



Ortsdurchfahrt Rosendahl-Holtwick

- **Umgestaltung des vorhandenen Querschnittes**

1. Ausgangslage
2. Rückblick auf den Variantenvergleich
3. Herleitung der Breiten aus den gültigen Vorschriften für die Vorzugsvariante
4. Potential für Grünanlagen
5. Aktuelle Lagepläne Ortsdurchfahrt

1. Ausgangslage

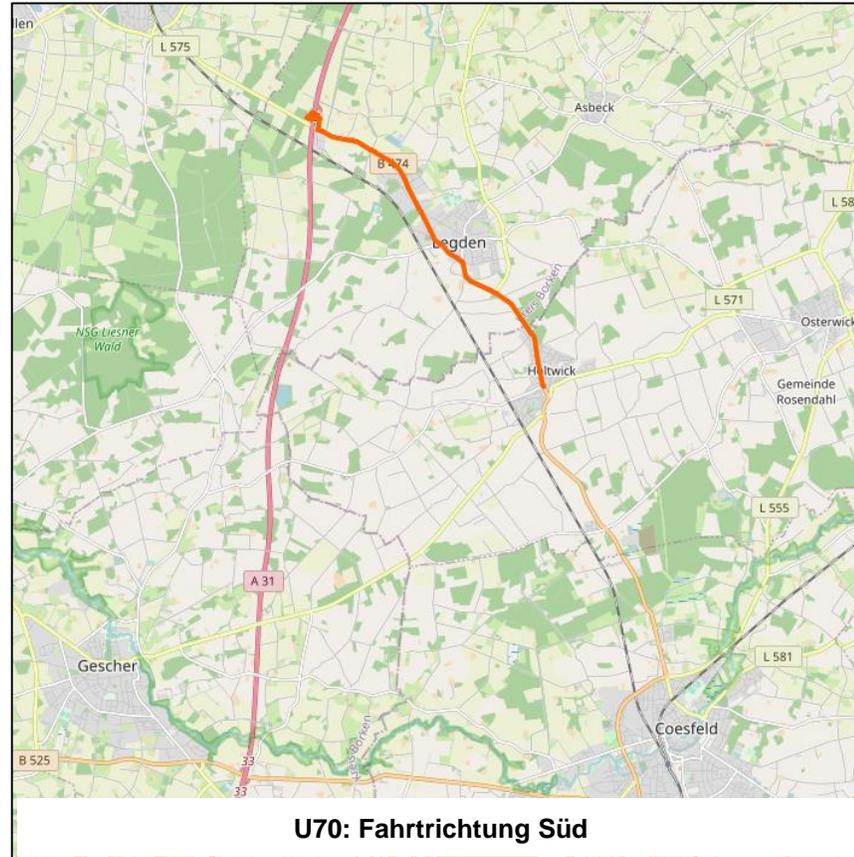
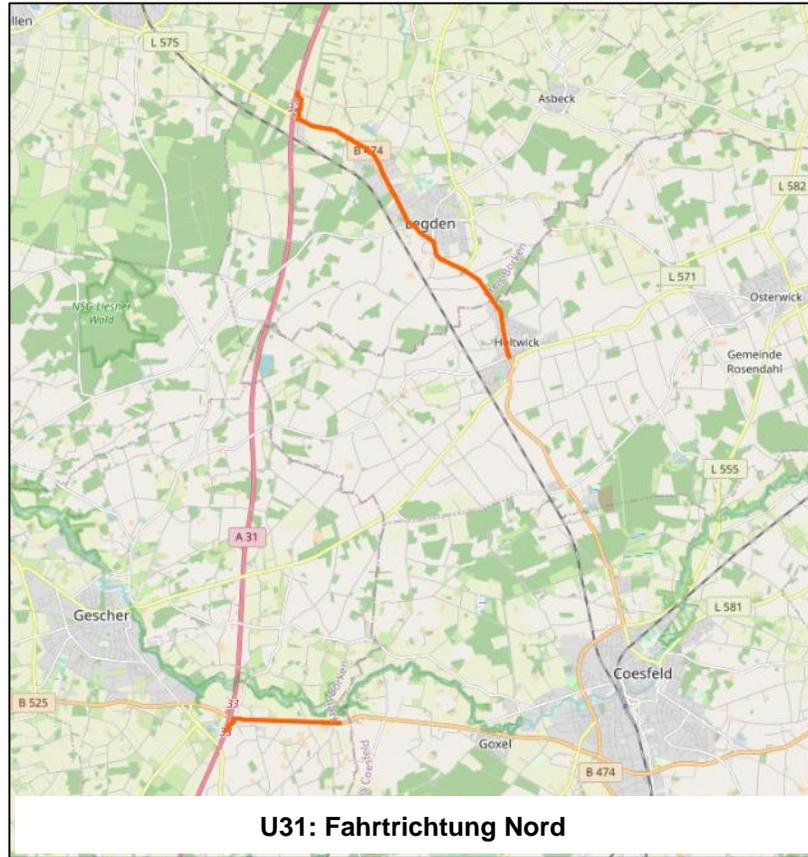
Übersicht



Grundlagen:

- Ausbaulänge: ~ 1 km
- Keine Unfallhäufungsstellen
- Bedarfsumleitung der A31

Bedarfsumleitung A31



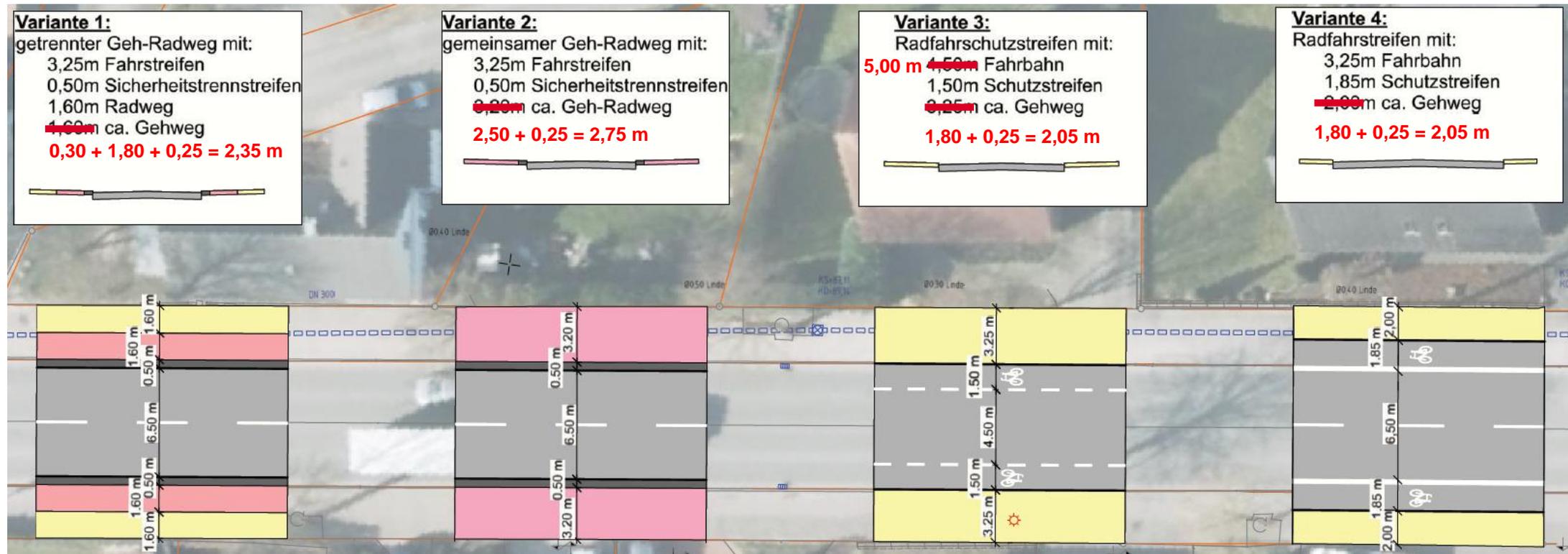
Verkehrsbelastung A31

SVZ	Kfz / 24h	SV / 24h
2005	26.093	3.554
2010	29.901	3.894
2015	34.039	4.537

1. Ausgangslage

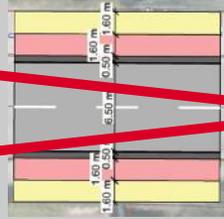
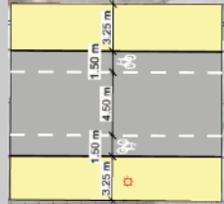
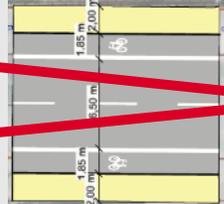
Vorarbeiten durch das Büro NTS aus Münster

- Überprüfung der angesetzten Breiten nach RASSt06 und ERA

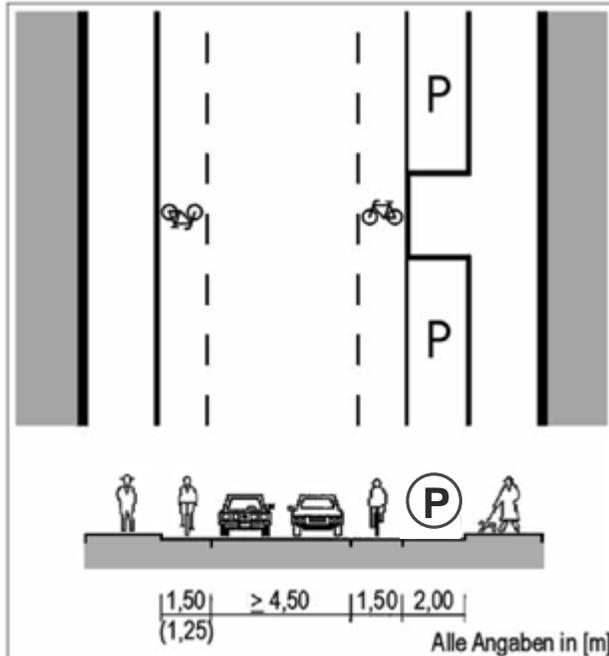


2. Rückblick auf den Variantenvergleich

Platzbedarf

		Platzbedarf links/rechts Achse	Platz vorhanden links	Platz vorhanden rechts
Variante 1 - getrennter Geh- / Radweg		7,70	16,9%	0,0%
Variante 2 Variante 1 - gemeinsamer Geh-/Radweg		6,50	98,8%	91,7%
Variante 3 Variante 2 - Schutzstreifen + Gehweg		6,05	100,0%	98,1%
Variante 4 - Radfahrstreifen + Gehweg		7,15	43,8%	17,8%

2. Rückblick auf den Variantenvergleich



Schutzstreifen

- Einsatzkriterien nach RASSt06 und ERA:
 - Gehört zur Fahrbahn
 - Parkverbot am Fahrbahnrand
 - Nutzung des Schutzstreifens durch Kfz nur im Begegnungsfall
 - Schwerverkehr maximal 1.000 Fz / 24 h
 - Breite zwischen den Schutzstreifen bei großen Verkehrsstärken: 5,00 m

Verkehrsbelastungen innerhalb der Ortsdurchfahrt

- Insgesamt steigende Verkehrszahlen im Kfz-Verkehr
- In etwa konstante Zahlen beim Schwerverkehr
- SV-Zahlen liegen innerhalb der Einsatzgrenzen für Schutzstreifen
- SVZ Zahlen sind allerdings Durchschnittswerte
 - Keine Berücksichtigung der Bedarfsumleitung der A31

SVZ	Kfz / 24h	SV / 24h
2005	7.090	673
2010	6.922	645
2015	8.828	640

Vorteile

Nachteile

Variante 1: kombinierter Geh-/Radweg

- Trennung Radverkehr / Kfz durch Hochbord
- Sichere Führung schwächerer Verkehrsteilnehmer (Ältere / Kinder)
- Parken am Fahrbahnrand möglich

- Sichtverhältnisse am Knotenpunkt mit der Kirchstraße
- Notwendiger Entfall des Baumbestandes

Variante 2: Schutzstreifen + Gehweg

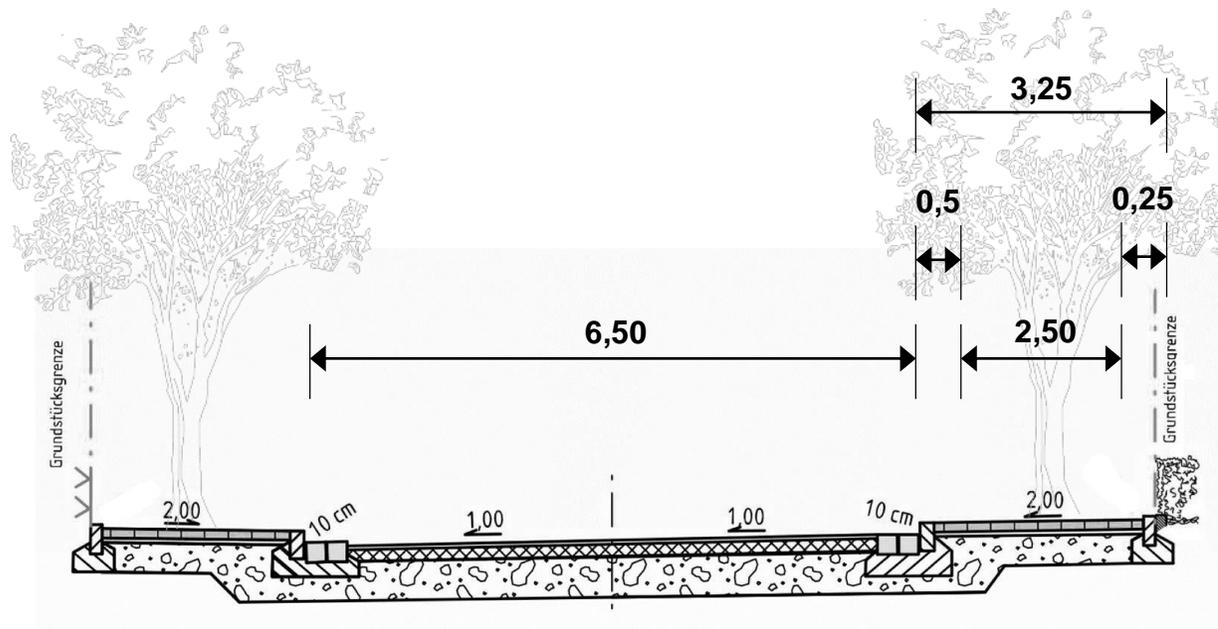
- Zügige Führung des Radverkehrs durch Verzicht auf Absenkungen (Stichwort: E-Bike)
- Gute Sichtbeziehungen

- Führung schwächerer Verkehrsteilnehmer (Ältere / Kinder) auf der Fahrbahn
- Schlechtes Sicherheitsniveau, bei Umleitungsverkehr der A31
- Parken nicht erlaubt
- Notwendiger Entfall des Baumbestandes (ca. 95%)

→ **Fazit:** In der Summe ist das Sicherheitsniveau für den nichtmotorisierten Verkehr beim kombinierten Geh-/Radweg höher, so dass Variante 1 favorisiert und weiterverfolgt wird!

3. Herleitung der Breiten aus den gültigen Vorschriften für die Vorzugsvariante

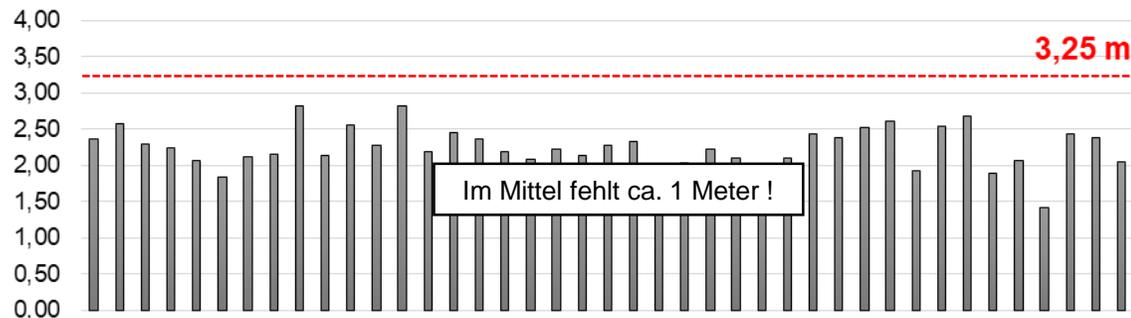
Breiten gem. Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen – Ausgabe 2006 (RASt06)



Anwendungsbereich	Fahrbahnbreite Hauptverkehrsstraßen	Fahrbahnbreite Erschließungsstraßen
Regelfall	6,50 m ^{*)}	4,50 m-5,50 m
mit Linienbusverkehr	6,50 m ^{*)}	6,50 m
^{*)} Bei diesem Maß sind in der Regel benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vorzusehen. ^{**)} z. B. ausschließlich Erschließungsfunktion ^{***)} nicht neben Parkstreifen mit häufigen Parkwechselln		

Maximal verträgliche Seitenraumbelastung Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde ^{*)}	Erforderliche Breite zuzüglich Sicherheitstrennstreifen
70 (Fg+R)/h	≥ 2,50 m-3,00 m
100 (Fg+R)/h	≥ 3,00 m-4,00 m
150 (Fg+R)/h	≥ 4,00 m
^{*)} Der Anteil der Radfahrer an der Gesamtbelastung soll dabei ein Drittel nicht überschreiten	

verfügbare Breiten im Seitenbereich bis zum Baumbestand



Abstand	Sicherheitsraum
von Fahrbahnrand	0,50 m
von parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung	0,75 m
von parkenden Fahrzeugen in Schräg- oder Senkrechtaufstellung	0,25 m
von Verkehrsräumen des Fußgängerverkehrs	0,25 m
von Gebäuden, Einfriedungen, Baumscheiben, Verkehrseinrichtungen und sonstigen Einbauten	0,25 m

4. Potential für Grünanlagen

kombinierter Geh-/Radweg: Potentialflächen für Grünanlagen



4. Potential für Grünanlagen

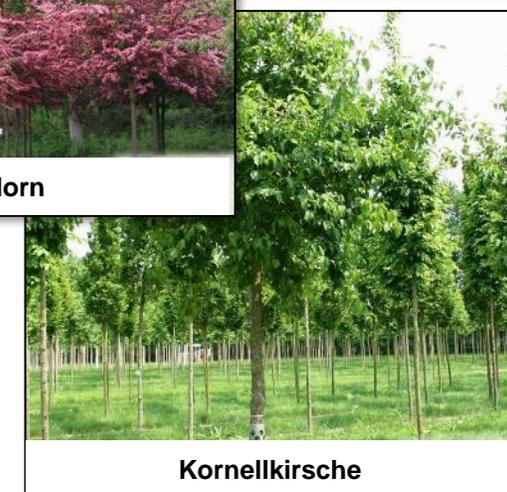
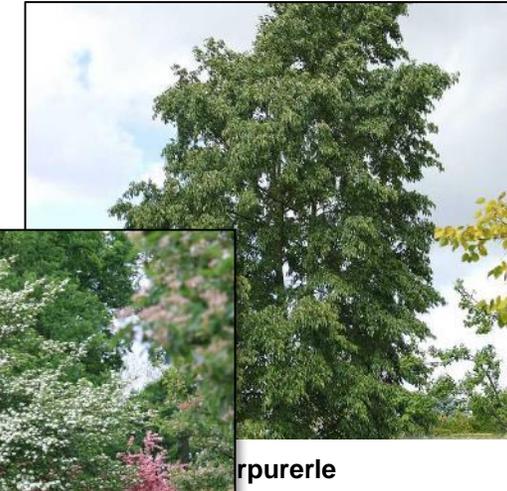
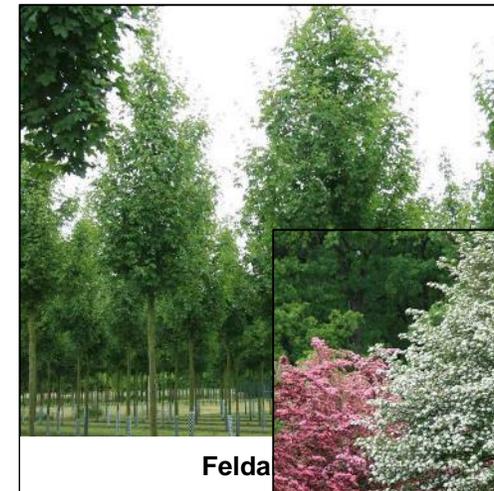
Neuanpflanzung von Einzelbäumen

DIVERSE STAMMSCHUTZ-PRODUKTE OPTIONAL (HIER: BAUMSCHUTZGITTER CARPINUS-Q)
INNENSEGMENTE (2-TEILIG VERSCHRÄUBT) ZUM EINLEGEN IN DEN AUSSENRAHMEN
FEINMASCHIGE GITTERABDECKUNG UND HUNO® GEOTEXTIL
HUNO® PFLASTERANSCHLAGKANTE (MEHRTIEBIG IN RUND ODER QUADRATISCH)
HÖHENEINSTELLBARE HUNO® LUFT-KAPPE AUS ALUMINIUM
GROBMASCHIGES SEITENGITTER MIT HUNO® BIOTEXTIL
VERSCHIEDENE FUNDAMENT-VARIANTEN SIND MÖGLICH (SIEHE FOLGEGEITEN)

Quadro-2

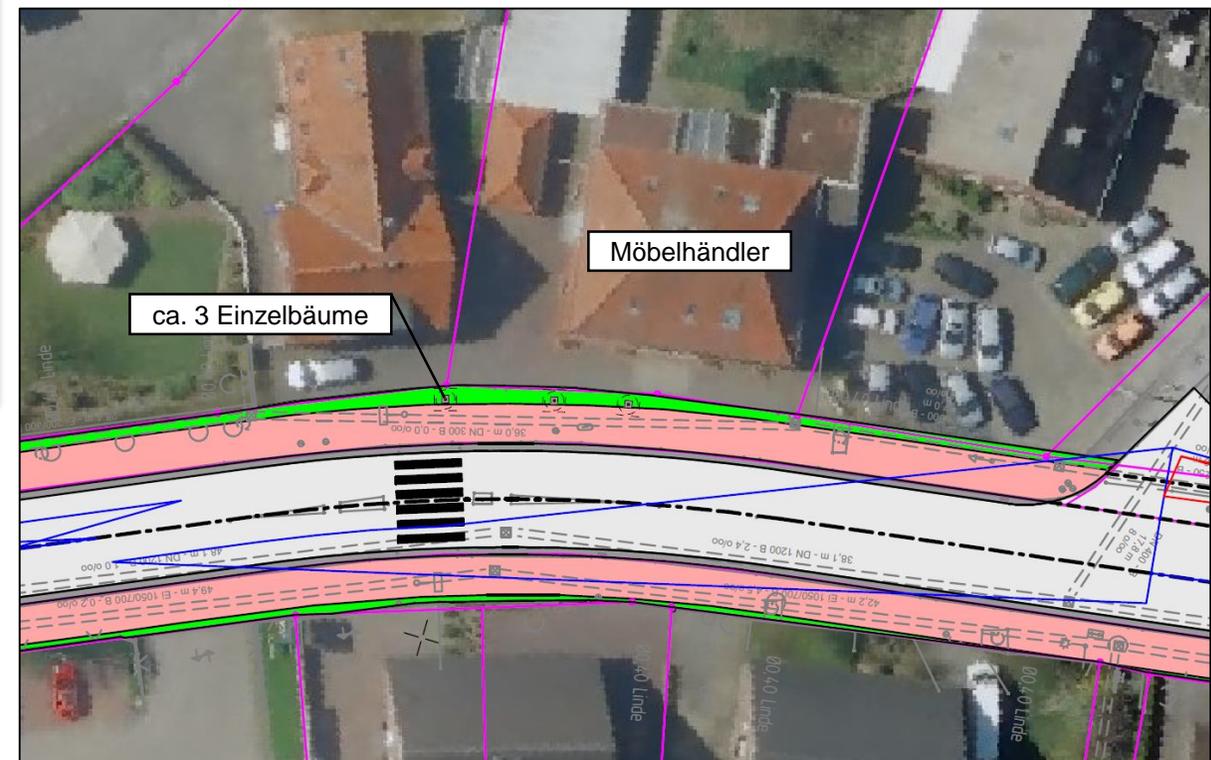
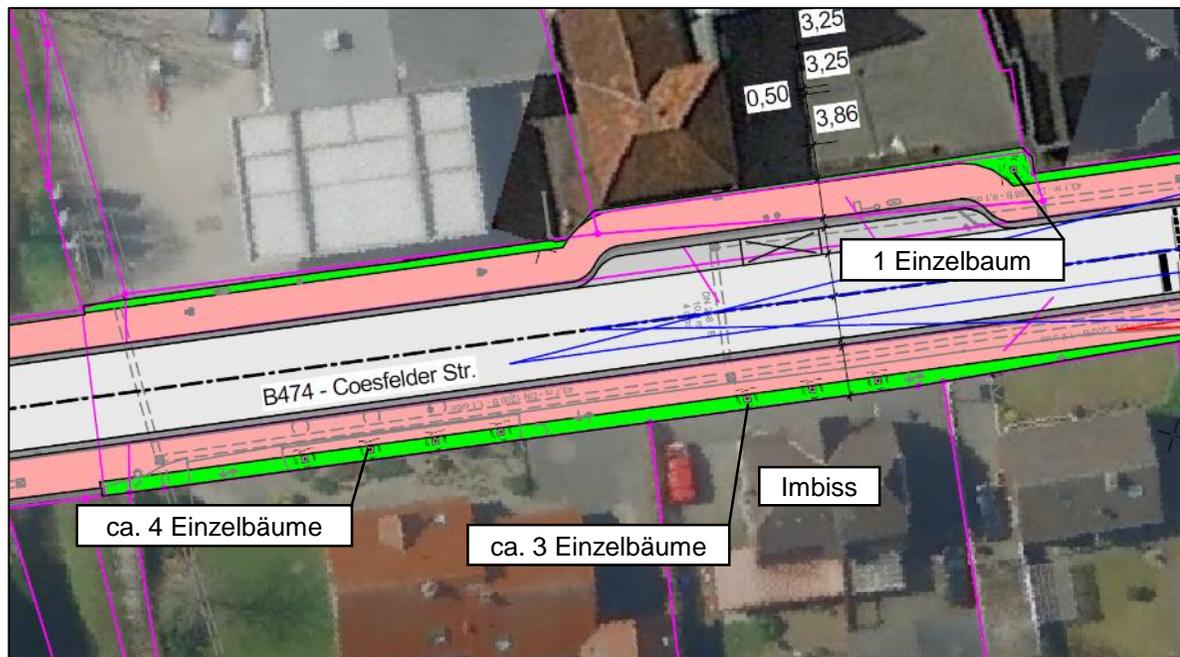
Unterflur-Baumrost für Fußgänger, PkV, Lkw-Belastung von 1,5 t bis 5 t Radlast

Einbaugrößen			
Länge x Breite	Stammhalsöffnung	Einbautiefe	max. Pflanzöffnungsgröße und Wurzelballen-Ø
1,5 m x 1,5 m	50, 70 oder 80 cm in rund oder quadratisch	95 cm, 1,2 m oder 1,5 m	1,3 m
1,8 m x 1,8 m			1,6 m
2,0 m x 2,0 m			1,8 m
2,5 m x 2,5 m			2,3 m



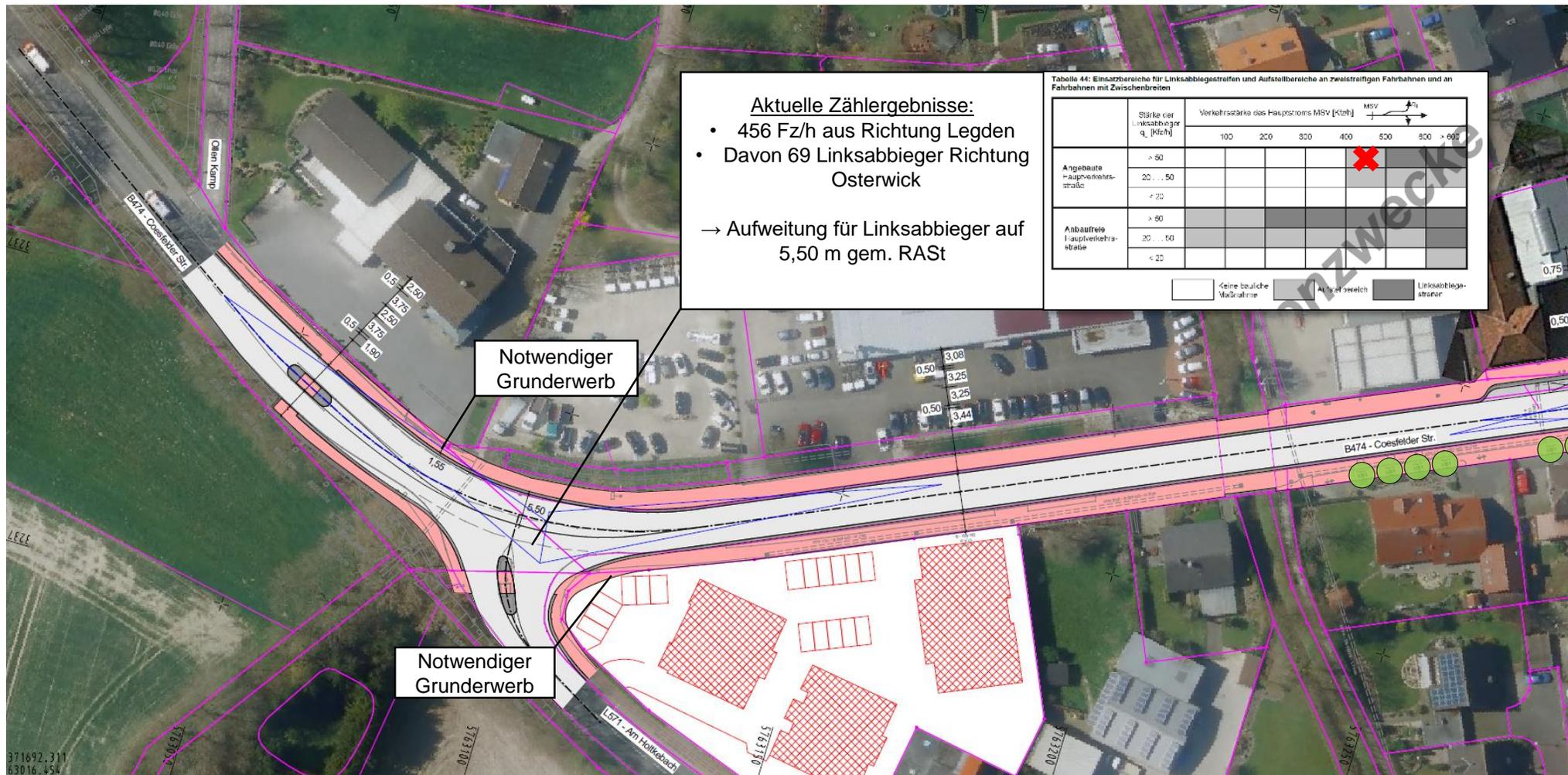
4. Potential für Grünanlagen

kombinierter Geh-/Radweg: Neuanpflanzung von Einzelbäumen



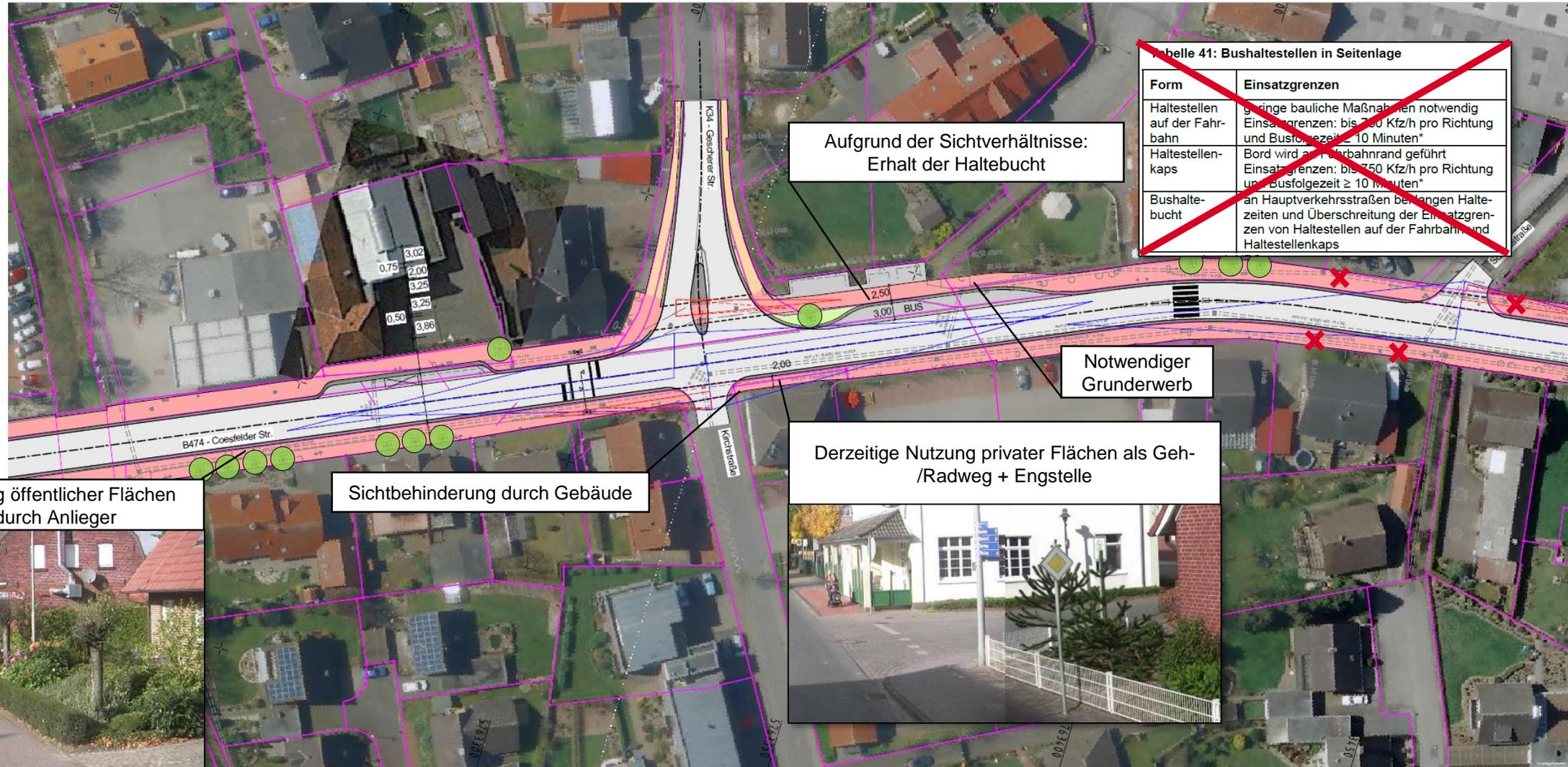
5. Aktuelle Lagepläne Ortsdurchfahrt

kombinierter Geh-/Radweg



5. Aktuelle Lagepläne Ortsdurchfahrt

kombinierter Geh-/Radweg



5. Aktuelle Lagepläne Ortsdurchfahrt

kombinierter Geh-/Radweg



5. Aktuelle Lagepläne Ortsdurchfahrt

kombinierter Geh-/Radweg

