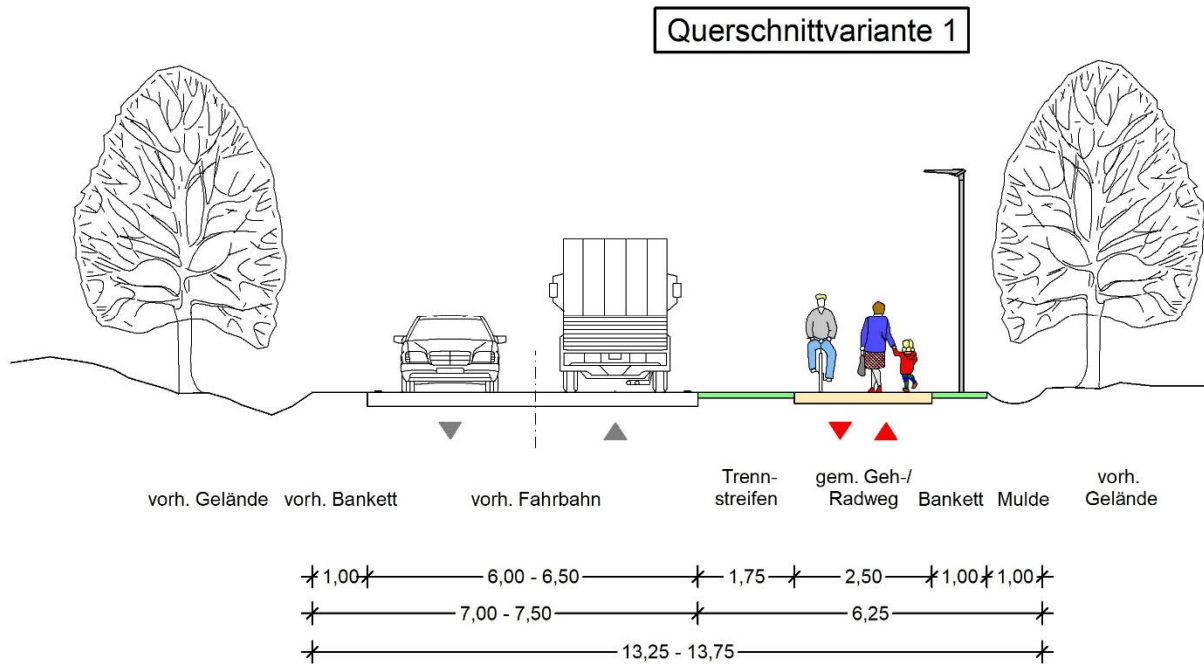


Bewertung Querschnittsvarianten



Charakteristik:

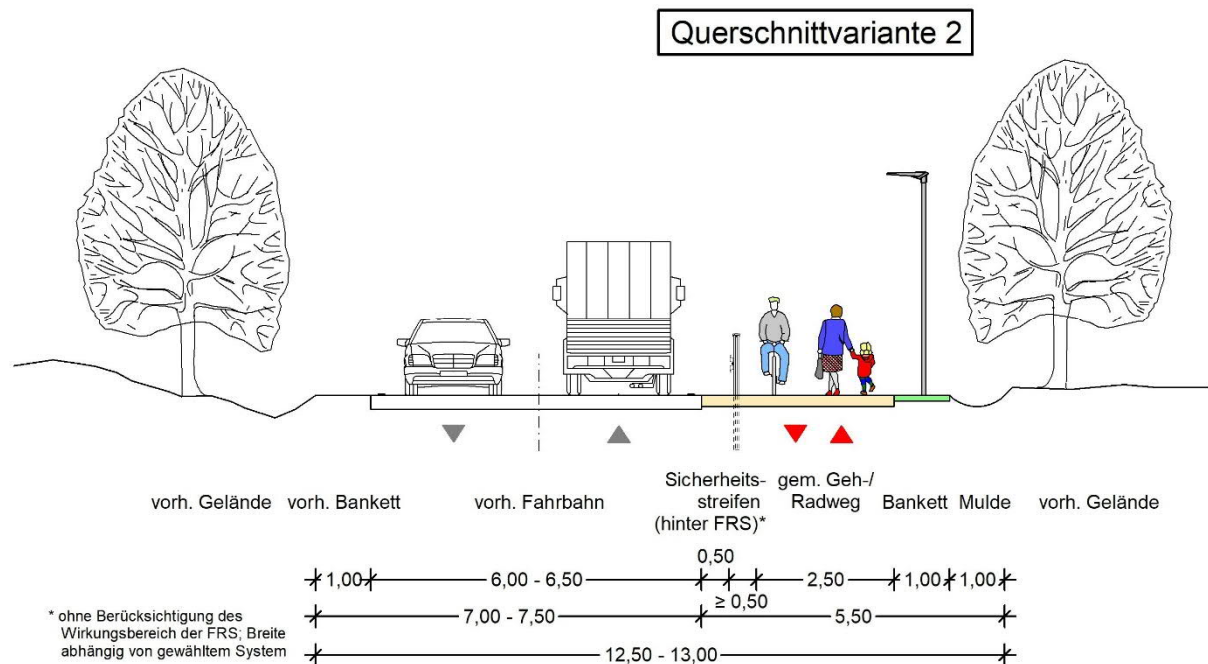
Abgesetzter straßenbegleitender Geh-/ Radweg mit Trenn-/Sicherheitsstreifen (ca. 1,75 m Breite)

Vorteile

- Anordnung des Trennstreifens dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit
- befestigte Breite auf Minimum (2,50 m) beschränkt und somit geringere Kosten für Unterhaltung
- flexible Breite des Trennstreifens ermöglicht teilweise die Anpassung an das Gelände / Baumbestand bzw. das vorhandene Wegenetz
- in engen Grenzen teilweise freie Trassierung durch Entkoppelung von Geh-/ Radweg und Straße
- Beibehaltung der offenen Entwässerung
- Sanierung/ Ausbau der Straße unabhängig vom Geh-/ Radweg möglich (bei max. Ausbaubreite von 6,50 m)
- geringe Unterhaltungskosten

Nachteile

- erhöhter Platzbedarf durch Trennstreifen



Charakteristik:

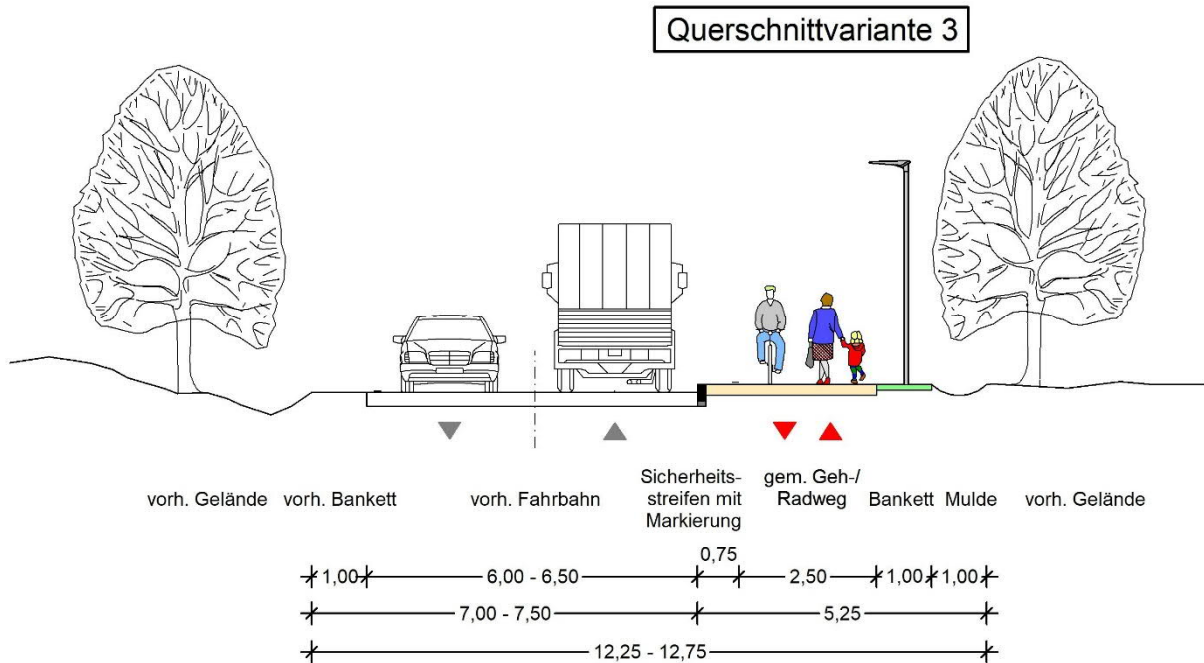
Angesetzter straßenbegleitender Geh-/ Radweg mit Sicherheitsstreifen, Fahrzeugrückhaltesystem/ Geländer

Vorteile

- geringer Platzbedarf durch direkten Anschluss an die vorhandene Fahrbahn
- Beibehaltung der offenen Entwässerung
- Anordnung der Trennelemente dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit

Nachteile

- Sanierung des Fahrbahnrandes vor Ansatz des Geh-/Radweges erforderlich
- Breite des zu sanierenden Streifens abhängig vom Zustand der Fahrbahn, der Querneigung und Randhöhen
- Abtrennung Fahrbahn zu Geh-/Radweg aus Sicherheitsgründen erforderlich; Sperrlinie nicht ausreichend
- Erhöhung der befestigten Breite auf min. 3,50 m durch Anordnung der Trennelemente, z.B. Fahrzeugrückhaltesystem mit Geländer
- Baubreite der Trennelemente beeinflusst Gesamtbreite der befestigten Fläche
- erhöhte Unterhaltungskosten durch die baulichen Trennelemente
- erschwerte Bedingungen für den Winterdienst durch Pfosten in der befestigten Fläche



Charakteristik:

Angesetzter straßenbegleitender Geh-/ Radweg mit Sicherheitsstreifen (0,75 m *) und Hochbord
* wg. hoher Verkehrsstärke auf L 159

Vorteile

- enge Führung des Geh-/ Radweges unterstreicht Stadtstraßencharakter
- Anordnung des Bordes dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit
- relativ geringer Platzbedarf

Nachteile

- Sanierung des Fahrbahnrandes vor Bordeinbau erforderlich
- Erhöhung der befestigten Breite auf 3,25 m durch Anordnung eines Sicherheitsstreifens
- vorhandene Fahrbahn mit Dachprofil erfordert Folgemaßnahmen → entweder geschlossene Entwässerung oder Änderung der Querneigung
- Herstellung einer Einseitquerneigung durch Fräsen und Neuaufbau des rechten Fahrstreifens bzw. abschnittsweiser Neubau über die gesamte Querschnittsbreite mit negativer Querneigung → hohe Herstellungskosten
- erschwerte Bedingungen für den Winterdienst durch die einseitige bauliche Begrenzung