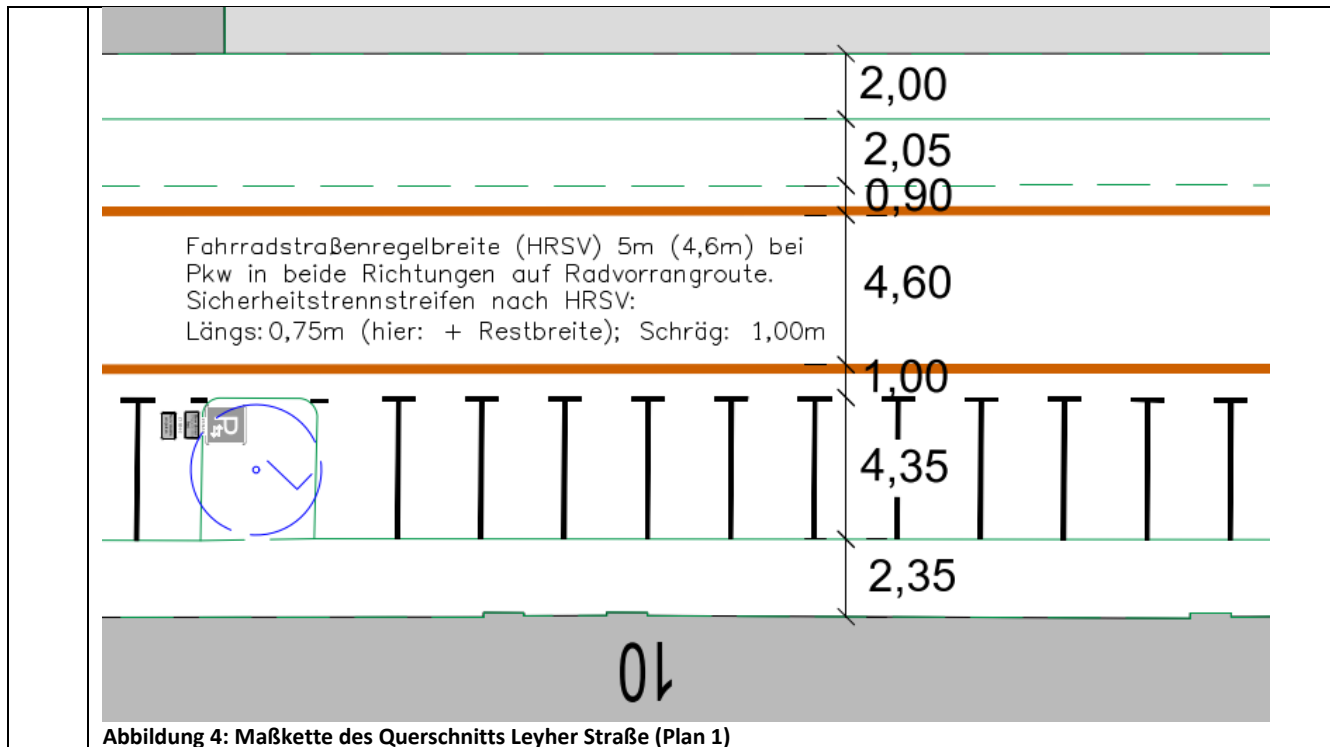


Sicherheitsaudit zur Planung einer Fahrradstraße in der Leyher Straße

Abwägung – Vpl/FF-3348

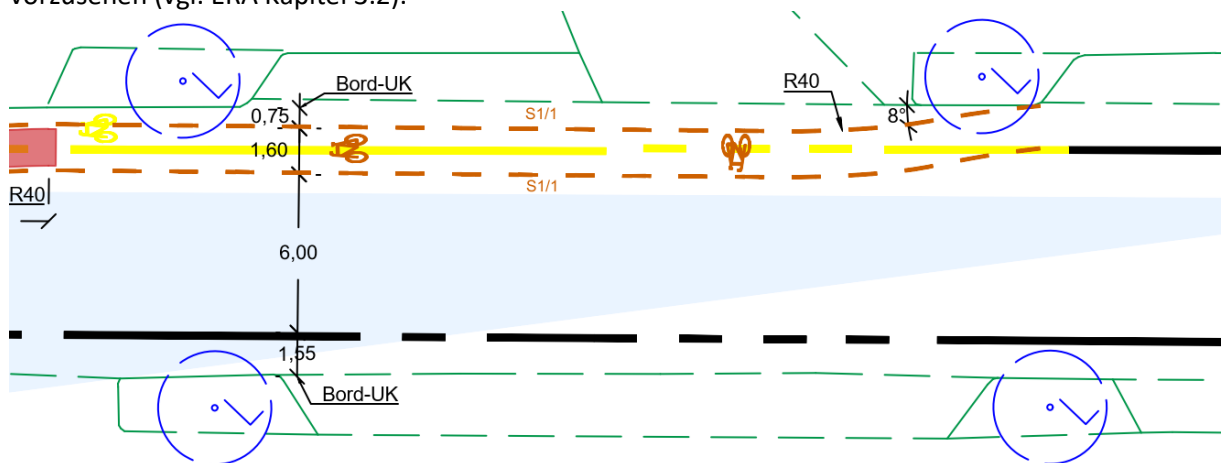
Nr.	Auditbeschreibung/ <i>Stellungnahme</i>
Allgemeines	
20.	Weitere, die Auditierung betreffende Pläne oder Auditunterlagen wie ein Erläuterungsbericht lagen dem Auditor nicht vor. Es wurde lediglich der angegebene Lageplan, unterstützt durch eine Ortsbesichtigung sowie die Informationsdokumente, auditiert.
20a.	<i>Stellungnahme Entwurfsverfasser:</i> Dem Auditor wurde neben dem Plan ein Erläuterungsbericht aus der Bau- und Werkausschuss-Vorlage, ein Schulwegplan sowie der Fürther Standard für eine einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen mitgegeben.
21.	Für keinen Abschnitt, Knotenpunkt oder sonstigen Planbereich liegen vorhergehende Auditberichte oder Untersuchungen der Verkehrssicherheit vor.
22.	Der zu auditierende Abschnitt der Leyher Straße stellt eine Radvorrangroute („5 N Leyh - Obermilchelbach“) dar und soll gem. Radverkehrskonzept 2022 der Stadt Fürth an den entsprechenden Standard angepasst werden. Hierzu soll der Straßenzug der Leyher Straße bis Flößaustraße als Fahrradstraße umgebaut, beschildert und markiert werden. Hiervon sind auch die Knotenpunkte Leyher Straße/ Kaiserstraße sowie Leyher Straße/ Flößaustraße betroffen – im Bestand wird der Radverkehr im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h geführt. Über die Leyher Straße führt ein Schulweg gem. Schulwegplan der Stadt Fürth u. a. für die Grundschule Frauenstraße sowie das Hardenberg Gymnasium. Die zu auditierenden Planunterlagen beinhalten zudem noch einen ca. 130 m langen Weiterverlauf der Leyher Straße Richtung Süden über die Einmündung der Landmannstraße hinweg.
23.	Es ist die Konsistenz einer verkehrssicheren Radverkehrsführung entlang der Radvorrangroute zu überprüfen. Die Planungen außerhalb der im Lageplan dargestellten Bereiche sind dem Auditor unbekannt, jedoch ist der Bestand während der Auditierung mehrfach aufgefallen (nördliches Ende am Wendekreis, südliches Ende der Leyher Straße nahe des Knotenpunktes Leyher Straße/ Landmannstraße).
23a.	<i>Stellungnahme Entwurfsverfasser:</i> Die Anschlusspunkte werden in anschließenden separaten Projekten überplant. Die Übergabepunkte sind aufeinander abgestimmt.
Fußverkehr	
24.	Der Gehweg entlang der Leyher Straße weist in der Planung eine Breite von 2,00 m bzw. 2,35 m bzw. 2,45 m auf (vgl. Abbildung 4 und Abbildung 7). Gemäß Kapitel 6.1.6 der RAST 06 beträgt die Regelbreite 2,50 m. Bei der Ortsbegehung fiel auf, dass die Fahrzeugüberhänge deutlich in den Gehweg hineinragen und die bereits vom Regelwerk abweichende nutzbare Breite des Gehwegs weiter verengen. Personen mit Kinderwagen und mobilitätseingeschränkte Personen, die einen höheren Breitenbedarf aufweisen, dürfen nicht behindert oder durch eine zu geringe Restbreite der nutzbaren Gehwegbreite zu einem Ausweichen auf die Fahrbahn gezwungen werden.



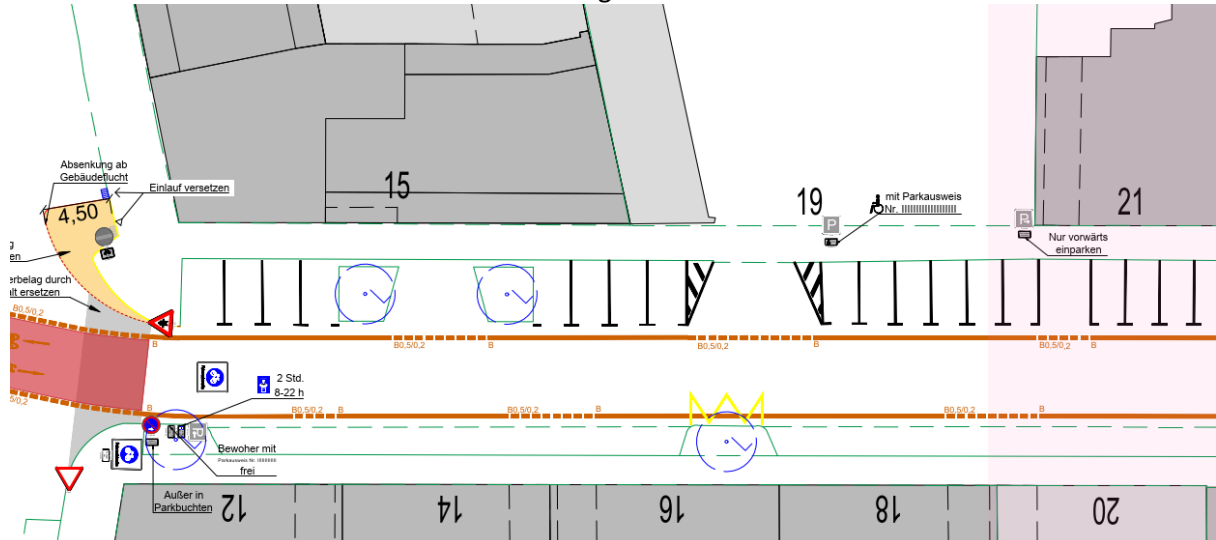
24a. **Stellungnahme Entwurfsverfasser:**
 Das Defizit liegt im Bestand vor. Durch die vorliegende Planung wird das Defizit nicht verschlechtert. Um das Defizit zu beheben bedarf es eines grundhaften Straßenumbaus. Im Rahmen dieses Projekts wird, in Hinblick auf eine Kostenreduzierung und einer zügigen Umsetzbarkeit eine Radverkehrsförderung mit lediglich geringem (baulichem) Eingriff angestrebt. Demnach muss das Bestandsdefizit im Fußverkehr zunächst weiterhin in Kauf genommen werden.

Radverkehr

25. Auf der Leyher Straße südlich der Einmündung Leyher Straße/ Landmannstraße fehlt der Sicherheitstrennstreifen zwischen Längsparkständen und Schutzstreifen (vgl. Abbildung 5). Laut ERA ist zwischen Schutzstreifen und Längsparkständen ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m vorzusehen (vgl. ERA Kapitel 3.2).



25a. **Stellungnahme Entwurfsverfasser:**
 Der angesprochene Bereich zeigt den Übergang zur Bestandsmarkierung. Der neu geplante Schutzstreifen (orange) ist entlang der Parker mit einem Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m von den Längsparkern abgerückt. Dies entspricht der Richtung der Änderungen im E-Klima-Regelwerk der FGSV. Die bestehenden Radfahrstreifen (schwarz) sind auch im weiteren Verlauf der Leyher Straße ohne Sicherheitstrennstreifen angelegt worden. Zur Vermeidung eines weiteren Verschwenks wurde bereits an der Landmannstraße an den Bestand angeschlossen. Eine Überplanung der

	Bestandsmarkierung wird in einem separaten Projekt verfolgt. Der Bestand wird demnach an dieser Stelle zunächst nicht geändert.
MIV	
26.	Die Fahrgassenbreite der Leyher Straße zwischen Wendekreis und Kaiserstraße ist mit 4,60 m geplant (vgl. Abbildung 4). Laut Regelwerk ist bei Senkrechtparkständen eine Fahrgassenbreite von 6,00 m bei Vorwärtseinparken vorzusehen, um häufige Rangiervorgänge, die in diesem Fall insbesondere und ggf. gefährdende Auswirkungen auf den Radverkehr haben können, zu reduzieren bzw. zu vermeiden (vgl. RAS 06 Tabelle 22).
26a.	Stellungnahme Entwurfsverfasser: Die nutzbare Fahrbahnbreite von 6,50 m wird durch die Planung nicht verändert. Die Fahrgasse wird zur Verkehrsberuhigung durch Breitstrichmarkierung eingeschränkt (vgl. H RSV Bild 7 und Tabelle 8). Der Breitstrich darf für die Parkvorgänge überfahren werden.
27.	Die Fahrgassenbreite südlich der Einmündung Leyher Straße/ Landmannstraße ist mit 6,00 m Breite geplant. Der Radverkehr wird über Schutzstreifen geführt (vgl. Abbildung 5). Die Verschwenkung der Radverkehrsführung vom Seitenraum auf die Fahrbahn verdeutlicht eine noch breitere Fahrgasse am Planungsende der Leyher Straße. Die Notwendigkeit einer solchen Fahrgassenbreite, auch ohne Mittelmarkierung zur Richtungstrennung, wird nicht gesehen. Die Gefahr besteht in der geschwindigkeitsfördernden Wirkung breiter Straßenräume für den Kfz-Verkehr. Daraus resultiert nicht nur eine Gefährdung durch Verunfallung der Kfz-Führenden, sondern auch des querenden Fußverkehrs sowie des auf der Fahrbahn geführten Radverkehrs.
27a.	Stellungnahme Entwurfsverfasser: Der angesprochene Bereich stellt den Übergang zur Bestandsmarkierung dar. Die Umplanung ist Teil eines separaten Projekts.
28.	Entlang des Abschnitts Leyher Straße zwischen Kaiserstraße und Flößaustraße (Plan 1) sowie zwischen Flößaustraße und Planabschnittsende (Plan 2) existieren Grundstückszufahrten. Sichteinschränkungen durch Baumpflanzungen und Parkstände beeinträchtigen die Verkehrssicherheit im Kfz-Verkehr und Radverkehr (vgl. Abbildung 6 und Abbildung 10). Als verkehrssicherheitserhöhende Maßnahme sind die Sichtdreiecke auch für die Grundstückszufahrten zu prüfen, zumal die Strecke als Radvorrangroute ausgewiesen und folglich von einer Erhöhung des Radverkehrsaufkommen auf dieser Strecke auszugehen ist.
	 <p>Abbildung 6: Parkstände und Baumpflanzungen beeinträchtigen die Sicht der Kfz-Führenden aus den Grundstückszufahrten (Plan 1)</p>
28a.	Stellungnahme Entwurfsverfasser: Anfahrtsichtweite an relevanten Zufahrten wurden ergänzend geprüft. Es handelt sich hierbei um Bestandsmarkierung, die im Zuge der Planung nicht verändert wird. Durch einen engen der Fahrgasse (Breitstrichmarkierung) wird die Sicht an der Einfahrt verbessert. Eine darüber hinaus gehende Prüfung hat gezeigt, dass dennoch die angrenzenden Parkplätze im Sichtfeld liegen. Daher wird der Behinderten Stellplatz erweitert und gegenüber Radabstellanlagen auf dem Pkw-Parkplatz installiert.

Von einer weitergehenden Parkplatzstreichung wird unter Abwägung des Parkdrucks und der geringen Verkehrsbelastung und Geschwindigkeiten abgesehen. Es wird zudem auf §10 StVO („Hereintasten aus Grundstückszufahrten“) verwiesen.

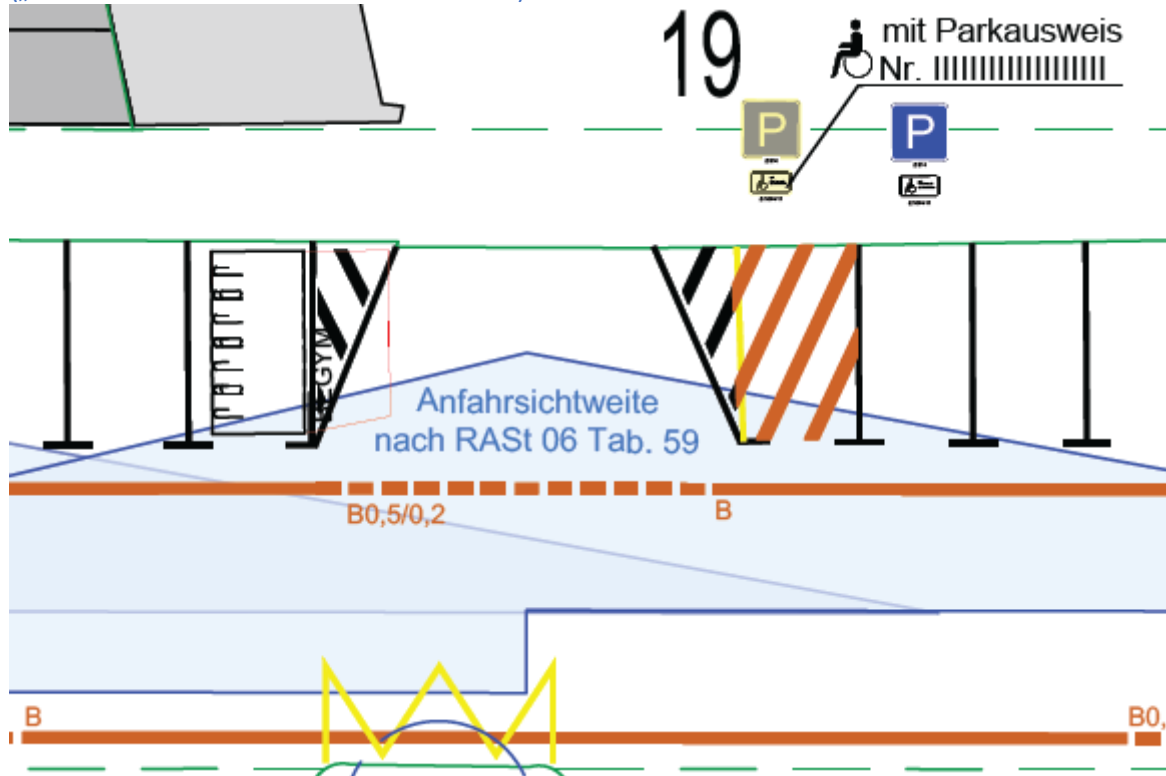


Abbildung zu Punkt 28a: Anfahrsichtweite mit Änderung der Parkplätze an Ausfahrt Hausnr. 19

Ruhender Verkehr

29. An den 4,35 m tiefen Senkrechtparkständen zwischen dem Wendekreis und der Kaiserstraße fehlt die Berücksichtigung von Überhangstreifen in der Planung (vgl. Abbildung 4). Senkrechtparkstände sind 4,50 m tief zu planen und mit einem Überhangstreifen von 0,70 m zu versehen, um Beeinträchtigung und Gefährdungen im Seitenraum, hier: auf dem Gehweg, zu vermeiden (vgl. EAR, Tabelle 4).

29a. Stellungnahme Entwurfsverfasser:

Die Planung wurde angepasst. Es ergibt sich folgende neue Maßkette:

Hausnr. 10 | ... | 4,35 Senkrechtparken | 0,9 STS | 4,85 Fahrbahn | 0,75 STS | Längsparken | ... | Hausnr. 175

Eine Neumarkierung der Senkrechtparkstände auf 4,50 m tiefe kann im Zuge einer Deckensanierung erfolgen. Es wurde in der Planung ein größerer Sicherheitstrennstreifen (STS) von 0,90 m (0,75 m + 0,15 m) angelegt, damit eine nachträgliche Anpassung der Parkstände auf 4,50 m mit 0,75 m STS möglich ist.

Überhangstreifen:

Ein regelkonformer Überhangstreifen kann mit den Bestandsbordsteinen nicht hergestellt werden. Ein grundlegender Straßenumbau ist in diesem Projekt nicht vorgesehen. Das Defizit im Fußverkehr wird durch die Radverkehrsförderung nicht verstärkt.

30. An den 4,15 m Senkrechtparkständen zwischen Kaiserstraße und Flößaustraße fehlt die Berücksichtigung von Überhangstreifen in der Planung (vgl. Abbildung 7). Senkrechtparkstände sind 4,50 m tief zu planen und mit einem Überhangstreifen von 0,70 m zu versehen, um Beeinträchtigung und Gefährdungen im Seitenraum, hier: auf dem Gehweg, zu vermeiden (vgl. EAR, Tabelle 4).

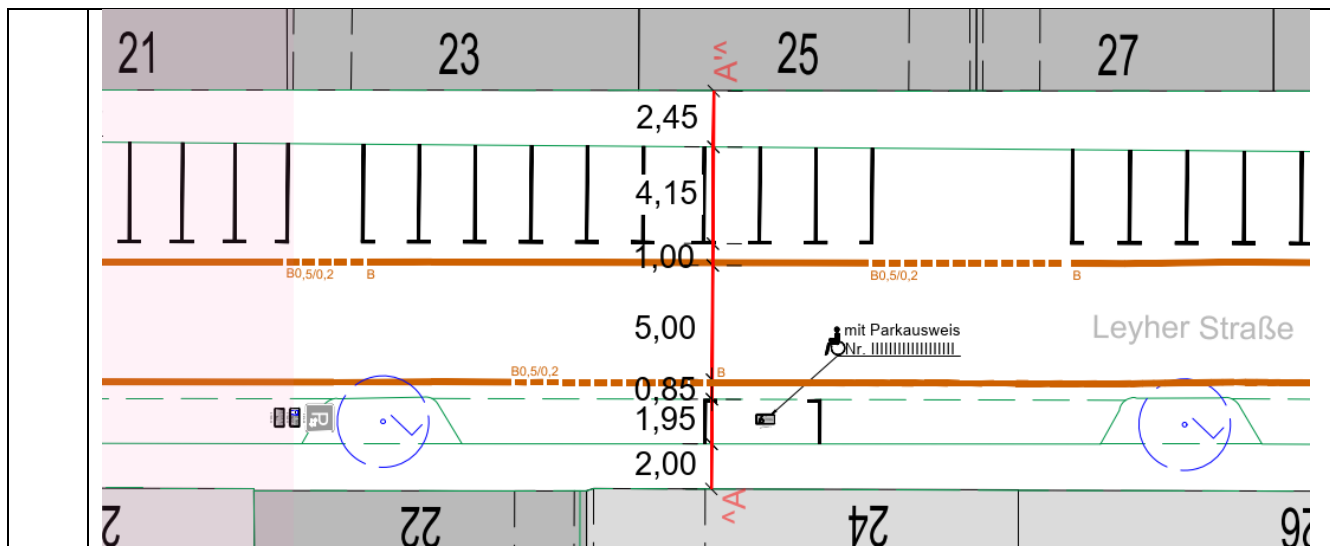


Abbildung 7: Maßkette des Querschnitts Leyher Straße (Plan 2)

30a.	<p>Stellungnahme Entwurfsverfasser: Die Planung wurde angepasst. Es ergibt sich folgende neue Maßkette:</p> <p>Hausnr. 24 ... Längsparken 0,75 STS 5,00 Fahrbahn 1,00 STS 4,30 Senkrechtparken ... Hausnr. 25</p> <p>Eine Neumarkierung der Senkrechtparkstände auf 4,50 m tiefe kann im Zuge einer Deckensanierung erfolgen. Es wurde in der Planung ein größerer Sicherheitstrennstreifen (STS) von 1,00 m (0,75 m + 0,25 m) angelegt, damit eine nachträgliche Anpassung der Parkstände auf 4,50 m mit 0,75 m STS möglich ist.</p> <p><u>Überhangstreifen:</u> Ein regelkonformer Überhangstreifen kann mit den Bestandsbordsteinen nicht hergestellt werden. Ein grundlegender Straßenumbau ist in diesem Projekt nicht vorgesehen. Das Defizit im Fußverkehr wird durch die Radverkehrsförderung nicht verstärkt.</p>
31.	<p>An den Senkrechtparkständen entlang der Leyher Straße ist ein Zwischenstreifen von 1,00 m vorgesehen (vgl. Abbildung 4 und Abbildung 7). Gemäß Regelwerk sollte der Zwischenstreifen nicht breiter als 0,75 m ausgeführt werden, um unerwünschtes Parken auf dem Zwischenstreifen zu vermeiden (vgl. RAS 06 Kapitel 6.1.5.2).</p>
31a.	<p>Stellungnahme Entwurfsverfasser: ERA 2.2.2 Tabelle 5: Sicherheitstrennstreifen ERA 2.2.1: „Bei sehr <u>starkem Radverkehr</u> und bei häufiger Nutzung durch mehrspurige Fahrräder sind größere Breiten zweckmäßig.“</p> <p>Der Zwischenstreifen bzw. Sicherheitstrennstreifen wird so dimensioniert, dass mit Erweiterung der Parkstände auf 4,50 m ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m verbleibt (siehe Stellungnahme zu Punkt 30).</p>
32.	<p>Der Sicherheitstrennstreifen zu den Längsparkständen ist mit 0,90 m (Plan 1) bzw. 0,85 m (Plan 2) zu breit bemessen (vgl. Abbildung 4 und Abbildung 7). Der Sicherheitstrennstreifen neben Längsparkständen sollte nicht breiter als 0,50 m ausgeführt werden, um unerwünschtes Parken oder Halten auf dem Sicherheitstrennstreifen (Zweite Reihe) zu vermeiden (vgl. ERA Kapitel 3.2)</p>
32a.	<p>Stellungnahme Entwurfsverfasser: Entsprechend ERA und E-Klima sind die 0,50 m Sicherheitstrennstreifen nur bei Schutzstreifen heranzuziehen. Es handelt sich hierbei nicht um einen Schutzstreifen, sondern eine Fahrradstraße. Hierfür gibt es in den ERA keine explizite Angabe zum Sicherheitstrennstreifen. Die Tendenz der Empfehlungen in der E-Klima geht hin zu breiteren Sicherheitsabständen. Daher wurde sich hier ebenfalls für einen Sicherheitsabstand von 0,75 m (wie bei Radfahrstreifen und Radwegen)</p>

entschieden. Die darüber hinaus breiteren Sicherheitstrennstreifen sind durch eine künftige Parkstandserweiterung begründet (siehe Stellungnahme zu Punkt 30).

Knoten

Fußverkehr

33. Am Knotenpunkt Leyher Straße/ Kaiserstraße ist die Sicht von dem und auf den in Nord-Süd- und Süd-Nord-Richtung beidseitig querenden Fußverkehr durch eine unpassende Eckausrundung sowie durch Parkstände an den Knotenpunktzufahrten eingeschränkt bzw. behindert (vgl. Abbildung 8). Der Knotenpunkt ist aus Sicht des Fußverkehrs hinsichtlich der Sicht des Fußverkehrs auf sich nähernde Fahrzeuge entlang der Leyher Straße (Sichtdreiecke) ebenso zu überprüfen wie auch eine Anpassung der notwendigen Eckausrundung. Die Sicht an Querungsstellen des Fußverkehrs auf sich nähernde Fahrzeuge (Sichtdreiecke) ist sicherzustellen.

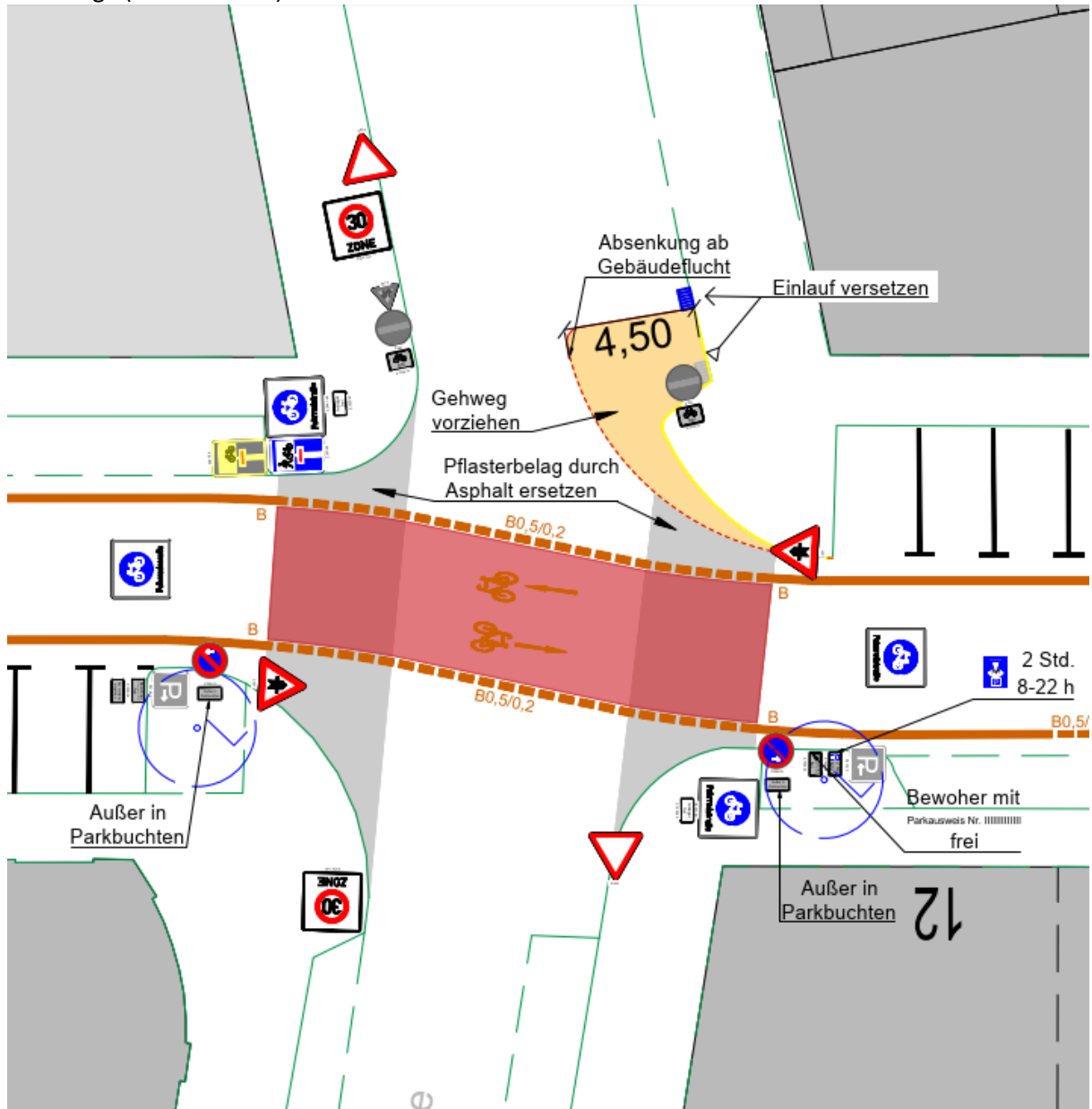


Abbildung 8: Knotenpunkt Leyher Straße/ Kaiserstraße

33a.	<p>Stellungnahme Entwurfsverfasser: Die großen Eckausrundungen werden im Umfang dieses Projekts in Hinblick auf eine wirtschaftliche Umsetzung nicht verändert.</p>
34.	<p>Am Knotenpunkt Leyher Straße/ Kaiserstraße ist die Sicht von dem und auf den querenden Fußverkehr im nördlichen Knotenpunktarm über die Kaiserstraße trotz vorgezogenen Gehwegs durch die angrenzenden Senkrechtparkstände eingeschränkt (vgl. Abbildung 8). Die Sicht an Querungsstellen des Fußverkehrs auf sich nähernde Fahrzeuge (Sichtdreiecke) ist sicherzustellen.</p>
34a.	<p>Stellungnahme Entwurfsverfasser: Die Haltesicht an der veränderten Gehwegausrundung ist nachgewiesen. Durch einengen der Fahrgasse (Breitstrichmarkierung) wird die Sicht am Knotenpunkt verbessert. Die übrigen eher großen Eckausrundungen werden im Umfang dieses Projekts in Hinblick auf eine wirtschaftliche Umsetzung nicht verändert.</p> <p>Abbildung zu Punkt 34a: Haltesicht nördlicher Arm Kaiserstraße</p>
35.	<p>Am Knotenpunkt Leyher Straße/ Flößaustraße ist die Sicht von dem und auf den querenden Fußverkehr durch eine unpassende Eckausrundung sowie durch Parkstände am Knotenpunkt eingeschränkt bzw. behindert (vgl. Abbildung 9Abbildung 8). Insbesondere der über den Knotenpunkt geführte Schulweg gem. Schulwegplan im nördlichen Knotenpunktarm über die Flößaustraße und im östlichen Knotenpunktarm über die Leyher Straße sind aufgrund der Schulwegplanung davon betroffen. Der Knotenpunkt ist aus Sicht des Fußverkehrs hinsichtlich der Sicht des Fußverkehrs auf sich nähernde Fahrzeuge entlang der Leyher Straße und der Flößaustraße (Sichtdreiecke) ebenso zu überprüfen wie auch eine Anpassung der notwendigen Eckausrundung. Die Sicht an Querungsstellen des Fußverkehrs auf sich nähernde Fahrzeuge (Sichtdreiecke) ist sicherzustellen.</p>

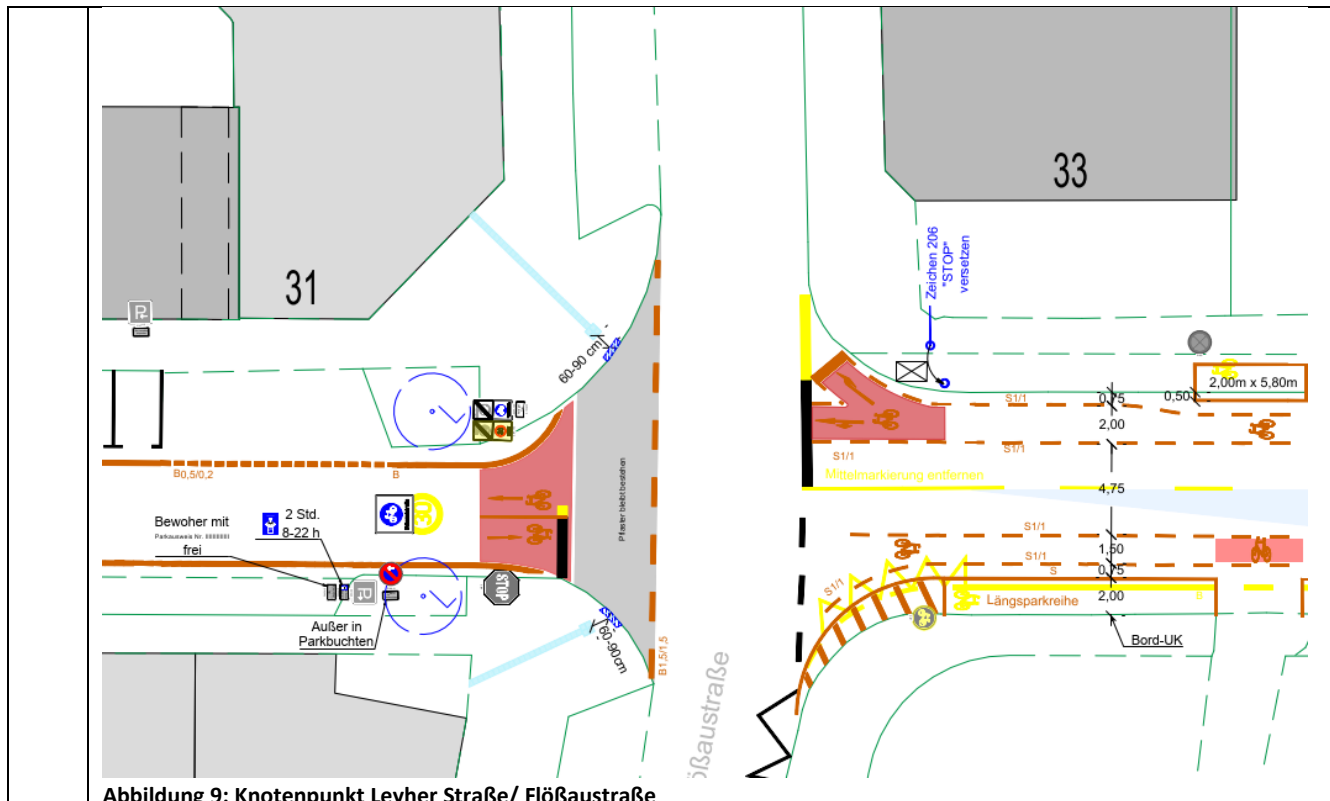


Abbildung 9: Knotenpunkt Leyher Straße/ Flößbaustraße

35a. **Stellungnahme Entwurfsverfasser:**
Die großen Eckausrundungen werden im Umfang dieses Projekts in Hinblick auf eine wirtschaftliche Umsetzung nicht verändert.

36. Weder im Bestand (Ortsbegehung) noch in der Planung sind taktile Leitelemente für Blinde und sehingeschränkte Personen an den Knotenpunkten Leyher Straße/ Kaiserstraße und Leyher Straße/ Flößbaustraße sowie an der Bushaltestelle Leyher Straße vorhanden bzw. vorgesehen. Um die Verkehrssicherheit für diese Personengruppen zu erhöhen, ist bei einer Anpassung des Seitenbereichs (s. weitere Defizite dieses Audits) eine Berücksichtigung von taktilen Leitelementen in der vorliegenden Planung zu empfehlen.

36a. **Stellungnahme Entwurfsverfasser:**
Im Rahmen des Projekts wurde ein Ortstermin mit der Vertretung des BBSB e.V. durchgeführt. Es wurde sich auf die im Plan dargestellten Blindenleitelemente geeinigt. Taktile Leitelemente an der Bushaltestelle werden in einem separaten Projekt (barrierefreier Bushaltestellenausbau) nachgerüstet.

Sonstiges

37. An der Einmündung Leyher Straße/ Landmannstraße ist im Bestand eine Vorfahrtbevorrechtigung der Verkehrsteilnehmenden auf der Leyher Straße. In der Planung ist dieser Knotenpunkt ohne Verkehrszeichen dargestellt. Eine Ergänzung der Vorfahrtsituation an diesem Knotenpunkt wird für den weiteren Planungsprozess zur eindeutigen Darstellung der Vorfahrtsituation an allen Knotenpunkten empfohlen (vgl. Abbildung 10)

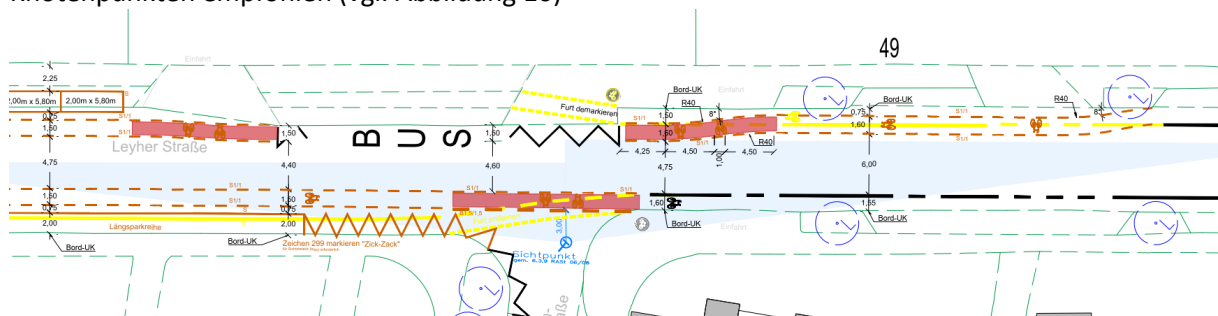


Abbildung 10: Einmündung Leyher Straße/ Landmannstraße



37a.	<p>Stellungnahme Entwurfsverfasser: Die Vorfahrtsberechtigung wurde für die Leyher Straße in der Planung übernommen. Die letzte Anordnung erfolgt durch das Straßenverkehrsamt.</p>
38.	<p>In der Planung sind keine Ladezonen oder Lieferbereiche berücksichtigt. Wohngebiete werden mehrmals täglich und somit regelmäßig von einer Vielzahl von Zustellfahrzeugen angefahren. Während der Ortsbegehung wurde mehrfach das Parken in zweiter Reihe von Pkw und Lieferfahrzeugen beobachtet. Dies kann zur Gefährdung des Radverkehrs führen, bspw. aufgrund der Mitbenutzung der Gegenfahrbahn bzw. Ausweichen auf die Fahrgasse aufgrund haltender und parkender Kfz auf Radverkehrsanlagen (Plan 2) oder in zweiter Reihe entlang der geplanten Fahrradstraße (Plan 1). Insbesondere auf Höhe der Bushaltestelle kann dies zu gefährlichen Verkehrssituationen durch ggf. den Bus überholende Kfz führen. Eine Berücksichtigung von Ladezonen oder Lieferbereiche ist in der weiteren Planung zu prüfen.</p>
38a.	<p>Stellungnahme Entwurfsverfasser: Der Großteil der Betriebe mit Lieferverkehr hat eine Grundstückszufahrt und wickelt Ladetätigkeiten auf dem Privatgrund ab. Zunächst ist der Bedarf und die Anzahl an Ladezonen zu ermitteln. Innerhalb der Längsparkstände könnten Ladezonen eingerichtet werden, sodass ein nachrüsten möglich ist. Zunächst wird in der Planung darauf verzichtet.</p>
39.	<p>Für die Gestaltung der Fahrradstraße dienen auf Grundlage von z. T. wissenschaftlichen Untersuchungen und Erkenntnissen erstellte Leitfäden, bspw. der Universität Wuppertal oder der AGFS NRW2. Sie basieren überwiegend auf dem StVG, der StVO, der VwV-StVO sowie den FGSV-Regelwerken, demnach ist die Planung entlang dieser Leitfäden auch deutschlandweit zu empfehlen.</p>
39a.	<p>Stellungnahme Entwurfsverfasser: Die Gestaltung der Fahrradstraße richtet sich nach dem Fahrradstraßenstandard der Stadt Fürth, sowie den relevanten FGSV Regelwerken.</p>
40.	<p>Die Breite der Senkrechtparkstände ist nicht ersichtlich, ebenso nicht die Breite der Behindertenstellplätze. Sie konnten nicht überprüft werden und stellen bei einer Abweichung von den Regelwerksbreiten von 2,65 m bzw. 3,65 m ebenso ein Defizit dar (vgl. EAR Bild 12).</p>
40a.	<p>Stellungnahme Entwurfsverfasser: Die Sperrfläche unmittelbar neben dem Parkplatz ermöglicht ein ungehindertes Anfahren des Behindertenparkplatzes sowie Ein- und Aussteigen.</p>
41.	<p>Die Aufteilung der Maßkette weicht von den Regelwerksempfehlungen ab: Es sind sowohl Zuschläge über die Regelbreite gem. Regelwerk hinausgehend als auch negative Regelwerksabweichungen hinsichtlich einer Unterschreitung von Regelbreiten in der Planung enthalten. Eine Überprüfung hinsichtlich einer Optimierung und Anpassung an Regelwerksvorgaben wird empfohlen.</p>
41a.	<p>Stellungnahme Entwurfsverfasser: Die Maßketten wurden entsprechend angepasst. Siehe Stellungnahme zu Punkt 30.</p>
42.	<p>Es wurden bei Ortsbegehung immer wieder regelwidrig geparkte Fahrzeuge in zweiter Reihe oder in Halteverbieten beobachtet. Zur Sicherstellung der Sichtweiten können alternativ zur geplanten Zick-Zack-Linienmarkierung an der Einmündung Leyher Straße/ Landmannstraße auch bauliche Maßnahmen, bspw. Fahrradabstellanlagen, die den positiven Nebeneffekt einer Erhöhung der Kapazität an Fahrradabstellmöglichkeiten aufweisen, helfen. Bauliche Maßnahmen sind allerdings stets hinsichtlich Feuerwehraufstellflächen und Anleiterbarkeit von Gebäuden zu überprüfen.</p>



Abbildung 11: Beispiel eines regelwidrig abgestellten Kfz entlang der Leyher Straße

42a.	<p>Stellungnahme Entwurfsverfasser: Radabstellanlagen können nach Freigabe durch die Feuerwehr nachgerüstet werden.</p>
43.	<p>Die Roteinfärbung der Übergänge zur Fahrradstraße sowie die Markierung innerhalb des Knotenpunktes tragen zur Verdeutlichung bzw. Erkennbarkeit sowie zur Erhöhung der Aufmerksamkeit (Signalwirkung) und somit auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Knotenpunktbereich, aber auch an den Übergängen bei. Im Betrieb ist darauf zu achten, dass die Markierung und Roteinfärbung stets – auch bei Dunkelheit und nasser Fahrbahn – zu erkennen ist.</p>
43a.	<p>Stellungnahme Entwurfsverfasser: Die Markierungen werden mit im Stadtgebiet üblichen Materialien und Verfahren hergestellt und haben sich bisher bewährt.</p>
44.	<p>Für die weiterführende Planung ist eine regelkonforme Ausgestaltung gemäß den entsprechenden Regelwerken (bspw. RAS 06, RMS etc.) zu beachten. Ebenfalls ist die regelkonforme Entwässerung der Radverkehrsanlage, auch im Knotenpunktbereich, zu berücksichtigen.</p>
45.	<p>Die Beleuchtung der Radverkehrsanlage muss für eine durchgängig sichere innerörtliche Radverkehrsverbindung gewährleistet sein.</p>
45a.	<p>Stellungnahme Entwurfsverfasser: Die Bestehende Straßenbeleuchtung hierfür ausreichend.</p>
46.	<p>Die Verkehrssicherheit der Radvorrangroute ist ebenso abhängig, an welche Radverkehrsanlagen die Planung anschließt. Im südlichen Bereich ist bspw. ein Schutzstreifen ohne Sicherheitstrennstreifen markiert. Radverkehrsanlagen sind ganzheitlich zu betrachten, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sollte daher auf der gesamten Länge einer Radverbindung überprüft und ggf. angepasst werden. Dies wird jedoch üblicherweise in verschiedenen Projekten durchgeführt. Dieser Auditbericht bezieht sich daher lediglich auf die o. g. Maßnahme.</p>

Nr. 1-19 beziehen sich auf das Projekt Radverkehrsinfrastruktur Erlanger Str./Seeacker Str. und werden daher hier nicht aufgeführt.