

**Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der Waldstraße
 Vorplanung, Variantenabwägung**

Anlage 2

Streckenabschnitt 1+2, Stat. 0+025 bis 1+300				
	<u>Variante 1</u> Schutzstreifen	<u>Variante 2</u> Radfahrstreifen	<u>Variante 3</u> Gehweg „Radverkehr frei“	<u>Variante 4</u> Gehweg „Radverkehr frei“ + Radfahrstreifen Südseite
Raumstrukturelle Wirkungen	keine Unterschiede zwischen Variante 1 bis 4			
Verkehrliche Beurteilung				
MIV	Beachtung Gegenverkehr + Radfahrer	gute Sichtbarkeit der Radfahrer (MIV-Abbieger Knoten)	Besondere Aufmerksamkeit beim Abbiegen erforderlich	Besondere Aufmerksamkeit beim Abbiegen erforderlich
Radverkehr	Schutzwirkung zu MIV gegenüber anderen Varianten gering	gute Sichtbarkeit der Radfahrer	Schutz durch Hochbord; durchgehende Führung; Vielzahl von Grundstückseinfahrten u. Einmündungen aber nachteilig; Einmündungen mit Radfahrerfurten markiert	Schutz durch Hochbord; durchgehende Führung Richtung Döläu; Vielzahl von Grundstückseinfahrten u. Einmündungen nachteilig; Einmündungen mit Radfahrerfurten markiert
Benutzungspflicht	-	ja	nein	nein
Fußgängerverkehr	gebundene Befestigung + Ebenheit	gebundene Befestigung + Ebenheit	gebundene Befestigung + Ebenheit	gebundene Befestigung + Ebenheit
		Radverkehr auf Gehweg Nordseite	Radverkehr auf Gehweg Gehweg auf Südseite nicht erforderlich	Radverkehr auf Gehweg Nordseite
Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung				
Lagertrassierung (Parameter)	keine signifikanten Unterschiede zwischen Variante 1 bis 4			
Zwangspunkte der Linienführung	kleinste Verschiebung der Fahrbahn Richtung Norden durch Grenze FFH-Gebiet	geringe Verschiebung der Fahrbahn Richtung Norden durch Grenze FFH-Gebiet	größte Verschiebung der Fahrbahn Richtung Norden durch Grenze FFH-Gebiet	geringe Verschiebung der Fahrbahn Richtung Norden durch Grenze FFH-Gebiet
Belastungsbereich II bis (III) nach ERA, daraus abgeleitete Konsequenzen	Schutzstreifen an der Grenze zu Belastungsbereich III ungünstig	Radfahrstreifen für den Belastungsbereich III/IV geeignet, für II weniger, aber hier an der Grenze II/III möglich	„Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ möglich Gehweg auf Südseite nicht erforderlich	Radfahrstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ möglich
Höhentrassierung	keine signifikanten Unterschiede zwischen Variante 1 bis 4			
Anordnung der Knotenpunkte	keine Änderung im Vergleich zum Bestand			
erforderlicher Grunderwerb	geringster GE erforderlich	größter GE erforderlich	großer GE erforderlich	geringer GE erforderlich
Schutzgut Menschen	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung
Schutzgut Boden, Fläche	geringster Flächenverbrauch moderate Flächenversiegelung	höchster Flächenanspruch mit 13,20 m Ausbaubreite	höherer Flächenverbrauch und Flächenneuversiegelung	geringer Flächenverbrauch moderate Flächenversiegelung
Schutzgut Klima und Luft	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung
Stadtbild	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung
Kulturelles Erbe, sonst. Sachgüter	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung
Wirtschaftlichkeit				
Förderfähigkeit	gegeben	gegeben	gegeben	gegeben

**Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der Waldstraße
 Vorplanung, Variantenabwägung**

Anlage 2

Streckenabschnitt 3+4, Stat. 1+130 bis 1+717				
	<u>Variante 1</u> Schutzstreifen	<u>Variante 2</u> Radfahrstreifen	<u>Variante 3</u> Gehweg „Radverkehr frei“	<u>Variante 4</u> Gehweg „Radverkehr frei“ + Radfahrstreifen Südseite
Raumstrukturelle Wirkungen	keine Unterschiede zwischen Variante 1 bis 4			
Verkehrliche Beurteilung				
MIV	Beachtung Gegenverkehr + Radfahrer	gute Sichtbarkeit der Radfahrer (MIV-Abbieger Knoten)	Besondere Aufmerksamkeit beim Abbiegen erforderlich	Besondere Aufmerksamkeit beim Abbiegen erforderlich
Radverkehr	Schutzwirkung zu MIV gegenüber anderen Varianten gering	gute Sichtbarkeit der Radfahrer	Schutz durch Hochbord durchgehende Führung Vielzahl von Grundstückseinfahrten u. Einmündungen aber nachteilig	Schutz durch Hochbord durchgehende Führung Richtung Dörlau Vielzahl von Grundstückseinfahrten u. Einmündungen nachteilig
Benutzungspflicht	nein	ja	nein	nein/ja
Fußgängerverkehr	Ausbau Gehweg mit Regelbreite keine funktionale Änderung	Ausbau Gehweg mit Regelbreite keine funktionale Änderung	Ausbau Gehweg mit Regelbreite Radverkehr auf Gehweg	Ausbau Gehweg mit Regelbreite Radverkehr auf Gehweg
Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung				
Lagetrassierung (Parameter)	keine signifikanten Unterschiede zwischen Variante 1 bis 4			
Zwangspunkte der Linienführung	vertretbare Einpassung zur Bestandssituation	größte Querschnittsbreite mit höchsten Eingriffen in Bestand u. a. Brücke über Hechtgraben	gute Einpassung zur Bestandssituation	größere Querschnittsbreite mit höheren Eingriffen in Bestand auch Brücke Hechtgraben
Höhentrassierung	keine signifikanten Unterschiede zwischen Variante 1 bis 4			
Anordnung der Knotenpunkte	keine Änderung im Vergleich zum Bestand			
erforderlicher Grunderwerb	geringer GE erforderlich	größter GE erforderlich	geringster GE erforderlich	höherer GE erforderlich
Umweltverträglichkeit				
Schutzgut Menschen	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung
Schutzgut Boden, Fläche	geringer Flächenverbrauch B=13,50m und Flächenversiegelung	höchster Flächenanspruch mit 16,20 m Ausbaubreite	geringster Flächenverbrauch und Flächenversiegelung (B=12,50m)	höhere Flächenversiegelung mit 14,35 m Ausbaubreite
Schutzgut Klima und Luft	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung
Stadtbild	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung
Kulturelles Erbe, sonst. Sachgüter	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung
Wirtschaftlichkeit				
Förderfähigkeit	gegeben	gegeben	gegeben	gegeben
Gesamtbaukosten der Vorzugsvariante	ca. 3,3 Mio. € brutto			