

**Auditbericht (Auditphase 1) vom 04.04.2022; SWK Verkehrsplanung GmbH&Co. KG, Radebeul**

#lfd. Nr.	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
	<b>Querschnitt</b>	
1) Bild 1	Kombination von Mindestmaßen	Die Planung wurde an dieser Stelle angepasst / verändert
2) Bild 2	Kombination von Mindestmaßen	Die Planung wurde an dieser Stelle angepasst / verändert
3) Bild 1 und 3	Breitenänderung Fahrstreifen	Die Planung wurde an dieser Stelle angepasst / verändert
4) Bild 4	Breitenänderung Fahrstreifen / Verflechtung	Die Planung wurde an dieser Stelle angepasst / verändert
	<b>Knotenpunkte</b>	
5) Bild 5	Häufung von Konfliktpunkten an der Einmündung Gustavstraße	Die Planung wurde an dieser Stelle entschärft, indem das unsignalisierte Linkseinbiegen aus der Gustavstraße <u>nicht</u> vorgesehen wird. Die Querung der Fußgänger erfolgt aus Gründen der Leistungsfähigkeit unsignalisiert, da vom Fußgänger nur eine Fahrspur je Richtung zu überqueren ist und da der Linksabbiege-Bedarf zum Sozialrathaus weit unter dem erzielbaren Aufkommen einer Fußgängerfreigabe-verursachten Sperrdauer der H.-Dunant-Str. liegt.
	<b>Führung und Anlagen des Fußgängerverkehrs</b>	
6) Bild 6	Mischverkehrsfläche neben Stadttheater, Bereich heutiger Schrammbord	Die Radverkehrsanlage muss zwingend angeboten werden, vorwiegend für Abbieger in Richtung Wiesengrund (Karlsteg), die nicht in Straßenmitte warten können. Die Verbreiterung des heutigen Schrammbords von ca. 70cm um ca. 2,00m wird als deutliche Verbesserung gesehen. Aufgrund der insgesamt eher beengten Platzverhältnisse ist gegenseitige Rücksichtnahme erforderlich.

#lfd. Nr.	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
7) Bild 15	Außenbestuhlung Gastronomier	Die Breite des Seitenraums wird aus diesem Grund vor Nr. 96 auf 5,00m und bei Nr. 104-106 auf 5,75m verbreitert und damit gegenüber heute deutlich verbessert.  Bei den Nr. 92 und 98 verbleibt eine kurze „Engstelle“. Werden im späteren Betrieb Nutzungskonflikte festgestellt, kann die gebäudeseitige Bestuhlung verwehrt werden.
	<b>Führung und Anlagen des Radverkehrs</b>	
8) Bild 1,3,5,6	Schutzwirkung von Radschutzstreifen	Zu Bild 1, 6: Die Planung wurde an dieser Stelle angepasst / verändert Zu Bild 3, 5: aus Platzgründen und infolge der Leistungsfähigkeit der LSA (Bild 3) ist die Anlage von Radfahrstreifen nicht möglich  Der Schwerverkehrsanteil liegt knapp unter 1000 Kfz/24h Vom Pkw-Verkehr müssen die Schutzstreifen an keiner Stelle planmäßig überfahren werden.
9) Bild 1,2	Kombination von Mindestmaßen	Die Planung wurde an diesen Stellen angepasst / verändert
10) Bild 7,8	Sicherheitstrennstreifen	Die Breite beträgt 0,75m und die Planung wurde im Bereich Bild 8 angepasst.
11) Bild 9	Freigabe des Radverkehrs und der Rechtsabbieger	Der Prüfauftrag unterstellt eine nach RiLSA ausgeschlossene und damit gegenstandslose Situation (siehe Anlage 11 Folie 15)
12) Bild 9,10	Schutzwirkung des Radschutzstreifens	Vom Pkw-Verkehr müssen die Schutzstreifen an keiner Stelle planmäßig überfahren werden. Die Querschnittseinengung tritt nicht unerwartet ein.
13) Bild 11	Ende Radverkehrsführung Brandenburger Str.	Die Planung wurde an dieser Stelle angepasst / verändert Die jetzige Führung wird von den Radverkehrsvertretern mitgetragen
14) Bild 1	Haltlinie Radverkehr	Die Planung wurde an dieser Stelle angepasst / verändert
	<b>Führung und Anlagen des ÖPNV</b>	
15) Bild 1	Mindestmaße von Verkehrsräumen	Die Planung wurde an dieser Stelle angepasst / verändert
	<b>Park- und Ladeflächen im Straßenraum</b>	

#Ifd. Nr.	Stellungnahme oder Einwand ggf. sinnwährend gekürzt bzw. angepasst	Abwägungsvorschlag des Baureferats Entwurf durch SpA-Vpl
16) Bild 12	Stellplatztiefe Behindertenstellplatz	Die Planung wurde an dieser Stelle angepasst / verändert (Entfall)
17) Bild 2	Stellplatztiefe Behindertenstellplatz	Die Planung wurde an dieser Stelle angepasst / verändert (Umplanung)
18) Bild 16	Liefer- und Ladeverkehr	Die Parkstände können flexibel und bedarfsgerecht als Ladezonen oder Parkflächen bewirtschaftet werden. Reiner Parkverkehr hat immer die Alternative der TG Flair
	<b>Barrierefreiheit</b>	
19)	Rampe am Karlsteg, Neigung	Die Rampe wird nicht überplant, ist nicht Gegenstand des Projektumfangs und bleibt wie im Bestand
20)	Taktile Elemente	Bestandteil der Entwurfs- und Ausführungsplanung
	<b>Sichtverhältnisse</b>	
21)	Sichtverhältnisse allgemein	Wurden an relevanten Stellen geprüft und sind ausreichend
22) Bild 13	Sichtverhältnisse Wendefahrbahn BRK	Wurde geprüft und ist ausreichend; es werden Baumarten mit Stammdurchmessern < 25cm verwendet
	<b>Markierung / Leiteinrichtungen</b>	
23) Bild 13	Markierung Wendefahrbahn BRK; Spuraddition	Die Planung wurde an dieser Stelle angepasst / verändert
	<b>Befahrbarkeit</b>	
24)	Schleppkurven	Schleppkurvennachweise wurden an den relevanten Stellen erbracht und sind eingehalten.
25) Bild 14	Linksabbiegen am Kissingerplatz	Die Planung wurde an dieser Stelle angepasst / verändert; ein Voreinander Abbiegen ist für alle Fahrzeuge bis 3-achs. Müllfahrzeug gegeben
	-Keine weiteren Hinweise-	