

Königstraße – Rathauskreuzung und Dr.- H.- Kissinger- Platz

Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung: Königstraße – Rathauskreuzung und Dr.- H.- Kissinger- Platz
Aufsteller: Stadt Fürth, Stadtplanungsamt
Entwurfsbearbeitung: Stadt Fürth, Stadtplanungsamt
Entwurfsphase/Auditphase: Voruntersuchung / Auditphase 1
Aufsteldatum: 31.08.2021
auditierte Unterlagen:

Dokument - Nummer	Index	Beschreibung
		Kurzerläuterungen
Lageplan Blatt 1	001	Lageplan, M 1:500, (31.08.2021)
Lageplan Blatt 1	001	Lageplan Variante Zweirichtungsradfurt, M 1:500, (31.08.2021)
Lageplan Blatt 2	001	Lageplan, M 1:500, (24.08.2020)
Lageplan Blatt 3	001	Lageplan, M 1:500, (24.08.2020)

fehlende Unterlagen: Erläuterungsbericht
Übersichtslageplan
Höhenpläne
Straßenquerschnitte

Ortsbesichtigung: 31.03.2022, 17:00 Uhr bis 18:30 Uhr, Tageslicht

Besonderheiten: Baustelle mit Verkehrsraumeinschränkungen Stadttheater, Vollsperrung Gustavstraße, Baustelle mit Verkehrsraumeinschränkung Königstraße Haus- Nr. 102

Auditoren

Name: Dipl.-Ing. (FH) Kai Linde
Dienststelle: SWK Verkehrsplanung GmbH & Co. KG
Gartenstraße 50
01445 Radebeul

.....
Kai Linde

Datum: Radebeul, 04.04.2022

Detaillierte Projektangaben

Bezeichnung:	Königstraße – Rathauskreuzung und Dr.- H.- Kissinger- Platz
Art der Baumaßnahme:	Grundhafter Ausbau einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße
Länge:	ca. 760 m
Querschnitt:	einbahnig, zweistreifig
Analyseverkehrsstärken:	
Dunant-Straße:	DTV ₂₀₂₂ = 16.415 Kfz/24 h, SV- Anteil: unbekannt
Königstraße:	DTV ₂₀₂₂ = 14.290 Kfz/24 h, SV- Anteil: unbekannt
Prognoseverkehrsstärken:	
Dunant-Straße:	DTV _{202x} = unbekannt, SV- Anteil: unbekannt
Königstraße:	DTV _{202x} = unbekannt, SV- Anteil: unbekannt
Straßenkategorie:	Dunant- Straße: HS III (angebaut, innerhalb bebauter Gebiete, regionale Verbindungsfunktion) Königstraße: HS III (angebaut, innerhalb bebauter Gebiete, regionale Verbindungsfunktion)
Typ. Entwurfssituation:	entfällt
Entwurfsklasse:	entfällt
Planungsgeschwindigkeit:	50 km/h
Besonderheiten:	keine
Baukosten:	unbekannt
Entwurfsrichtlinien:	Die Auditierung der Unterlagen erfolgte auf der Basis der RAST 2006, ERA 2010, EFA 2002, EAÖ 2003, RMS, StVO, VwV StVO, RAS-Ew, (REwS-Entwurf), RSA, ASR A5.2, Veröffentlichungen der BAST und RSAS 2019.

Vorbemerkungen

Die vorliegenden Planungsergebnisse beinhalten nicht alle notwendigen Unterlagen für ein Sicherheitsaudit der Auditphase 1. Wesentliche Grundlagen (z. B. Verbindungsfunktionen von Verkehrswegen) konnten nicht ermittelt werden. Zulässige Fahrbeziehungen sind für den Planfall nicht vollständig bekannt. Abwägungen zu alternativen Lösungsmöglichkeiten, die zur dargestellten Vorplanungslösung führen sind nicht bekannt. Das Auditergebnis bezieht sich auf die dargestellten Planungsinhalte der auditierten Unterlagen.

Auditergebnis

Bei der Auditierung des o. g. Projektes wurde Folgendes festgestellt:

Funktion der Straße:

Keine Feststellungen

Entwurfs- und Betriebsmerkmale:

Keine Feststellungen

Querschnitt:

- 1) Im Straßenquerschnitt der Königstraße zwischen Stadttheater und Friedrichstraße werden für die Einordnung der Verkehrsflächen für die verschiedenen Nutzergruppen Mindestmaße kombiniert oder Mindestmaße unterschritten. Betroffen sind Fahrstreifenbreiten, Schutzstreifenbreiten, Sonderfahrstreifenbreiten und Gehwegbreiten. Nach den RASt 06 sind Kombinationen von Mindestmaßen zu vermeiden. Hier besteht die Gefahr von Konflikten im Längsverkehr mit Sicherheitsnachteilen für die jeweils schwächere Nutzergruppe, weil im Begegnungsfall oder im Vorbeifahrfall in die Verkehrs- oder Sicherheitsräume anderer Verkehrsteilnehmer ausgewichen werden muss. Es ist zu prüfen, ob eine andere Querschnittsaufteilung zu weniger Konflikten führt. **[vgl. Bild 1]**

- 2) Die Aufteilung des Straßenquerschnittes südlich des Knotenpunktes Königstraße / Friedrichstraße kann anhand von Querschnittsmaßen nicht beurteilt werden. Hier wird jedoch vermutet, dass eine ähnliche Mindestmaßkombination wie im Querschnitt zwischen Stadttheater und Friedrichstraße gewählt wurde. Es ist zu prüfen, ob die Querschnittsaufteilung optimiert werden kann. **[vgl. Bild 2]**

- 3) Die Fahrstreifenbreite der Königstraße zwischen Friedrichstraße und Stadttheater in Fahrtrichtung Norden reduziert sich von 4,0 m incl. Schutzstreifen auf 3,5 m incl. Schutzstreifen. Die Einengung ist für den Verkehrsteilnehmer nicht erkennbar. Hier besteht die Gefahr von Konflikten im Längsverkehr mit Sicherheitsrisiken für den Radverkehr und den Kfz- Verkehr im Gegenverkehr. Es ist zu prüfen, ob die Querschnittsaufteilung geändert werden kann. **[vgl. Bild 1 und 3]**

- 4) Nach dem Signalquerschnitt vor der Ausfahrt TG City-Center werden entlang der Königstraße zwei Fahrstreifen in einen überbreiten Fahrstreifen überführt. Hier besteht die Gefahr von Konflikten im Längsverkehr, sofern beide Fahrstreifen in Höhe des Signalquerschnittes durch Schwerverkehrsfahrzeuge genutzt werden. Es ist zu prüfen, ob eine Verflechtungsstrecke markiert werden kann, um den inneren Fahrstreifen einzuziehen. In der Folge kann dann die Querschnittsaufteilung vor dem Signalquerschnitt Stadttheater optimiert werden. **[vgl. Bild 4]**

Linienführung:

Keine Feststellungen

Knotenpunkte:

- 5) Am Knotenpunkt H.- Dunant- Straße / Gustavstraße sind eine Vielzahl von Verkehrsbeziehungen geplant, die zu verschiedenen Konflikten führen. Linksabbiegender und linkseinbiegende Verkehre aus der H.- Dunant- Straße bzw. aus der Gustavstraße werden in Konkurrenz zum Verkehr entlang der H.- Dunant- Straße vorfahrts geregelt geführt. Die Situation ist im Zusammenhang mit der Zu- und Ausfahrt zum Behördenstandort komplex und erfordert eine erhöhte Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer. Darüber hinaus besteht offensichtlich ein Querungsbedarf des Fußgänger- und Radverkehrs in der Relation Königsplatz – Gustavstraße. Signaltechnische Sicherungen sind nicht vorgesehen. Hier besteht die Gefahr von Konflikten beim Abbiegen, Einbiegen, Kreuzen und Überschreiten. Es ist zu prüfen, ob einzelne Verkehrsbeziehungen (z. B. Linkseinbieger aus der Gustavstraße) zwingend erforderlich sind und ob eine signaltechnisch gesicherte Querungsstelle für den Fußgänger- und Radverkehr geplant werden kann, in deren Sicherungsschatten das Linksabbiegen zum Behördenstandort ermöglicht wird. Es ist zu prüfen, ob die Konflikte gebündelt werden können. **[vgl. Bild 5]**

Signalisierung:

Keine Feststellungen

Führung und Anlagen des Fußgängerverkehrs:

- 6) Der linksabbiegende Radverkehr auf der Königstraße in Fahrtrichtung Karlsteg oder in Fahrtrichtung Hallstraße wird in Höhe des Stadttheaters auf eine Mischverkehrsfläche neben der Treppenanlage des Stadttheaters geleitet. Weil die Treppenanlage neben dem Stadttheater für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer nicht nutzbar ist, treffen an dieser Stelle Radverkehr und beispielsweise Rollstuhlnutzer aufeinander. Hier besteht die Gefahr von Konflikten mit Sicherheitsnachteilen für die jeweils schwächere Nutzergruppe. Es ist zu prüfen, ob mit einer alternativen Radverkehrsführung dieser Konflikt vermieden werden kann. **[vgl. Bild 6]**
- 7) Entlang der Königstraße zwischen H.- Dunant- Straße und TG City-Center befinden sich mehrere Gastronomiebetriebe. Der Gehweg wird durch die Außengastronomie mit genutzt. Infolge der intensiven Gehwegnutzung ist zu prüfen, ob die geplante Breite des Gehweges die Nutzungsansprüche von Fußgängern (z. B. mobilitätseingeschränkte Fußgänger, Fußgänger mit Kinderwagen) bedient. **[vgl. Bild 15]**

Führung und Anlagen des Radverkehrs:

- 8) Entlang der Königstraße und der H.- Dunant- Straße sind abschnittsweise Schutzstreifen für den Radverkehr geplant. Schutzstreifen sollen dem Radverkehr einen eigenen Verkehrsraum anbieten, der vom Kfz- Verkehr nur im Bedarfsfall befahren werden darf. Im überwiegenden Fall der Straßenabschnitte müssen die Schutzstreifen ständig überfahren werden. Es ist zu prüfen, ob die Anlage von Schutzstreifen in Verbindung mit den geplanten Fahrstreifenbreiten für den Kfz- Verkehr dem Schutzziel des Radverkehrs überhaupt entspricht. Darüber hinaus sind Schutzstreifen aufgrund des im Bedarfsfall zulässigen Überfahrens ab einem Schwerverkehrsanteil von > 1000 Kfz/24h zu vermeiden. Auch hier ist zu prüfen, ob die Einsatzkriterien für die Anlage von Schutzstreifen eingehalten werden. **[vgl. Bild 1, 3, 5, 6]**
- 9) Im Straßenquerschnitt der Königstraße zwischen Stadttheater und Friedrichstraße sind für den Radverkehr Schutzstreifen geplant. Die Gesamtfahrstreifenbreite beträgt an einzelnen Stellen 3,5 m. Hier besteht die Gefahr, dass der Radverkehr (z. B. während der LSA- Freigabe) ohne Einhaltung des nach StVO geforderten Seitenabstandes überholt wird. **[vgl. Bild 1, 2]**
- 10) Entlang der Königstraße sind Parkflächen für eine Längsaufstellung vorgesehen. Abschnittsweise sind vor den Parkflächen Radfahrstreifen geplant. Aus den Planunterlagen geht die Breite

des Sicherheitstrennstreifens nicht eindeutig hervor. Es ist zu prüfen, ob der Sicherheitstrennstreifen vor dem Hintergrund der Nutzungsintensität des Radfahrstreifens ausreichend dimensioniert ist. Hier besteht die Gefahr von Konflikten im Längsverkehr durch unachtsam geöffnete Fahrzeugtüren mit Sicherheitsrisiken für den Radverkehr. Betroffen sind die Parkflächen in der H.- Dunant- Straße in Höhe Mühlstraße und Untere Fischerstraße sowie in der Königstraße zwischen Haus- Nr. 92 und 102. **[vgl. Bild 7, 8]**

- 11) Am Knotenpunkt Königstraße / H.- Dunant- Straße wird der Radverkehr in Fahrtrichtung H.- Dunant- Straße auf einem Radfahrstreifen geführt. Nach dem Signalquerschnitt wird der Radfahrstreifen direkt in Richtung Königstraße (Rathaus) oder indirekt in Richtung Brandenburger Straße fortgesetzt. Bei gleichzeitiger Freigabe des rechtsabbiegenden Kfz- Verkehrs und des Radverkehrs am Signalquerschnitt in Höhe Königstraße 87 besteht Unfallgefahr. Hier kommt es zum Konflikt zwischen dem Kfz- Verkehr in Fahrtrichtung H.- Dunant- Straße und dem Radverkehr in Fahrtrichtung Königstraße (Rathaus). Es ist zu prüfen, ob der Radverkehr in Fahrtrichtung Königstraße (Rathaus) und Brandenburger Straße den Bussonderfahrstreifen mitbenutzen kann oder der Radverkehr gesichert und konfliktfrei über die Furt H.- Dunant- Straße geführt werden kann. **[vgl. Bild 9]**
- 12) Im Anschluss an den Knotenpunkt Königstraße / H.- Dunant- Straße wird der Radverkehr in Fahrtrichtung H.- Dunant- Straße auf einem Schutzstreifen geführt. Die Breite des Hauptfahrstreifens erfordert die Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kfz- Verkehr. Dies führt zu Konflikten im Längsverkehr mit Sicherheitsnachteilen für die schwächere Nutzergruppe. Problematisch ist im konkreten Fall, dass die Querschnittseinengung unerwartet eintritt. Es ist zu prüfen, ob mit einer alternativen Radverkehrsführung der Konflikt vermieden werden kann. **[vgl. Bild 9, 10]**
- 13) In der Brandenburger Straße endet der Radweg an der Ausbaugrenze. Der Radverkehr wird in den Verkehrsraum des Kfz- Verkehrs gezwungen. Hier besteht die Gefahr von Konflikten im Längsverkehr mit Sicherheitsnachteilen für die schwächere Nutzergruppe. Es ist zu prüfen, ob der Radverkehr baulich getrennt vom Kfz- Verkehr auf die Fahrbahn geführt werden kann (vgl. ERA Pkt. 3.4). **[vgl. Bild 11]**

- 14) Am Signalquerschnitt Amtsgericht in Höhe der Königstraße Haus- Nr. 119 fehlt die vorgezogene Haltelinie für den Radverkehr. Der Radverkehr soll sich grundsätzlich im Blickfeld des Kfz- Verkehrs aufstellen und anfahren können. **[vgl. Bild 1]**

Führung und Anlagen des ÖPNV:

- 15) Im Bereich der Königstraße Haus- Nr. 119 und 121 ist ein Verkehrsraum für den Linienbusverkehr geplant. Die Tiefe des Verkehrsraumes beträgt 2,5 m und unterschreitet die Regelbreiten für Bussonderfahrstreifen und das Grundmaß für lichte Räume und Verkehrsräume für Linienbusse. Hier besteht die Gefahr von Konflikten im Längsverkehr aufgrund fehlender Sicherheitsräume zum Radverkehr bzw. Kfz- Verkehr und aufgrund unterdimensionierter Verkehrsräume. Es ist zu prüfen, ob mit einer alternativen Querschnittsaufteilung der Konflikt vermieden werden kann. **[vgl. Bild 1]**

Park- und Ladeflächen im Straßenraum:

- 16) In Höhe der Königstraße Haus- Nr. 123 ist ein Stellplatz für mobilitätseingeschränkte Nutzer geplant. Die Stellplatztiefe beträgt 2,0 m. Die Stellplatztiefe für Rollstuhlbenutzer soll nach den EAR Pkt. 4.2.2.1 mindestens 3,5 m betragen. Der Stellplatz ist nicht sicher nutzbar. Hier besteht beim Verlassen des Fahrzeugs bzw. beim Einsteigen in das Fahrzeug die Gefahr von Konflikten im Längsverkehr (Radverkehr, Kfz- Verkehr) mit Sicherheitsnachteilen für die jeweils schwächere Nutzergruppe. **[vgl. Bild 12]**
- 17) In Höhe der Königstraße Haus- Nr. 130 ist ein Stellplatz für mobilitätseingeschränkte Nutzer geplant. Die Stellplatztiefe beträgt 2,0 m. Die Stellplatztiefe für Rollstuhlbenutzer soll nach den EAR Pkt. 4.2.2.1 mindestens 3,5 m betragen. Der Stellplatz ist nicht sicher nutzbar. Hier besteht beim Verlassen des Fahrzeugs bzw. beim Einsteigen in das Fahrzeug die Gefahr von Konflikten im Längsverkehr (Radverkehr, Kfz- Verkehr) mit Sicherheitsnachteilen für die jeweils schwächere Nutzergruppe. **[vgl. Bild 2]**

- 18) Im Zuge der Ortsbesichtigung wurde entlang der Königstraße zwischen Stadttheater und H.-Dunant- Straße ein erhöhter Bedarf an Park-, Liefer- und Ladeflächen beobachtet. In diesem Bereich befinden sich mehrere Einzelhändler und Gastronomiebetriebe. Insbesondere kann der Liefer- und Ladeverkehr nicht in das Nebennetz ausweichen und konkurriert mit dem Individualverkehr um die Stellplätze. Es ist wahrscheinlich, dass der Liefer- und Ladeverkehr infolge eines fehlenden Angebotes die Radfahrstreifen nutzen wird. Dies zwingt den Radverkehr zum Ausweichen in die Verkehrs- und Sicherheitsräume des Kfz- oder des Fußgängerverkehrs. Hier besteht die Gefahr von Konflikten mit Sicherheitsrisiken für die jeweils schwächere Nutzergruppe. **[vgl. Bild 16]**

Barrierefreiheit:

- 19) Im Anschluss an die Fußgängerquerungsstelle Karlsteg befindet sich eine Rampe zur Unterführung Richtung Stadttheater. Nach den Planunterlagen soll diese Rampe überplant werden. Es ist zu prüfen, ob die Neigung der Rampe für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer hinsichtlich deren Neigung sicher nutzbar ist.
- 20) Die Verkehrsanlagen sind hinsichtlich der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Nutzer und sehbehinderter Nutzer auszustatten und zu planen (beispielsweise kontrastierende und taktil erfassbare Straßenraumgestaltung).

Ingenieurbauwerke:

Keine Feststellungen

Entwässerung:

Keine Feststellungen

Sichtverhältnisse:

- 21) Unterlagen zur Prüfung der Sichtweiten liegen nicht vor. Es ist zu prüfen, ob die Sichtverhältnisse von und auf Querungsanlagen, an Knotenpunkten und im Straßenverlauf einen sicheren Betrieb der Verkehrsanlagen ermöglichen.
- 22) Zwischen der baulichen Trennung der Richtungsfahrbahnen H.-Dunant- Straße ist in Höhe des BRK eine Wendefahrbahn geplant. Im Bereich der baulichen Trennung sind Gehölzstandorte vorgesehen. Es ist zu prüfen, ob durch die Bepflanzung die Sicht auf bevorrechtigte Fahrzeuge der Gegenrichtung nicht behindert wird. **[vgl. Bild 13]**

Markierung / Leiteinrichtungen:

- 23) Zwischen der baulichen Trennung der Richtungsfahrbahnen H.- Dunant- Straße ist in Höhe des BRK eine Wendefahrbahn geplant. Die Wendefahrbahn ist als Spuraddition auf der Innenseite der Richtungsfahrbahn in Fahrtrichtung Nord geplant. Es ist mit Planung der Markierung sicherzustellen, dass die Verflechtung mit den angrenzenden Fahrstreifen erst in Parallelfahrt bei ausreichender Sicht auf den nachfolgenden Verkehr erfolgt. **[vgl. Bild 13]**

Beschilderung / Wegweisung:

Keine Feststellungen

Beleuchtung, Sonstige Straßenausstattung:

Keine Feststellungen

Geschwindigkeitsdämpfung:

Keine Feststellungen

Befahrbarkeit:

- 24) Unterlagen zur Prüfung der Lichtraumprofile (Schleppkurvennachweise) liegen nicht vor. Es ist zu prüfen, ob die Verkehrsanlage für das jeweils maßgebende Bemessungsfahrzeug befahren werden kann.
- 25) In Höhe des Dr.- H.- Kissinger- Platzes befinden sich die Zufahrten zur TG City-Center und zum Dr.- H.- Kissinger- Platz. Nach den Informationen der Planunterlagen sollen sich die linksabbiegenden Verkehre zu den genannten Zielen voreinander aufstellen und voreinander abbiegen. Die Lage der Zufahrten lassen die vorgesehene Art der Abbiegevorgänge nicht zu. **[vgl. Bild 14]**

Hinweise (nicht sicherheitsrelevant)

(H 1) - / -

Bilder

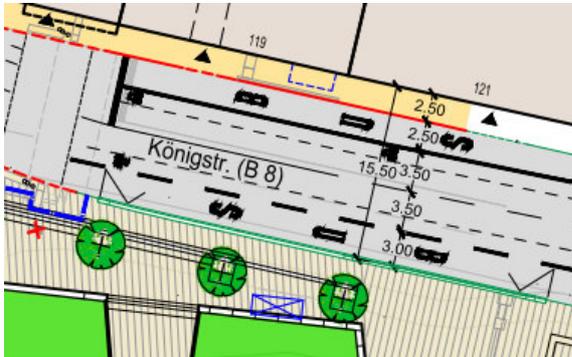


Bild 1



Bild 2

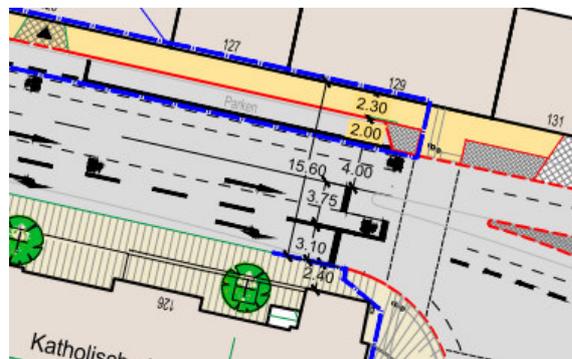


Bild 3

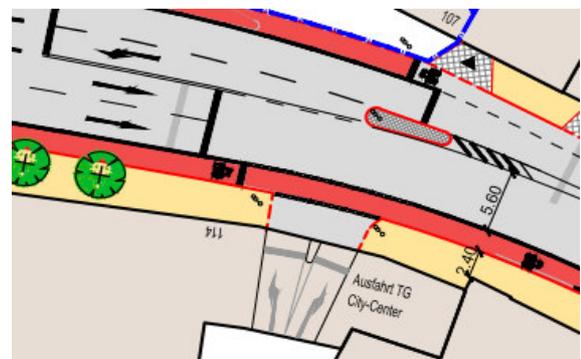


Bild 4

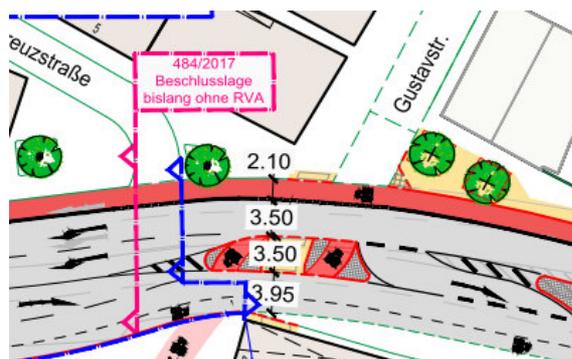


Bild 5

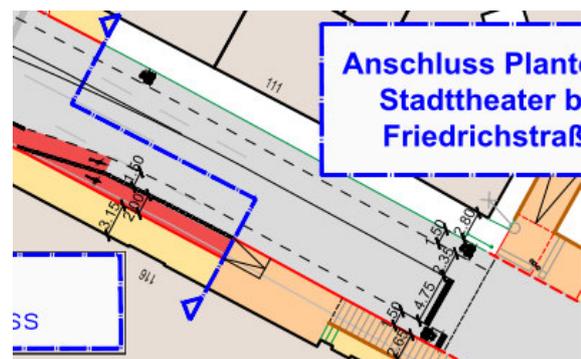


Bild 6

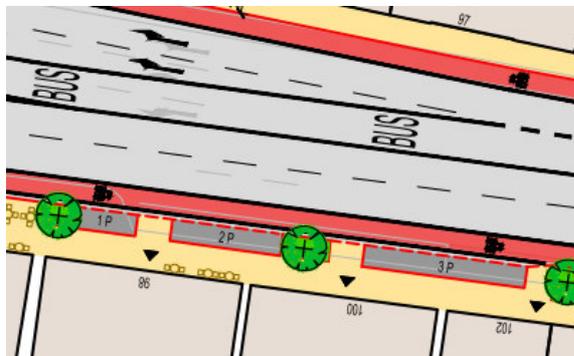


Bild 7

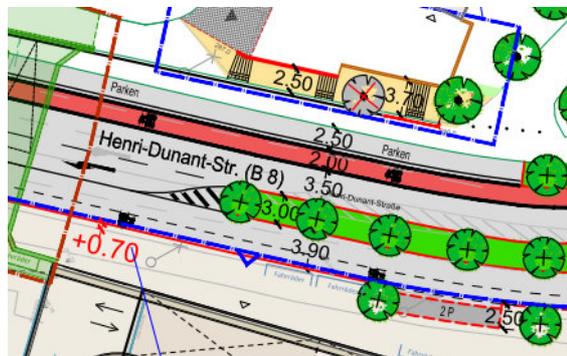


Bild 8



Bild 9



Bild 10



Bild 11

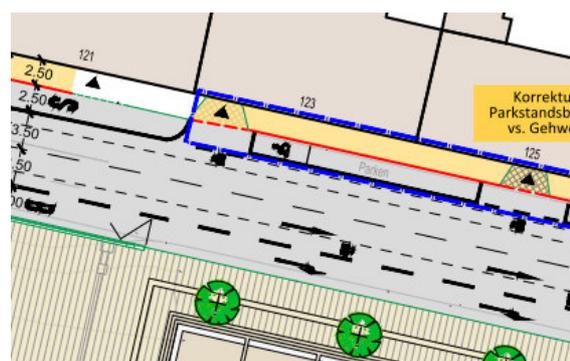


Bild 12



Bild 13



Bild 14



Bild 15



Bild 16