



Vorlage an

**Ortschaftsrat Großdeinbach**

zur Bekanntgabe

- öffentlich -

**Bezirksbeirat Rehnenhof/Wetzgau**

zur Bekanntgabe

- öffentlich -

**Bau- und Umweltausschuss**

zur Bekanntgabe

- öffentlich -

**Ortsumfahrungen Großdeinbach und Wetzgau**

**Anlagen:**

**1 Übersichtslageplan , M 1:20 000, vom 13.10.2003**

1. Vorbemerkungen

Seit Beginn der Untersuchungen und während des Planfeststellungsverfahrens für eine Ortsumgehung Mutlangen im Zuge der B 298 befürchten die Bewohner von Großdeinbach und Wetzgau, dass es vor allem mit der geplanten Form der Verbindung zwischen B 298 neu und K 3268 zu Verkehrszunahmen in den jeweiligen Stadtteilen kommen könnte. Gutachtlich konnte dies jedoch nicht nachgewiesen werden. Dennoch werden



Anstrengungen unternommen, einer eventuellen Höherbelastung kurzfristig mit Sofortmaßnahmen, wie beschlossen, zu begegnen. In der Sitzung des Gemeinderats am 10.12.2003 wurde seitens der Verwaltung angedeutet, dass es evtl. die bauliche Möglichkeit gibt, die genannten beiden Stadtteile durch eine Umgehungsstraße größtenteils vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Trassenführung, sowie die verkehrlichen Rahmenbedingungen werden hiermit vorgestellt.

2. Verkehrliche Grundlagen für die Beurteilung der erhofften Entlastungswirkungen für Wetzgau und Großdeinbach.

Die am 26.04.2001 umfassend im nördlichen Stadtgebiet durchgeführten Verkehrserhebungen haben für Großdeinbach eine durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung von ca. 8500 Kfz / 24h und für die Ortsdurchfahrt Wetzgau im Zuge der K 3268 ca. 12500 Kfz / 24h ergeben.

Aus der Drucksache Nr. 259/2001 vom 04.09.2001 bzw. 25.10.2001 ist zu entnehmen, dass damit bereits in den vergangenen Jahren eine stetige Zunahme in den beiden Ortsdurchfahrten stattgefunden hat; in der Ortsdurchfahrt Großdeinbach seit 1987/88 um 2350 Kfz / 24h = ca. 38% und in der Ortsdurchfahrt Wetzgau um 3000 Kfz / 24h = ca. 32%.

Es ist zu vermuten, dass neben der allgemeinen Verkehrszunahme, der Zunahme des Erschließungsverkehrs aus diversen neu ausgewiesenen Baugebieten in Wetzgau, Großdeinbach und Wustenriet, auch bereits ein erhebliches Schleichweg – bzw. Umgehungspotential infolge der Verkehrsverhältnisse in Schwäbisch Gmünd zur überproportionalen Verkehrszunahme geführt haben.

Die Auswertung der sehr umfangreich vorhandenen Analysetatbestände im GVP Schwäbisch Gmünd bzgl. Ziel-, Quelle, Durchgangsverkehr in den beiden Stadtteilen erlaubt es bei entsprechender Hochrechnung ein ungefähres Bild zu zeichnen über die möglichen Verkehrsbelastungen auf den Ortsumgehungen Großdeinbach bzw. Wetzgau. Demnach bewegen sich diese für Großdeinbach in der Größenordnung von ca. 5400 Kfz / 24h und für Wetzgau in der Größenordnung von ca. 3500 Kfz / 24h.

3. Linienbestimmung einer gemeinsamen Ortsumgehung für Großdeinbach und Wetzgau

Aufgrund topographischer und siedlungsrelevanter Gegebenheiten steht nur ein räumlich begrenzter Korridor für eine Trassierung bzw. Linienbestimmung einer Umgehungsstraße zur Verfügung. Die Trasse beginnt gemäß beil. Übersichtsplan, M 1:20000, vom 13.10.03 ca. 100m nördlich der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße von Kleindeinbach in die K 3268. Die Trasse umfährt die bestehende Ortslage von Großdeinbach südöstlich, quert im äußersten nördlichen Teil das Rotenbachtal mittels einer ca. 420 m langen Talbrücke, kreuzt ca. 350m östlich von Großdeinbach die



K 3268, und führt dann weiter als Nordumgehung Wetzgau mit Anschluss an die B 298 neu.

Die bereits im Jahre 2000 grundsätzlich konzipierte Trassenführung wurde 2001 einer weiteren Detailuntersuchung bzgl. des Anschlusses an die B 298 unterzogen. In Abstimmung mit dem Straßenbauamt Ellwangen wurde unter 4 Vorschlägen eine Variante, bei der die jetzige Verbindungsrampe aufgelöst werden muss, als einzig realisierbar erachtet. Diese Anschlussvariante ist ebenfalls in der Anlage als Detailausschnitt dargestellt.

#### 4. Weitere Detailbeschreibungen

Die dargestellte Umgehungsstraße ist gemäß Lageplan ca. 3,2 km lang, die Anschlussverbindungen ca. 300 m. Die notwendige Talbrücke über das oberste Rotenbachtal wird ca. 420 m lang sein. Die vorgesehene Straßenbreite beträgt 7,0 m, beidseitige Bankette zusammen 3,0 m.

#### 5. Voraussichtliche Kosten

Die Baukosten betragen insgesamt ca. 12,6 Millionen Euro. Davon entfallen auf die Straßenbauarbeiten einschließlich 13 ha Grunderwerb ca. 7,2 Mio. € und auf den Brückenbau ca. 5,4 Mio. €.

#### 6. Weiteres Vorgehen

Die Stadt Schwäbisch Gmünd geht davon aus, dass das Umgehungsstraßensystem mittel- bis längerfristig nicht realisierbar ist.

Gleichwohl wird die Stadt Schwäbisch Gmünd vorsorglich beim Ostalbkreis einen Antrag stellen zur Aufnahme in ein entsprechendes Finanzierungsprogramm für Maßnahmen in der Baulast des Kreises. Parallel dazu - mit einem entsprechenden Hinweis versehen - ist es sinnvoll, auch eine entsprechende Voranfrage an das Regierungspräsidium Stuttgart einzureichen.