

19. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 8. Januar 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 9. Januar 2024)

zum Thema:

**Radwege-Stopp VIII: Weitere Überprüfungen formell freigegebener Radwege-Projekte?**

und **Antwort** vom 24. Januar 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Januar 2024)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (Bündnis 90/Die Grünen)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/17769  
vom 8. Januar 2024

über Radwege-Stopp VIII: Weitere Überprüfungen formell freigegebener Radwege-Projekte?

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die GB infraVelo GmbH um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Alle Radverkehrsmaßnahmen, die im Sommer 2023 von Senatorin Schreiner gestoppt wurden, standen kurz vor der baulichen Umsetzung und sollten entsprechend im Jahr 2023 fertiggestellt werden. Am 20.07.2023 hat die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt mitgeteilt, dass 16 der 19 für das Jahr 2023 avisierten Bauprojekte von Radverkehrsanlagen mit teilweise kleineren Anpassungen beauftragt und gebaut werden können. Für 3 weitere Projekte sollten vertiefende Prüfungen veranlasst werden.

Frage 1:

Wie ist der Bearbeitungsstand der Maßnahmen, die nach Überprüfung durch die sog. TaskForce Radverkehr umgeplant werden mussten - konkret: welche Genehmigungs- und Umsetzungsschritte sind bei den am 20.07.2023 wieder freigegebenen Projekten bereits absolviert bzw. seit der Ankündigung der Freigabe erfolgt?

Bitte für die Projekte

Hauptstraße (Tempelhof-Schöneberg), Grunewaldstraße (Tempelhof-Schöneberg), HansasträÙe (Pankow), Grelstraße (Pankow), Köpenicker Landstraße (Treptow- Köpenick), Hermannstraße (Neukölln), Hellersdorfer Straße (Marzahn-Hellersdorf), Siegfriedstraße (Lichtenberg), Sonnenallee (Neukölln), Adlergestell (Treptow-Köpenick), Opernroute (Wilmsdorf-Charlottenburg), Michaelbrücke (Friedrichshain-Kreuzberg), Scharnweberstraße

(Friedrichshain-Kreuzberg), Schlesische Straße (Friedrichshain-Kreuzberg), Scheffelstraße (Lichten-berg), Gölzower Straße (Marzahn-Hellersdorf) tabellarisch jeweils auflisten:

Straßenname, von, bis, Länge des mit einer RVA ausgestatteten Abschnitts, typische RVA-Führungsform, typische RVA-Breite, Netzbestandteil gemäß Radverkehrsplan Berlin, Projektsteuerung (z.B. Bezirk, Projekteinheit Radwege, Senatsverwaltung, ...), Zeitpunkt Planungsbeginn, Zeitpunkt ursprüngliche verkehrsrechtliche Anordnung (VRAO), (ggf.) Gründe, Methoden und Datengrundlage zur Überarbeitung der VRAO durch die sog. Taskforce (z.B. Datengrundlage/ Umfang Verkehrstechnische Untersuchung o.ä.), (ggf.) Zeitpunkt über-arbeitete VRAO, Zeitpunkt Vergabe der Bauleistungen, ausschreibende Organisationseinheit, Baubeginn, (voraussichtlicher) Fertigstellungstermin der Bauleistungen, (geplante) Gesamtkosten, Anteil von Finanzmitteln des Landes, des Bundes und weiterer Mittelgeber)

Antwort zu 1:

Die gefragten Angaben zu den RVA-Projekten sind in der beigefügten Anlage 1 aufgeführt.

Zu der Spalte „Methoden und Datengrundlage zur Überarbeitung der VRAO durch die Taskforce“ ist dabei Folgendes anzumerken:

Die Überprüfungen der Task-Force Radverkehrsanlagen beziehen sich stets auf die gesamtheitlichen, verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens. Die zu überprüfenden Sachverhalte sind als Ergebnis ihrer Tätigkeit von der Task-Force in einem Hinweis-Papier (Anlage 2) zusammengefasst worden und als „Hinweise für die Planung von Radverkehrsanlagen (RVA)“ am 11. Dezember 2023 an die planenden Stellen des Senates, der Bezirke sowie landeseigener Betriebe versandt worden. Die darin angeführten Bewertungskriterien geben die Inhalte der Task-Force Überprüfungen wieder.

Frage 2:

Bei wie vielen Maßnahmen mit welcher Straßengesamtlänge haben sich durch den Stopp und die nachfolgende Überprüfungen zeitliche Verzögerungen ergeben, so dass der ursprüngliche Zeitplan (= Fertigstellung in 2023) nicht eingehalten werden konnte?

Antwort zu 2:

Bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen lässt sich wegen der Vielzahl gleichzeitig wirkender Einflussfaktoren nicht mit Sicherheit sagen, welcher Einflussfaktor welche zeitliche Verzögerung mit sich gebracht hat. Erhebliche Verzögerungen in den ursprünglichen Zeitplänen, die meist von optimalen Voraussetzungen ausgehen, sind auf Grund vieler Abhängigkeiten bei Radverkehrsvorhaben häufig. Neben der Überprüfung der Radverkehrsmaßnahmen im Sommer 2023 haben auch Faktoren, wie fehlende personelle Kapazitäten in den Bezirken, Engpässe bei Bau- und Markierungsunternehmen, Bau- und Planungsbefangenheiten aufgrund Maßnahmen Dritter (z. B. Leitungsbetriebe), etc. zu Verzögerungen geführt.

Frage 3:

Welche konkreten Prüf- oder Planungsschritte wurden bereits oder werden nach welchem Zeitplan für die nach Überprüfung durch die sog. TaskForce Radverkehr nicht freigegeben Projekte Stubenrauchstraße (Neukölln), Roedernallee (Reinickendorf), Blankenfelder Chaussee (Pankow) absolviert?

Antwort zu 3:

Die Überprüfungen der Task-Force nach den in den vorgenannten „Hinweisen für die Planung von Radverkehrsanlagen (RVA)“ erläuterten Inhalten haben zu Bedenken hinsichtlich der grundsätzlichen Konzeption der Planungen geführt. Die Planungen werden im Sinne der empfohlenen Neukonzeption in die zuständige Organisationseinheit zur weiteren Bearbeitung gegeben. Bis Ende März 2024 soll geklärt werden, wie mit den genannten Projekten weiter verfahren wird.

Frage 4:

Werden zukünftig alle weiteren Radverkehrsmaßnahmen von der sog. Task-Force Radverkehr überprüft?

Antwort zu 4:

Die Prüfaufträge erhält die Task-Force von der Hausleitung der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt für ausgewählte Einzelfälle, eine grundsätzliche Überprüfung aller Radverkehrsmaßnahmen ist nicht geplant.

Berlin, den 24.01.2024

In Vertretung  
Dr. Claudia Elif Stutz  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Stand 17.10.2023

Projekt/ Straße	von - bis	Länge des Straßenschnitts in m	RVA-Form	RVA-Breite	Netzbestandteil	Projektsteuerung	Planungsbeginn	Zeitpunkt ursprüngliche verkehrsrechtliche Anordnung (VRAO)	Methoden und Datengrundlage zur Überarbeitung der VRAO durch die TaskForce	Zeitpunkt überarbeitete VRAO	ausschreibende Organisationseinheit	Zeitpunkt Vergabe der Bauleistungen	Zeitpunkt voraussichtlicher Baubeginn	Zeitpunkt voraussichtliche Fertigstellung	Kosten mit Anteilen Land, Bund und Sonstige
Hauptstraße	Zwischen Dominicusstraße und dem U-Bf Kleistpark	1250	Radfahstreifen	2,15 m bis 2,60 m	Radvorrangnetz und Radergänzungnetz	Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg	2022	13.03.2023	(siehe Hinweis-Papier der Task-Force)	19.10.2023	Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg	02.11.2023	erfolgt	Ende 2024	1.000.000 €, davon 75 % Bund und 25 % Land
Grünwaldstraße	Zwischen Bamberger Straße und U-Bf Kleistpark	1600	geschützter Radfahstreifen	2,5 m	teilweise Ergänzungnetz	infraVelo	2018	22.05.2023	(siehe Hinweis-Papier der Task-Force)	16.10.2023	GB infraVelo GmbH	unbekannt	- Q3/2024 (voraussichtlich)*	voraussichtlich 2024	2772000,- zu 75% durch das Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“ - zu 25% durch das Land Berlin (Mehrfachdarfungen müssen noch bei Fördermittelegeber beantragt)
Hansastraße	Zwischen Buchallee und Malchower Weg	1550	teilweise geschützter Radfahstreifen	2,5 m	Radvorrangnetz	SenMVKU V	2017	bisher keine AO	(siehe Hinweis-Papier der Task-Force)	Abstimmungen laufend	SenMVKU V	unbekannt	Sommer 2024	2024 geplant	unbekannt
Grellstraße / Storkower Straße (2.-4. Bauabschnitt)	Zwischen Kniprodestraße und Prenzlauer Allee	1800	Radfahstreifen	2,5 m	Radvorrangnetz	infraVelo	2021	2.-4. Bauabschnitt bisher keine AO	(siehe Hinweis-Papier der Task-Force)	Neue Planung in enger Abstimmung mit SenMVKU Abt. V und VI, Umplanung noch nicht abgeschlossen	GB infraVelo GmbH	- 1. BA: Dezember 2021 - 2./3./4. BA: Q1/2024 (voraussichtlich)	- 1. BA: August 2022 - 2./3./4. BA: Q2/2024 (voraussichtlich, je nach Datum VRAO)	- 1. BA: Dezember 2023 - 2./3./4. BA: Q4/2024	744.000 € (2./3./4. BA) sowie 628.000 € für den 1. BA, zu 75% durch das Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“ - zu 25% durch das Land Berlin für Abschnitt 2 bis 4, Abschnitt 1 über HH-Mittel
Köpenicker Landstraße	Zwischen Marggrafbrücke und Bulgarische Straße	2000	Radfahstreifen	unbekannt	teilweise Radergänzungnetz	Bezirksamt Treptow-Köpenick	2021	bisher keine AO	(siehe Hinweis-Papier der Task-Force)	Plananpassungen zur Anhörung seitens Bezirk ausstehend	Bezirksamt Treptow-Köpenick	unbekannt	unbekannt	...	unbekannt
Hermannstraße	Zwischen Thomasstraße und Werbellinstraße	700	Radfahstreifen und geschützter	2,00 m	Radvorrangnetz und Radergänzungnetz	Bezirksamt Neukölln	2018	22.09.2023	(siehe Hinweis-Papier der Task-Force)	22.09.2023	Bezirksamt Neukölln	unbekannt	Frühling 2024	Ende 2024	295.000 € (Land)
Hellersdorfer-Str	Quierung Hellersdorfer Straße und Anschluss Ernst Bloch-Straße	40	Zweirichtungsweg	3,16 m	kein Netzbestandteil	Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf	2022	bisher keine AO	(siehe Hinweis-Papier der Task-Force)	bislang keine Ausführungsplanung bekannt	Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf	21.12.2023	Frühling 2024	Frühling 2024	126.000 € (Land)
Siegfriedstraße	Zwischen Rudigerstraße und Bornitzstraße	495	geschützter Radfahstreifen	2,5 m	Radvorrangnetz	Bezirksamt Lichtenberg	2020	14.10.2022	(siehe Hinweis-Papier der Task-Force)	Plananpassungen zur Anhörung seitens Bezirk ausstehend	Bezirksamt Lichtenberg	Januar/Februar 2024	Frühling 2024	Anfang 2025	1.038.000 € (Land)
Sonnenallee	Zwischen Krebsgang und Bezirksgrenze	1135	geschützter Radfahstreifen	2,00 m	teilweise Radergänzungnetz	Bezirksamt Neukölln	2022	02.03.2023	(siehe Hinweis-Papier der Task-Force)	21.08.2023	Bezirksamt Neukölln	unbekannt	Sommer 2024	Herbst 2024	764.000 €, davon 75 % Bund und 25 % Land
Adlgergestell	von Altheider Str. bis Fernstraße	2642	geschützter Radfahstreifen	2,25 m	Radvorrangnetz	Bezirksamt Treptow-Köpenick	2023	bisher keine AO	(siehe Hinweis-Papier der Task-Force)	21.08.2023	Bezirksamt Treptow-Köpenick	unbekannt	Herbst 2023	Frühjahr 2024	932.000 €, davon 75 % Bund und 25 % Land
Opernroute Nord (Wintersteinstraße-Sommeringstraße-Lise-Meitner-Straße)	Zwischen Otto-Suhr-Allee und Obbersstraße-Gaßstraße	2800	teilweise geschützter Radfahstreifen	1,25 m bis 2,80 m	Radvorrangnetz	infraVelo	2023	1. BA: 18.08.2022, 2. BA: 19.07.2023, 3. BA: für 1. Q4 2024 geplant	keine Überprüfung durch die Task-Force	1. BA: 18.08.2022, 2. BA: 19.07.2023	GB infraVelo GmbH	2023 erfolgt	- 1. BA: Juli 2022 - 2. BA: Oktober 2023 - 3. BA: geplant Q2/2024	- 1. BA: Oktober 2023 - 2. BA: Q2/2024 - 3. BA: Q3/2024	810.000 € (2./3. BA) sowie 808.945 € für den 1. BA (bereits abgeschlossen), zu 75% durch das Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“ - zu 25% durch das Land Berlin für Abschnitt 2 und 3, Abschnitt 1 über HH-Mittel
Michaelbrücke	enfallt	60	geschützter Radfahstreifen	ca. 2 m	Radergänzungnetz	Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg	2023	24.01.2023 (Westseite)	keine Überprüfung durch die Task-Force	Verbreiterung RVA im Zuge Brückensanierung - keine	Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg	unbekannt	Frühling 2024	2024	80.000 € (Land)
Schamweberstraße-Weichselstraße	Zwischen Gürtelstraße und Pökestraße	650	Radfahstreifen	2,50 m	teilweise Radvorrangnetz	Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg	2022	26.07.2023	keine Überprüfung durch die Task-Force	26.07.2023	Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg	2023 erfolgt	Herbst 2023	Früh Sommer 2024	300.000 € (Land)
Schlesische Str./Köpenicker Straße	Bethaniendamm und Oberer Freilichtbrücke	1900	geschützter Radfahstreifen	2,25 m	Radergänzungnetz	SenMVKU V	2023	04.05.2023	keine Überprüfung durch die Task-Force	04.05.2023	SenMVKU V	unbekannt	Frühling 2024	Ende November 2024	1.330.000 €, davon 75 % Bund und 25 % Land
Scheffelstraße	Zwischen Hellersdorferstraße und S-	495	Radfahstreifen	ca. 1,60-3,20 m	Radergänzungnetz	Bezirksamt Lichtenberg	2018	25.02.2021	keine Überprüfung durch die Task-Force	kein Anpassungsbedarf (Freigabe ab 20.07.2023)	Bezirksamt Lichtenberg	Januar/Februar 2024	Frühling 2024	Sommer 2025	953.609 € (Land)
Gützower Straße	Zwischen Güterbergstraße und Hellersdorfer Straße	229	Radfahstreifen	2,00 m	Radvorrangnetz	Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf	2018	21.09.2023	keine Überprüfung durch die Task-Force	21.08.2023	Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf	unbekannt	Frühling 2024	2024	281.900 € (Land)

## Hinweise für die Planung von Radverkehrsanlagen (RVA)

**Die Erfahrungswerte der Task-Force-Überprüfungen von Projekten zur nachträglichen Schaffung, zum Umbau oder Erweiterung von Radverkehrsanlagen im Straßennetz des Landes Berlin legen die besondere Würdigung nachfolgend genannter Aspekte in künftigen RVA-Planungsprozessen zwingend nahe bzw. geben den festgestellten, besonderen Prüfbedarf hierzu wieder. Die nachvollziehbare Prüfung dieser Punkte ist die Voraussetzung für die Erteilung der entsprechenden straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen für die RVA-Planungen durch die Zentrale Straßenverkehrsbehörde und hat damit Einfluss auf die Gewährung von Finanzierungsmodellen für deren Realisierung. Die Verpflichtung zur Berücksichtigung geltender Gesetze und Richtlinien sowie spezifischer Vorgaben von SenMVKU im üblichen, regulären Planungsprozess bleibt davon unberührt.**

Die nachfolgend aufgezählten Hinweise sind demnach stets zu berücksichtigen:

Auf die Kartengrundlagen sowie die Plan-Genauigkeit für die Genehmigungsplanung ist explizit besonderen Wert zu legen, insbesondere hinsichtlich:

- maßstäblicher Darstellung und Vollständigkeit ggü. der Bestands-Situation hinsichtlich sämtlicher Einbauten, Objekte und Bodenbeschaffenheiten bzw. Materialabgrenzung.
- Darstellung der Flur-, Nutzungs- und Grundstücksgrenzen in den Planunterlagen
- Deckungsgleichheit bei Plänen mit Überlagerung verschiedener Plan-Quellen
- Aktualität bzgl. Standorten von Bäumen, Beleuchtung, wegweisender Beschilderung und Werbetafeln etc.

In den Vorstufen des Planungsprozesses festgestellte Mängel der Plangrundlagen, insbesondere der zu verändernden Bereiche, sind ggf. entsprechend nachzuvermessen. Unkritische Abschnitte können ggf. auch auf schlichteren Grundlagen genehmigt werden.

Die Gefährdungspotentiale für Radverkehr bzw. AO-Grundlagen nach StVO (Ausgangspunkt der Planung) sind zu vermeiden bzw. zu berücksichtigen, insbesondere hinsichtlich:

- Überprüfung jeweiliger Radverkehrs-Führungsalternativen Fahrbahn / baulicher Radweg / geschützter Radfahrstreifen (Protektion) bzw. eine Begründung für die Maßnahme in der vorgelegten Variante
- Erkennbarkeit, Begreifbarkeit und Geradlinigkeit der Radverkehrsführung
- Berücksichtigung von besonderen Formen der städtebaulichen Integration (separate, baulich getrennte Führung bei abweichender Freigaberegelungen für den parallelen Fahrverkehr an LSA [„Torwirkung“])
- Überprüfen der Querungswinkel für Radverkehr bei der Überfahung von Gleisanlagen sowie dem Gleis-Bord-Abstand bei Parallel-Ausrichtung im Längsverkehr
- Analyse von Konfliktpotentialen des Radverkehrs ggü. abbiegenden Kfz-Verkehren insbesondere an Lichtsignalanlagen (LSA)

- Überprüfung von Verkehrsabläufen für Radverkehr an Knotenpunkten infolge geänderter Führung (z.B. Seitenlage der RVA ggü. vorheriger, freier Fahrstreifenwahl an Knotenpunkten) hinsichtlich Abbiegebeziehungen (indirektes Linksabbiegen) und ggf. auch der Signalisierung des Radverkehrs
- Überprüfung der Radverkehrsführung hinsichtlich der Verträglichkeit ggü. der Führung des Fußverkehrs, insbesondere in Bezug auf die mobilitätseingeschränkte oder sehbehinderten Verkehrsteilnehmenden hinsichtlich der sich in Findung befindlichen Vorgaben und Gewichtungen
- Überprüfung der Wahl der Radverkehrsführung ggü. konkurrierenden Quelle-Ziel-Beziehungen (z.B. Straßenquerungen des Fußverkehrs im Umkreis von Geschäften oder Wegebeziehungen zwischen Anlagen des ruhenden Verkehrs/Parkplatz und den konkreten Eingangsbereichen von allgemeinen Ziel-Objekten [kommerziell/kulturell])

Angaben zur Art der avisierten Finanzierung bzw. Titelangabe (konsumtiv / investiv) und Angaben zu Organisation inklusive sämtlicher Beteiligten der Leistungserbringung einschließlich Ablaufplanung und Zeitrahmen sowie Angaben zur zwangsläufigen, mutmaßlich zeitintensiven Beteiligung Dritter (z.B. Natur- und Denkmalschutzbehörden, Gewässerschutz, Berliner Forsten, Berliner Wasserbetriebe etc.) sind zu dokumentieren.

Die Überprüfung der Geometrie von Verkehrsknoten hinsichtlich der kontinuierlichen Führung von Fahrstreifen (Anzahl durchgehender Fahrstreifen in Zu- und Abfahrten übereinstimmend / Breitenmaß mindestens gleich oder zunehmend) hat grundlegend zu erfolgen.

Die Ermittlung von Schleppkurven-Nachweisen für sämtlichen Fahr- und Schwerverkehr hat zu erfolgen - neben den üblichen Prüfungen - insbesondere hinsichtlich:

- der Verwendung der korrekten Bemessungsfahrzeuge und Geschwindigkeiten
- der graphischen Abbildung der betrieblichen Abläufe (hinsichtlich zeitgleicher Beanspruchung des Flächenbedarfs z.B. nebeneinander fahrender Fahrzeuge, geradeaus sowie abbiegend und/oder wendend)
- der Überlagerung aller Fahrbeziehungen an Knotenpunkten (ggf. getrennt nach Haupt- und Nebenrichtungen), auch als verbindliche Grundlage der Knoteninnenraum-Markierung
- der Anfahrbarkeit von Bushaltestellen und Ladezonen sowie Sonderparkflächen
- der Ein- und Abbiegevorgänge in und aus Gehwegüberfahrten / Grundstückzufahrten insbesondere ggü. der RVA und ggf. deren Protektion

Die Einhaltung der Mindestlängen von Kfz-Fahrstreifen vor deren Einzug nach geradlinig durchgängiger Knotenpunktüberquerung (Reduzierung der Anzahl an Fahrstreifen im Abfahrtsbereich von Knotenpunkten, RiLSA Kap. 3.2.1) ist zu berücksichtigen.

Die Einhaltung von Verziehungslängen bei Verschwenkungen von Kfz-Fahrstreifen in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und den Vorgaben der diesbezüglichen Regelpläne des Landes Berlin ist zu beachten.

Auf die Berücksichtigung und Ausweisung von Aufstellflächen in Knotenpunkt-Innenräumen für Abbiegevorgänge (RA/LA) und die Schaffung von Stauräumen bzw. Überprüfen des Behinderungspotentials für den nachfolgenden Fahrverkehr ist zu achten.

Die graphische Überprüfung der Sichtdreiecke insbesondere an unsignalisierten Einmündungen für den einfahrenden Fahrverkehr in Bezug auf die RVA ist nachzuweisen und deren Erfordernisse haben mit Ausnahme von offenkundig unveränderbaren Randbedingungen des Bestandes (Baumstandorte, Bebauung, etc.) berücksichtigt zu werden.

Die Anforderungen von Haltestellenbereichen (H) des Linienbusverkehrs ist planerisch zu berücksichtigen, insbesondere hinsichtlich:

- des nachfolgenden Fahrverkehrs
- der Führung des Radverkehrs
- der Anfahrbarkeit der Haltestellen auf Grundlage der Schleppkurve,
- der Freihaltung von H für den Schienen-Ersatz-Verkehr (SEV) bei parallelen Straßenbahnanlagen mit eigenem Gleiskörper von Protektionen geschützter Radwege (ggf. hier schnell entfernbare Protektionen vorsehen)

Die Berücksichtigung der Brandbekämpfungs-Problematik / 2. Rettungsweg bzgl. der Entfernung zwischen frei erreichbarer Fahrbahn und Bebauung im Sinne des FW-Merkblattes „Flächen für die Feuerwehr“ sowie Aufstellflächenbedarf (gemäß Merkblatt FW), ggf. mit Vorschlägen zur Schaffung von Einsatzflächen, hat zu erfolgen.

Die Berücksichtigung der Betriebsabläufe von Ver- und Entsorgungsdiensten und der Andienung von Geschäften muss erfolgen, insbesondere bezüglich:

- Durchlässe für Fußverkehr und Mobilitätseingeschränkte etc. zur Straßenquerung bei der Neuorganisation von Parkständen oder geschützten Radwegen
- Erreichbarkeit von Müllstandplätzen bei Neuorganisation von Parkplätzen (fahrbahn- bzw. fahrzeugseitig)
- Vermeidung von Behinderungen bzw. Blockaden von ÖPNV-Flächen (z.B. eigene Gleiskörper, Bussonderfahrstreifen oder Haltestellen) ohne seitliche Ausweichmöglichkeiten
- Vermeidung von Behinderungen bzw. Blockaden von Radwegen z.B. durch das Anfahren/ Belegen / Verlassen von Ladezonen
- Berücksichtigung / Lösung für notwendige Lieferverkehre

Der Nachweis der Leistungsfähigkeit (LF) der betroffenen Lichtsignalanlagen für die Bestandsbelastung hat zu erfolgen mit:

- Verwendung aktueller bzw. repräsentativer Verkehrszahlen
- Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten



- LF-Berechnungen für die Spitzenstunden (HBS oder vergl. Verfahren) sowohl hinsichtlich des Abflusses als auch von Stauräumen bzw. Aufstelllängen für den fließenden Verkehr für die Situation im Bestand und mit Berücksichtigung der neuen RVA-Planung
- Analyse der Auswirkungen bei Änderungen infolge der Neuplanung auf Verkehrssicherheit (Rückstau) und Verkehrserzeugung durch Umweg-Fahrten in angrenzenden Gebieten (bei Überlastung)
- Analyse der Auswirkungen von Änderungen der Fahrstreifenanzahl und/oder der Fahrtrichtungsvorgaben (getrennte Abbiegerspuren / Mischspuren)
- Überprüfung möglicher Ausgleichsmaßnahmen bei zu erwartenden LF-Defiziten der künftigen Planung (z.B. Erhöhung der Umlaufzeiten)
- Darstellung der Auswirkungen auf den ÖPNV-Betrieb bei priorisierten LSA-Steuerungen

Der Einfluss der RVA-Maßnahme auf den ruhenden Verkehr muss erfolgen mit:

- Verifizieren des Einflusses der RVA-Maßnahme auf den Bestand von Parkständen (Umfang der Reduzierung immer angeben)
- Schaffung von Möglichkeiten zum Erhalt von Flächen unabweisbarer Liefer- und Lade-Bedarfe sowie Stellplätzen im Zusammenhang mit Behinderten- oder Krankentransporten
- Überprüfung von Möglichkeiten zur Erhaltung bestehender oder ersatzweisen Schaffung von Parkständen durch Reduzierung der Breite der RVA, ggf. auch mittels punktueller Unterschreitung von Regelmaßen
- Überprüfung der Möglichkeiten zu halbseitigem Gehwegparken auf vorhandenen Unterstreifen und ggf. vorhandenen baulichen, nicht mehr benutzten Radwegen
- Einschätzung der Verdrängungseffekte infolge gestiegenen Parkdrucks in angrenzende Straßennetze

Ruppel