

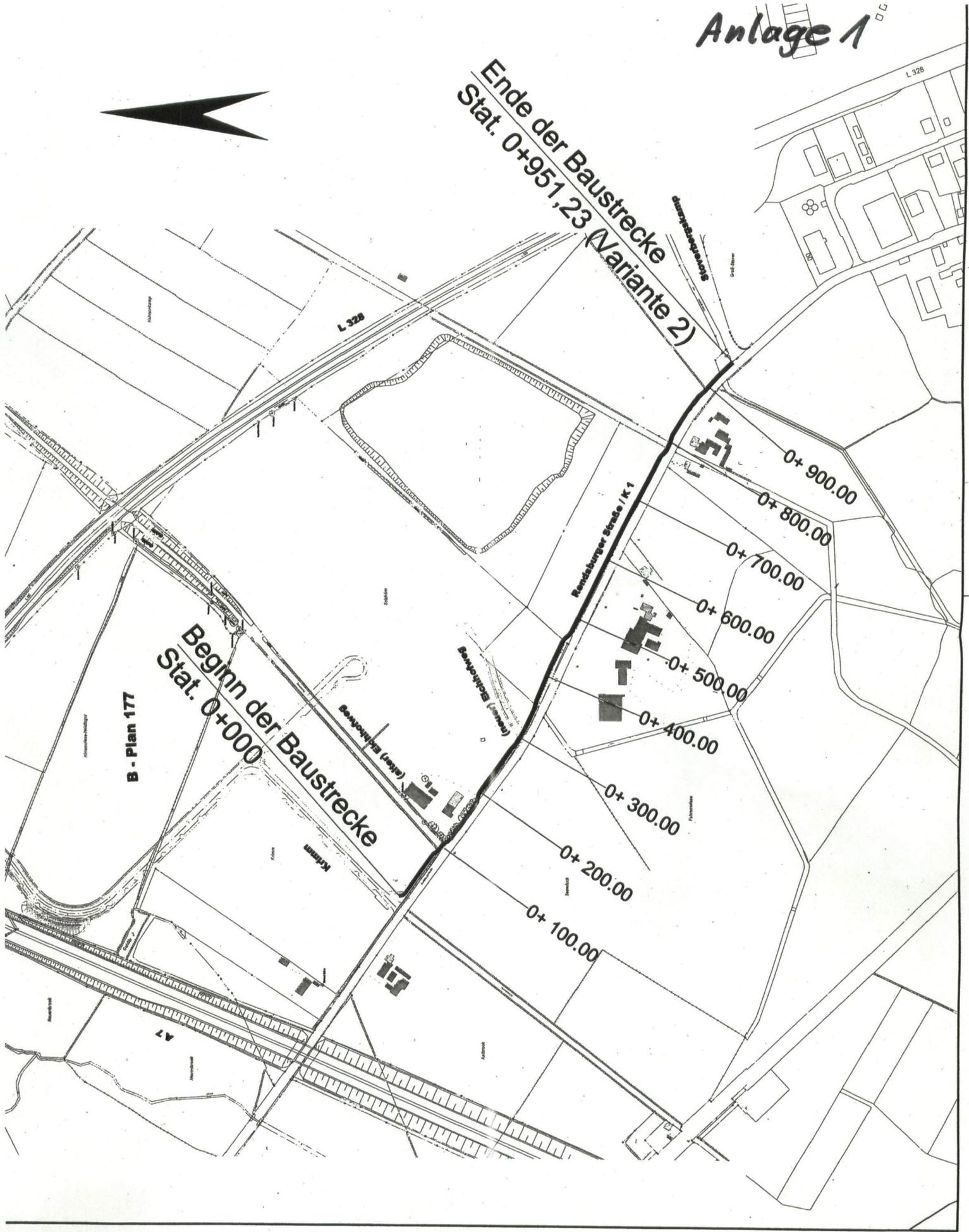
Anlage 1



Ende der Baustrecke
Stat. 0+951,23 (Variante 2)

Beginn der Baustrecke
Stat. 0+000

B - Plan 177



Neumünster / Verlängerung Radweg K 1 / Rendsburger Straße

Trassierung

Die Trassenführung des Radweges ergibt sich im Wesentlichen aus den Anbindenpunkten am Bauanfang und Bauende, der Einhaltung eines sicheren Abstandes zur Fahrbahn für den Kfz – Verkehr, der Minimierung des Eingriffes in Natur und Landschaft, der Minimierung des Grunderwerbs sowie aus technischen Grundsätzen und Erfordernissen. Die Trassen der Varianten 1 und 2 sind in der folgenden Tabelle stationsweise dargestellt und begründet:

ca. Station Radwegachse	Trasse Variante 1	Trasse Variante 2
0+000 bis 0+090 Bauanfang	Radwegtrasse fahrbahnnah, tlw. hochbordgeführt + weniger Flächenverbrauch - Bau unwirtschaftlicher - Hochbord außerorts ist zu vermeiden - Baumfällungen	Radwegtrasse hinter Knick. + Optimale Führung des Radweges in sicherem Abstand zur Fahrbahn + Bau wirtschaftlicher + keine Baumfällung - Flächenverbrauch - Ggf. Angstraum, Abschnitt ist aber relativ kurz
0+100	Querung Zufahrt Eichhof (Führung fahrbahnnah oder abgesetzt ist festzulegen)	
0+100 bis 0+190	Radwegtrasse hinter Seitentrennstreifen in einem Abstand von 1,75 m v. Fbr. + Führung des Radweges in sicherem Abstand zur Fahrbahn + wenig Flächenverbrauch + keine Baumfällung - Entwässerung im Seitenstreifen	
0+190 bis 0+300	Verschwenkung des Radwegs hinter den vorh. Knick / 1. Baumreihe, Radweg in Waldfläche! + Optimale Führung des Radweges in sicherem Abstand zur Fahrbahn + Bau wirtschaftlich + keine Baumfällung - Radweg durchschneidet Wald, Ausgleich erforderlich - Angstraum, Abschnitt ist relativ kurz	
0+305	Querung (neuer) Eichhofweg (Führung fahrbahnnah oder abgesetzt, ist festzulegen)	
0+320 bis 0+460	Führung des Radwegs hinter den vorh. bzw. geplanten Gräben / Mulden und Knicks Kreuzung des Gewässers Seewischgraben 430206Se (verrohrt) + Optimale Führung des Radweges in sicherem Abstand zur Fahrbahn + keine Baumfällung, keine Knickverschiebung - Vorh. Ausgleichfläche, die erneut auszugleichen ist - Angstraum, Abschnitt mit 140 m Länge nicht allzu lang	

Neumünster / Verlängerung Radweg K 1 / Rendsburger Straße

ca. Station Radwegachse	Trasse Variante 1	Trasse Variante 2
0+460 bis 0+780	<p>Führung des Radwegs hinter den vorh. bzw. geplanten Gräben / Mulden und Bäumen</p> <ul style="list-style-type: none"> + Optimale Führung des Radweges in sicherem Abstand zur Fahrbahn + keine Baumfällung + Gerade Linienführung - Wegen der Bäume größerer Abstand zum Fbr. als erforderlich 	
0+790	<p>Querung Zufahrt See (Führung fahrbahnnahe oder abgesetzt, ist festzulegen)</p>	
0+800 bis 0+890	<p>Radwegtrasse hinter Seitentrennstreifen in einem Abstand von 1,75 m v. Fbr., Knick aufnehmen und neu herstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> + Führung des Radweges in sicherem Abstand zur Fahrbahn - eine Baumfällung <p>Flächenverbrauch ungefähr gleich</p>	<p>Führung des Radwegs hinter der geplanten Mulde, Knickverschiebung</p> <ul style="list-style-type: none"> + Optimale Führung des Radweges in sicherem Abstand zur Fahrbahn + keine Baumfällung <p>Flächenverbrauch ungefähr gleich</p>
0+890 bis Bauende	<p>Verschwenkung des Radwegs hinter den vorh. Böschungen und vorh. bzw. geplanten Gräben / Mulden b. St. 1+890 Querung des Gewässers Sto-vergraben 430206Sto</p> <ul style="list-style-type: none"> + weniger Flächenverbrauch + Knick bleibt erhalten, keine Baumfällung - Unwirtschaftlicher - Hochbord außerorts ist zu vermeiden - Entwässerung über K 1 - wegen Grabenverfüllung Verlegung von Drainagen 	<p>Radwegtrasse hinter Seitentrennstreifen in einem Abstand von 1,75 m v. Fbr., Knickverschiebung Querung des Gewässers Sto-vergraben 430206Sto</p> <ul style="list-style-type: none"> + Führung des Radweges in sicherem Abstand zur Fahrbahn + wirtschaftlicher - eine Baumfällung - Flächenverbrauch größer - wegen Grabenverfüllung Verlegung von Drainagen