Sicherheitsaudit im Bestand

Das Sicherheitsaudit im Bestand auf Grundlage der Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS) sieht folgende Schritte vor:

- Bestandsaufnahme und
- Darstellung der Defizite.

Über eine Ortsbesichtigung werden die Auswirkungen eines Defizits wie Sichtverhältnisse aufgrund der Situation vor Ort vertieft. Zudem werden die Anschlussbereiche an den Bestand, die kreuzenden Straßen sowie wichtige Ziele des täglichen Bedarfs einbezogen. Mögliche Sicherheitsdefizite, die sich aus den Planunterlagen ableiten lassen, können während der Bestandsaufnahme hinterfragt werden.

Die Bestandsaufnahme umfasst Bild- und/oder Videoaufnahmen. Für die Videoaufnahmen wurde das Aufnahmegerät in einem Pkw befestigt, Bildmaterial wurde zu Fuß aufgenommen.

Innerortsstraßen werden durch eine virtuelle Benutzung der Verkehrsanlage aus Sicht aller Verkehrsteilnehmenden und unter Berücksichtigung aller Wegbeziehungen auditiert. Dabei versetzen sich die Auditor:innen besonders in die Rolle von Zu Fuß Gehenden, mobilitätseingeschränkten Personen sowie Radfahrenden und Kfz-Nutzenden.

ENTWURF

Auditbericht

Im Auditbericht werden die Sicherheitsdefizite unter *Allgemeines* und *Knotenpunkt/ Strecke* aus Sicht der jeweiligen Verkehrsteilnehmenden gegliedert. Unter *Allgemeines* sind allgemeingültige Anmerkungen aufgeführt oder Defizite, die sich auf den gesamten Untersuchungsbereich beziehen. Die Ortsangabe ist in den angehängten Planunterlagen (Anhang 3) markiert.

Erläuterung zum Aufbau der Auditpunkte:

[Ortsangabe] Beschreibung des Defizits/ des Konfliktes

Anmerkungen zur Vermeidung der Defizite

Im Folgenden werden ergänzend Hinweise gegeben (rosa Farbe der Verortung im Anhang), die für weitere Planungsphasen zu überprüfen sind.

Herangezogene Regelwerke:

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen RSAS 2019
- Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen: Qualitätsstandards und Musterlösungen, 2. Auflage, November 2020 (mit Korrekturen/ Ergänzungen zuletzt „Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Elementen im Fuß- und Radverkehr – Anlage 10“ im Juli 2022)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Markierung von Straßen RMS 1980
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen: M Uko 2012
- Straßenverkehrs-Ordnung StVO, zuletzt geändert am 12. Juli 2021

ENTWURF

1.1 Heidelberger Straße

Projektbezeichnung	Sicherheitsaudit im Bestand
Länge	570 m
Verkehrsstärken	k.A.
Straßenkategorie	ES IV
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Datum der Begehung	01.06.2022

Allgemeines

[H1] Die Rad- und Rollerabstellanlagen an der Wilhelm-Leuschner-Schule sind stark ausgelastet. Dies führt zu unkontrolliertem Abstellen von Fahrrädern und Rollern im Bereich des Schuleingangs, behindert das Spiel der Schulkinder und könnte zu Verletzungen durch Stolpern führen.

[H2] Die Gehwegbreite ist besonders im nördlichen Bereich der Heidelberger Straße zu schmal bemessen. Wird das Regelmaß von 2,50 m (vgl. EFA, S. 13f.) unterschritten, ist das Begegnen (besonders von bewegungseingeschränkten Personen) nur unter Inanspruchnahme der Sicherheitsräume oder durch das Ausweichen auf andere Verkehrsflächen möglich.

Im gesamten Abschnitt der Heidelberger Straße ist die Barrierefreiheit nicht vollständig berücksichtigt. Besonders mobilitätseingeschränkten Personen wird so die Teilhabe am öffentlichen Leben erschwert und die eigenständige Bewegungsfreiheit eingeschränkt.

Das teilweise erlaubte halbseitige Gehwegparken ist zu unterbinden und ggf. sind Parkflächen auf der Fahrbahn zu markieren.

Es ist darauf zu achten, dass sowohl Bordsteinabsenkungen wie auch senkrecht aufeinander ausgerichtete taktile Leitelemente an Überquerungsstellen und Einmündungen eingesetzt werden.

ENTWURF

[H3] *Es ist zu prüfen, ob der nördliche Modalfilter im Bereich der Schule weiter nach Norden versetzt werden kann, um Wenden und Halten von Elterntaxis zu unterbinden. Besonders im Bereich der Schule ist eine sichere Aufenthaltsfläche für spielende Kinder erstrebenswert. Die vorhandenen Parkflächen an der Turnhalle können in der Heinestraße oder Freiherr-vom-Stein-Straße bereitgestellt werden.*

Knotenpunkt/ Strecke

Fußverkehr

[F1] Die vorhandene Markierung von beidseitigen Radpiktogrammen und unterbrochener Breitstrichmarkierung im Abschnitt vor dem Schuleingang entspricht nicht den aktuellen Vorgaben zu Markierungen und Beschilderungen. Durch den Modalfilter wird dieser Bereich nur von Fuß- und Radverkehr genutzt, weshalb die Piktogramme und die bestehende Markierung zu Unverständnis führen können.
Die Fläche ist als Mischfläche für Fuß- und Radverkehr zu sehen und freizugeben sowie die bestehenden Markierungen zu entfernen.

[F2] Die Markierung auf Höhe Hausnummer 3-5 ist beidseitig unverständlich und nicht sofort begreifbar. Die Aussparungen der Sperrflächen suggerieren eine Überquerungsmöglichkeit in Form eines markierten vorgezogenen Seitenraums. Dieser ist aufgrund der hohen Bordsteine nur in mangelhafter Ausführung. Der Kfz-Verkehr rechnet an dieser Stelle – aufgrund der Gestaltung – nicht mit querendem Fußverkehr.
Die Markierung ist als bewusste Einengung der Fahrbahn zu erneuern oder vollständig zu entfernen. Ca. 20 m nördlich befindet sich eine barrierefreie Querungsmöglichkeit.

[F3] Am Knotenpunkt Heidelberger Straße/ Rheinstraße ist die Knotenpunktform nicht sofort begreifbar und verständlich. Die Verkehrsfläche ist großzügig gestaltet und breite Einmündungstrichter vorhan-

ENTWURF

den, die große Überquerungslängen bedingen. Die Furtmarkierungen für den Fußverkehr suggerieren Vorrang für den Fußverkehr, die jedoch lediglich die barrierefreien Querungsstellen verdeutlichen. Die Sichtfelder sind durch ruhenden Verkehr und angrenzende Bebauung eingeschränkt.

Die Furtmarkierungen sind zu entfernen und die Vorfahrtsverhältnisse durch Beschilderung und Markierung zu verdeutlichen. Ggf. sind die Einmündungsbereiche mit engeren Radien auszubilden, um die Geschwindigkeiten und Überquerungslängen zu reduzieren. Es ist eine grundlegende Änderung der Knotenpunktgestaltung zu diskutieren.

Radverkehr

Für den Radverkehr liegen keine gesonderten Defizite vor. Die Wegebeziehungen sind in ein Gesamtkonzept einzufügen. Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Kfz-Verkehr

Für den Kfz-Verkehr liegen keine gesonderten Defizite vor. Die Anordnung von Parkständen ist in ein Gesamtkonzept einzufügen. Die Sichtfelder, besonders an Einmündungen und Knotenpunkten, sind freizuhalten. Querungsstellen für den Fußverkehr sind durch ihre Gestaltung hervorzuheben, um den Kfz-Verkehr frühzeitig auf mögliche Querungsvorgänge vorzubereiten.

Öffentlicher Personennahverkehr

Für den ÖPNV liegen keine gesonderten Defizite vor.

ENTWURF

1.2 Kirchstraße

Die Kirchstraße wird nicht eingehend mit einem Sicherheitsaudit im Bestand nach den Vorgaben der FGSV betrachtet. Anlass des Sicherheitsaudits war die Auditierung der Genehmigungsplanung der Bushaltestellen „Freibad", weshalb die Defizite und Anmerkungen bereits direkt und zeitnah an die Gemeinde weitergeleitet wurden. Für die Vollständigkeit werden die direkt erkennbaren Defizite im Folgenden aufgelistet.

Projektbezeichnung	Sicherheitsaudit im Bestand
Länge	720 m
Verkehrsstärken	k.A.
Straßenkategorie	ES IV
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Datum der Begehung	01.06.2022

Knotenpunkt/ Strecke

Fußverkehr

[F1] Die Sichtfelder des ausfahrenden oder gehenden Verkehrs vom Parkplatz des Freibads Egelsbach auf die Fahrbahn sind durch Bewuchs eingeschränkt. Besonders Kinder, die das Schwimmbad besuchen, könnten beim Verlassen des Parkplatzes zu spät vom Kfz-Verkehr wahrgenommen werden. Zudem ist die Sicht auf Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen, die sich auf dem Gehweg befinden, von ausfahrendem Kfz-Verkehr eingeschränkt.

[F2] Die Pflasterfläche des Parkplatzes am Schwimmbad ist durch Wurzelwuchs uneben. Die Baumwurzeln lösen und heben die Pflastersteine, die zu Stolpern führen können und die Barrierefreiheit einschränken.

ENTWURF

[F3] Die Zuwegung zum Bürgerhaus über die Straße Am Berliner Platz ist mit einer Umlaufsperre versehen. Diese ist jedoch sehr schmal und die Elemente nah aneinander, sodass mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollator oder Rollstuhl sowie mit Kinderwagen etc. einen Umweg in Kauf nehmen müssen.

[F4] Nördlich des Knotenpunktes Kirchstraße/ Am Berliner Platz/ Goethestraße ist eine barrierefreie Überquerungsmöglichkeit ausgebildet. Die taktilen Leitstreifen sind jedoch nicht senkrecht aufeinander ausgerichtet. Somit besteht das Risiko, dass sich seheingeschränkte Personen an den Leitlinien orientieren und näher in den Kreuzungsbereich geleitet werden.

Radverkehr

[R1] Im Geisbaum südlich der Senkrechtparkstände auf Höhe der Ergotherapie Egelsbach wird mit einer Pfeilmarkierung die Überleitung des Radverkehrs in den Seitenraum verdeutlicht. Diese Markierung entspricht weder einer Markierung nach RMS noch ist sie erkennbar. Die Führung für den Radverkehr ist an dieser Stelle unklar.

Kfz-Verkehr

[K1] Der Knotenpunkt Kirchstraße/ Freiherr-vom-Stein-Straße ist unübersichtlich gestaltet und besonders für Ortsunkundige nicht sofort begreifbar. Die Markierung des kleinen Tropfens soll die Fahrbahn optisch einengen, bietet jedoch keine Strukturierung. In Fahrtrichtung Süden ist das Halten am Knotenpunkt in den Knotenpunktbereich versetzt, sodass eine erhöhte Aufmerksamkeit am Knotenpunkt und dem anschließenden Fußgängerüberweg erforderlich ist. Die Geometrie unterstreicht nicht die Beachtung der Vorfahrtsregelung.

Eine Neugestaltung des Knotenpunktes sollte angestrebt werden.

ENTWURF

Öffentlicher Personennahverkehr

Für den ÖPNV erfolgte bereits eine Auditierung aufgrund der Neugestaltung der Bushaltestellen „Freibad".

Die Querschnittsaufteilung ist ungünstig gewählt. Die beidseitigen Gehwege entsprechen mit 2,00 m nicht der erforderlichen Breite von 2,50 m (FGSV: RASt, 2006). Aufgrund der Ziele des täglichen Bedarfs wie Rathaus, Schwimmbad, Sportplatz und Bürgerhallte in der Umgebung, ist mit einem erhöhten Fußverkehrsaufkommen zu rechnen.

Die Parkreihe ist mit 1,90 m ebenfalls zu schmal bemessen. Hierbei ist davon auszugehen, dass sowohl sich öffnende Autotüren für den Radverkehr ein Sicherheitsrisiko darstellen als auch das Ausweichen des Radverkehrs aufgrund von unpräzisem Parken. Häufige Ein- und Ausparkvorgänge stehen in Konflikt mit dem erhöhten Fuß- und Radverkehrsaufkommen.

Die Fahrbahnbreite mit 4,50 m entspricht nicht dem Begegnungsfall Bus-Bus. Für diesen wird eine Breite von 6,50 m vorgeschrieben. Die Bemessung der Fahrbahnbreite ist mit der Taktung des Fahrplans und dem zuständigen Verkehrsunternehmen abzustimmen.

Es ist in der Bauausführung darauf zu achten, dass die taktilen Leitelemente senkrecht aufeinander abgestimmt sind. Hinweise zur Gestaltung sind in den Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen in Anlage 10 aufgeführt.

ENTWURF

1.3 Langener Straße

Projektbezeichnung	Sicherheitsaudit im Bestand
Länge	615 m
Verkehrsstärken	k.A.
Straßenkategorie	HS IV
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h (Süd) und 50 km/h (Nord)
Datum der Begehung	01.06.2022

Allgemeines

[H1] Die Gehwegbreite ist in der Langener Straße durchgängig zu schmal bemessen. Wird das Regelmaß von 2,50 m (vgl. EFA, S. 13f.) unterschritten, ist das Begegnen (besonders von bewegungseingeschränkten Personen) nur unter Inanspruchnahme der Sicherheitsräume oder durch das Ausweichen auf andere Verkehrsflächen möglich. Zusätzlich bestehen bereichsweise Einschränkungen durch Warenangebot auf dem Gehweg. Zudem ist keine barrierefreie Führung erkennbar. Die Oberfläche des Gehweges weist erhebliche Beschädigungen auf, was zu Stolpern führen kann.

Knotenpunkt/ Strecke

Fußverkehr

[F1] Im südlichen Bereich der Langener Straße (Einbahnstraße) ist ein Ausweichen des Fußverkehrs im Begegnungsfall auf die Fahrbahn notwendig. Da die Fahrbahnbreite mit 4,15 m ebenfalls für den ruhenden Verkehr und fließenden Kfz-Verkehr zu schmal bemessen ist, weicht der Kfz-Verkehr regelmäßig auf den Gehweg aus. Die Restfahrbahnbreite von 2,0 m ist zu gering für Einsatzfahrzeuge.

ENTWURF

[F2] Die Fußwege östlich und westlich zur Langener Straße sind mit Umlaufsperren versehen. Diese sind jedoch sehr schmal und die Elemente nah aneinander, sodass mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollator oder Rollstuhl sowie mit Kinderwagen etc. einen nicht unerheblichen Umweg in Kauf nehmen müssen. Für die Nahmobilitätsförderung sollten Fuß- und Radwege hindernisfrei begehbar/befahrbar sein.

Radverkehr

[R1] In der Langener Straße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Nördlich der Einmündung Im Brühl erfolgt die Weiterführung im Zweirichtungsverkehr im Seitenraum. Die Überleitung in den Seitenraum fehlt für den Radverkehr. Dem Fußverkehr steht ein Fußgängerüberweg zur Verfügung, den der Radverkehr jedoch nicht vorfahrtsberechtigt nutzen kann. Entweder ist der Radverkehr gezwungen abzusteigen oder auf Vorfahrt zu verzichten. Allerdings steht für den letzten Fall keine Aufstellfläche zur Verfügung. Da diese Route für den Schülerverkehr und damit für eine besonders schutzbedürftige Personengruppe wichtig ist, ist eine Überleitung für den Radverkehr von der Fahrbahn in den Seitenraum zu schaffen. Die Weiterführung im Seitenraum ist für die gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radverkehr im Zweirichtungsverkehr mit 3,40 m schmal bemessen. Für ein geringes Verkehrsaufkommen wäre eine Breite von 2,50 m ausreichend, allerdings ist aufgrund der Schulroute mit vielen Begegnungen und Überholvorgängen zu rechnen.

[R2] Im Norden der Langener Straße wird die Radroute geradeaus Richtung Norden (Langen) geführt. Da Schulkinder häufig im Pulk fahren, ist mit vielen Begegnungen und Überholvorgängen zu rechnen. Die Breite des Geh- und Radweges ist hierfür nicht ausreichend bemessen. Zudem sind die Sichtfelder durch Bewuchs eingeschränkt.

ENTWURF

Kfz-Verkehr

[K1] Das bestehende Halteverbot ist im gesamten Bereich der Langener Straße zu kontrollieren. Besonders im Kurvenbereich nördlich der Einmündung Im Strengen sollte der ruhende Verkehr zugunsten der Sichtfelder unterbunden werden. Durch das Parken vor den Hofeinfahrten besteht keine Möglichkeit im Begegnungsfall auszuweichen, um den Gegenverkehr passieren zu lassen.

Öffentlicher Personennahverkehr

Kein Defizit vorhanden.

ENTWURF

1.4 Knotenpunkt Schulstraße/ Lutherstraße/ Bahnstraße/ Ernst-Ludwig-Straße

Projektbezeichnung	Sicherheitsaudit im Bestand
Länge	Knotenpunkt
Verkehrsstärken	k.A.
Straßenkategorie	HS IV
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Datum der Begehung	01.06.2022

Allgemeines

[H1] Der Knotenpunkt Schulstraße/ Lutherstraße/ Bahnhofstraße/ Ernst-Ludwigstraße ist sehr unübersichtlich gestaltet und besonders für Ortsunkundige nicht verständlich. Die durch die angrenzende Bebauung eingeschränkten Sichtfelder erschweren die Begreifbarkeit der Führung und erzeugen ein subjektiv unsicheres Gefühl für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Verkehrssicherheit und gegenseitige Rücksichtnahme wird verringert, wenn die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden nicht gegeben sind.

[H2] Für den Radverkehr sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden, der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Von Süden kommend ist die Einbahnregelung in der Ernst-Ludwig-Straße nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, was regelwidriges Verhalten oder lange Umwege in Fahrtrichtung Norden bedingt. Durch die eingeschränkten Sichtfelder wird der Radverkehr zudem spät wahrgenommen.

Da dieser Knotenpunkt häufig vom Schülerverkehr befahren wird, ist die Gestaltung des Knotenpunktes zu überdenken und ggf. mit Radverkehrsanlagen bzw. Aufstellflächen auszustatten. Zudem ist dem

ENTWURF

Radverkehr eine sichere und direkte Wegeverbindung in Fahrtrichtung Norden zu ermöglichen.

Knotenpunkt/ Strecke

Fußverkehr

[F1] Die Furtmarkierung in der Ernst-Ludwig-Straße (Süden) an der barrierefreien Überquerungsstelle sind verblasst/ abgenutzt, aber teilweise noch zu erkennen. Abgesenkte Bordsteine und taktile Leitelemente zeigen dem Fußverkehr die ungesicherte Querungsmöglichkeit an, die Furtmarkierung suggeriert jedoch fälschlicherweise Vorrang. Dies führt zu Konflikten zwischen dem Fuß- und abbiegendem Kfz-Verkehr.

[F2] Der Knotenpunktarm Lutherstraße (Norden) weist mit 5,00 m einen geringen Querschnitt auf. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse sowie der eingeschränkten Sichtfelder beim Ein-/ Ausbiegen wird der Gehweg häufig überfahren. Dies führt zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Kfz-Verkehr. Da sich in Richtung Norden ein Seniorenheim sowie das DRK-Heim befinden, ist mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen sowie mit mobilitätseingeschränkten Personen zu rechnen. Durch das regelmäßige Überfahren sind Beschädigungen und Unebenheiten des Gehweges erkennbar.

Radverkehr

Siehe [H2]

Kfz-Verkehr

[K1] Der große Einmündungstrichter in die Ernst-Ludwig-Straße (Süden) verleitet den Kfz-Verkehr zu hohen Geschwindigkeiten beim Abbiegevorgang. Da die Ernst-Ludwig-Straße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden ausgewiesen ist, ist beim Abbiegevorgang nicht mit Gegenverkehr zu rechnen. Sowohl aus der Bahnhofstraße wie auch

ENTWURF

aus der Schulstraße wird daher häufig zügig mit engem Radius abgebogen. Der querende Fußverkehr wird aufgrund der geringen Sichtfelder möglicherweise zu spät wahrgenommen.

[K2] Die Schleppkurven, besonders größerer Einsatzfahrzeuge und des ÖPNV, sind nicht in ausreichendem Maß berücksichtigt. Beim Ein- und Ausbiegevorgang wird der Gegenverkehr regelmäßig eingeschränkt und der Gehweg überfahren. Besonders in und aus der Lutherstraße (Norden) befahren die Fahrzeuge den Gehweg, was zu Konflikten mit dem Fußverkehr und dem Gegenverkehr führt. Die Geometrie des Knotenpunktes ist für den Schwerverkehr ungünstig und schränkt daher die Verkehrssicherheit ein.

[K3] Aufgrund der Vorfahrtsregelung sind erhöhte Geschwindigkeiten aus der Schulstraße kommend wahrzunehmen. Da die Schulstraße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen ausgewiesen ist und die von Norden zugeführte Lutherstraße mit einem Stop-Schild versehen ist, kann der Kfz-Verkehr aus der Schulstraße ungebremst den Knotenpunkt passieren. Die Wegebeziehung Bahnhofstraße – Ernst-Ludwig-Straße ist ebenso immer vorfahrtsberechtigt, wodurch erhöhte Geschwindigkeiten festzustellen sind. Dies schränkt die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ein. In Kombination mit eingeschränkten Sichtfeldern führt dies zu Konflikten zwischen den Verkehrsgruppen.

Öffentlicher Personennahverkehr

Siehe [K2]

ENTWURF

1.5 Knotenpunkt Heidelberger Straße / K168

Projektbezeichnung	Sicherheitsaudit im Bestand
Länge	Knotenpunkt
Verkehrsstärken	k.A.
Straßenkategorie	VS III
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Datum der Begehung	01.06.2022

Da die Führung im Süden des Knotenpunkts und über die K168 von Fuß- und Radverkehr gemeinsam erfolgt, werden die für beide Verkehrsgruppen geltenden Defizite nicht gesondert aufgeführt, sondern für den Radverkehr auf die Defizite des Fußverkehrs verwiesen.

Allgemeines

[H1] Die Führung für den Fuß- und Radverkehr ist nicht sofort begreifbar. Die Führungsform geht von der Fahrbahnführung (Wirtschaftsweg) im Süden in einen linksseitigen Zweirichtungs-Geh- und Radweg über. Die Anschlussstellen im Süden und Norden des Knotenpunktes sind nicht bedacht und keine Überleitungen der Führungsformen vorhanden.

Knotenpunkt/ Strecke

Fußverkehr

[F1] Der südlich des Knotenpunkts gelegene gemeinsame Geh- und Radweg entspricht mit 2,50 m der Mindestbreite. Die Hervorhebung farblicher Pflastersteine zwischen der Einfahrt Tennishalle und dem Knotenpunkt schränkt die Wegbreite zusätzlich ein und führt zu Verwirrung der Flächenaufteilung und somit zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

ENTWURF

[F2] Die westliche Gehwegbreite im nördlichen Knotenpunktarm (Heidelberger Straße) ist mit 1,20 m zu schmal bemessen. Der nach dem Querungsvorgang ankommende Fuß- und Radverkehr hat somit keine Aufstellfläche, um auf die regelkonforme Straßenseite zu gelangen. Hier ist vermehrt mit Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr zu rechnen, besonders da nur westlich gequert werden kann und somit Fuß- und Radverkehr in beiden Richtungen verkehrt.

[F3] Für den Fuß- und Radverkehr steht im Norden des Knotenpunktes keine Querungsmöglichkeit zur Verfügung. In der Heidelberger Straße kommt der über die K168 querende Fuß- und Radverkehr auf der westlichen Gehwegseite an. Der Fußverkehr wird mit einem schmalen Gehweg (siehe [F1]) nach Norden weitergeführt, gelangt aufgrund der großen Einmündungstrichter jedoch nicht auf die östliche Straßenseite.

Die Knotenpunkteinmündung in die Heidelberger Straße ermöglicht auf dem bestehenden Tropfen die Ausbildung eines Fahrbahnteilers mit Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr. Dieser sollte beleuchtet und barrierefrei ausgebildet werden.

[F4] Die Ein-/Ausfahrt der Tennishalle im Süden des Knotenpunktes weist eine große Längsneigung auf. Die ausfahrenden Kfz beschleunigen und sehen aufgrund des angrenzenden Bewuchses und den dadurch eingeschränkten Sichtfeldern den querenden und vorrangig geführten Fuß- und Radverkehr zu spät. Der Kfz-Verkehr rechnet ggf. nicht mit Fuß- und Radverkehr aus beiden Fahrtrichtungen. Für den Kfz-Verkehr steht keine ebene Aufstellfläche zur Verfügung, um sich zu orientieren und sich einen Überblick zu verschaffen.

[F5] Die Knotenpunktgestaltung bedingt große Überquerungslängen. Von Süden kommend muss der freie Rechtsabbiegestreifen bis zur Dreiecksinsel gequert werden sowie anschließend drei Fahrstreifen. Besonders für mobilitätseingeschränkte Personen und Kinder/ Senio-

ENTWURF

ren ist dieser Querungsvorgang mit hektischen Bewegungen verbunden. Häufig, vor allem in den Hauptverkehrszeiten, sind kaum ausreichend große Zeitlücken des Kfz-Verkehrs vorhanden, um den Querungsvorgang für den Fuß- und Radverkehr auszuführen.

[F6] Der Knotenpunkt ist nicht barrierefrei ausgebaut. Taktile Leitelemente fehlen an allen Knotenpunktarmen. Besonders geh- und seheingeschränkte Personen können so nicht eigenständig am öffentlichen Leben teilhaben und sind in ihrer Mobilität eingeschränkt. Zudem ist keine Beleuchtung vorhanden, was besonders die Erkennbarkeit des querenden (Schüler-)Verkehrs vermindert und der Kfz-Verkehr zu spät auf den Fuß- und Radverkehr aufmerksam wird.

Radverkehr

[R1] siehe [F1]

[R2] siehe [F3]

[R3] siehe [F4]

[R4] siehe [F5]

[R5] siehe [F6]

[R6] Für den Radverkehr sind die Anschlussstellen und Überleitungen der Führungsformen nicht berücksichtigt. Sowohl die Führung im Süden als gemeinsamer Zweirichtungs-Geh- und Radweg bedingt geringe Umwege und Konflikte mit dem Fußverkehr als auch die Anschlussstelle im Norden des Knotenpunktes. Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem Fußverkehr westlich über den Knotenpunkt geführt, jedoch besteht dort keine Weiterführung für den Radverkehr. Der Radverkehr ist gezwungen entgegen der Fahrtrichtung den

ENTWURF

westlich gelegenen, zu schmalen Gehweg zu nutzen oder sich aufzustellen, um die Heidelberger Straße zu queren. Für beide Optionen ist die Gehwegbreite (siehe [F2]) nicht ausreichend bemessen.

Kfz-Verkehr

[K1] Der freie Rechtsabbiegestreifen von Westen nach Süden verleitet Kfz-Fahrende zu höheren Geschwindigkeiten beim Abbiegen, sodass der Bremsweg zu lang wäre, um querenden Fuß- und Radverkehr zu berücksichtigen. Allerdings ist durch den angrenzenden Bewuchs das Sichtfeld eingeschränkt, sodass Fuß- und Radverkehr nicht abschätzen können, wann und wie schnell sich ein Fahrzeug nähert.

Öffentlicher Personennahverkehr

Kein Defizit vorhanden.

ENTWURF

Audit "Scharfes Eck"
Audit Heidelberger Straße
Audit Langener Straße
Audit Kirchstraße
Audit Kirchstraße
Audit Heidelberger Straße
Audit KP K168
Audit KP K168
Audit Buchenhöfe
Kirchstraße
Kirchstraße
Kirchstraße
Zeichenerklärung
Hochbordsteen
Tiefbordsteen
Kassetter Sonderbord plus
Kassetter Quarzgelbord
Straßenentwässerungsrinne
Versickerpflaster
Grünfläche
Pappenpoller
Pappenpoller
Pappenpoller
Fahrgastunterstand
Haltestellenschild
Abfallsammelbehälter
Einfahrt
Straßenablauf
Lampenstandort
HERMANN SCHÄFER
Gesamtbauleitung
Gemeinde Eschbach
Der Gemeindevorstand
Frankfurter Straße 10
61479 Eschbach
Bau- und Verkehrsplanung
Lageplan Fließbad
Bauleitung
Planung
Datum
Gezeichnet
Geprüft
Maßstab
Blatt-Nr.
Anlage
Änderungsdatum
Änderungsdatum
Änderungsdatum