Anlage der Querungshilfe in der L 260 wird ein sicherer Übergang vom Radweg zum Dienstleistungszentrum Altmannshofen geschaffen.

Die zwei geplanten barrierefreien Bushaldebuchten verbessern die Verkehrsverhältnisse und erhöhen die Verkehrssicherheit für die Nutzer des ÖPNV.

### **3 Varianten und Variantenvergleich**

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

##### Westseite der L 260

Hier sind im wesentlichen landwirtschaftliche Grünflächen vorhanden. Nur im Bereich der Zu- und Ausfahrt der A 96 befindet sich Bebauung durch den Autobahnstützpunkt Altmannshofen des Autobahnbetriebsdienstes.

Ab Beginn der Baustrecke bis Bau-km 0+620 sind Straßenentwässerungs- und Grundstücksentwässerungseinrichtungen in Form von Versickerungsmulden vorhanden. Ab Bau-km 0+730 bis zum Ende der Baustrecke verläuft der Waizenhofgraben als Gewässer II. Ordnung direkt entlang der L 260.

##### Ostseite der L 260

Im Bereich der Maßnahme befinden sich zunächst das Dienstleistungszentrum Altmannshofen und Industriebetriebe. Im weiteren Verlauf befinden sich landwirtschaftliche Grünflächen unterbrochen von Einzelbebauungen.

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

##### 3.2.1 Variantenübersicht

Es wurden insgesamt vier Varianten untersucht.

##### 3.2.2 **Variante 1** westlich entlang der L 260

Der geplante Radweg beginnt an der Kreisstraße 8030 aus Richtung Unterzeil im Einmündungsbereich zur L 260 und verläuft anschließend auf der Westseite der L 260 parallel zur Landesstraße bis zum Anschluss an den Talweg in Altmannshofen.

Die Neubaulänge beträgt ca. 1,20 km.

Im Bereich der Zufahrt zum Dienstleistungszentrum Altmannshofen (Bau-km 0+334) ist, zur sicheren Querung der L 260 für Radfahrer und Fußgänger, eine Querungshilfe in der Gegensperrfläche des bestehenden Linksabbiegestreifens vorgesehen.

Zwischen Bau-km 0+705 und Bau-km 0+720 erfolgt die Querung der Zu- und Ausfahrt der Bundesautobahn BAB A 96. Hierzu wird der bestehende Tropfen zur Querungshilfe mit einer Breite von 5,00 m umgebaut, so dass eine verkehrssichere Querung in diesem Bereich möglich ist.

### 3.2.3 **Variante 2** westlich entlang der A 96

Der Radweg beginnt an der Kreisstraße 8030 aus Richtung Unterzeil im Einmündungsbe-  
reich zur L 260 und verläuft westlich parallel zur L 260 bis zum projektierten LKW-Park-  
platz. Ab dieser Stelle wird der Radweg in Richtung A 96 geführt und verläuft ab dort direkt  
entlang der A 96. Über die Zu- und Ausfahrt der A 96 ist ein Brückenbauwerk mit einer  
Gesamtlänge von rund 50 m vorgesehen.

Schließlich verläuft der Radweg entlang des vorhandenen Talweges bis Altmannshofen.

Die Gesamtlänge des Radweges beträgt ca. 1,50 km.

Die Neubaulänge des Radweges beträgt ca. 1,20 km.



Abb. 2: Variante 2

### 3.2.4 **Variante 3** östlich entlang der L 260

Der Radweg beginnt an der Kreisstraße 8030 aus Richtung Unterzeil im Einmündungsbe-  
reich zur L 260 und verläuft zuerst auf einer Länge von ca. 60 m auf der Westseite parallel  
zur L 260. Dann wechselt der Radweg auf die Ostseite über eine Querungshilfe. Ab dort  
wird der Radverkehr über die vorhandene Gemeindestraße „Am Waizenhof“ bis zur Ein-  
mündung des Dienstleistungszentrums Altmannshofen in die L 260 geführt. Anschließend  
verläuft der Radweg entlang der L 260 bis ca. 50 m vor der Einmündung des Talweges in  
die L 260. Hier quert der Radweg wiederum die L 260 mittels einer Querungshilfe auf die  
Westseite und wird bis zur Einmündung des Talweges in die L 260 geführt.

Die Gesamtlänge des Rad- und Gehweges beträgt ca. 1,20 km. Die Neubaulänge des  
Radweges beträgt ca. 1,00 km.



Abb. 3: Variante 3

### 3.2.5 **Variante 4** Wegführung innerhalb des FFH-Gebietes „Aitrach, Ach und Dürrenbach“ sowie des Natur- und Landschaftsschutzgebietes „Laubener Brunnen“

Bereits im Jahr 2002 wurden im Auftrag der Gemeinde Aichstetten verschiedene Varianten abseits der Landesstraße untersucht. Diese wurden mehrfach zwischen der Gemeinde Aichstetten, der Stadt Leutkirch sowie weiteren betroffenen Trägern öffentlicher Belange diskutiert.

Die diskutierten Trassen sind jedoch aus naturschutzrechtlichen Gründen und aus Gründen der Flächenverfügbarkeit privater Angrenzer verworfen worden.

Eine aktuelle naturschutzfachliche Prüfung befasste sich mit der Frage, ob die Wegführung innerhalb des Natur- und Landschaftsschutzgebietes „Laubener Brunnen“ zwischenzeitlich möglich ist. Sie ergab, dass sich die Situation der ausgewiesenen Schutzgebietskulisse mit einer geplanten Führung durch das Naturschutzgebiet innerhalb eines seit 2006 ausgewiesenen FFH-Gebietes „Aitrach, Ach und Dürrenbach“ nicht verändert hat.

Zudem widerspricht diese Variante mit einer sehr umwegigen alternativen Radverkehrsführung, dem Ziel vom RadNETZ BW, ein flächendeckendes, durchgängiges Netz von alltagstauglichen Radverkehrsverbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren entlang der wichtigsten Siedlungsachsen des Landes zu schaffen. Neben der großen Umwegigkeit, den naturschutzfachlichen Problemen, aber auch den zu beachtenden Rechten Dritter kann mit der Variante kein wichtiges regionales Ziel innerhalb des Dienstleistungszentrums „Am Waizenhof“ angebunden/ erschlossen werden

Aufgrund einer alternativen Führungsmöglichkeit außerhalb der hochwertigen Schutzgebietskulisse, der großen Umwegigkeit und der fehlenden Realsierung der Radverkehrsziele des Landes scheidet die Variante 4 als Alternative für eine hochwertige Alltags-taugliche Radverkehrsführung in der Baulast des Landes aus.

Die Variante 4 wird daher im Weiteren nicht betrachtet.

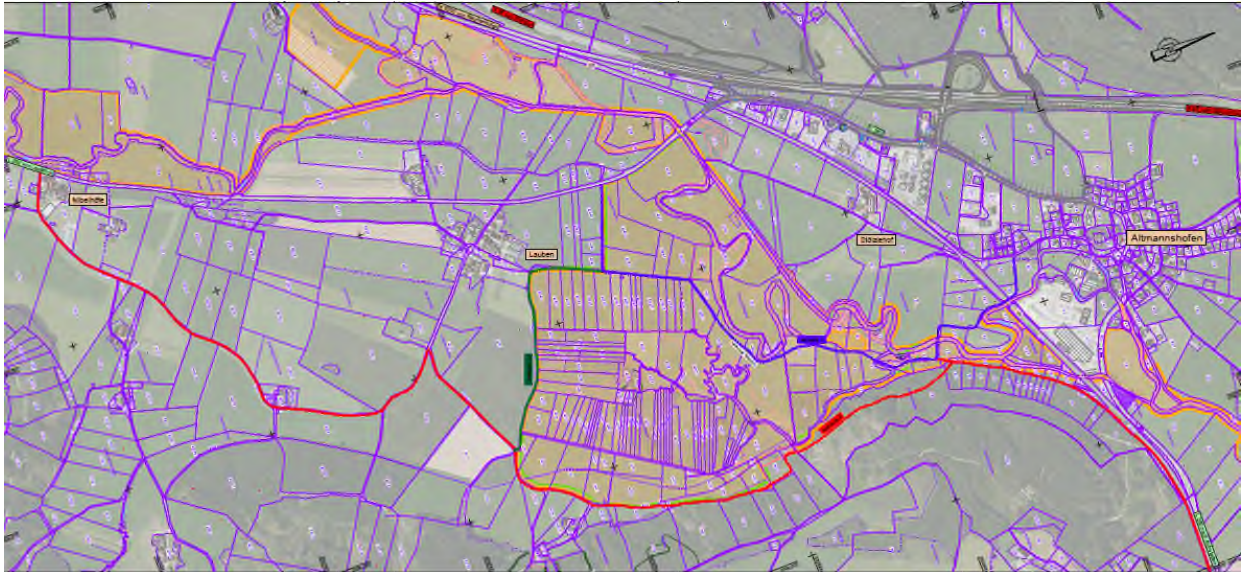


Abb. 4: Variante 4

### 3.3 Variantenvergleich

Ziel des RadNETZ BW ist es, ein flächendeckendes durchgängiges Netz von alltagstauglichen Radverkehrsverbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren entlang der wichtigsten Siedlungsachsen des Landes zu schaffen.

#### 3.3.1 Verkehrliche Beurteilung

Bei Variante 1 verläuft der Radweg auf der Westseite der L 260. Eine Querung der L 260 für die durchgängige Radverkehrsführung ist nicht erforderlich. Um den Radverkehr als auch die Bushaltestellen an das Dienstleistungszentrum (DLZ) Altmannshofen auf der Ostseite der L 260 anzubinden, ist die Anlage einer Querungshilfe in der L 260 im Bereich der Sperrfläche des bestehenden Linksabbiegestreifens bei ca. Bau-km 0+320 vorgesehen. Die Radwegquerung im Bereich des Anschlussastes der A 96 soll höhengleich über den zur Querungshilfe ausgebauten Tropfen erfolgen. Der Radverkehr soll nach Musterblatt Basis 2b-3 (Stand: Juni 2024) untergeordnet geführt werden.

Das technische Regelwerk sieht diese Führungsform außerorts als Regellösung, bei Verkehrsbelastungen von über 3.000 Kfz/24h im Fahrbahnquerschnitt der zu querenden Einmündung vor.

Um die Übersichtlichkeit des Knotenpunktes zu erhöhen, soll der bestehende Rechtsabbiegestreifen und die bestehende Dreiecksinsel aus Richtung Altmannshofen aufgelöst

werden. Hierfür soll die vorhandene Tropfenkonstruktion auf einer Breite von 5,00 m verbreitert und als Querungshilfe so umgebaut werden, dass auch Radfahrer mit Anhänger oder Lastenräder sich gefahrlos zwischen den Abbiegestreifen aufstellen können.

Hierdurch kann eine sichere Querung für alle Radfahrer und Fußgänger ermöglicht werden.

Bei Variante 2 werden Radfahrer und Fußgänger vollständig vom motorisierten Verkehr getrennt. Aufgrund der höheren Geschwindigkeiten außerhalb des Knotenpunktes scheidet eine höhengleiche Querung der L 260 über die Zu- und Abfahrt zur A 96 aus.

Die Querung des Anschlussastes muss daher mittels einer Radwegüberführung erfolgen.

Bei Variante 3 müssen Radfahrer und Fußgänger zweimal die L 260 am Beginn und am Ende der Radwegtrasse queren. Der Radverkehr wird teilweise im Mischverkehr über die vorhandene Gemeindestraße „Am Waizenhof“ bis zur Einmündung des Dienstleistungszentrums (DLZ) Altmannshofen in die L 260 geführt. Für Fußgänger sind entlang der Gemeindestraße „Am Waizenhof“ keine Gehwege angelegt.

<b>Verkehrliche Beurteilung</b>	<b>Variante 1</b>	<b>Variante 2</b>	<b>Variante 3</b>
Querung A 96	( - )	( + )	( + )
Querung L 260	( + )	( + )	( - )
Fußverkehrsführung	( + )	( + )	( - )
Gesamtbetrachtung	( + )	( 3+ )	( - )

### 3.3.2 Umweltverträglichkeit

Bei Variante 1 müssen einige Bäume entlang der L 260 gefällt werden. Der Radweg wird hinter dem Waizenhofgraben im Bereich des 10 m breiten Gewässerrandstreifens geführt. Der Radweg muss über den Waizenhofgraben auf Höhe der Zufahrt zum Autobahnstützpunkt Altmannshofen mit einem Durchlass DN 1000 überführt werden. Direkte Eingriffe in den Verlauf des Waizenhofgrabens sind für die Baumaßnahme nicht erforderlich.

Zusätzliche Versiegelung:

Radwegfläche:  $1.230 \text{ m} * 2,50 \text{ m} = 3.075 \text{ m}^2$

Bei Variante 2 müssen ebenfalls einige Bäume entlang der L 260 gefällt werden. Der Radweg muss über den Waizenhofgraben mit einem Durchlass DN 1000 überführt werden. Eingriffe in den Verlauf des Waizenhofgrabens sind für die Baumaßnahme nicht direkt erforderlich.

Zusätzliche Versiegelung:

Radwegfläche:  $1.170 \text{ m} * 2,50 \text{ m} = 2.925 \text{ m}^2$

Bei Variante 3 müssen einige Bäume entlang der L 260 gefällt werden. Außerdem muss der Waizenhofgraben auf einer Länge von ca. 250 m verlegt werden, um Platz für die Querungshilfe am Ortseingang von Altmannshofen zu schaffen. Für diese Verlegung ist eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich. Im Bereich der Zufahrt zum Dienstleistungszentrum (DLZ) Altmannshofen wird der Rechtsabbiegestreifen zurückgebaut.

Zusätzliche Versiegelung:

Radwegfläche 1:	$60 \text{ m} * 2,50 \text{ m}$	=	150 m <sup>2</sup>
Verbreiterung L 260 für QH:	$3,50 \text{ m} * 70 \text{ m} * 2$	=	490 m <sup>2</sup>
Radwegfläche 2:	$900 \text{ m} * 2,50 \text{ m}$	=	2.250 m <sup>2</sup>
Verbreiterung L 260 für QH:	$3,50 \text{ m} * 60 \text{ m}$	=	210 m <sup>2</sup>
Verbreiterung L 260 für QH:	$3,50 \text{ m} * 50 \text{ m}$	=	175 m <sup>2</sup>
Gesamt:			= 3.275 m <sup>2</sup>

<b>Umweltverträglichkeit</b>	<b>Variante 1</b>	<b>Variante 2</b>	<b>Variante 3</b>
Natureingriff	(/)	(/)	(/)
Eingriffe Gewässer	(-)	(-)	(-)
Versiegelung	(/)	(+)	(-)
Gesamtbetrachtung	(-)	(/)	(2-)

### 3.3.3 Soziale Sicherheit

Die Variante 2 verläuft größtenteils abseits der Landesstraße und führt über längere Strecken durch unbeobachtete Bereiche entlang von Feldern und Bächen. Diese Gebiete sind insbesondere in den Abend- und Nachtstunden als sozial unsicher einzustufen.

Soziale Sicherheit	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Gesamtbetrachtung	( + )	( - )	( + )

### 3.3.4 Wirtschaftlichkeit

Bei Variante 1 verläuft der Radweg auf Geländehöhe. Der Radweg entwässert in die bestehenden Straßenentwässerungseinrichtungen. Im Bereich der geplanten Querungshilfen in der L 260 und in der Zu- und Ausfahrt werden einige punktuellen Änderungen durchgeführt. Die Baukosten belaufen sich auf ca. 680.000,00 €.

#### Kostenschätzung:

1,2 km RW x 450.000 €/km:	540.000 €
Barrierefreie Busbuchten mit Querung:	90.000 €
Umbau Tropfen Zufahrt A 96	50.000 €

Bei Variante 2 ist die Radwegführung ca. 300 m länger als bei Variante 1. Im Bereich der Zu- und Ausfahrt der A 96 ist ein Brückenbauwerk erforderlich, das zusätzliche Kosten von ca. 0,800 Mio. € verursacht. Die Baukosten sind mit ca. 1,475 Mio. € veranschlagt.

#### Kostenschätzung:

0,3 km Länge RW x 450.000,00 €/km	135.000 €
Barrierefreie Busbuchten mit Querung:	90.000 €
1 km Länge RW x 450.000,00 €/km	450.000 €
Brückenbauwerk Länge 50 m x 1.600 €/m:	800.000 €

Bei Variante 3 wechselt der Radweg zweimal die Seite innerhalb von 1,00 km. Im Bereich der Querungshilfen ist eine Verbreiterung der L 260 notwendig. Außerdem muss die L 260 in zwei Bereichen verlegt werden, um Platz für den Radweg auf der Ostseite zu schaffen. Schließlich muss der Waizenhofgraben auf einer Länge von ca. 250 m verlegt werden. Über eine Länge von ca. 350 m wird der Radweg über die Gemeindegasse „Am Waizenhof“ geführt, dort sind jedoch keine Anlagen für den Fußverkehr vorhanden. Die Baukosten sind mit ca. 0,875 Mio. veranschlagt.

**Kostenschätzung:**

1,0 km RW x 450.000,00 €/km:	450.000 €
Barrierefreie Busbuchten mit Querung::	90.000 €
Verlegung der L 260 über insgesamt 500 m von 1 bis 2 m mit Querungen:	
0,50 km x 600.000 €/km	300.000 €
Verlegung Waizenhofgraben auf 350 m:	
350 m x 100 €/m	35.000 €

<b>Wirtschaftlichkeit</b>	<b>Variante 1</b>	<b>Variante 2</b>	<b>Variante 3</b>
Gesamtbetrachtung	( + )	( - )	( / )

3.3.5 Gesamtbetrachtung der Varianten 1 bis 3

	<b>Variante 1</b>	<b>Variante 2</b>	<b>Variante 3</b>
<b>Länge</b>	1,20 km ( + )	1,50 km ( - )	1,20 km ( + )
<b>Verkehrliche Beurteilung</b>	( + )	( 3+ )	( - )
<b>Umweltverträglichkeit</b>	( - )	( / )	( 2- )
<b>Soziale Sicherheit</b>	( + )	( - )	( + )
<b>Wirtschaftlichkeit</b>	( + )	( - )	( / )
<b>Summe</b>	( 3+ )	( / )	( - )

**In Abwägung aller Punkte ist die Variante 1 zu bevorzugen.**

## 4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

### 4.1 Ausbaustandard

#### 4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Radwegbreite:	2,50 m
Bankette	0,50 m
Versickermulde	0,50 m
Breite Querungshilfe in Zufahrt A 96:	5,00 m
Breite Querungshilfe in L 260:	min. 3,00 m

#### 4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Durch den geplanten Radweg wird die zu erwartende Verkehrsqualität gegenüber den bestehenden Verhältnissen wesentlich verbessert, nachdem die Landesstraße 260 für den Radfahrer nicht mehr benutzt werden muss. Verkehrssichere Querungen der Zufahrt BAB A 96 und L 260 (Bereich Zufahrt DLZ) werden durch Querungshilfen gewährleistet.

Die neuen barrierefreien Busbuchten an der L 260 verbessern der Verkehrsqualität der L 260 gegenüber den derzeit vorhandenen Fahrbahnhaltepunkten auf freier Strecke erheblich.

#### 4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Durch die Anlage der Querungshilfen und den Bau der barrierefreien Busbuchten ist von einer Gewährleistung der Verkehrssicherheit im Bereich der Maßnahme auszugehen. Ebenso konnte eine gute Anfahrtssicht im Bereich der Querungshilfen durch die Überprüfung der Sichtfelder nachgewiesen werden.

Die Verkehrssicherheit des Rad- und Fußverkehrs wird durch den Bau des Radweges und die Querung der A 96 mittels Querungshilfe gesichert. Eine Bevorrechtigung des Rad- und Fußverkehrs ist nicht vorgesehen.

## **4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltungen**

Die bestehende Landesstraße 260 bleibt in Lage und Höhe erhalten.

Die Straßennetzgestaltung wird durch die Maßnahme nicht verändert.

## **4.3 Linienführung**

### **4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs**

Der Radweg beginnt an der Einmündung der K 8030 in die L 260, verläuft auf der Westseite der L 260 hinter den bestehenden Straßen- bzw. Hangentwässerungseinrichtungen und anschließend hinter dem Waizenhofgraben bis zur Einmündung des Talweges in die L 260 in Altmannshofen. Im Bereich der Zu- und Ausfahrt der A 96 quert der Radweg untergeordnet über eine Querungshilfe mit einer Breite von 5,00 m.

### **4.3.2 Zwangspunkte**

Im Bereich der Maßnahme sind folgende Zwangspunkte vorhanden:

- Lage der L 260, der Zu- und Ausfahrt der A96 und der Gemeindewege
- Bestehende Straßen- und Hangentwässerungseinrichtungen
- Gewässer Waizenhofgraben
- Bestehende Bäume bzw. Bewuchs
- Bebauung und dazugehörige Zufahrten
- Landwirtschaftliche Zufahrten

### **4.3.3 Linienführung im Lageplan**

Der Radweg verläuft parallel zur L 260 hinter den bestehenden Straßen- bzw. Hangentwässerungseinrichtungen und anschließend hinter dem Waizenhofgraben.

### **4.3.4 Linienführung im Höhenplan**

Die Höhenlage des geplanten Radweges orientiert sich größtenteils am bestehenden Gelände. Lediglich auf Höhe des Autobahnstützpunkts wird der Radweg über den Waizenhofgraben mit einem Durchlass DN 1000 etwas angehoben.

Es ergibt sich eine Längsneigung des Radweges zwischen 0,2 % – 2,95 %.

#### 4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Aufgrund des gleichmäßigen Längsgefälles des Radweges sowie der großzügig gewählten Radien in der Linienführung sind ausreichende Sichtbeziehungen auf dem geplanten Streckenabschnitt des Radweges vorhanden.

Der Radweg ist sehr kurvenarm. Lediglich auf Höhe des Autobahnstützpunktes muss der Radweg im Bereich des Durchlasses im Waizenhofgraben eng verschwenkt werden.

Die Sichtverhältnisse im Bereich der Querungshilfen wurden geprüft und sind eingehalten.

#### 4.4 Querschnittsgestaltung

##### 4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Der Radweg erhält eine Breite von 2,50 m mit beidseitigen 0,50 m standfesten Banketten. Folgende Straßenquerschnitte sind vorgesehen:

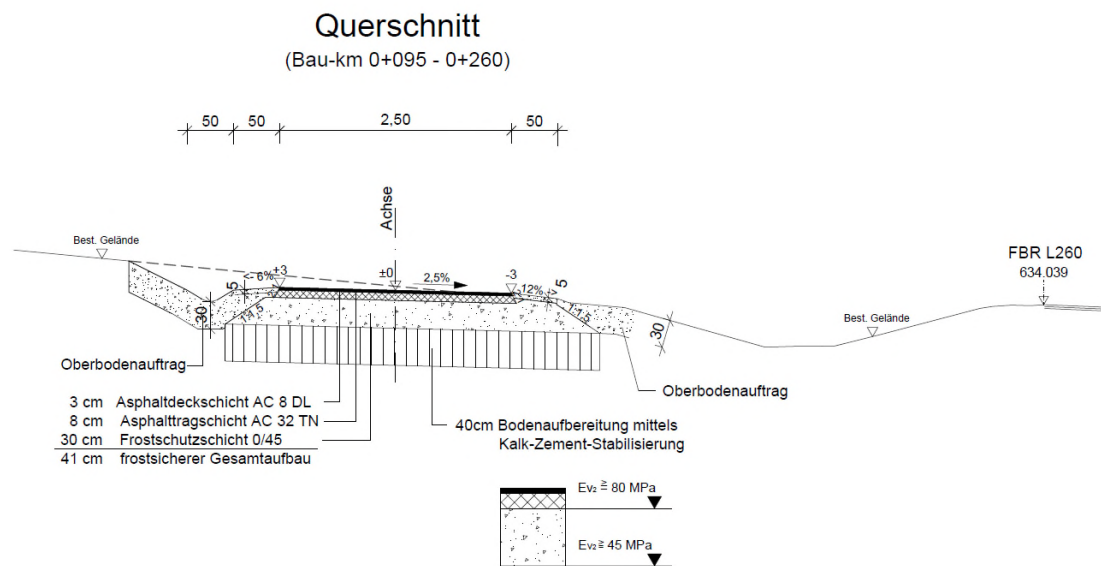


Abb.5: Regelquerschnitt

Die Querungshilfe in die L 260 hat eine Länge von ca. 13,00 m und eine Breite von ca. 3,00 m. Die Inselköpfe werden mit Flachbordsteinen F200/250 eingefasst. Die Aufstellfläche zwischen den Inselköpfen wird 4,00 m breit ausgeführt. Als optische Trennung zwischen Fahrbahn und Überweg werden Großpflaster 16/16 angeordnet.

Die durchgehenden Fahrstreifen sind mit 3,50 m in Fahrtrichtung Leutkirch und 3,70 m in Fahrtrichtung Altmannshofen vorgesehen.

Die Querungshilfe im Bereich der Zu- und Ausfahrt der A 96 ist ca. 20,00 m lang und erhält eine 5,00 m lange und 4,00 m breite Aufstellfläche. Die Inselköpfe werden mit Flachbordsteinen F 200/250 eingefasst. Als optische Trennung zwischen Fahrbahn und Überweg werden Großpflaster 16/16 angeordnet.

#### **4.4.2 Fahrbahnbefestigung**

Gemäß RStO12 beträgt die Mindestdicke des frostsicheren Aufbaus für Radwege bei anstehenden Böden der Frostempfindlichkeitsklassen F2 und F3 30 cm.

Folgender Aufbau wurde für den Radweg gewählt:

3,0 cm	Asphaltdeckschicht AC 8 DL
8,0 cm	Asphalttragschicht AC 32 TN
<u>30,0 cm</u>	<u>Frostschutzschicht 0/45</u>
41,0 cm	Gesamtaufbau

Auf dem Planum ein Mindesttragfähigkeitswert von  $E_{v2} \geq 45$  MPa einzuhalten. Hierfür ist eine Bodenverbesserung erforderlich.

#### **4.4.3 Böschungsgestaltung**

Die erforderlichen Böschungen werden im Regelfall mit einer Böschungsneigung von 1 : 1,5 ausgeführt. Die Böschungen werden mit 20 cm Oberboden angedeckt.

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

Die Radwegquerung im Bereich des Anschlussastes der A 96 soll höhengleich über die zur Querungshilfe ausgebaute Treninsel erfolgen. Der Radverkehr soll nach Musterblatt Basis 2b-3 (Stand: Juni 2024) untergeordnet geführt werden.

Das technische Regelwerk sieht diese Führungsform außerorts als Regellösung, bei Verkehrsbelastungen von über 3.000 Kfz/24h im Fahrbahnquerschnitt der zu querenden Einmündung vor.

Im Bereich des Asts der A 96 werden der bestehende Rechtsabbiegestreifen und die bestehende Dreiecksinsel aufgelöst. Hierfür soll die vorhandene Tropfenkonstruktion auf eine Breite von 5,00 m verbreitert und als Querungshilfe umgebaut werden.

Hierdurch kann eine sichere Querung für Radfahrer und Fußgänger ermöglicht werden.

#### **4.6 Besondere Anlagen**

Gegenüber der vorhandenen Zufahrt zum Dienstleistungszentrum (DLZ) Altmannshofen projiziert der Betreiber des Autohofes die Anlage von LKW-Parkplätzen.

Die vorliegende Planung ist auf die Planung des Betreibers abgestimmt. Die neue Zufahrt ist nachrichtlich in den Lageplänen dargestellt.

Die Radwegquerung im Bereich des neuen Anschlusspunktes soll ebenso höhengleich über die zur Querungshilfe ausgebaute Trenninsel erfolgen. Der Radverkehr soll nach Musterblatt Basis 2b-3 (Stand: Juni 2024) auch hier untergeordnet geführt werden.

#### **4.7 Ingenieurbauwerke**

Ingenieurbauwerke sind nicht vorgesehen.

#### **4.8 Lärmschutzanlagen**

- entfällt -

#### **4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen**

Entlang der L 260 sind auf Höhe des Dienstleistungszentrums (DLZ) Altmannshofen zwei Fahrbahnhaltepunkte vorhanden. Im Zuge des Radwegeprojektes ist der Ausbau zu barrierefreien Busbuchten vorgesehen.

Die Busbucht Richtung Altmannshofen wird barrierefrei nach RAL mit einer Länge von 88,90 m hergestellt. Kasseler-Sonderborde werden auf einer Länge von 16 m inkl. Absenker angeordnet. Die Busbucht erhält eine Breite von 3,00 m.

Die Busbucht Richtung Leutkirch wird leicht schräg angeordnet, nachdem zwischen der bestehenden landwirtschaftlichen Zufahrt bei Bau-km 0+265 und dem Zugang zur Querungshilfe bei Bau-km 0+320 keine ausreichende Längenentwicklung möglich ist. Durch die schräge Anordnung des Haltepunktes kann eine barrierefreie Anfahrt des Haltepunktes dennoch gewährleistet werden. Auch hier sind Kasseler-Sonderborde auf einer Länge von 16 m inkl. Absenker vorgesehen.

In beiden Haltestelle sind taktile Elementen angeordnet.

.

#### **4.10 Leitungen**

Es sind Leitungen verschiedener Versorgungsträger im Baufeld vorhanden.

Die Versorgungsträger wurden im Vorfeld über die Planungsmaßnahme informiert. Bestandspläne der einzelnen Versorgungsträger liegen vor und wurden in der Planung berücksichtigt.

Eventuell durchzuführende Maßnahmen werden rechtzeitig vor Baubeginn mit den Leitungsträgern abgestimmt.

## **4.11 Baugrund/Erdarbeiten**

### **4.11.1 Bodengutachten**

Zur Beurteilung bzw. Erfassung der geologischen Schichtenabfolge wurden am 13.12./14.12.2019 insgesamt zwölf Rammkernsondierungen mit einem durchgehenden Gewinn gekernter Bodenproben bis in Tiefen von max. 3,00 m unter der Geländeoberkante vom Ingenieurbüro BauGrund Süd ausgeführt.

#### Generalisierte Schichtenabfolge:

Mutterboden / Auffüllung	(Rezent)
Verwitterungsdecke	(Holozän)
Schmelzwasserkies	(Pleistozän)

Aufgrund der Höhenlage des Radweges in Höhe des bestehenden Geländes kommt das Planum des Radweges auf der Verwitterungsdecke zu liegen.

Auf dem Erdplanum ist gemäß RStO 12 mittels statischen Plattendruckversuchen ein Verformungsmodul von  $E_{v2} \geq 45$  MPa nachzuweisen. Dieser Wert wird auf den anstehenden weichen bzw. locker gelagerten Verwitterungsböden und in den Auffüllungen nicht erreicht. Daher wird eine Stabilisierung bzw. Konditionierung der Verwitterungssedimente mittels Kalk-Zement ausgeführt, wobei eine Frästiefe von  $t=0,40$  m nicht unterschritten werden darf.

Nähere Informationen sind dem Geotechnischen Bericht der Fa. BauGrund Süd vom 07.02.2020 zu entnehmen.

### **4.11.2 Bodenverwertung / Bodenschutz**

Zur Ermittlung und Bewertung von möglichen Verunreinigungen des Ober- und Unterbodens sowie der Asphaltflächen wurden durch das Ingenieurbüro Berghof Analytik + Umweltengineering GmbH Bodenuntersuchungen als Grundlage für die Erstellung eines Entsorgungskonzeptes durchgeführt.

Die Untersuchungsergebnisse, die Bewertungen und das Bodenverwertungskonzept sind im Gutachten vom 10.02.2020 zusammengefasst.

Ein Bodenschutzkonzept mit Bodenschutzplan wurde durch das Ingenieurbüro Berghof Analytik + Umweltengineering GmbH nach Ersatzbaustoffverordnung erstellt.

Im Zuge der Bauarbeiten wird eine bodenkundliche Baubegleitung durch einen Fachbauleiter Boden / Altlasten durchgeführt.

## 4.12 Entwässerung

Das auf dem Radweg anfallende Niederschlagswasser wird über die Bankette geleitet und breitflächig über Grünflächen / Böschungen versickert bzw. in die bestehenden Entwässerungsmulden entlang der L 260 eingeleitet. Das Niederschlagswasser aus den oberhalb liegenden landwirtschaftlichen Flächen wird in die Versickermulde eingeleitet.

Die Entwässerung der Landesstraße verbleibt unverändert.

## 4.13 Straßenausstattung

Die Beschilderung und die Markierung erfolgen im Einvernehmen mit den geltenden Vorschriften, Richtlinien und Anweisungen der Straßenverkehrsbehörde.

Im weiteren Planungsverlauf wird ein Markierungs- und Beschilderungsplan erstellt und abgestimmt.

## 5 Angaben zu den Umweltauswirkungen

Das Vorhaben liegt außerhalb von Naturschutzgebieten und NATURA 2000-Gebieten. Nächstgelegenes Naturschutzgebiet ist das ca. 280 m östlich beginnende Naturschutzgebiet „Laubener Brunnen“. Das Naturschutzgebiet ist auch Teil des gut 200 m entfernten FFH-Gebietes „Aitrach, Ach und Dürrenbach“ (8126-311).

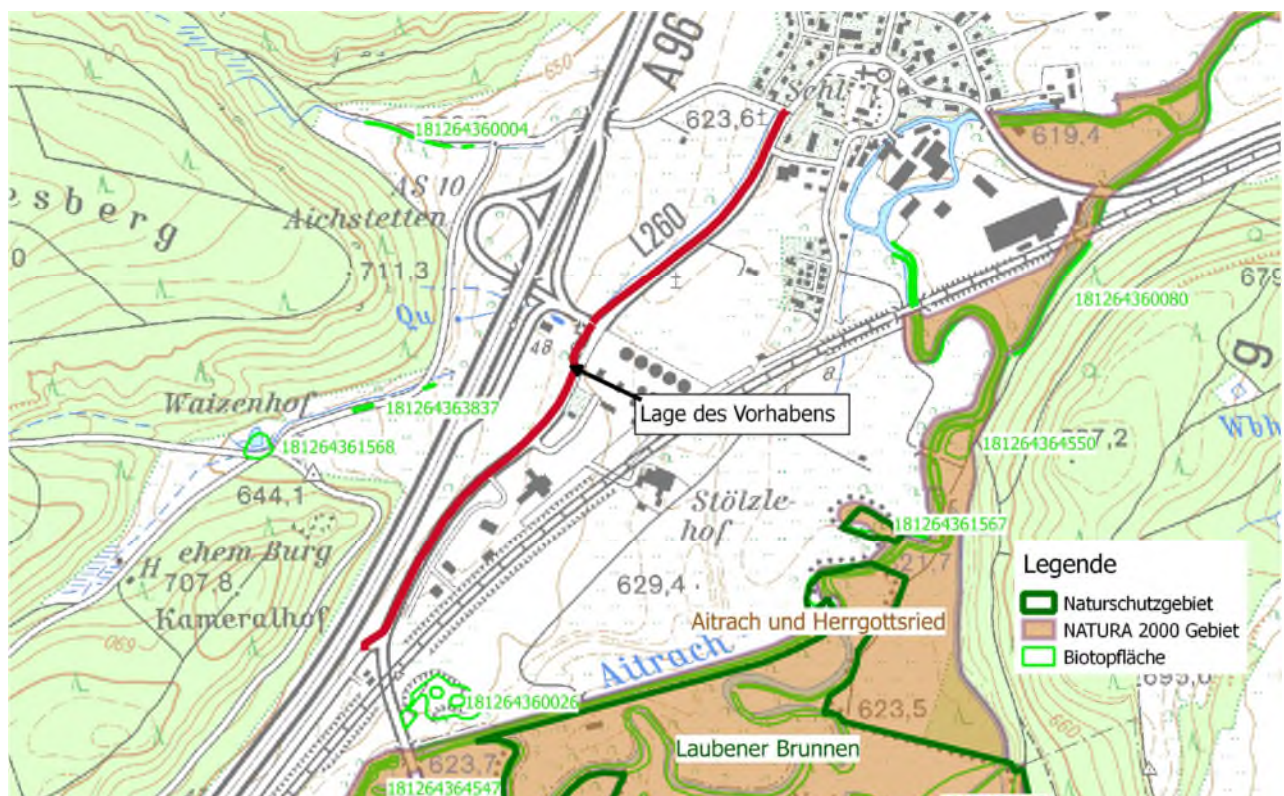


Abb. 6: Abgrenzung der Schutzgebiete und Biotope

Von dem Bauvorhaben sind keine § 33-Biotop direkt betroffen. Nächstliegendes § 33-Biotop ist das ca. 120 m südöstlich beginnende Biotop „Kiesgrube sw Stölzlehof“ (1-8126-436-0026).

Von dem Vorhaben sind keine vom Landratsamt Ravensburg ausgewiesenen Zielartenflächen betroffen.

Das Vorhaben liegt innerhalb des 974 ha großen Wasserschutzgebiets „Aitrachtal“ (Ausweisung 01.12.2006).

Die naturschutzrechtliche Bewertung der Maßnahme mit Berechnung der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung wurde durch das Büro Armin Woll erstellt.

Folgende Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen:

Extensivierungsmaßnahmen des verbleibenden Grünstreifens zwischen Bau-km 0+620 und Bau-km 0+645 und zwischen Bau-km 0+835 und Bau-km 1+225.

Entwicklung gewässerbegleitende Hochstaudenflur und punktuelle Aufweitungen des Gewässerbetts.

Der Rest des Ausgleiches erfolgt durch Abbuchung von Ökokontopunkten aus der Ökokontomaßnahme des Straßenbauamtes „L 324, Amphibienleitsystem Vorderwiddum“.

Für den Neubau des Gewässerdurchlasses bei Bau-km 0650 ist eine wasserrechtliche Erlaubnis gemäß §28 Wassergesetz (WG) erforderlich.

Der Radweg befindet sich teilweise innerhalb des 10 m Gewässerrandstreifens des Weizenhofgrabens. Das Vorhaben bedarf deshalb einer Befreiung nach §29 Abs. 4 WG i.V.m. §38 Abs. 5 WHG.

## **6 Kosten**

Kostenträger für den Radweg, die beiden Querungshilfen und die Busbuchten außerorts ist das Land Baden – Württemberg

Kostenträger für die Ausstattung der beiden Bushaltebuchten z.B. Wetterschutz, Fahrradständer ist, soweit erforderlich, die Gemeinde Aichstetten.

Leitungsverlegungen

Die Kosten für Leitungsverlegungen und –anpassungen richten sich nach den gesetzlichen Regelungen und ggf. angeschlossenen Rahmen und Nutzungsvereinbarungen.

## **7 Verfahren**

Zur Erlangung des Baurechts wird ein Planfeststellungsverfahren nach § 37 Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG) durchgeführt.

## **8 Durchführung der Maßnahme**

### **8.1 Durchführung der Maßnahme**

Die Baumaßnahme wird in einem Zuge durchgeführt. Es ist mit einer Bauzeit von ca. 5 Monaten zu rechnen.

Die Maßnahme soll, so weit wie möglich, mittels halbseitiger Sperrung der L 260 durchgeführt werden.

Lediglich für Bauarbeiten im Straßenraum der L 260 sind kurzzeitige Vollsperrungen erforderlich. Die hierfür erforderliche überörtliche Umleitung wird rechtzeitig vor Ausführung mit den betroffenen Gemeinden und der Autobahn GmbH abgestimmt.

### **8.2 Erschließung der Baustelle**

Die Maßnahme kann über das vorhandene Straßennetz erschlossen werden.

### **8.3 Umgang mit Altlasten**

Die gesamte Baumaßnahme wird über eine Fachbauleitung begleitet. Entsorgungsrelevante Erdbaustoffe werden auf Haufwerken gelagert, gekennzeichnet und beprobt und deklariert. Die Verwertung bzw. Entsorgung wird von einem Fachbauleiter überprüft und begleitet.

#### **8.4 Angaben zur Kampfmittelfreiheit**

Für die Baumaßnahme wurde im Jahr 2024 eine historische Rekonstruktion / Luftbilddauswertung durchgeführt.

Die Auswertung der Luftbilder sowie Quellen aus Internet und Lektüre hat in der zu erkundenden Fläche keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein von Abwurfmunition oder Bodenkämpfen innerhalb des Untersuchungsgebietes ergeben. Außerdem liegen keine Hinweise auf militärische Einrichtungen oder Kampfhandlungen vor.

#### **8.5 Grunderwerb und Entschädigung**

##### Grunderwerb

Der Grunderwerb für die erforderlichen Grundstücke erfolgt in der Regel im Nachgang zu dem Planfeststellungsverfahren. Der Straßenbaulastträger trägt die Kosten für Vermessung und Vermarktung.

##### Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen

Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen ergeben sich durch den Platzbedarf für die Bauausführung, sowie für Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen.

##### Entschädigung

Die durch die Baumaßnahme entstandene Nutzungs- und Pachtausfall landwirtschaftlicher Flächen wird entschädigt. Weitere Entschädigungen werden je nach Beeinträchtigungen und durch die Maßnahme verursachte Schäden gewährt. Die Festlegung von Entschädigungen für anspruchsberechtigte Flurstücke erfolgt in einem dem Planfeststellungsverfahren nachgelagerten Verfahren