

In Abstimmung mit den Herren vom Landratsamt hat die Projektplanerin Frau Schor nachfolgende Rückmeldung zu den Sicherheitsabständen der Radschnellverbindung zur Bundesstraße geben:

Einschlägig ist hier die „Richtlinie für den passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme (RPS 2009)“. Wie in der Sitzung bereits durch Herrn Hein erläutert, gibt es hinter einer Schutzplanke einen Gefahrenbereich, den man Wirkungsbereich des Systems nennt. Wird ein Radschnellweg entlang der Bundesstraße geführt, wird ein Bereich der **Gefährdungsstufe 2** hinter dem Rückhaltesystem geschaffen: **schutzbedürftiger Bereich mit Gefährdung Dritter** (z.B. nebenliegender stark frequentierter Geh-/ Radweg). Einzuhalten ist demnach der **erweiterte Abstand AE**. Da auf einer Bundesstraße gefahrene Geschwindigkeiten von > 100 km/h vorliegen, ist die nachfolgende Abbildung maßgebend:

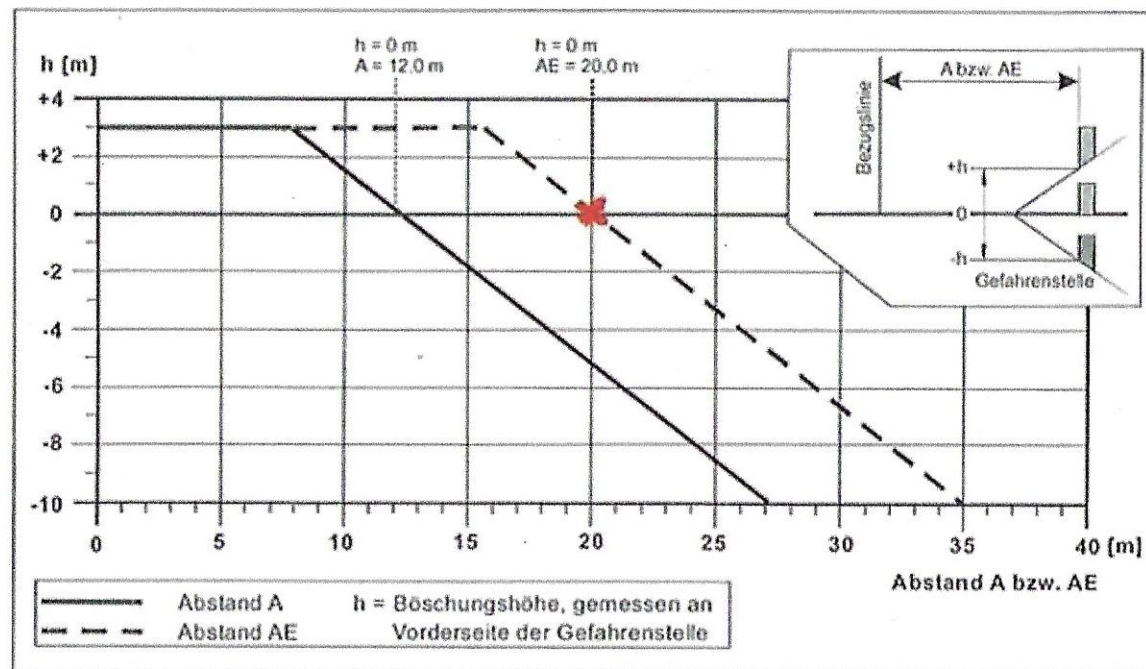


Bild 2: Kritische Abstände für Straßen mit $V_{zul} > 100$ km/h und für Autobahnen und autobahnähnliche Straßen mit $V_{zul} \leq 100$ km/h

Im Bereich der Anschlussstelle bei der Firma Lütze beträgt die **Böschungshöhe $h = 0$ m**.

Es wäre somit ein **Abstand von 20 m zur Schutzplanke** einzuhalten. Damit ist die Möglichkeit der Führung entlang der Bundesstraße im Bereich der Firma Lütze aufgrund mangelnden Platzes nicht realisierbar. Für die Führung des Radschnellwegs hinter einer Lärmschutzwand gelten diese Regelungen nicht.

Lisa-Maria Schor M.Eng. Projektleiterin Verkehrsplanung