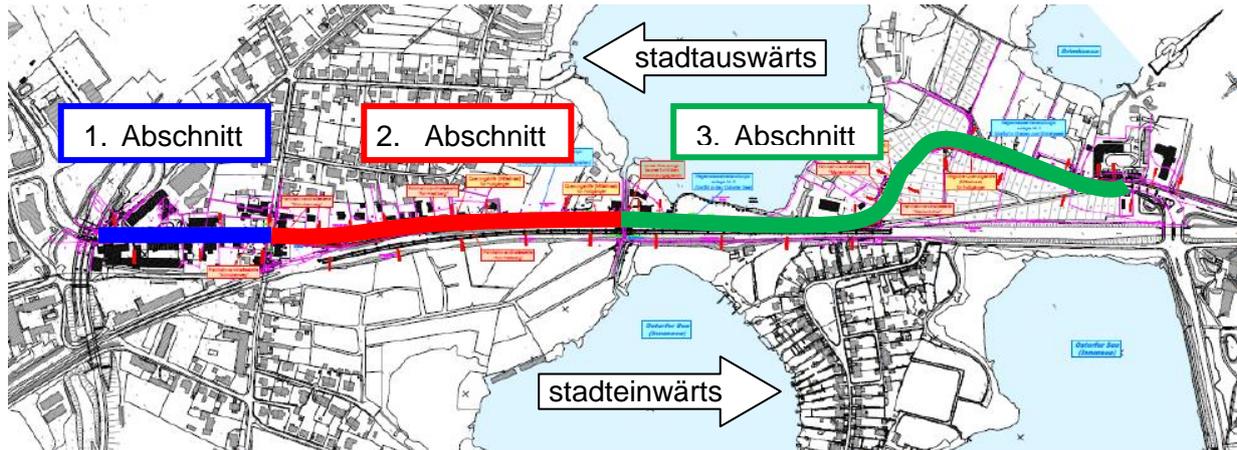
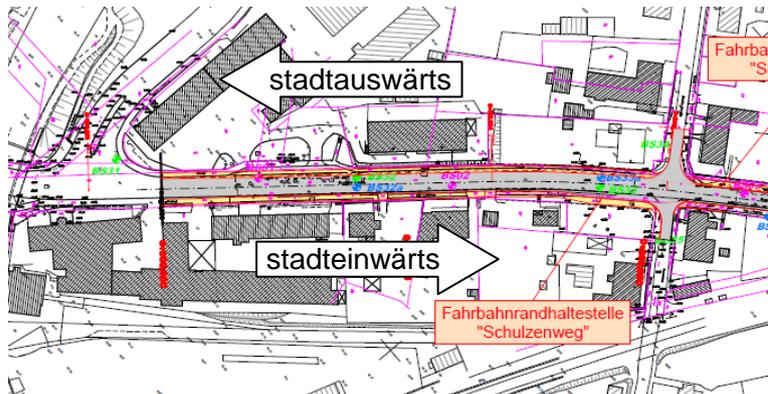


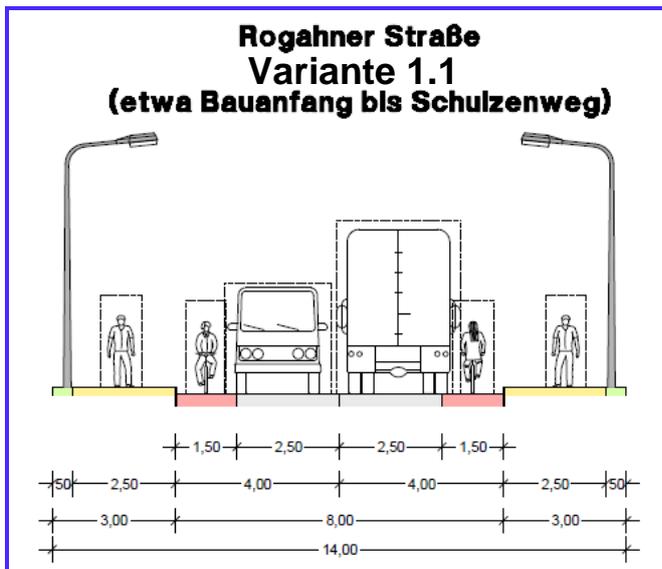
Variantenuntersuchung Rogahner Straße:



1. Abschnitt (Bauanfang bis Schulzenweg):



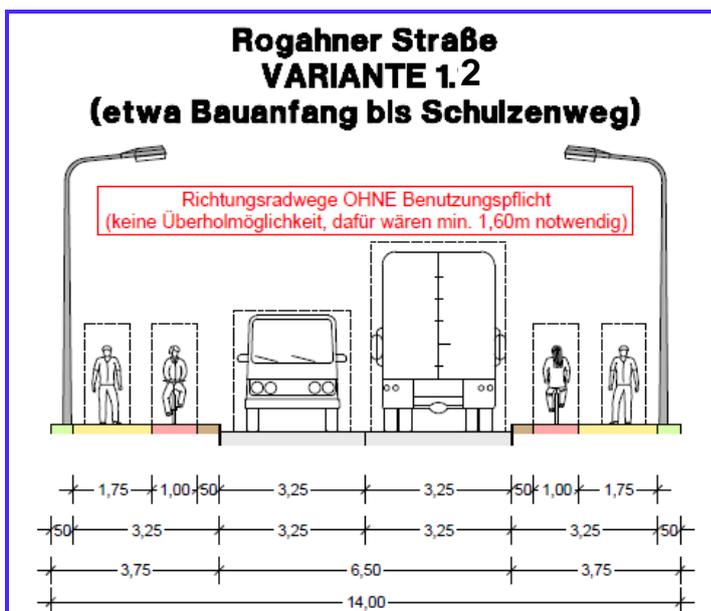
Variante 1.1:



- Beidseitige Gehwege, Breite 2,50 m (Regelbreite)
- Beidseitige Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Breite 1,50 m (Regelbreite)
- Fahrbahnbreite 8,00 m

Vorteile	Nachteile
sichere Führung des Fußgängers	
sichere Führung des Radfahrers in der richtigen Fahrtrichtung	
Umsetzung der StVO-Novelle → Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn	

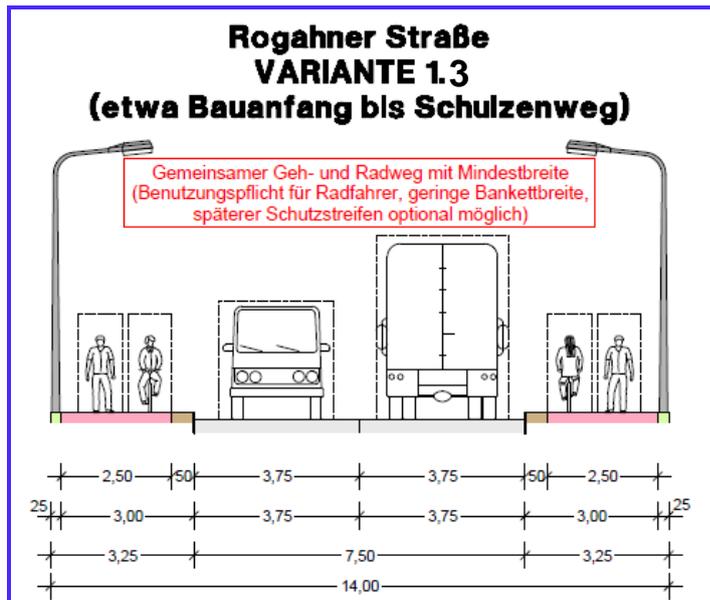
Variante 1.2:



- Beidseitige Gehwege, Breite 1,75 m (keine Regelbreite)
- Beidseitige Radwege auf der Nebenanlage, Breite 1,00 m (keine Regelbreite, keine Überholmöglichkeit)
- Fahrbahnbreite 6,50 m

Vorteile	Nachteile
Ähnlich wie Bestand	Keine Überholmöglichkeit der Radfahrer
	Keine Regelmaße für Rad + Fuß
	Keine Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn gemäß StVO-Novelle → schlechtere Sicht- und Sicherheitsverhältnisse

Variante 1.3:

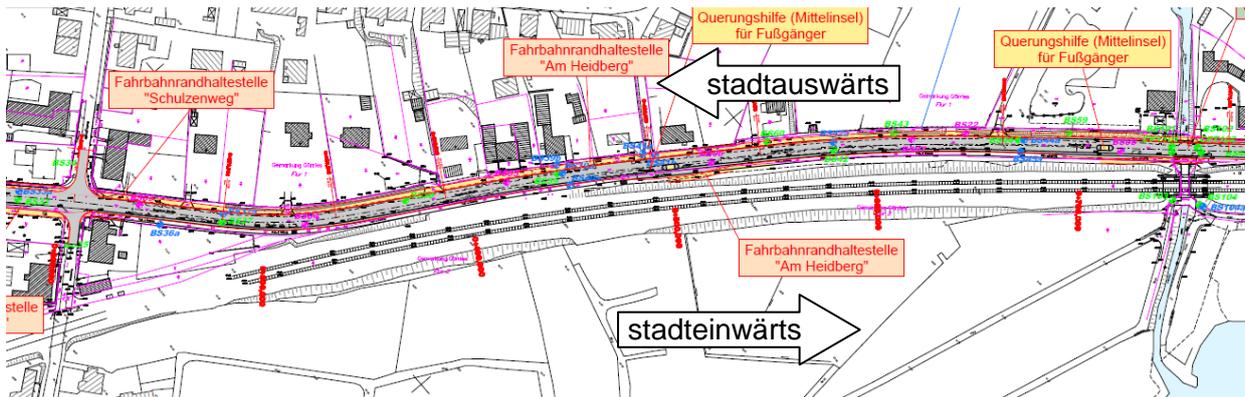


- Beidseitige gemeinsame Geh- und Radwege, Breite 2,50 m (Mindestbreite)
- Fahrbahnbreite 7,50 m

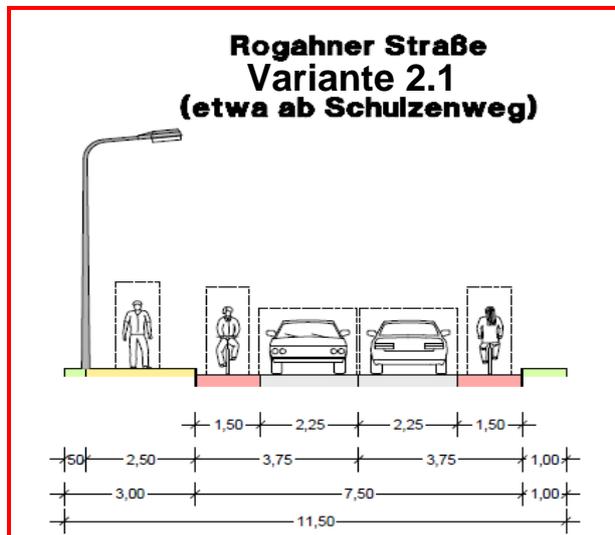
Vorteile	Nachteile
Ähnlich wie Bestand	Keine Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn gemäß StVO-Novelle → schlechtere Sicht- und Sicherheitsverhältnisse

- **Empfehlung:** Umsetzung der Variante 1.1 gemäß Vorplanung:
 - Beidseitige Gehwege (Regelbreite 2,50 m)
 - Beidseitige Schutzstreifen (Regelbreite 1,50 m) auf der Fahrbahn
 - Fahrbahnbreite 8,00 m

2. Abschnitt (Schulzenweg bis Brücke)



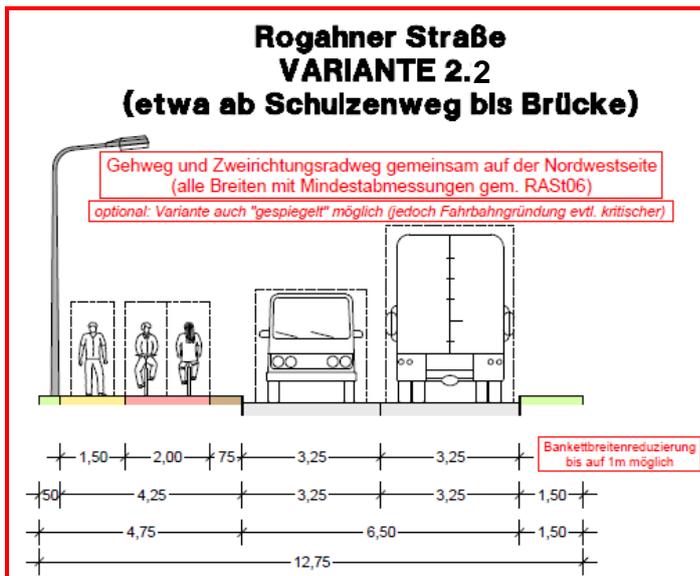
Variante 2.1:



- Einseitiger Gehweg (stadtauswärts), Breite 2,50 m (Regelbreite)
- Beidseitige Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Breite 1,50 m (Regelbreite)
- Fahrbahnbreite 7,50 m

Vorteile	Nachteile
sichere Führung des Fußgängers	
sichere Führung des Radfahrers in der richtigen Fahrtrichtung	
Umsetzung der StVO-Novelle → Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn	

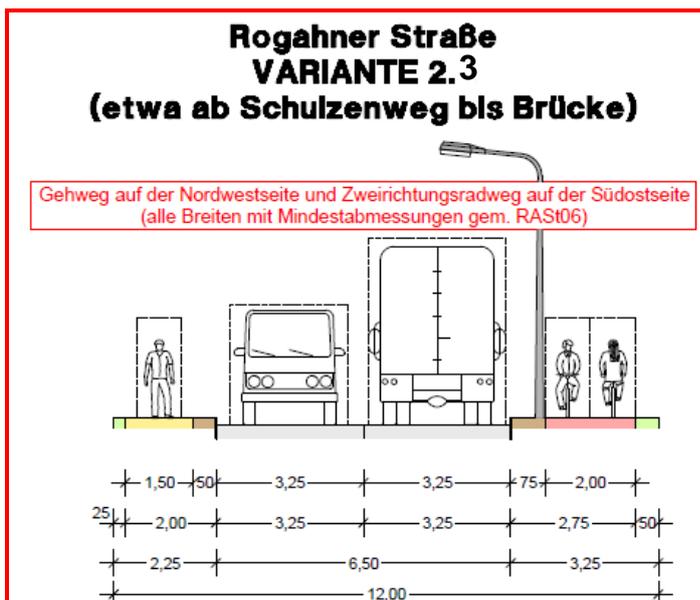
Variante 2.2:



- Einseitiger Gehweg (stadtauswärts), Breite 1,50 m (keine Regelbreite), aber aufgrund geringer Frequentierung akzeptabel
- Zweirichtungsradweg auf der Nebenanlage (stadtauswärts), Breite 2,00 m (keine Regelbreite, nur Mindestmaß)
- Fahrbahnbreite 6,50 m

Vorteile	Nachteile
	2-malige Querung der Fahrbahn durch den Radfahrer in den Übergangsbereichen (Kreuzung Schulzenweg und Bereich Brücke- stadteinwärts)
	Keine Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn gemäß StVO-Novelle
	Unfallgefahren bei Ein- und Ausfahrten

Variante 2.3:



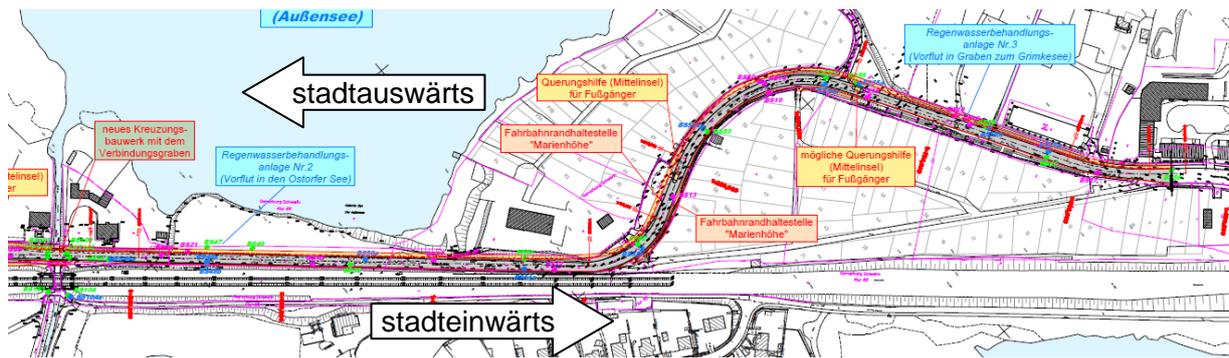
- Einseitiger Gehweg (stadtauswärts), Breite 1,50 m (keine Regelbreite), aber aufgrund geringer Frequentierung akzeptabel
- Zweirichtungsradweg auf der Nebenanlage (stadteinwärts), Breite 2,00 m (keine Regelbreite, nur Mindestmaß)
- Fahrbahnbreite 6,50 m

Vorteile	Nachteile
	1-malige Querung der Fahrbahn durch den Radfahrer in den Übergangsbereichen (Kreuzung Schulzenweg und Bereich Brücke- stadtauswärts)
	Keine Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn gemäß StVO-Novelle
	Führung in den Übergangsbereichen auf andere Führungsform (Vermeidung von „Falschfahrern“)

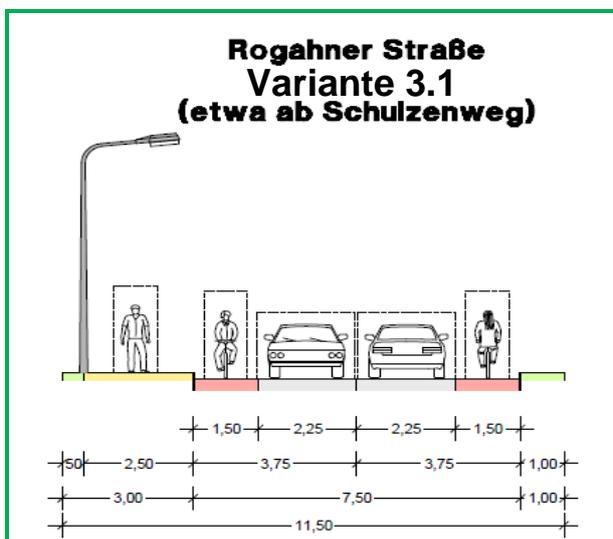
- **Empfehlung:** Umsetzung der Variante 2.1 gemäß Vorplanung:
- Einseitiger Gehweg (stadtauswärts) (Regelbreite 2,50 m)
 - Beidseitige Schutzstreifen (Regelbreite 1,50 m) auf der Fahrbahn
 - Fahrbahnbreite 7,50 m

→ Eine Verbreiterung der Fahrbahn auf 8,00 m zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls wird empfohlen, dadurch wird die Homogenität der Führungsform aus dem 1. Abschnitt fortgesetzt.

3. Abschnitt (Brücke bis Bauende)



Variante 3.1:



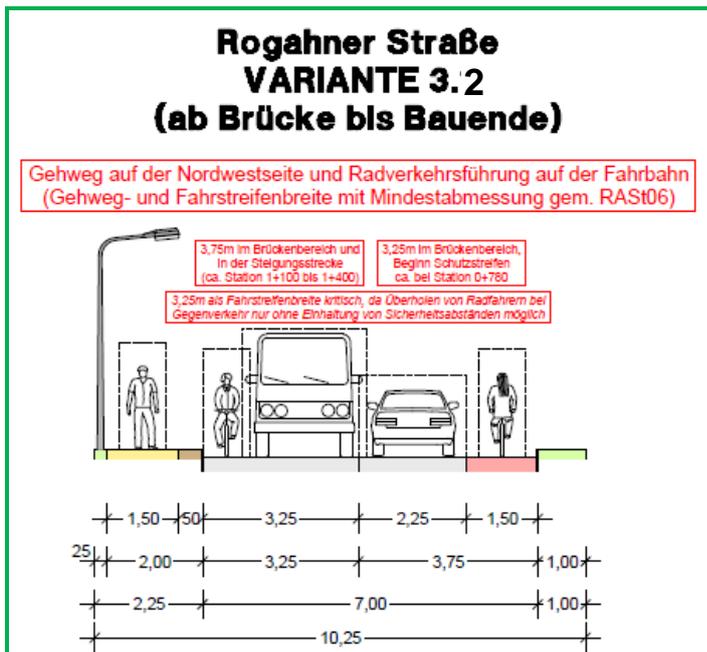
- Einseitiger Gehweg (stadtauswärts), Breite 2,50 m (Regelbreite)
- Beidseitige Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Breite 1,50 m (Regelbreite)
- Fahrbahnbreite 7,50 m

Vorteile

sichere Führung des Fußgängers
 sichere Führung des Radfahrers in der richtigen Fahrtrichtung
 Umsetzung der StVO-Novelle → Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn

Nachteile

Variante 3.2:



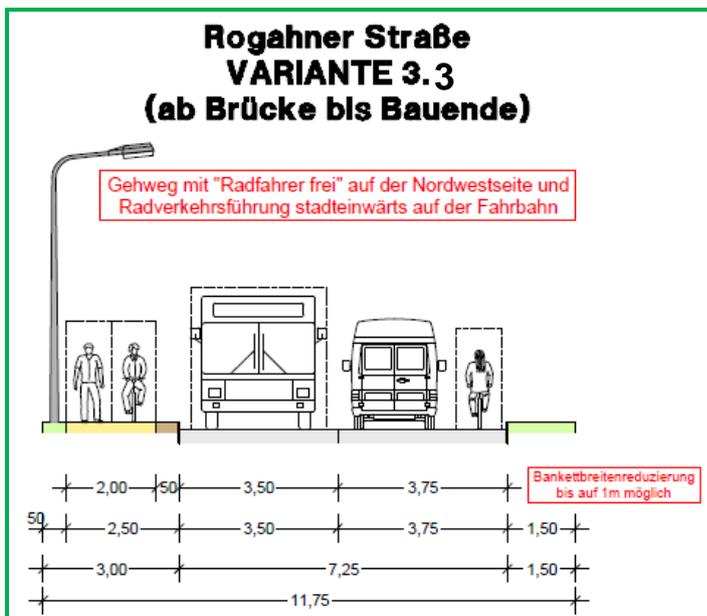
- Einseitiger Gehweg (stadtauswärts), Breite 1,50 m (keine Regelbreite), aber aufgrund geringer Freqüentierung akzeptabel
- Einseitiger Schutzstreifen auf der Fahrbahn (stadteinwärts), Breite 1,50 m (Regelbreite)
- Keine Anlage für Radverkehr (stadtauswärts)
- Fahrbahnbreite 7,00 m

Vorteile

Nachteile

Kein Schutz der Radfahrer auf der stadtauswärtigen Seite, aber nach ERA und Verkehrsbelastung gefordert

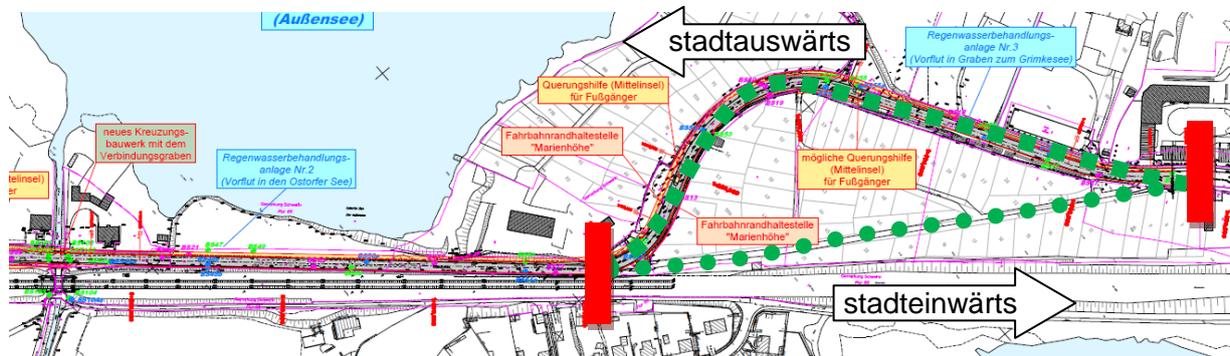
Variante 3.3:



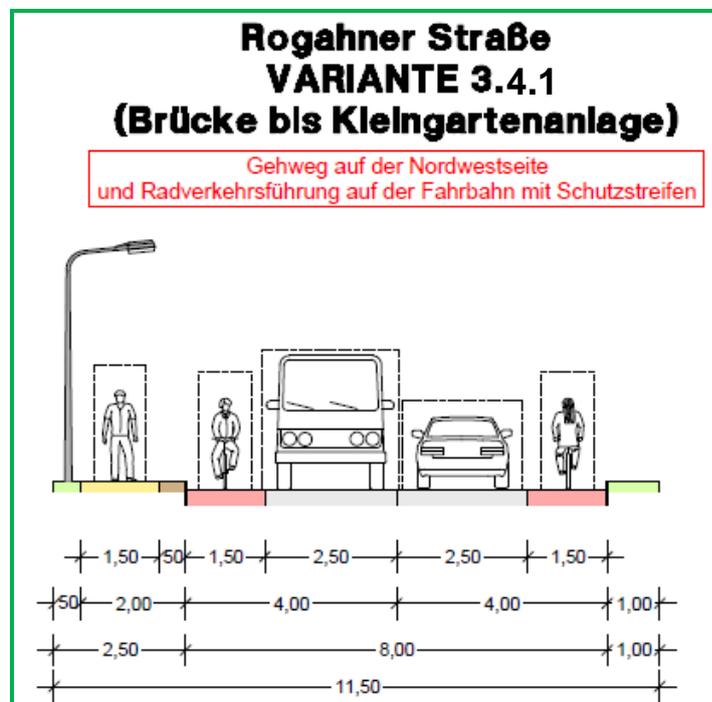
- Gehweg mit Radnutzung („Radfahrer frei“) (stadtauswärts), Breite 2,00 m (keine Regelbreite)
- Keine Anlage für Radverkehr (stadteinwärts)
- Fahrbahnbreite 7,25 m

Vorteile	Nachteile
	Kein Schutz der Radfahrer auf der stadteinwärtigen Seite, aber nach ERA und Verkehrsbelastung gefordert
	Keine Regelbreiten für Gehweg mit „Rad frei“ auf der stadtauswärtigen Seite
	Keine Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn gemäß StVO-Novelle (stadtauswärts)

Die voran genannten Varianten beziehen sich auf dem kompletten Abschnitt von der Brücke bis zum Bauende. In den folgenden 2 Untervarianten soll die Führungsform als Alternative durch die Kleingartenanlage nochmals untersucht und dargestellt werden:



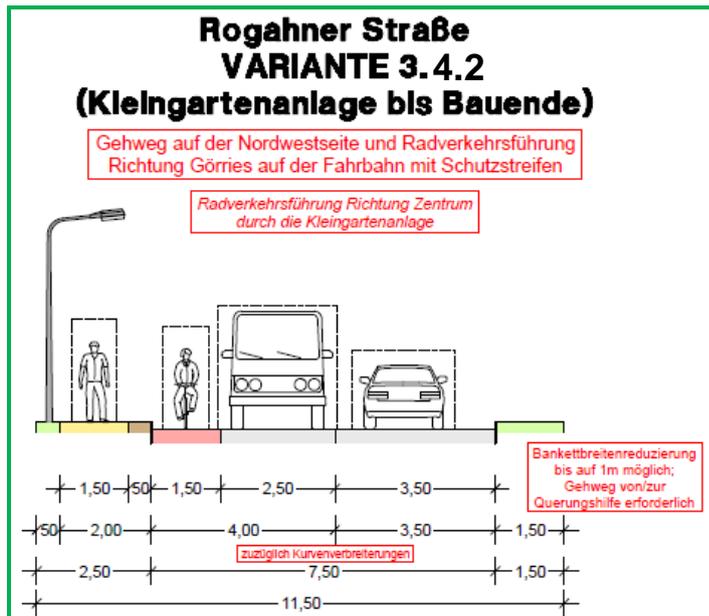
Variante 3.4.1:



- Einseitiger Gehweg (stadtauswärts), Breite 1,50 m (keine Regelbreite), aber aufgrund geringer Frequentierung akzeptabel
- Beidseitige Schutzstreifen auf der Fahrbahn, Breite 1,50 m (Regelbreite)
- Fahrbahnbreite 8,00 m

Vorteile	Nachteile
Führungsform gemäß Vorplanung und äquivalent zum 1. und 2. Abschnitt (kein Wechsel der Führungsform)	
Radfahrer auf der jeweils richtigen Fahrtrichtungsseite	
Keine Probleme in den Übergangsbereichen	

Variante 3.4.2:



- Einseitiger Gehweg (stadtauswärts), Breite 1,50 m (keine Regelbreite), aber aufgrund geringer Frequentierung akzeptabel
- Einseitiger Schutzstreifen auf der Fahrbahn (stadtauswärts), Breite 1,50 m (Regelbreite)
- Führung des Radverkehrs auf der stadteinwärtigen Seite durch die Kleingartenanlage
- Fahrbahnbreite 7,50 m

Vorteile	Nachteile
Führungsform gemäß Vorplanung für stadtauswärtige Seite	Ausbau des Weges durch die Kleingartenanlage als zusätzliche Leistung
Keine Probleme in den Übergangsbereichen	

- **Empfehlung:** Umsetzung der Variante 3.4.1 und 3.4.2:
 - Von Brücke bis Kleingartenanlage:
 - Einseitiger Gehweg (stadtauswärts) (Mindestbreite 1,50 m, aufgrund geringer Frequentierung akzeptabel)
 - Beidseitige Schutzstreifen (Regelbreite 1,50 m) auf der Fahrbahn
 - Fahrbahnbreite 8,00 m
 - Von Kleingartenanlage bis Bauende (Obotritenring):
 - Einseitiger Gehweg (stadtauswärts) (Mindestbreite 1,50 m, aufgrund geringer Frequentierung akzeptabel)
 - Einseitiger Schutzstreifen (stadtauswärts; Regelbreite 1,50 m) auf der Fahrbahn
 - Führung Radverkehr stadteinwärts durch die Kleingartenanlage
 - Fahrbahnbreite 7,50 m (plus Kurvenverbreiterung)