

Erläuterungsbericht

Bad Blankenburg – Obere Mauergasse

1.	Allgemeine Angaben	2
1.1.	Bezeichnung des Vorhabens	2
1.2.	Vorhabenträger	2
1.3.	Standort	2
1.4.	Planung	2
1.5.	Planungsphase	2
2.	Darstellung des Vorhabens.....	3
2.1.	Planerische Beschreibung	3
2.2.	Lage im Gelände	3
2.3.	Klassifizierte Straßen	4
2.4.	Art und Umfang.....	4
2.4.1.	Ausbau im Bestand.....	4
2.4.2.	Umfang der Sanierung.....	4
2.5.	Entwässerung	8
2.6.	Verkehrsführung	9
2.7.	Träger der Baulast	9
3.	Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	9
3.1.	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	9
3.2.	Verkehrliche Beurteilung	9
3.3.	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	9
3.4.	Umweltverträglichkeit.....	10
4.	Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....	10
4.1.	Ausbaustandard.....	10
4.2.	Öffentliche Verkehrsanlagen.....	10
4.3.	Baugrund	10
4.4.	Straßenausstattung	10
5.	Kosten	11
6.	Verfahren.....	11
7.	Durchführung der Baumaßnahme	11

1. Allgemeine Angaben

1.1. Bezeichnung des Vorhabens

Stadt Bad Blankenburg
Obere Mauergasse
Straßenbau

1.2. Vorhabenträger

Stadt Bad Blankenburg
Marktplatz 1
07422 Bad Blankenburg

1.3. Standort

Land: Freistaat Thüringen
Landkreis: Saalfeld-Rudolstadt
Stadt: Bad Blankenburg

1.4. Planung

Ingenieurbüro Prowa GmbH Erfurt
Hochheimer Straße 47
99094 Erfurt
Telefon: 0361/6701-0 Fax: 0361/6701/213

1.5. Planungsphase

Gemäß HOAI § 47: Entwurfs- und Genehmigungsplanung

2. Darstellung des Vorhabens

2.1. Planerische Beschreibung

Bad Blankenburg liegt im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt in Thüringen südwestlich von Rudolstadt. Die Stadt beabsichtigt im Jahr 2022 den Straßenkörper Obere Mauergasse grundhaft auszubauen. Die Verkehrsflächen der sehr schmalen Oberen Mauergasse sind als Mischverkehrsflächen in Pflasterbauweise auszubilden.

Der Straßenausbau soll im Zusammenhang mit der geplanten Erneuerung der Mischwasserkanalisation (DN 300 PP / DN 500 PP) und der Trinkwasserleitung (DN 80 GGG) des Zweckverbandes Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung für Städte und Gemeinden des Landkreises Saalfeld-Rudolstadt (ZWA Saalfeld-Rudolstadt) erfolgen.

An den geplanten MW-Sammler DN 300 / 500 werden die Straßenabläufe sowie die Planumsentwässerung angebunden. Mit dem Straßenausbau wird auch die Straßenbeleuchtung erneuert.

Der grundhafte Ausbau verbessert vor allem die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Das Stadtbild des Altstadtbereiches wird zudem qualitativ aufgewertet.

Hinweis: Der Straßenbau erfolgt zu überwiegender Teil auf öffentlichen Straßengrundstücksflächen. Zur Realisierung notwendiger Höhenanpassungen werden möglicherweise private Grundstücksflächen überbaut bzw. angepasst. Für die geplante Überbauung werden entsprechende Vereinbarungen zwischen Stadt und Privateigentümern erforderlich.

Es befinden sich diverse private Einbauten (Treppen, Zäune, etc.) im öffentlichen Straßenraum. Der Vorhabenträger kann den Eigentümer auffordern, diese im Vorfeld der Baumaßnahme eigenständig zurückzubauen. Sofern der Auftraggeber dieser Möglichkeit nicht nachkommt und Beschädigungen an privaten Einbauten im Rahmen der Bautätigkeit entstehen, gehen diese zu Last des Vorhabenträgers und sind reparaturpflichtig.

2.2. Lage im Gelände

Bad Blankenburg ist eine Kleinstadt im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt (Thüringen) mit ca. 5.725 Einwohnern in Bad Blankenburg selbst und ca. 715 Einwohnern in den zugehörigen Ortsteilen.

Durch die Lage in den Tälern der Schwarza und der Rinne erstreckt sich die Höhenlage des Ortes zwischen ca. 220 m NHN und 280 m NHN.

In Bad Blankenburg mündet die Rinne (Gewässer II. Ordnung) in die Schwarza (Gewässer I. Ordnung). Die Stadt liegt an der Bundesstraße B 88 südwestlich von Rudolstadt und nordwestlich von Saalfeld und besitzt einen Haltepunkt an der Bahnstrecke zwischen Arnstadt und Saalfeld.

Das Baufeld liegt innerhalb der Altstadt von Bad Blankenburg und wird geprägt durch das historische Stadtzentrum mit dem mittelalterlichen Stadtkern, der als Gesamtensemble unter Denkmalschutz steht.

2.3. Klassifizierte Straßen

Die Ausbaustrecke dient als reine Anliegerstraße bzw. als Wohnweg zur verkehrlichen Anbindung der Wohngrundstücke. Unmittelbar südlich des Baugebietes in Bad Blankenburg liegt die Bundesstraße 88. Südöstlich verläuft die Landstraße 1112. In der näheren Umgebung befinden sich keine weiteren klassifizierten Straßen.

2.4. Art und Umfang

Die Sanierung der Oberen Mauergasse erfolgt in Lage und Höhe auf der bereits vorhandenen Straße. Die vorhandene seitliche Bebauung schließen eine andere Verkehrsführung als die derzeit vorhandene unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus. Die seitlichen Anschlüsse zu privaten Grundstücken entlang der Erschließungsstraße bleiben bestehen und werden angepasst. Die Verknüpfungen mit dem vorhandenen Straßennetz bleiben bestehen.

2.4.1. Ausbau im Bestand

Die Straßenbreiten variieren sehr stark, so dass keine geregelte Streckencharakteristik vorhanden ist. Durch die geschichtlich gewachsene Bebauung sind auf der ca. 400 m langen Baustrecke mehrere Engstellen vorhanden. Der derzeitige Ausbau im Bestand bildet eine Mischverkehrsfläche mit Querschnittsbreiten in den Engstellenbereichen zwischen 3,20 und 5,00 m. Im Bereich der Brauhausgasse sowie der ehemaligen Rettungswache gibt es Aufweitungsbereiche von bis zu 10,00 m Querschnittsbreite. Eine konkrete Verkehrsstruktur ist daher kaum erkennbar.

Durchgehende Bordabgrenzungen am öffentlichen Bauraum befinden sich lediglich im Bereich Obere Mauergasse 15a-15i.

Der größte Teil der Oberen Mauergasse ist mit Pflasterbelag hergestellt. Nur der Nord-Süd verlaufende Abschnitt ganz im Westen ist als Schotterweg ausgebildet. Die Bebauung reicht meist bis an die Straße heran. Aktuell kann die Obere Mauergasse im Zweirichtungsverkehr befahren werden.

Eine geregelte Wasserführung auf den alten Natursteinpflasterflächen ist nicht erkennbar. Die Pflasterflächen sind sehr uneben. Zur Behebung angeführter Mängel und Missstände wird ein kurzfristiger Straßenausbau notwendig.

2.4.2. Umfang der Sanierung

Der Ausbaubereich Obere Mauergasse wird allseitig durch Bebauung begrenzt. Entlang der Bebauung befinden sich die Verkehrsstrassen für die Abführung des Anliegerverkehrs. Zur Strukturierung und Bemessung des Verkehrsbereiches Obere Mauergasse wurden fünf Planachsen gebildet. Die vorhandenen Einfahrts- und Eingangshöhen der Bebauung lassen nur einen geringen Spielraum in der neuen Gradienten zu. Entwässerungsschwachpunkte der alten Gradienten wurden beseitigt. Die festgelegte Mindestlängsneigung beträgt dabei 0,5 %. Damit ist die für die Straßenentwässerung notwendige Längsneigung in der Regel gegeben. Die maximale Straßenlängsneigung in der Oberen

Mauergasse beträgt 8,5 %. Diese liegt nur geringfügig über den maximal zulässigen Grenzwert von 8 % für angebaute Stadtstraßen. Dies ist jedoch aufgrund der geringen Fahrgeschwindigkeit und dem Tatbestand Bauen im Bestand zu rechtfertigen.

Für die mit geringen Kfz-Verkehr belegte Straße sowie aufgrund der beengten Querschnittsbreiten wurden ausschließlich Mischverkehrsflächen vorgesehen, wobei auf die höhenmäßige Trennung der Verkehrsflächen verzichtet wurde. Separate Verkehrsflächen für den ruhenden Verkehr wurden nicht vorgesehen. In den Grundstücken befinden sich ausreichend Flächen, um den ruhenden Verkehr der Anliegerbebauung abwickeln zu können. Der Rad- und Fußgängerverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Im Zuge der Baumaßnahme wird der Fahrbahnbereich lediglich optisch abgegrenzt und auf eine höhenmäßige Trennung der Verkehrsflächen verzichtet. Die Fahrbahnbreite beträgt in den Engstellen 2,50 m. Aufgrund der geringen zur Verfügung stehenden Querschnittsbreiten sind im Fahrbahnbereich zusätzlich ein 0,95 m breiter Gehstreifen sowie die 0,30 m breite Entwässerungsrinne integriert. Der Fahrbahnbereich wird durch eine Läuferzeile abgegrenzt, diese ist, wie die Entwässerungsrinnen, in Beton zu setzen. Die verbleibenden seitlichen Querschnittsbreiten dienen als Anpassungstreifen.

Engstellenbereiche:

Achse AX_1: Bauanfang bis Stat. 0+066.235
 Stat. 0+102.339 bis Stat. 0+139.638
 Stat. 0+183.857 bis Bauende

sowie die Achsen AX_2, AX_4 und AX_5

Von Stat. 0+183.857 bis Stat. 0+229.837 (Achse AX_1) beträgt der Fahrbahnbereich inkl. Entwässerungsrinne aufgrund des geringeren verfügbaren öffentlichen Bauraums lediglich 2,40 m bis 2,44 m. In diesem Bereich wird der südliche Betonbord lagemäßig beibehalten, da dieser weitestgehend entlang der Grundstücksgrenzen verläuft. Aufgrund der Höhensprünge und Abplatzungen des bestehenden Bordes wird dieser durch einen durchgehenden Rundbord (Bordantritt: 3 cm) ersetzt. Der nördliche Betonformstein inkl. des dahinterliegenden Betonsockels soll im Zuge der Baumaßnahmen erhalten bleiben, da bei Abbruch die Standhaftigkeit der direkt angrenzenden Mauern (insbesondere der Natursteinmauer von Stat. 0+215 bis Stat. 0+227) nicht gewährleistet werden kann. Hierfür ist vorgesehen, den Betonsockel mit Epoxidharzmörtel zu sanieren.

Im Bereich der Achsen AX_2 und AX_5 wurde auf die Ausbildung des Gehstreifens aufgrund mangelnder fußläufiger Wegebeziehungen verzichtet.

In den Aufweitungsbereichen wird, um die Anpassungsbereiche nicht überzudimensionieren, der Fahrbahnbereich auf 4,50 m erweitert. Die grundlegende Querschnittsgestaltung wird jedoch beibehalten.

Aufweitungsbereiche:

Achse AX_1: Stat. 0+066.235 bis Stat. 0+102.339
 Stat. 0+139.638 bis Stat. 0+183.857

Die Achse AX_3 orientiert sich in ihrer Querschnittsgestaltung maßgeblich am anzuschließenden Bestand.

Die Fahrbahnquerschnitte werden als Pult- oder als Dachprofil entsprechend der Eintragungen in den Lageplänen ausgebaut. Die Entwässerungsrinne ist in den Bereichen mit Einseitneigung (Pultprofil) am Tiefrand des Fahrbahnbereiches angeordnet. Die Bereiche mit Dachprofil werden mit beidseitigen Entwässerungsrinnen ausgebildet. Die Straßenabläufe werden an den neuen Mischwasserkanal des Zweckverbandes angebunden. Das Sickerwasser auf dem Planum wird über die Planumsentwässerung (LP DN 100) abgeleitet.

Aufgrund der geringen Querschnittsbreiten ist mit erhöhten baulichen Aufwendungen zu rechnen (Einsatz von Kleingeräten bei Aushub, Pflastereinbau und Verdichtung, Einbau einer gebundenen Tragschicht als Bestandteil des frostsicheren Koffers zur Verringerung der Erschütterungen infolge Verdichtung). Beim Ausschachten vor den Häusern sollen je nach statischen Erfordernissen abschnittsweise Unterfangungen angewendet werden, um die Fundamente nicht zu gefährden.

Da sich der Baubereich im historischen Altstadtbereich Bad Blankenburgs befindet, werden die Verkehrsflächen in Natursteinpflasterbauweise hergestellt. Der Fahrbahnbereich (2,50 m bis 4,50 m in Aufweitungsbereichen) enthält einen 0,95 m breiten Gehstreifen, welcher in geschnittenen Natursteinpflaster herzustellen ist. Das geschnittene Pflaster ermöglicht eine bessere Befahr- und Begehrbarkeit insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen und minimiert darüber hinaus die Rollgeräusche. Dadurch kann den Belangen der mobilitätseingeschränkten Personen ausreichend Berücksichtigung beigemessen werden. Der übrige Fahrbahnbereich, die Pflasterrinne sowie die Anpassungstreifen können mit dem vorhandenen Ausbaupflaster (Granitkleinpflaster bzw. Schlackesteine) hergestellt werden. Der Fahrbahnbereich ist dabei in Bogenverlegung auszubilden. Der Gehstreifen aus geschnittenen Pflaster ist in die Bogenverlegung des gesamten Fahrbahnbereiches zu integrieren. Die übrigen Flächen (Entwässerungsrinne, Läuferzeile und Anpassungstreifen) sind in Reihe zu pflastern. Die Pflasterflächen aus Granitkleinpflaster sind mit mindestens $\geq 3,0$ % Querneigung auszuführen.

Aufbau Verkehrsflächen

Die Bemessung des Straßenquerschnittes erfolgte entsprechend der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sowie der gültigen Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen, der RStO 12.

Die Stadt Bad Blankenburg liegt in der Frosteinwirkzone II. Die Gründung der Fahrbahn erfolgt in der Regel auf Böden der Frostempfindlichkeitsklasse F2.

Ermittlung der frostsicheren Kofferstärke nach RStO 12:

Gemäß Tabelle 6, Zeile 1, Spalte 4 für Bk 0,3 d = 0,40 m

Mehr- bzw. Minderdicken infolge örtlicher Verhältnisse nach Tabelle 7 unter Beachtung der Angaben der erfolgten Baugrunderkundungen:

Zeile 1.2 Frosteinwirkzone II	+0,05 m
Zeile 2.3 kleinräumige Klimaunterschiede – günstig	-0,05 m
Zeile 3.2 Wasserverhältnisse – ungünstig	+0,05 m
Zeile 5.3 Entwässerung – Rinnen und Abläufe	-0,05 m

Mindestdicke des frostsicheren Aufbaues für Bk 0,3 = 0,40 m + 0,00 m = 0,40 m

Die erforderliche Tragfähigkeitserreichung auf der Frostschutzschicht bedingt technologisch eine Erhöhung des frostsicheren Aufbaus um 10 cm auf 0,50 m.

Zur Erhaltung der Ebenföchigkeit sämtlicher auszuföhernder Pflasterflöchen, soll auf der unter dem Pflaster einzubauenden Schottertragschicht ein Verdichtungswert von mindestens 120 MPa erreicht werden. Dies bedingt die Stöärke der Schottertragschicht von 15 cm. Auf der darunter liegenden Frostschutzschicht wird ein Nachweis $E_{v2} \geq 100$ MPa erforderlich. Bei einem $E_{v2} \geq 45$ MPa auf dem Planum muss, nach Tabelle 8 der RStO 12, die Frostschutzdicke mindestens 20 cm betragen, um die geforderte Verdichtung zu erreichen. Diese Erfordernisse wurden bei der Dimensionierung der Verkehrsflöchen beröcksichtigt.

Zwischen Planum und anstehendem Baugrund ist ein Geotextil (Trennvlies) der Geotextilrobustheitsklasse GRK 3 einzubauen. Gemöäß Aussagen der Baugrunduntersuchung ist, falls unter dem Planum weiche, gering tragföähige Schichten anstehen, ein Bodenaustausch in einer Stöärke von 30 cm vorzusehen. Art und Umfang des Bodenaustausches ist mit der örtlichen Bauöberwachung abzustimmen.

Aufbau Fahrbahn

10 cm	Natursteinpflaster
4 cm	Pflasterbettung
15 cm	Schottertragschicht 0/32
21 cm	Frostschuttschicht 0/45
	Geotextil GRK 3
	<u>Planum, $E_{V2} \geq 45\text{MPa}$</u>
50 cm	Gesamtaufbau
+ ggf. 30 cm Bodenaustausch	

Aufbau Anpassungsflächen

10 cm	Natursteinpflaster
4 cm	Pflasterbettung
15 cm	Drainbeton auf Vlies GRK3
21 cm	Frostschuttschicht 0/45
	Geotextil GRK 3
	<u>Planum, $E_{V2} \geq 45\text{MPa}$</u>
50 cm	Gesamtaufbau
+ ggf. 30 cm Bodenaustausch	

In den Anpassungsbereichen empfiehlt sich aus planerischer Sicht der Einbau einer Drainbetonschicht, da somit auf den Tragfähigkeitsnachweis des Planums von 45 MPa verzichtet werden kann.

2.5. Entwässerung

Die Straßenausführung erfolgt in der Regel als Pult- oder Dachprofil bei Führung der Oberflächenwässer in 0,30 m breiten Entwässerungsrinne (3-zeilige Rinne aus Naturstein). Diese ist als Muldenrinne auszuführen. Der Rinnenstich soll 3 cm nicht überschreiten.

Die in den Rinnen abgeführten Straßenwässer werden, über die geplanten Straßenabläufe (30 x 50 cm in Muldenprofil), in den im Zuge der Komplexmaßnahme mit auszuführenden Mischwasser-sammler DN 300 PP / DN 500 PP eingeleitet. An diesen Sammler soll ebenfalls die Sickerleitungen der Planumsentwässerung angebunden werden.

Zur Entwässerung des Gründungsplanums der Straße wurde eine Planumsentwässerung aus Teilsickerrohr (LP) DN 100 PE-HD angeordnet. Diese befindet sich jeweils im Bereich der Rinne.

Die Sickerrohre sind in einem 0,40 m breiten Sickerschlitz (Graben) zu verlegen und mit Filtermaterial 2/32 (mind. 20 cm über Rohrscheitel) zu umhüllen. Der Sickerraum ist mit Geotextil auszukleiden.

Damit soll die Funktionsfähigkeit der Sickerleitung über einen langen Zeitraum gewährleistet werden. Die Planumsentwässerung ist in der Regel an die Zwischenringe der Abläufe mit Abgang DN 100 anzuschließen.

2.6. Verkehrsführung

Die Verkehrsführung wird im Zuge der Baumaßnahme nicht geändert und bleibt wie im Bestand erhalten.

2.7. Träger der Baulast

Der Träger der Baulast für den Verkehrsflächenbau sowie deren Entwässerung ist die Stadt Bad Blankenburg. Die aufgrund der geplanten Gemeinschaftsmaßnahme mit dem ZWA Saalfeld-Rudolstadt anfallenden Gemeinkosten (Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherungen, Deklarationsanalysen, etc.) werden im Verhältnis der submittierten Baukosten der jeweiligen Baulastträger geteilt. Über die zu teilenden Kosten und der zu berücksichtigenden Belange der Baulastträger wird eine Verwaltungsvereinbarung aufgesetzt.

3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

3.1. Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Der Ausbau der Oberen Mauergasse in Bad Blankenburg erfolgt in Lage und Höhe auf bereits vorhandenen Straßen. Die vorhandene seitliche Bebauung schließen eine andere Verkehrsführung als die derzeit vorhandene unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus.

3.2. Verkehrliche Beurteilung

Die Erneuerung der Fahrbahnoberflächen stellt neben der optischen Verbesserung und Aufwertung der Anliegerstraße auch eine Erhöhung der Gebrauchstauglichkeit und Sicherheit dar. Die Ebenmäßigkeit der zukünftigen Fahrbahn, gegenüber den bestehenden Verhältnissen, ist ein Zugewinn an Sicherheit beim Befahren und Bremsen.

3.3. Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Die geplante Sanierung der Erschließungsstraße in Bad Blankenburg orientiert sich an der bisher vorhandenen Lage und Höhe. Die seitlichen Anschlüsse zu privaten Grundstücken entlang der Erschließungsstraße bleiben bestehen und werden angepasst. Die Verknüpfungen mit dem vorhandenen Straßennetz bleiben bestehen.

Im Verlauf der Oberen Mauergasse sind bauliche Engstellen durch den historisch gewachsenen Bestand der Privathäuser vorhanden.

3.4. Umweltverträglichkeit

- entfällt –

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1. Ausbaustandard

Ausgehend von einer geschätzten Verkehrsbelegung von maximal 120 Kfz/24 h und einem Anteil von Schwerfahrzeugen von etwa 5 % ergeben sich 6 bemessungsrelevante Fahrzeuge pro Tag. In Anlage 1 zum Erläuterungsbericht ist die Berechnung der Belastungsklasse 0,3 dargestellt.

Die Erneuerung der Fahrbahnoberfläche wird gemäß der errechneten Belastungsklasse 0,3 der RStO 12 hergestellt.

Die erreichte Verkehrsqualität spielt bei der Oberen Mauergasse in Bad Blankenburg unter Berücksichtigung der zurückgelegten Fahrwege (< 500 m bis zur B 88) der geschätzten Verkehrsbelegung (max. 120 Kfz/24 h, d.h. bei 10%iger Spitzenstunde 12 Kfz/Spitzenstunde, d.h. im Mittel alle 5 min 1 Kfz in der Spitzenstunde) eine untergeordnete bis keine Rolle.

4.2. Öffentliche Verkehrsanlagen

Im Planungsgebiet ist kein ÖPNV vorhanden.

4.3. Baugrund

Für das geplante Vorhaben wurde ein Baugrundgutachten durch das Ingenieurbüro für Baugrund JACOBI GmbH im Oktober 2019 erstellt. Das Gutachten ist dieser Planung als Anlage beigelegt.

Zur Untersuchung der Baugrundverhältnisse im Bereich der geplanten Trasse wurden insgesamt 6 Rammkernsondierungen und 3 schwere Rammsondierungen niedergebracht.

Am Standort wurde unter straßenbautechnischen Auffüllungen vorwiegend Schluff/Ton, unterlagert von Kies/Hangschutt und Sandstein (zersetzt bis verwittert) angetroffen. Im Bereich des Kieses ist ein Steinanteil zu erwarten. Im Kies können ggf. bindige Bereiche bzw. Linsen vorhanden sein, welche jedoch bei der Untersuchung nicht festgestellt wurden.

4.4. Straßenausstattung

Die vorhandenen Verkehrsschilder im Baubereich werden abgebaut und durch eine neue Beschilderung mit Rahmen ersetzt. Die Beschilderung erfolgt grundsätzlich in gleicher Weise wie im Bestand. Eine zusätzliche Beschilderung wird im weiteren Planungsverlauf mit der entsprechenden Genehmigungsbehörde abgestimmt.

Beleuchtung

Mit der Straßenbaumaßnahme soll die Straßenbeleuchtung neu gestellt werden. Die Planung der technischen Anlagen erfolgt durch einen Elektroplaner.

5. Kosten

-entfällt-

6. Verfahren

Der Baubeginn wird voraussichtlich 2022 stattfinden.

7. Durchführung der Baumaßnahme

Gemäß der Stellungnahme der Tauber Delaborierung GmbH vom 23.08.2021 ergeben sich keine Hinweise auf einen Kampfmittelverdacht. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass punktuelle Vergrabungen und Verkippungen von Kampfmitteln - auch in Gewässer - wie es zu Kriegsende überall in Deutschland üblich war, sowie Munitionseinzelfunde nicht ausgeschlossen werden.

Die Durchführung der Baumaßnahme erfolgt voraussichtlich unter abschnittsweiser Vollsperrung. Einzige Vorgabe des Baulastträgers war eine durchgängige Begehbarkeit für Fußgänger und für Radfahrer. Es können mehrere Bauabschnitte gebildet werden.

aufgestellt,

ProWA GmbH, März 2022