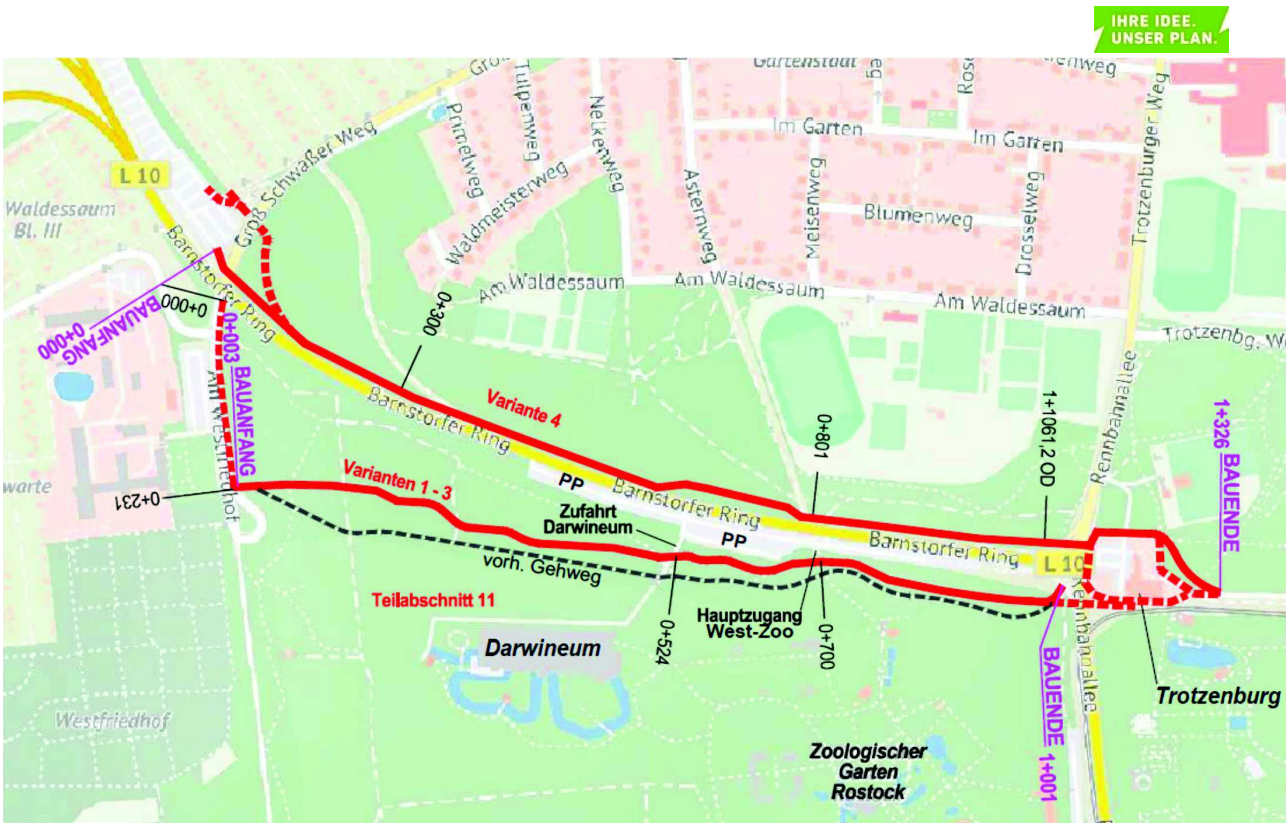


Radschnellweg Barnstorfer Wald Arbeitsstand der Vorplanung



Begründung des Vorhabens



Auszug aus der Abbildung S5 „Netzplan Radverkehr 2030“ des MOPZ

3

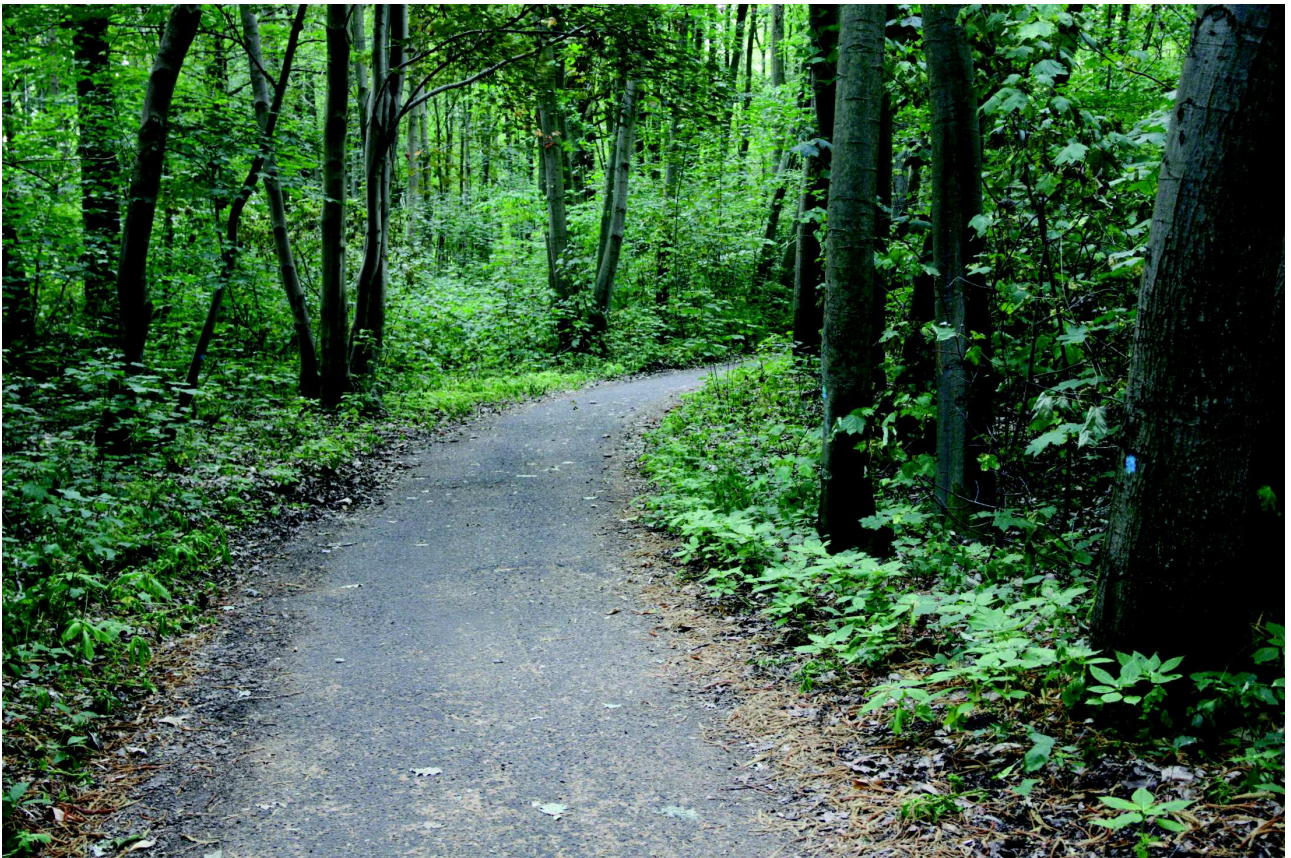
Qualitätsanforderung für RSV

- möglichst direkte und umwegfreie Verbindung von Zielen
- durchschnittliche Entwurfsgeschwindigkeit ≥ 20 km/h (incl. Zeitverluste an Knoten)
- Trassierung so, dass Geschwindigkeiten ≥ 30 km/h sicher möglich sind
 - Mindestkurvenradius, Anhalteweg, Sicht
- Breite $\geq 4,00$ m
- Steigungen max. 6
- wenig Beeinträchtigungen durch Schnittstellen mit Kfz-Verkehr
- Separation vom Fußverkehr
- hohe Belagsqualität, z.B. Asphalt
- Freihalten von Einbauten
- Beleuchtung

4



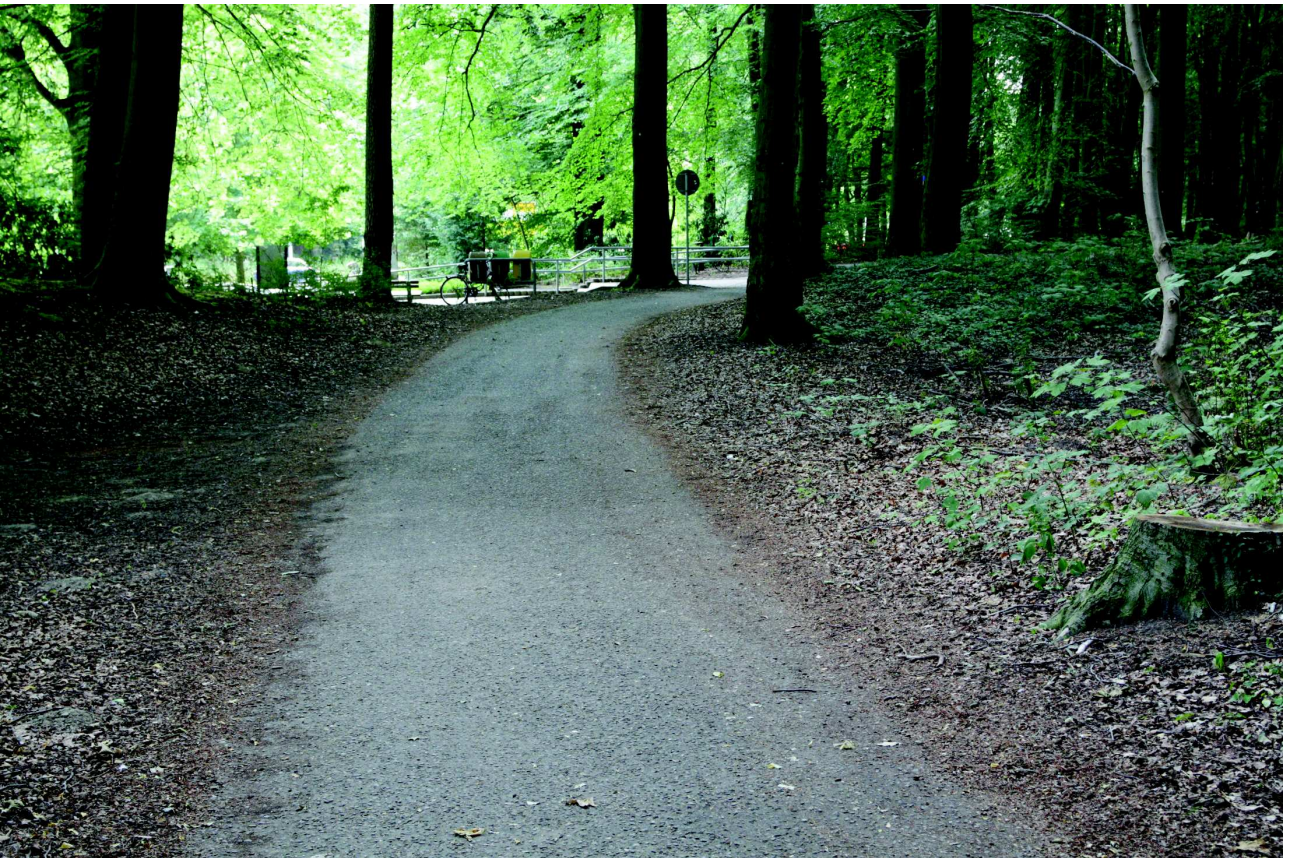
5



6



7



8



9



10



11



12

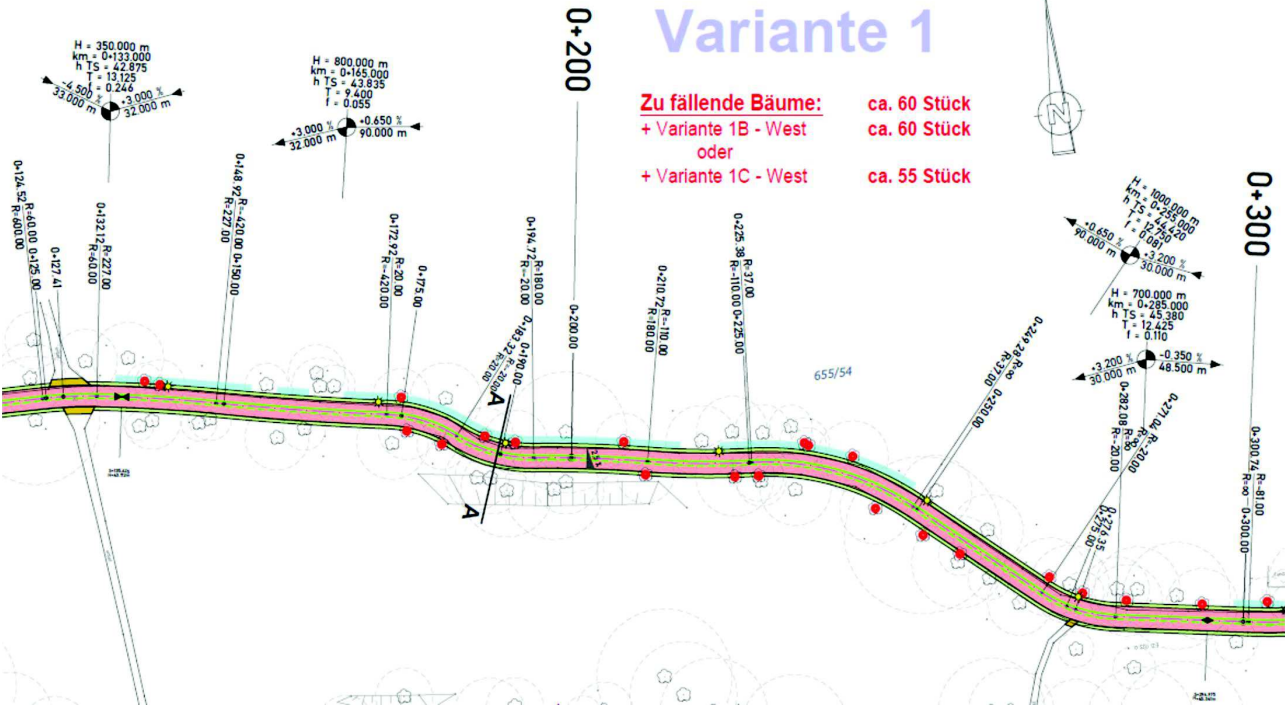


**IHRE IDEE.
UNSER PLAN.**

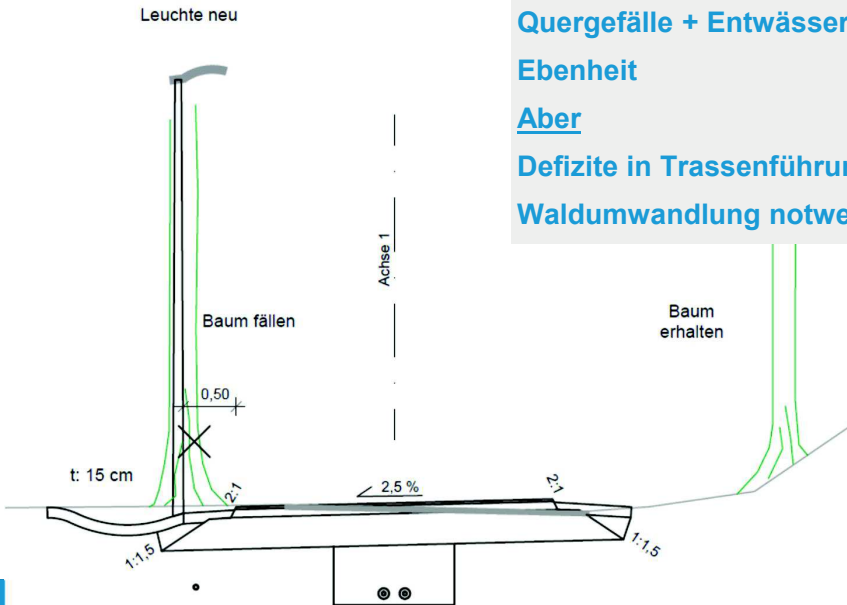
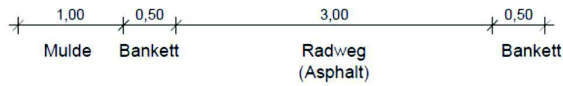
Varianten im Wald, Variante 1 – 3,00 m

Variante 1

Zu fallende Bäume:
 + Variante 1B - West ca. 60 Stück
 oder ca. 60 Stück
 + Variante 1C - West ca. 55 Stück

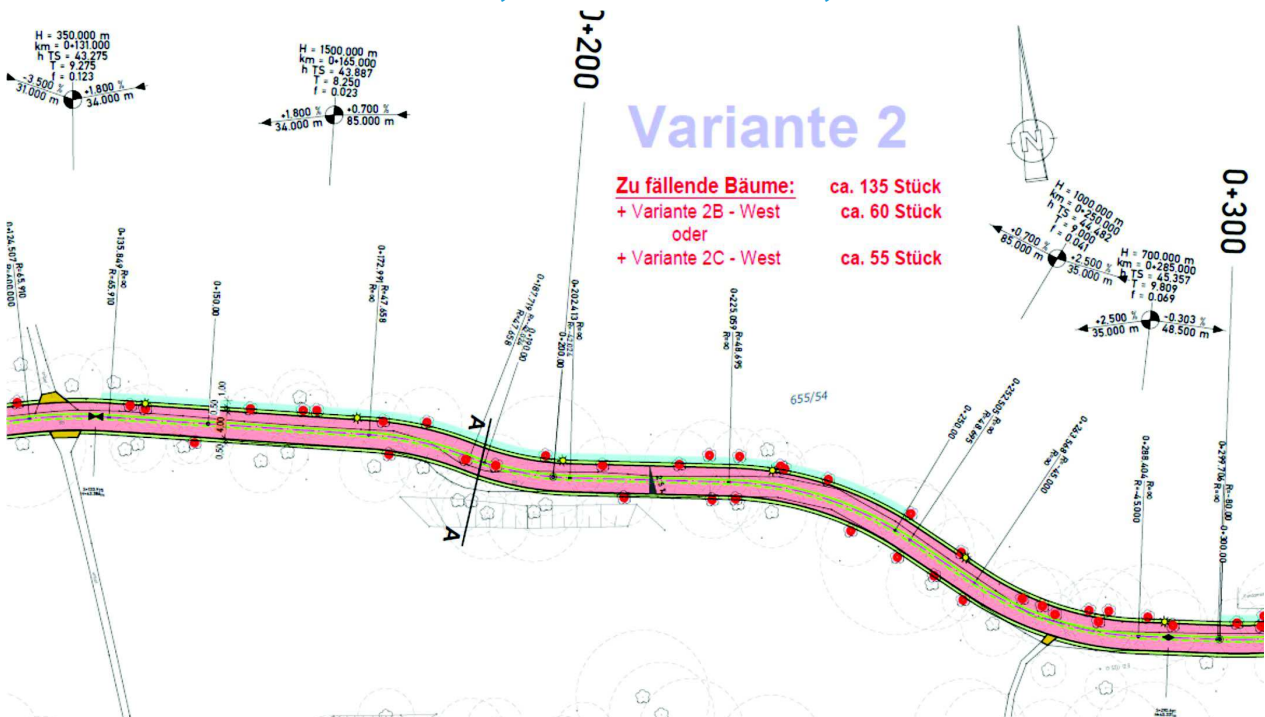


Varianten im Wald, Variante 1 – 3,00 m

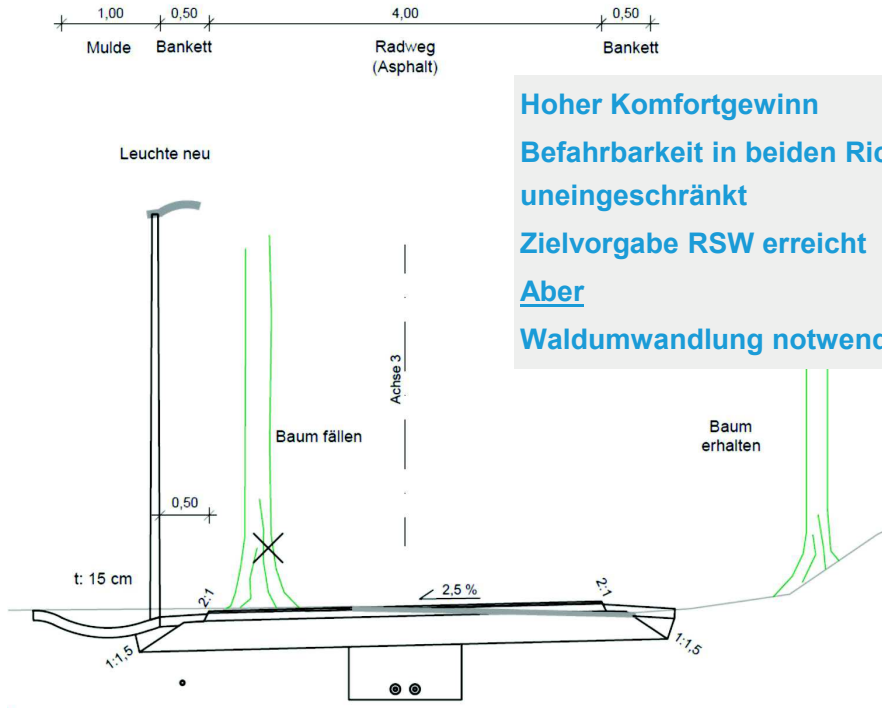


Mäßiger Komfortgewinn
 Quergefälle + Entwässerung
 Ebenheit
 Aber
 Defizite in Trassenführung
 Waldumwandlung notwendig

Varianten im Wald, Variante 2 – 4,00 m

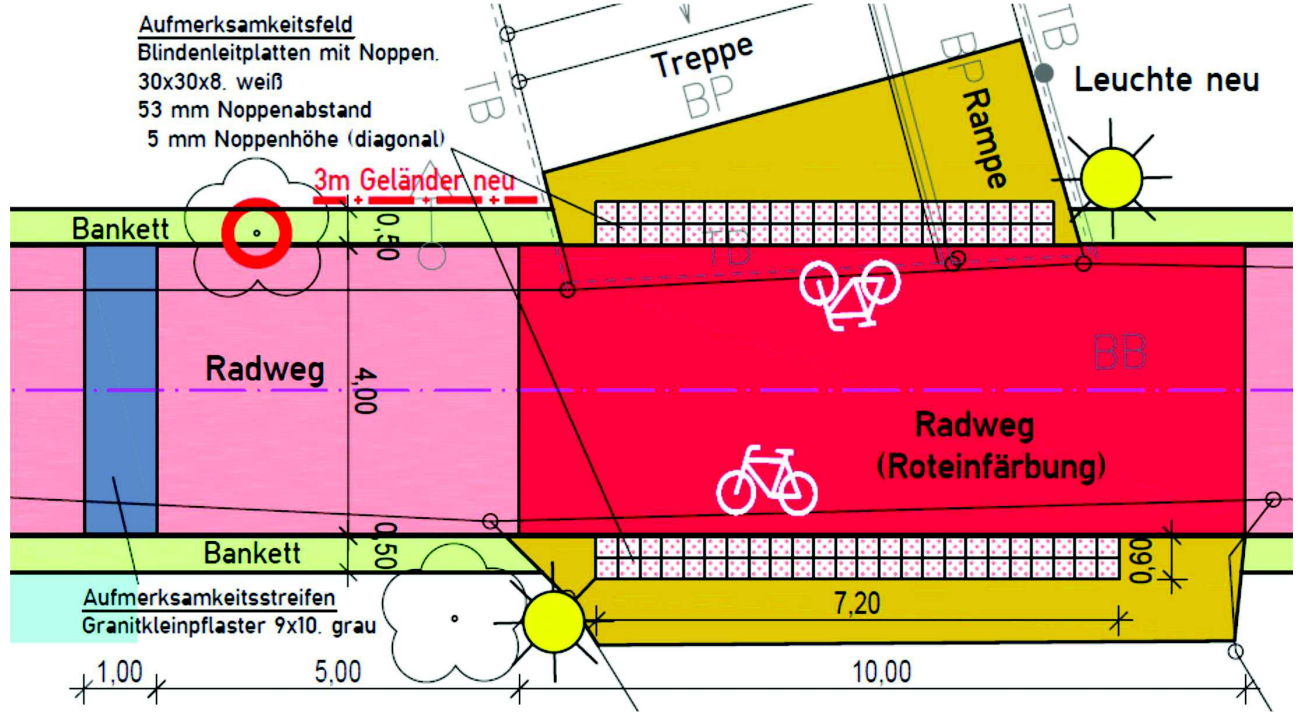


Varianten im Wald, Variante 2 – 4,00 m



Hoher Komfortgewinn
Befahrbarkeit in beiden Richtungen
uneingeschränkt
Zielvorgabe RSW erreicht
Aber
Waldumwandlung notwendig

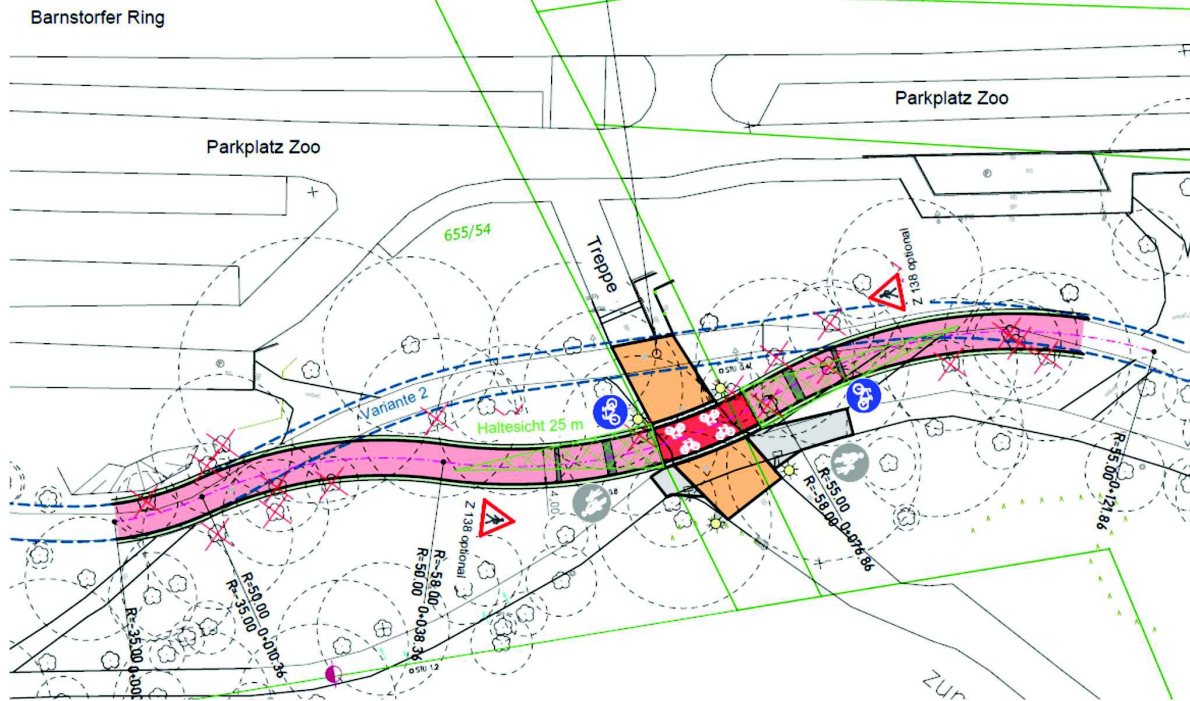
Varianten im Wald, Variante 2 – Querung Treppe



Aufmerksamkeitsfeld
 Blindenleitplatten mit Noppen.
 30x30x8. weiß
 53 mm Noppenabstand
 5 mm Noppenhöhe (diagonal)

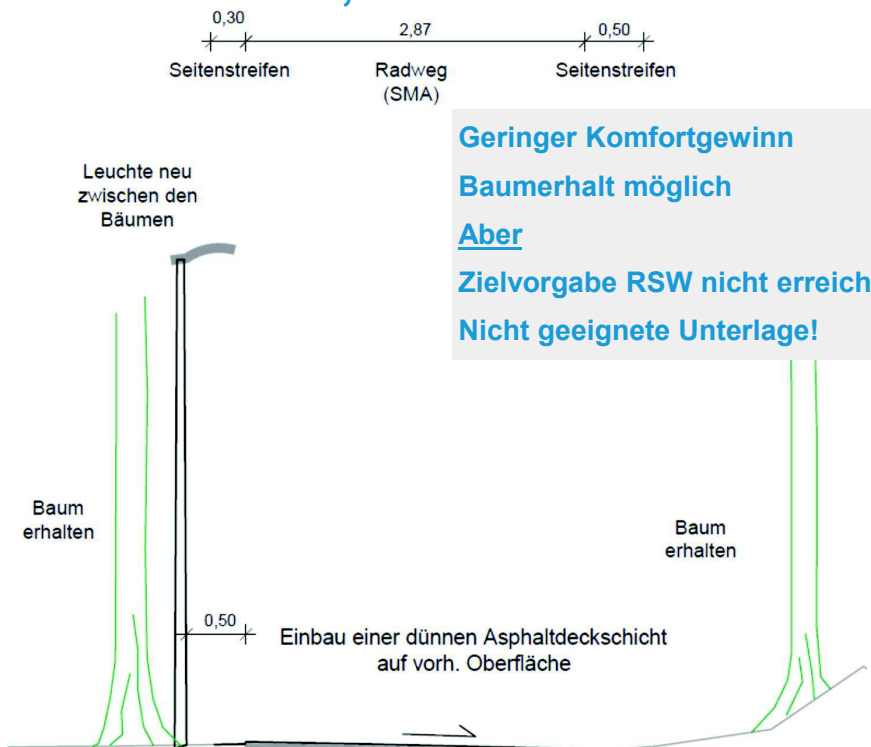
Aufmerksamkeitsstreifen
 Granitkleinpflaster 9x10. grau

Zusätzliche Variante – Zooeingang



19

Varianten im Wald, Variante 3.1 – Instandsetzung



Geringer Komfortgewinn

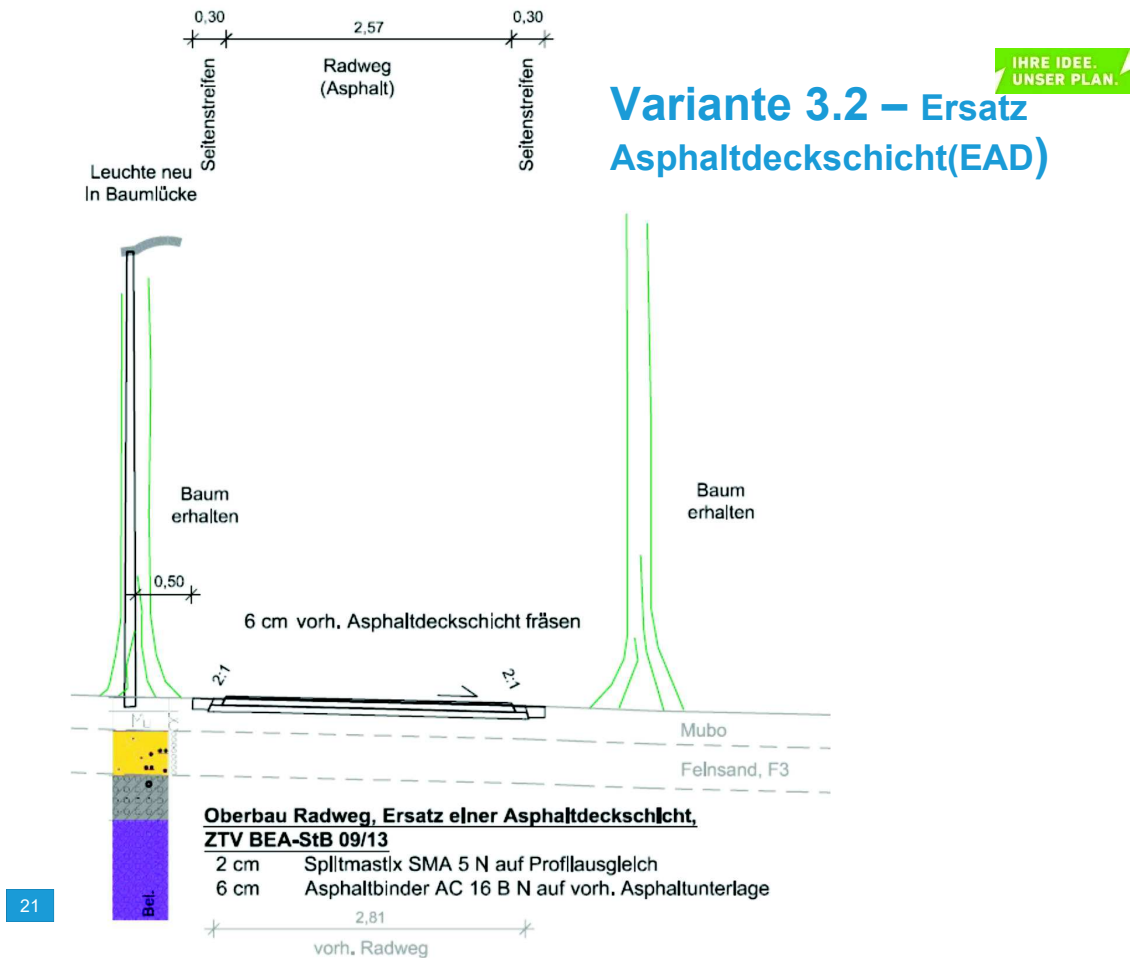
Baumerhalt möglich

Aber

Zielvorgabe RSW nicht erreicht

Nicht geeignete Unterlage!

20



Varianten im Wald, Variante 3.1 und 3.2

Voraussetzung für Instandsetzung oder Erneuerung:

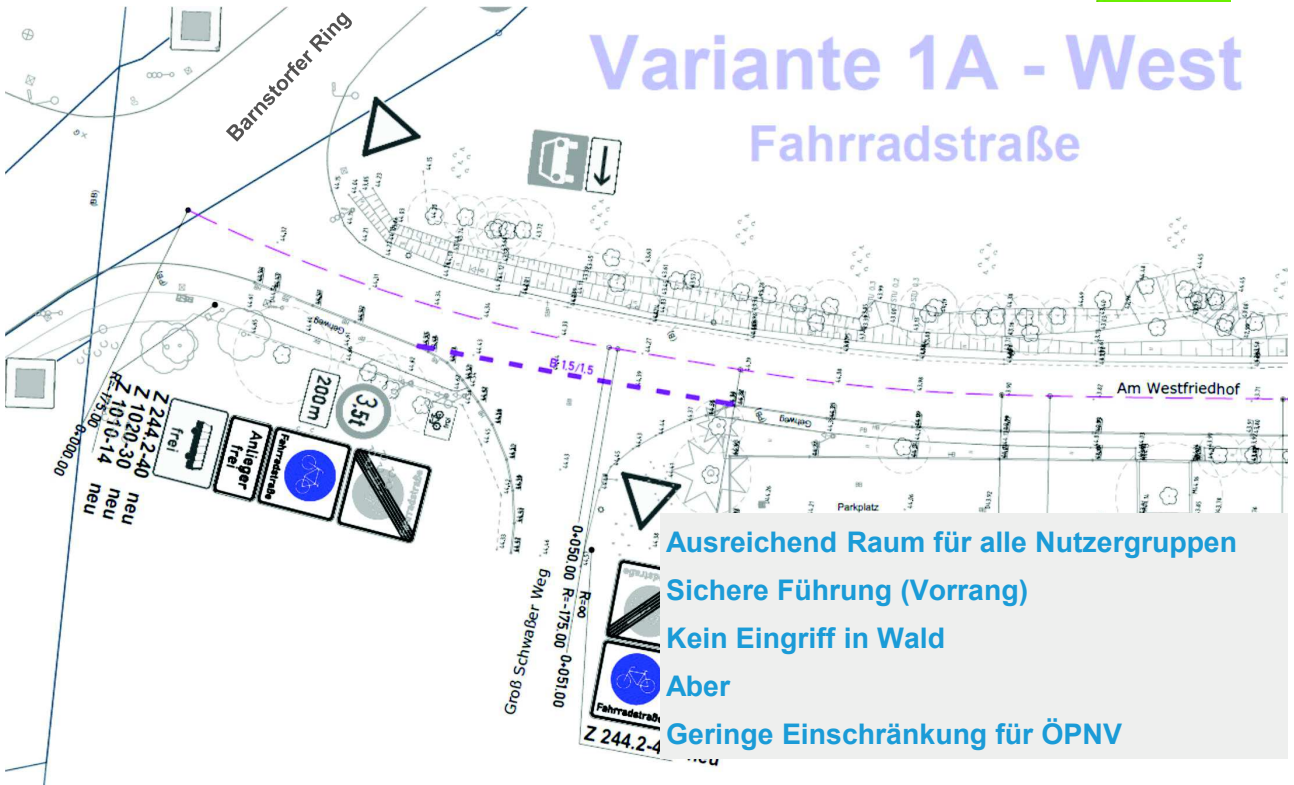
Eignung der Unterlage!

Erfüllt, wenn die Anforderungen der maßgebenden Regelwerke eingehalten werden (ZTV Asphalt-StB, ZTV SoB-StB, ZTV E-StB)

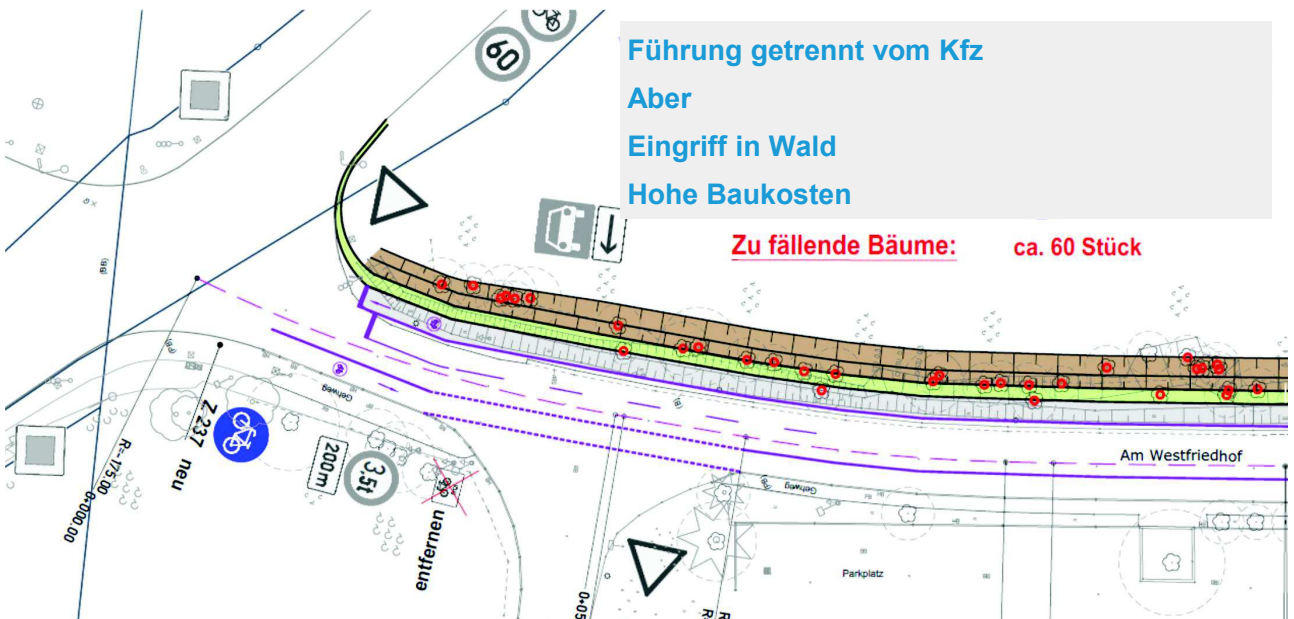
**Hier: Mutterboden oder Auffüllungen nicht geeignet
Untergrund nicht frostfrei (F3)**

Bauweise im Rahmen des Regelwerks nicht möglich

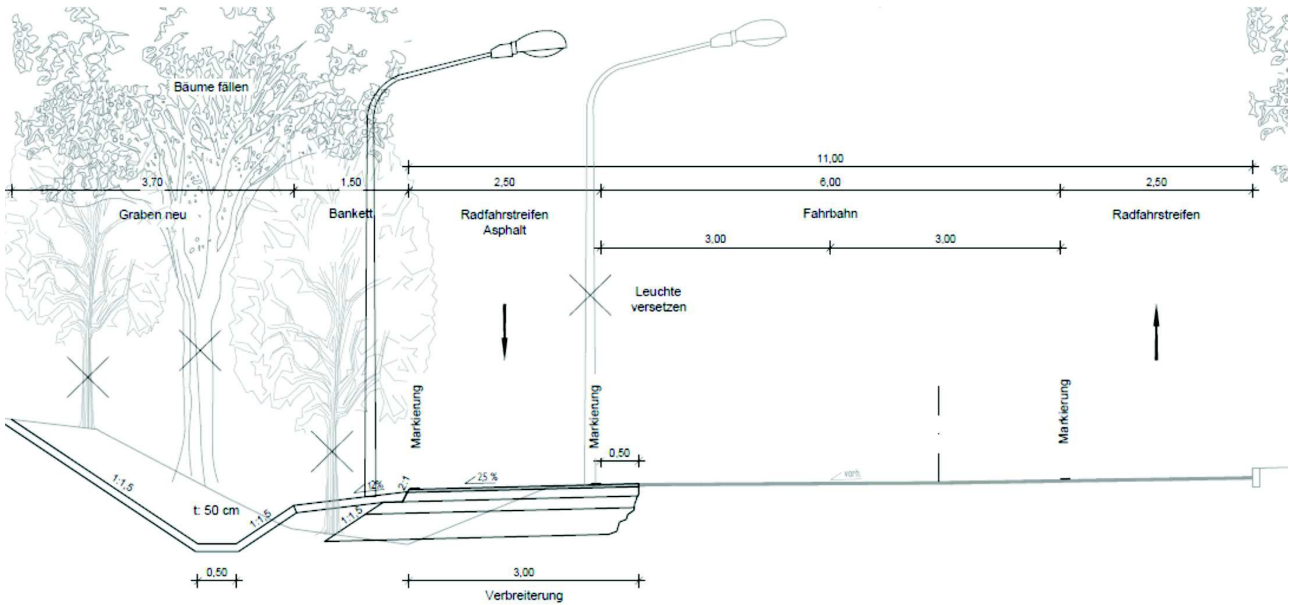
Variante 1A - West Fahrradstraße



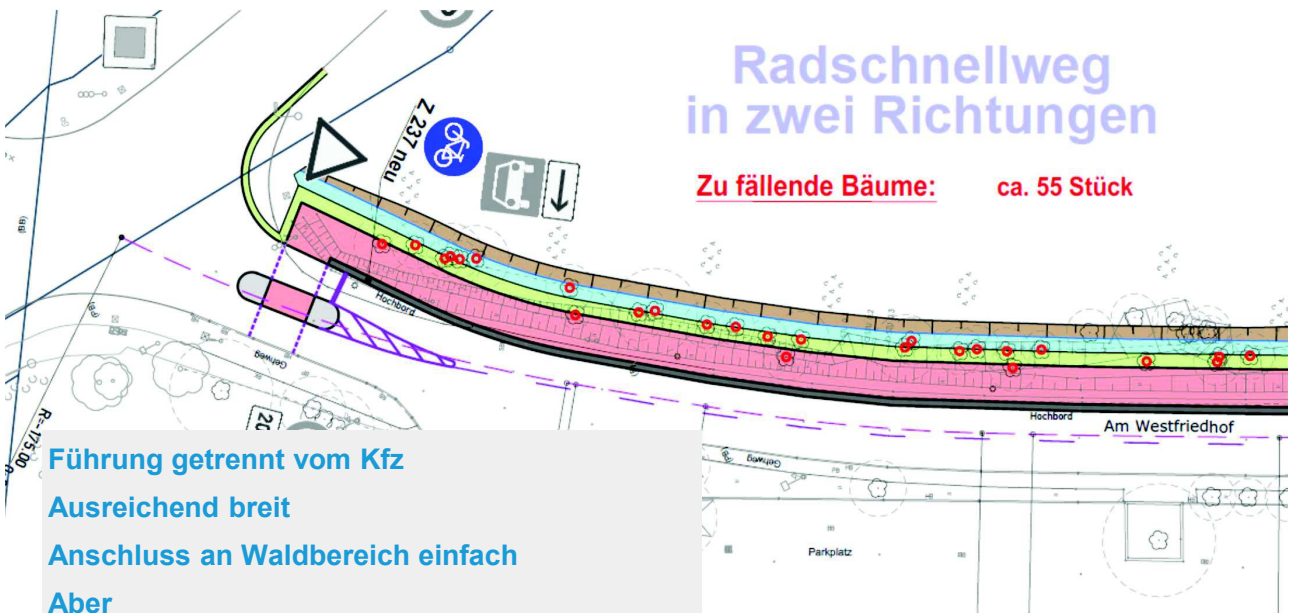
Varianten Am Westfriedhof, Variante B - RFStr



Varianten Am Westfriedhof, Variante B – Radfahrstreifen



Varianten Am Westfriedhof, Variante C – RSW

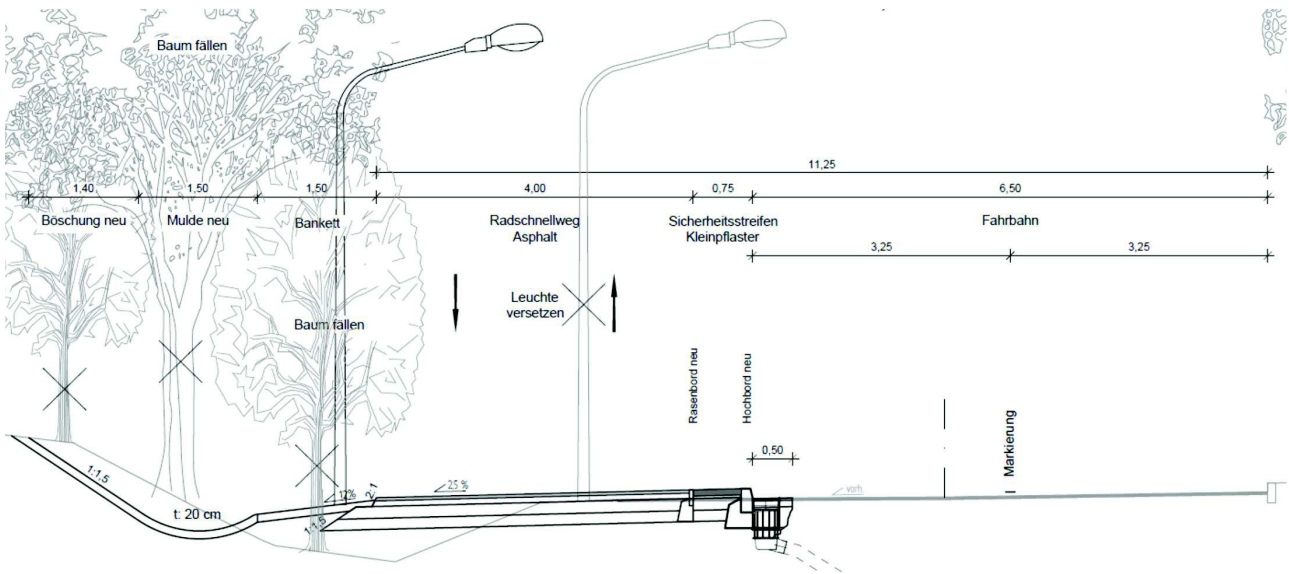


Radschnellweg
in zwei Richtungen

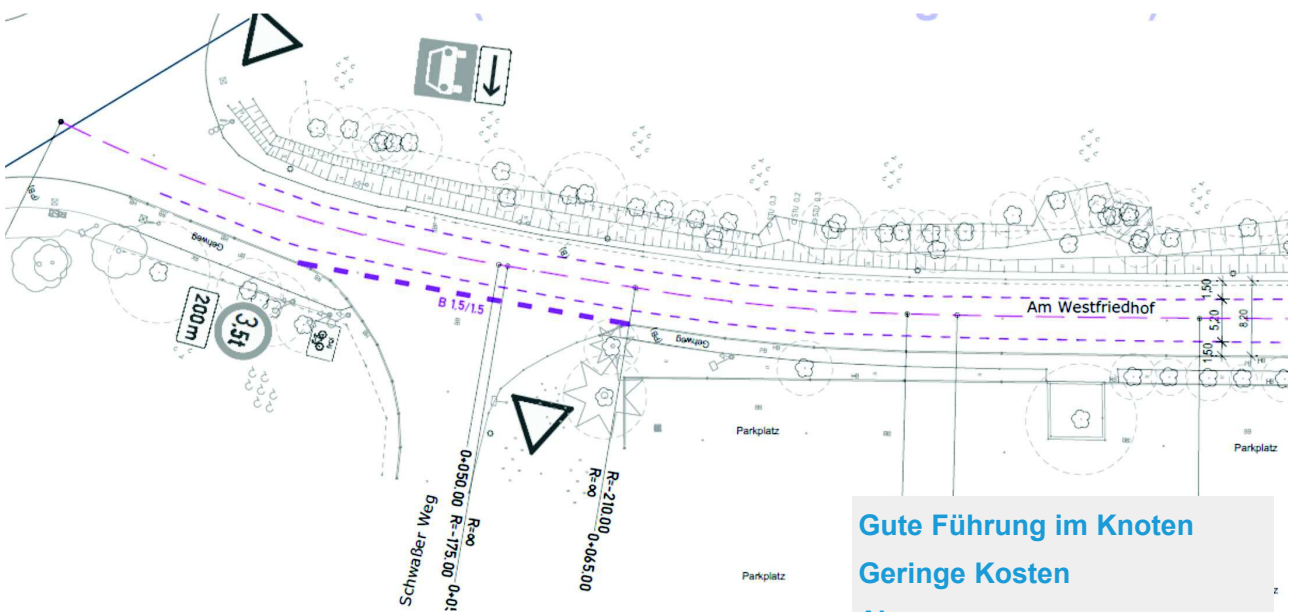
Zu fallende Bäume: ca. 55 Stück

- Führung getrennt vom Kfz
- Ausreichend breit
- Anschluss an Waldbereich einfach
- Aber
- Eingriff in Wald
- Hohe Baukosten
- Linksseitige Führung mit Umwegen im Knoten

Varianten Am Westfriedhof, Variante C – RSW

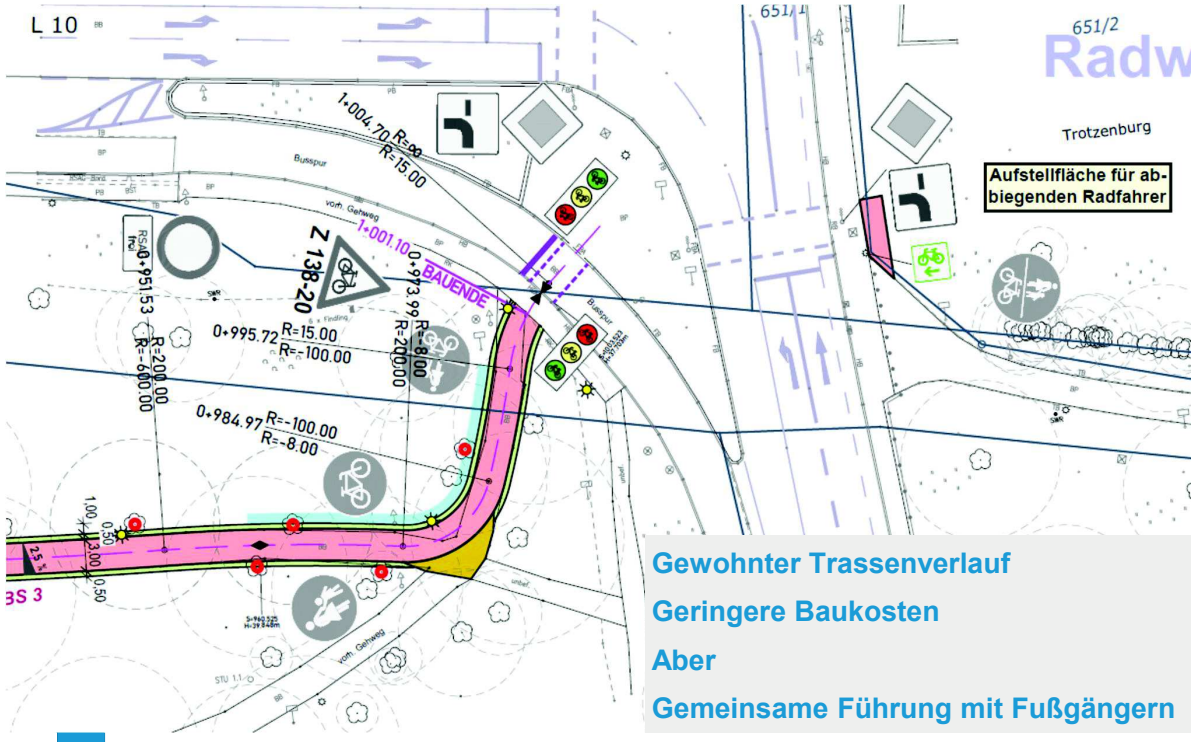


Varianten Am Westfriedhof, Variante D – Schutzstreifen

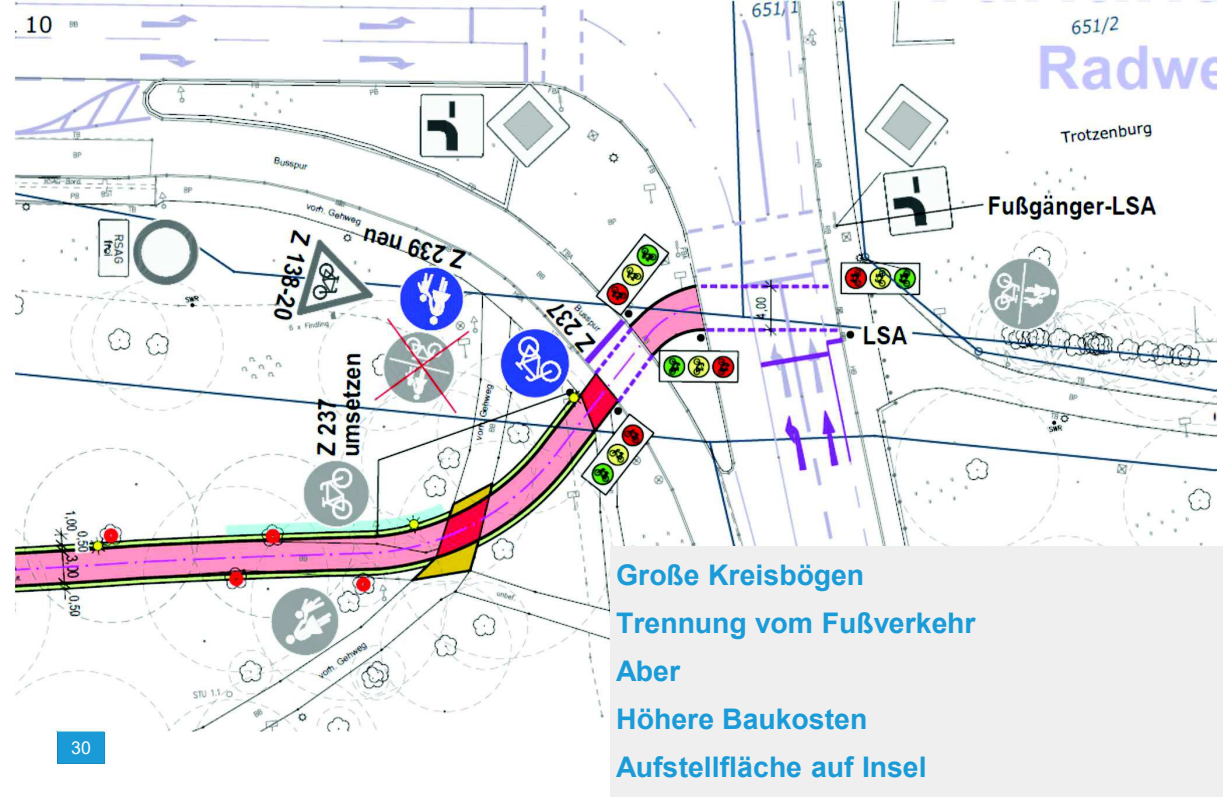


Gute Führung im Knoten
Geringe Kosten
Aber
Kein RSW-Charakter

Varianten Rennbahnallee, Variante A – nördlich



Varianten Rennbahnallee, Variante B – südlich



Variante 4 (Nordroute)

Nach Diskussion und Feststellung des erheblichen Konfliktpotentials mit Fußverkehr und Artenschutzbelangen im südlichen Barnstorfer Wald Prüfung der zusätzlichen Variante nördlich des Barnstorfer Rings

33









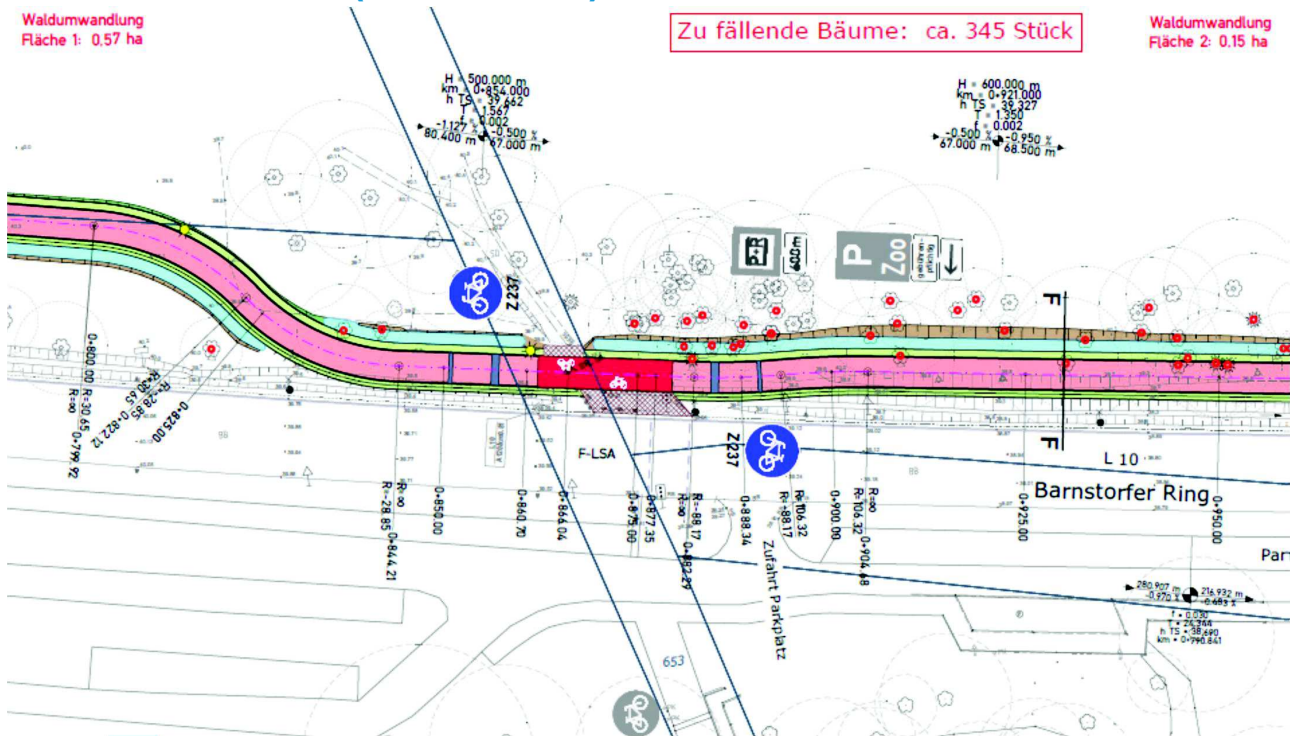
IHRE IDEE.
UNSER PLAN.

Variante 4 (Nordroute)

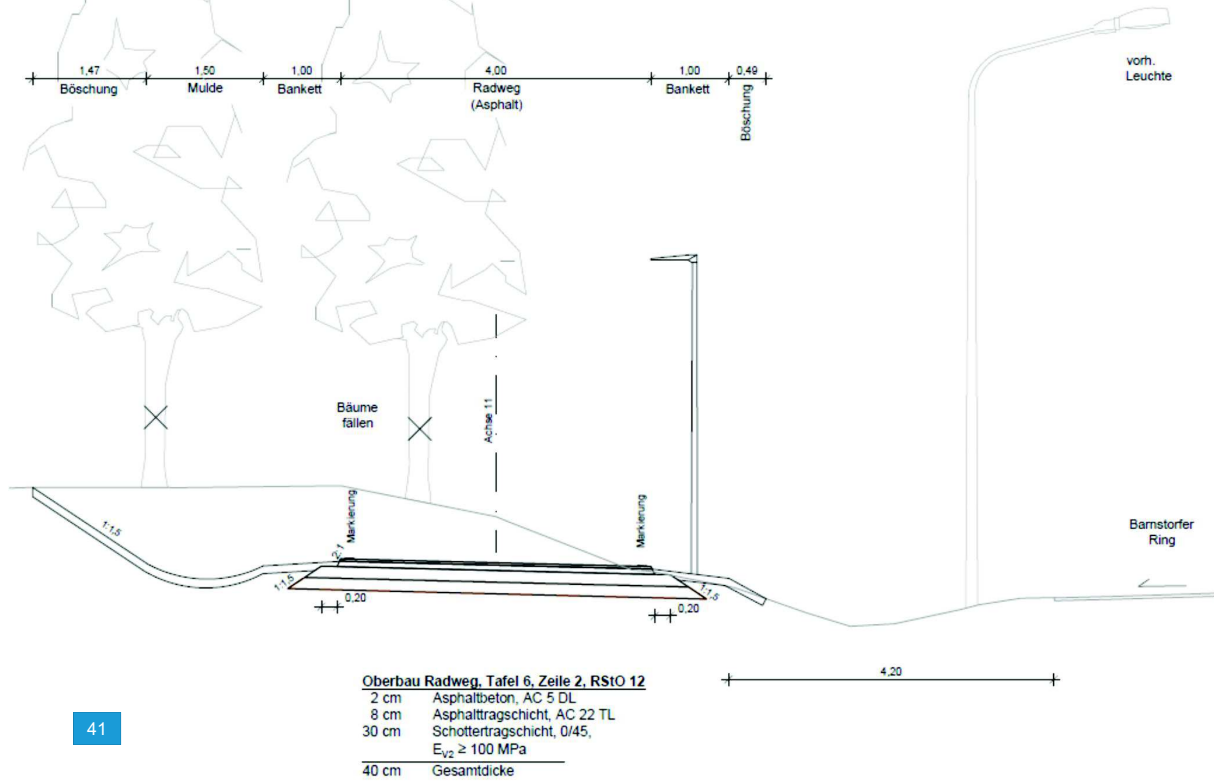
Waldumwandlung
Fläche 1: 0,57 ha

Zu fällende Bäume: ca. 345 Stück

Waldumwandlung
Fläche 2: 0,15 ha



Variante 4 (Nordroute)



41

Variante 4 (Nordroute)

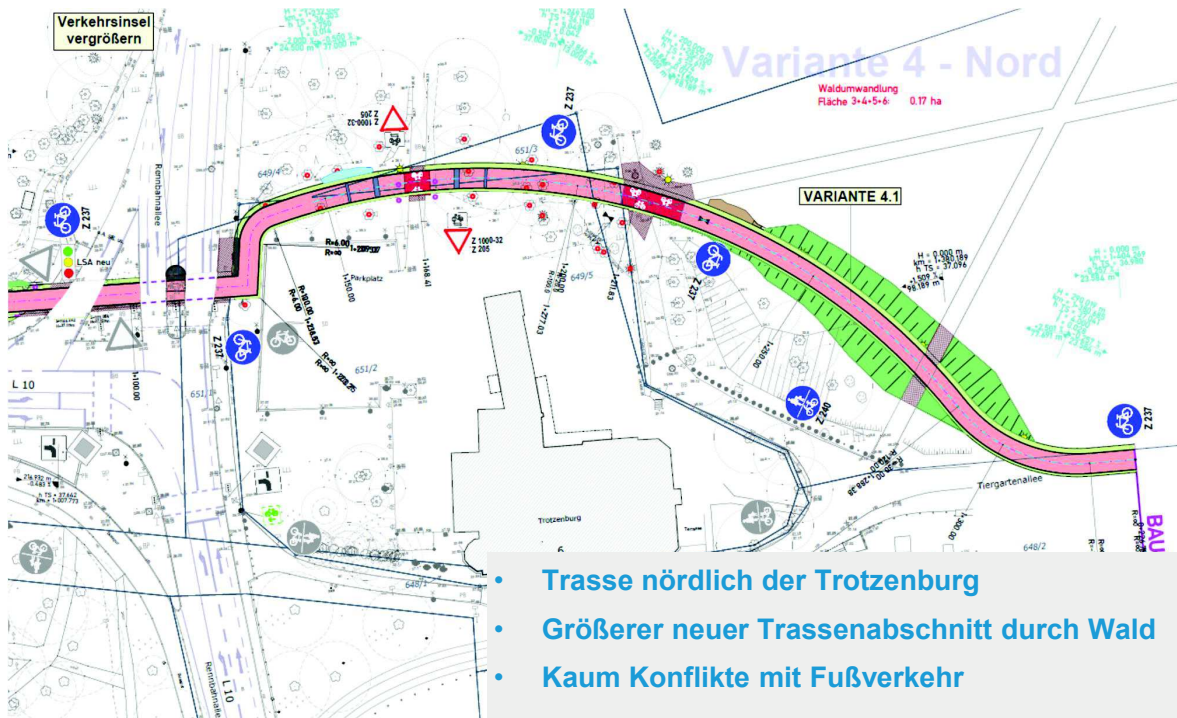
IHRE IDEE.
UNSER PLAN.

- Langgestreckte, direkte Linienführung
- Verlorene Steigungen ausgleichbar
- Kaum Konflikte mit Fußverkehr
- Querung Rennbahnallee einfach
- Querung Barnstorfer Ring entfällt
- Waldrand mit Südausrichtung (hell, schnelles Abtrocknen)

42

Variante 4.1

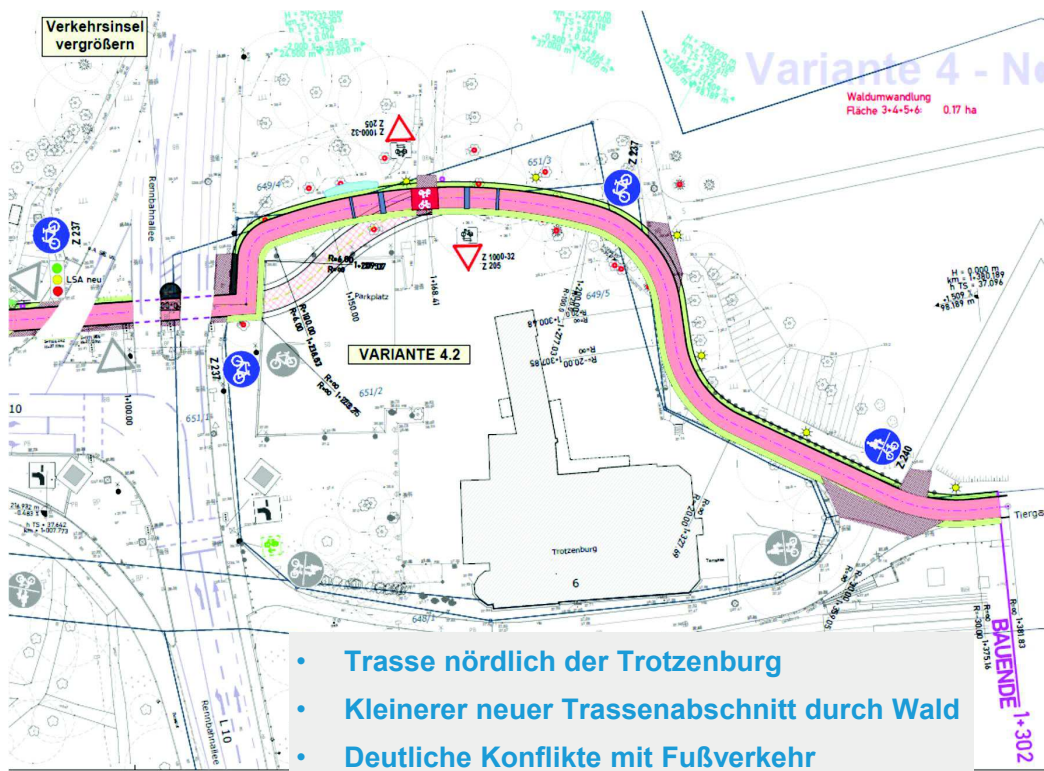
IHRE IDEE.
UNSER PLAN.



43

Variante 4.2

IHRE IDEE.
UNSER PLAN.

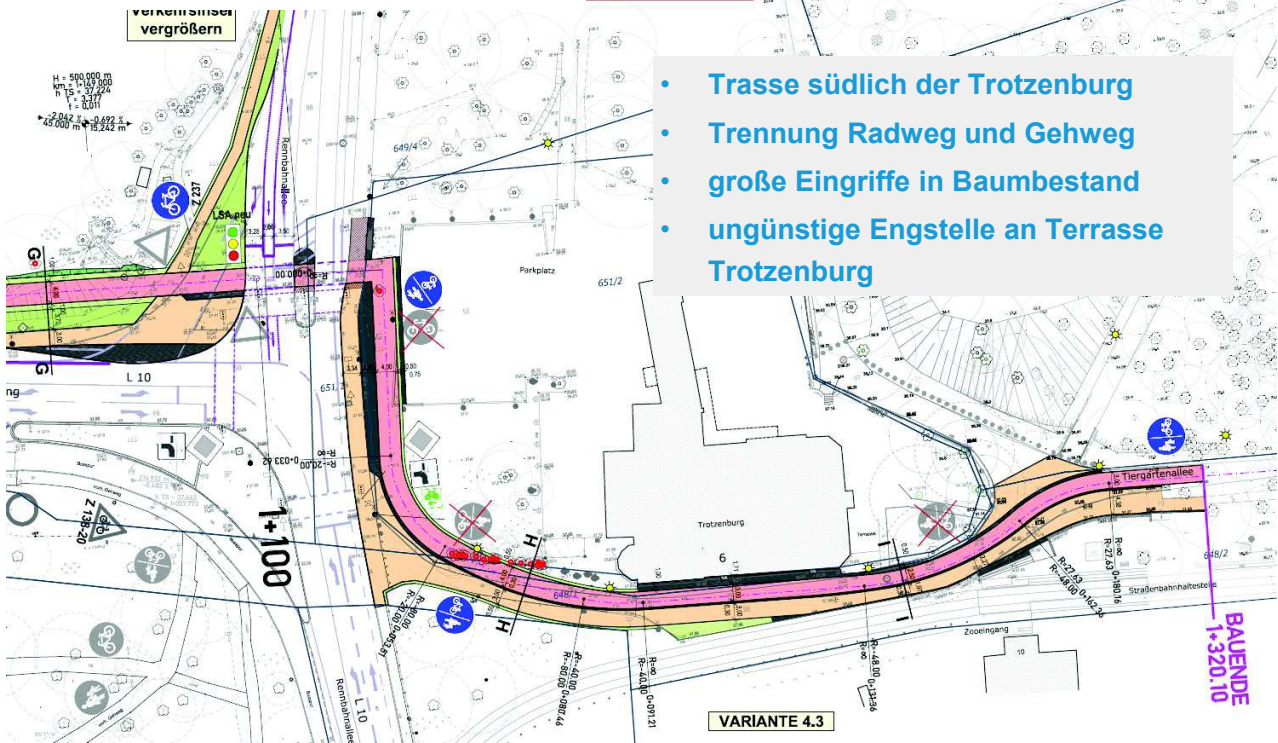


44

Variante 4.3

IHRE IDEE.
UNSER PLAN.

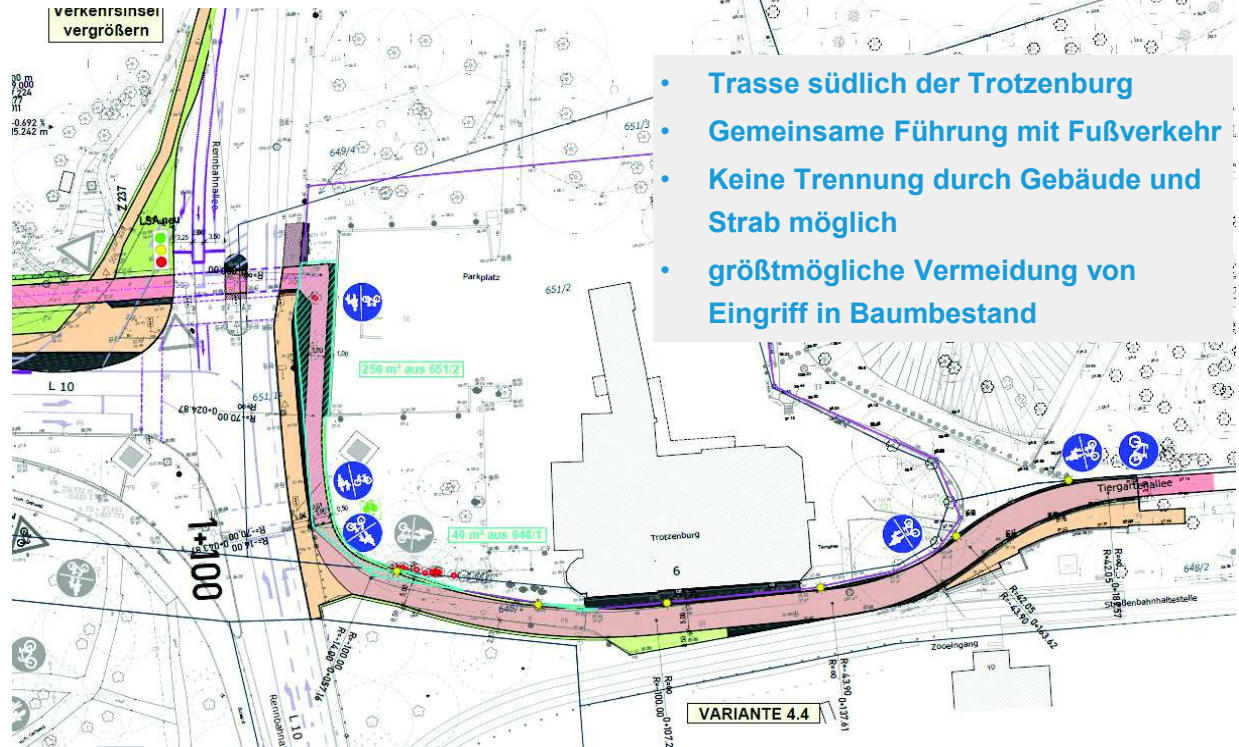
ume: ca. 337 Stück



- Trasse südlich der Trotzenburg
- Trennung Radweg und Gehweg
- große Eingriffe in Baumbestand
- ungünstige Engstelle an Terrasse Trotzenburg

Variante 4.4

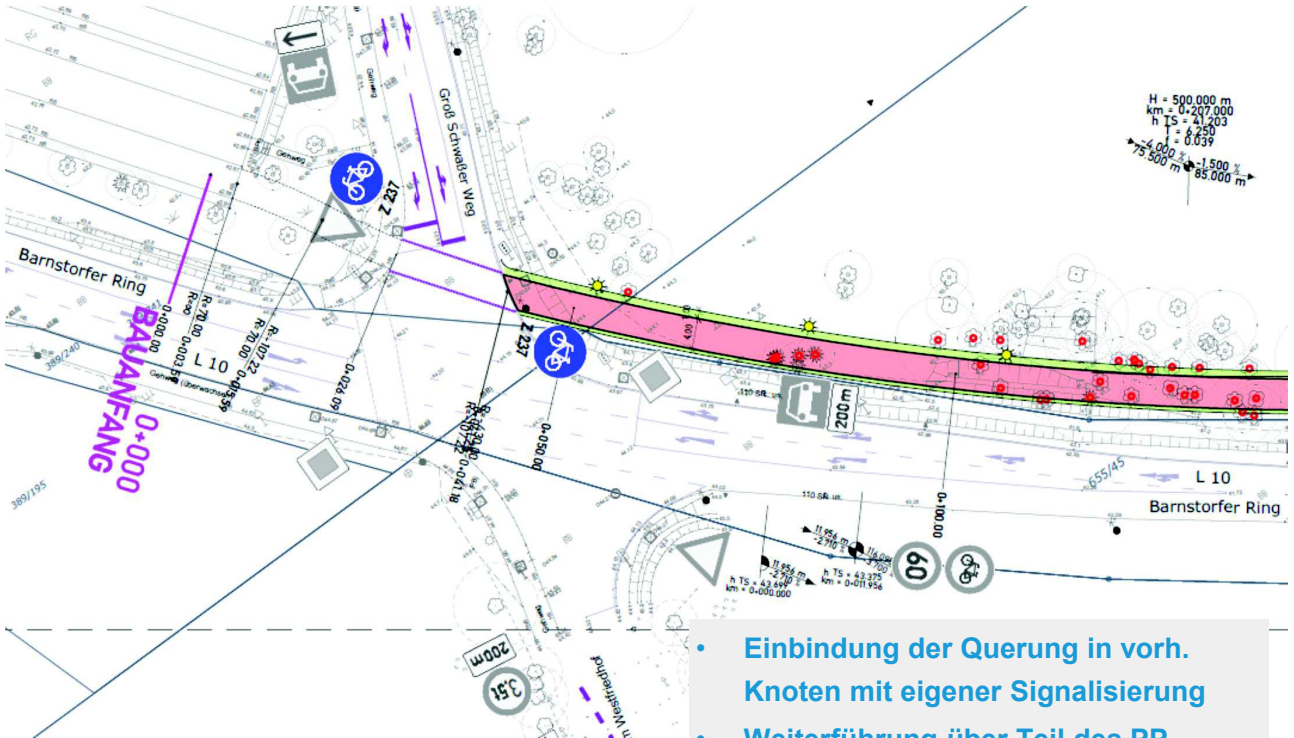
IHRE IDEE.
UNSER PLAN.



- Trasse südlich der Trotzenburg
- Gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- Keine Trennung durch Gebäude und Strab möglich
- größtmögliche Vermeidung von Eingriff in Baumbestand

Variante 4, Knoten Groß Schwaßer Weg

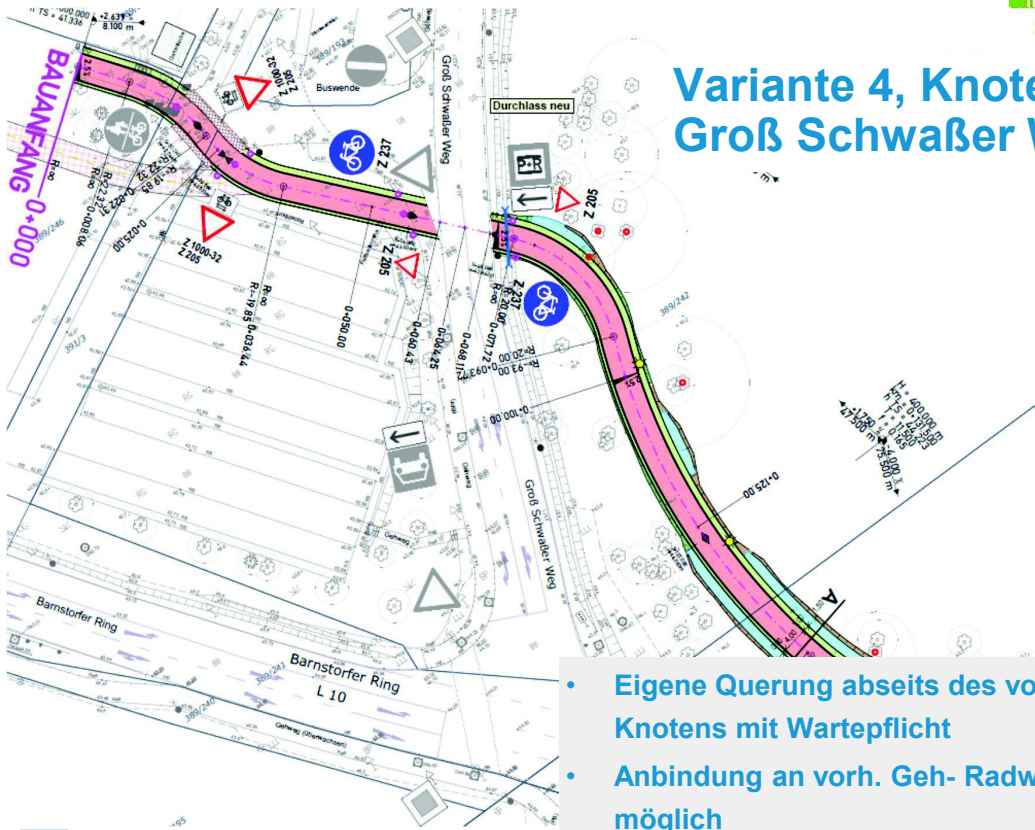
IHRE IDEE.
UNSER PLAN.



- Einbindung der Querung in vorh. Knoten mit eigener Signalisierung
- Weiterführung über Teil des PP prüfen

Variante 4, Knoten Groß Schwaßer Weg

IHRE IDEE.
UNSER PLAN.



- Eigene Querung abseits des vorh. Knotens mit Wartepflicht
- Anbindung an vorh. Geh- Radweg möglich

Vorzugsvariante

Die Zielvorgabe der Installation eines Teilstücks der Radschnellverbindung vom Hauptbahnhof nach Warnemünde wird am umfänglichsten mit der Variante 4 in Verbindung mit Variante 4.4 südlich der Trotzenburg erreicht, da

- Nur hier größere Konflikte mit Fußverkehr weitgehend vermieden werden
- Die Linienführung direkt, sicher und mit der angestrebten hohen Geschwindigkeiten auf einer längeren Strecke möglich ist
- Die Querung des Barnstorfer Rings vermieden wird
- Artenschutzbelange am Verträglichsten berücksichtigt werden
- im Vergleich aller Varianten die Eingriffe in Natur und Landschaft in Summe am Geringsten sind.

Die Variante 4 ist genehmigungsfähig. Die Varianten 1 und 2 sind es nicht.