



## **Anhang 2: Beispiel-Konfliktfall 1**

### **Rad-Vorrangnetz im StEP-Netz**

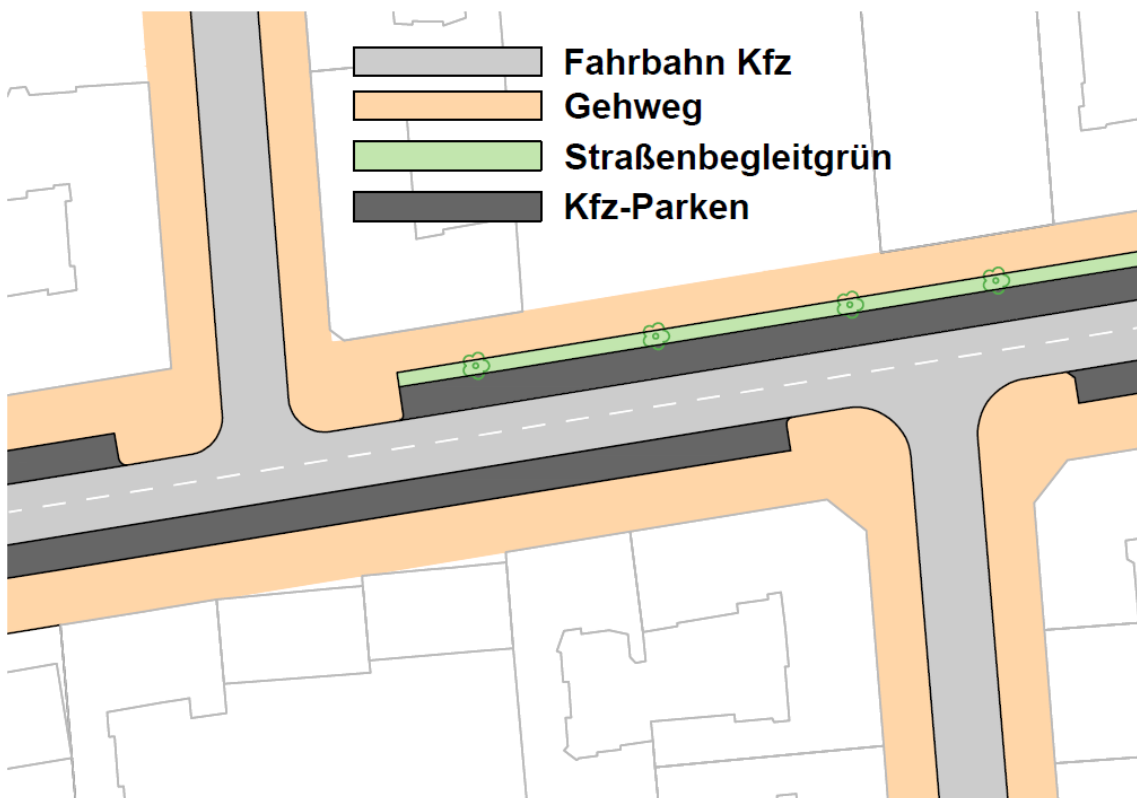
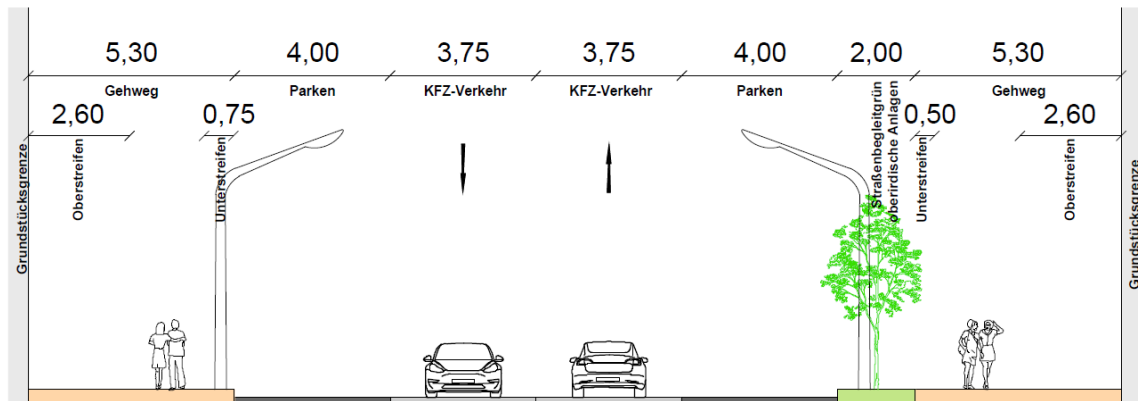
#### **Inhaltsübersicht**

<b>1.</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Planungsziel, Ermittlung des idealisierten Bedarfs</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Feststellung des Konflikts und des Abwägungserfordernisses</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>Planerische Abwägung nach § 25 Berliner Mobilitätsgesetz</b>	<b>5</b>
4.1	Zusammenstellung aller abwägungserheblichen Belange	5
	4.1.1 Verkehrliche Belange Aspekte	5
	4.1.2 Übrige abwägungserhebliche Belange	6
4.2	Abwägungsentscheidung	6
	4.2.1 Gewichtung	6
	4.2.2 Anpassungsmaßnahmen	8
	4.2.3 Begründung der Abwägungsentscheidung	11
	4.2.4 Abgleich mit den Anforderungen der Rechtsgrundlagen der Umsetzungsmaßnahmen	12
<b>5.</b>	<b>Dokumentation</b>	<b>14</b>

## Beispiel-Konfliktfall 1: Rad-Vorrangnetz im StEP-Netz

Das Vorgehen bei der Abwägung folgt der Anwendung der Kapitel 3 und 4 der Ausführungsvorschrift.

### 1. Bestandsanalyse



Der Planungsbereich liegt in der Musterstraße zwischen Ahornstraße und Birkenweg in einem Gründerzeitviertel mit ansässigem Gewerbe und Gastronomie (Cafés o. Ä.) sowie im Einzugsbereich einer Grundschule. An die Kfz-Fahrbahnen grenzen Parkbereiche für Querparken an. Darin sind keine Liefer-

und Ladezonen ausgewiesen. Der Gehweg weist die klassische Berliner Struktur mit Oberstreifen, Gehbahn und Unterstreifen auf. Auf der Nordseite befindet sich neben dem Gehweg Straßenbegleitgrün in Form eines Grünbereichs. Die Straßenbeleuchtung und weitere oberirdische Anlagen der Ver- und Entsorgungs- sowie Verkehrsinfrastruktur finden hier ebenfalls Platz. Im südlichen Gehwegbereich schränken die oberirdischen Anlagen die Gehbahn und damit die tatsächlich für den Fußverkehr nutzbare Breite ein. Es gibt keine Radverkehrsanlagen im Planungsbereich.

In einer angrenzenden Straße ist eine gemäß Nahverkehrsplan vorgesehene Straßenbahnverbindung einschließlich Haltestelle geplant.

Die **Breiten im Status quo** sind:

- Gesamtbreite 28,10 m;
- Kfz-Fahrbahn mit je 3,75 m breiten Fahrstreifen; DTV von 5.000 - 10.000 Kfz/24h;
- beidseitiges Querparken mit je 4,00 m (untermaßig);
- einseitig 2,0 m breiter Grünbereich mit besonders schützenswerten Bäumen und oberirdischen Anlagen (dauerhaft multicodierte Bereiche);
- beidseitiger Gehweg mit je jeweils 5,30 m Breite (10,60 m Gesamtbreite), davon entfallen auf beiden Seiten 2,60 m auf den Oberstreifen mit Sondernutzungsbereichen (gelegentliche Sitzbereiche von Cafés, Auslagen von Geschäften), oberirdische Anlagen schränken einseitig die nutzbare Breite des Gehwegs ein (2,20 m auf der Nordseite sowie 1,95 m auf der Südseite);
- kein oberirdischer ÖPNV-Verkehr sowie keine Radverkehrsanlage.

Es gibt keine wesentlichen Änderungen der Funktion oder Breiten des Raums. Der Planungsbereich entspricht einem Planungsabschnitt (vgl. 2.1 (4) und (5) der Ausführungsvorschriften). Die Musterstraße ist eine Ergänzungsstraße nach StEP-Netz (Stufe IV). In ihr verläuft eine Route des Radvorrangnetzes gemäß dem Radverkehrsplan. Die aktuelle Unfallstatistik weist die Musterstraße als Unfallschwerpunkt mit großer Beteiligung von Radfahrenden aus.

## 2. Planungsziel, Ermittlung des idealisierten Bedarfs

**Planungsanlass** für die Musterstraße ist die grundhafte Ertüchtigung der Kfz-Fahrbahn im Sinne von 1.1 (3) lit. c. der Ausführungsvorschriften, wobei hierbei gemäß den Planungsvorgaben Radverkehrsanlagen einzurichten sind. Dabei wird die **gesamte Breite des Straßenraums** betrachtet. Als ergänzende **Planungsziele** sind von der Verkehrsverwaltung vorgegeben worden, im Rahmen der Maßnahme die Qualitäten im Fußverkehr sowie die Standortqualität der Straße für die anliegenden Geschäfte zu erhalten bzw. möglichst zu verbessern. Die Neu- und Umplanung sollten dabei die Klimaresilienz von Stadträumen stärken. Die bestehenden Bäume sind nicht abgängig und zwingend zu erhalten.

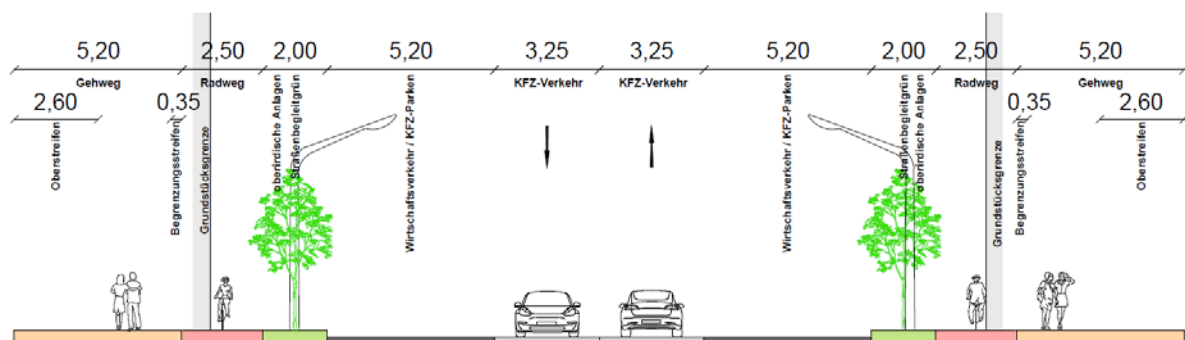
Bei der Ermittlung des **idealisierten Bedarfs** wird ein fiktiver Querschnitt der Straße erarbeitet, der ermittelt, welche Breiten für die jeweiligen Belange notwendig wären. Dabei werden für die Verkehrsbereiche die zugehörigen Regelbreiten der Planwerke und der AV Geh- und Radwege angesetzt

und ggf. auch Abstands- und Sicherheitsflächen berücksichtigt. Der Idealquerschnitt unterstellt bewusst, dass die Straßenbreite beliebig veränderlich wäre.

Zunächst werden also die **Regelbreiten** für diejenigen Belange ermittelt, die aus den Planungszielen abgeleitet werden. Im Vergleich zum Status quo werden folgende abweichende Breiten ermittelt:

- **Gehwege:** Gehwegbreiten von je 5,30 m (in Anlehnung an eine Wohnstraße nach AV Geh- und Radwege), mit Beibehaltung der Breiten für den Oberstreifen mit Sondernutzung (je 2,60 m), inklusive Begrenzungsstreifen zum Radverkehr; dem Fußverkehr steht damit die geforderte Mindestbreite von 2,20 m Gehbahn zur Verfügung, zusätzliche Raumbedarfe entsprechend RASt 06 sind nicht gegeben;
- **Straßenbegleitgrün:** Anlage von beidseitigem Straßenbegleitgrün (idealisierte Breite von je 2,00 m auf beiden Gehwegseiten gemäß AV Geh- und Radwege und durch lokale Anforderungen), hier finden auch oberirdische Anlagen Platz;
- **Straßentwässerung:** Die Untersuchung der Versickerungsfähigkeit des Bodens in diesem Abschnitt hat ergeben, dass hier nur schwer versickerungsfähige Schichten anstehen. Zur Entwässerung werden die bestehenden Anlagen genutzt;
- **Radverkehrsanlagen:** Einrichtung einer Radverkehrsanlage in beiden Fahrrichtungen auf je 2,50 m (Regelbreite für das Vorrangnetz durch den Radverkehrsplan) auf Gehwegniveau;
- **Wirtschaftsverkehr:** Neuberücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs, anteilig im Bereich für den ruhenden Verkehr (idealisierte Breite von 2,50 m gemäß RASt 06);
- **Kfz-Fahrbahnen:** In diesem Beispiel können die im Status quo überbreiten Kfz-Fahrbahnen (je 3,75 m) im idealisierten Bedarf auf die Regelbreite des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr verkleinert werden.

Für alle weiteren Verkehrs- und sonstigen Bereiche wird für den idealisierten Bedarf die im Status quo verfügbare Breite angesetzt.



Ausgehend von den Funktionen und Bedarfen an den Raum **ergeben sich** in diesem Beispiel als **Maße für den idealisierten Bedarf**:

- Gesamtbreite 36,30 m;

- Kfz-Fahrbahn im Regelmaß mit je 3,25 m breiten Fahrstreifen gemäß StEP Stufe IV;
- beidseitiges Querparken in einer Breite von je 5,20 m (idealisierte Breite gemäß RASt 06);
- beidseitiger Gehweg mit je 5,20 m inklusive Breiten bestehender Sondernutzungen im Oberstreifen;
- die Einrichtung von Flächen für Straßenbegleitgrün ist in einer Breite von je 2,00 m (in Anlehnung an die Berliner Standards für die Pflanzung und die anschließende Pflege von Bäumen), dabei wird der Raum für die bestehenden Bäume vergrößert;
- Radwege mit einer Breite von 2,50 m entsprechend den Vorgaben des Radverkehrsplans (Sicherheitstrennstreifen sind nicht erforderlich, da zwischen Radverkehrsanlage und Kfz-Fahrbahn durchgängig Straßenbegleitgrün angeordnet ist);
- Liefer- und Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr mit einer Breite von beidseitig 2,50 m gemäß AV Geh- und Radwege, können in den Breiten des Querparkens integriert werden.

### **3. Feststellung des Konflikts und des Abwägungserfordernisses**

Der Breitenbedarf des Idealquerschnitts übersteigt in diesem Beispiel den verfügbaren Raum (Status quo). Es besteht ein Konflikt. Gegenüber dem Querschnitt des Status quo wurde ein Mehrbedarf von 8,20 m ermittelt. Daher ist eine Abwägung vorzunehmen.

## **4. Planerische Abwägung nach § 25 Berliner Mobilitätsgesetz**

### **4.1 Zusammenstellung aller abwägungserheblichen Belange**

Der/die Anwendende sammelt alle für die Abwägungsentscheidung erheblichen privaten und öffentlichen Belange. Mögliche abwägungserhebliche Belange sind (vgl. 3.3.2 der Ausführungsvorschrift zu § 25 MobG):

#### **4.1.1 Verkehrliche und sonstige Belange**

- Fußverkehr;
- Radverkehr, unterteilt in
  - fließenden Radverkehr,
  - ruhenden Radverkehr,
- ÖPNV;
- Kraftfahrzeugverkehr, unterteilt in

- fließenden Kraftfahrzeugverkehr,
- ruhenden Kraftfahrzeugverkehr,
- Wirtschaftsverkehr;
- Oberirdische Anlagen der Ver- und Entsorgungs- sowie Verkehrsinfrastruktur (inkl. Straßenbeleuchtung und vertikale Verkehrszeichen);
- Straßenbegleitgrün (z. B. Baumscheiben und Grünbereiche);
- Straßentwässerung (inkl. Versickerungsbereiche);
- Verkehrsnebenflächen (z. B. Fahrbahnteiler) und
- Sonstiges.

#### **4.1.2 Übrige abwägungserhebliche Belange**

- die Verkehrssicherheit;
- Belange mobilitätseingeschränkter Menschen, u.a. bei den Bushaltestellen;
- Immissionsschutz;
- Interessen von Anliegerinnen und Anliegern;
- Landschafts-, Natur- und Artenschutz;
- Städtebau;
- Aufenthaltsfunktion, Umfeldnutzung (z. B. Schulen/Altersheime);
- Denkmalschutz;
- Brandschutz.

#### **4.2 Abwägungsentscheidung**

Die Abwägungsentscheidung erfolgt unter Berücksichtigung der Aspekte in § 25 Abs. 2 und 4 Berliner Mobilitätsgesetz (siehe 3.3.1 der Ausführungsvorschriften).

##### **4.2.1 Gewichtung**

Der/die Anwendende gewichtet für die Abwägungsentscheidung sodann die verschiedenen privaten und öffentlichen Belange. Die Gewichtung wird anhand der konkreten Situation vor Ort vorgenommen.

In diesem Beispiel werden folgende Gewichtungen der Belange vorgenommen:

- Die Belange des Fußverkehrs werden sehr hoch gewichtet, da
  - die angrenzende Grundschule aus Gründen der Schulwegsicherheit eine besondere Schutzwürdigkeit des Fußverkehrs begründet;
  - das ansässige Gewerbe und die Einbettung in das städtische Umfeld (Kiez) ein hohes Fußverkehrsaufkommen durch Anwohnende und Touristen bewirkt;
  - darüber hinaus die Zuführung zu einer Haltestelle einer gemäß Nahverkehrsplan geplanten Straßenbahnverbindung in einer angrenzenden Straße zu weiteren Fußverkehrsströmen führen wird;
  - ein steigendes Fußverkehrsaufkommen im Umfeld des Planungsbereichs mit dichter Besiedlung, Gewerbe/Gaststätten zu erwarten ist;
  - generell die Sicherheit vulnerabler Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie der Fußgängerinnen und Fußgänger besonders schützenswert ist und eine ausreichende Gehwegbreite für die Gewährleistung der Barrierefreiheit erforderlich ist;
  - der Fußverkehr als Teil des Umweltverbundes zur Stärkung des Umwelt- und Klimaschutzes und der Zielerreichung eines stadtverträglichen Verkehrs gemäß Berliner Mobilitätsgesetz beiträgt.
  
- Die Belange des Radverkehrs werden sehr hoch gewichtet, da
  - in dieser Straße gemäß Radverkehrsplan ein Rad-Vorrangnetz umzusetzen ist und auf dem Rad-Vorrangnetz ein erhöhtes Aufkommen an Radfahrenden zu erwarten ist;
  - die angrenzende Grundschule aus Gründen der Schulwegsicherheit eine besondere Schutzwürdigkeit auch des Radverkehrs bewirkt;
  - die Sicherheit vulnerabler Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie der Radfahrenden besonders schützenswert ist;
  - der Radverkehr als Teil des Umweltverbundes zur Stärkung des Umwelt- und Klimaschutzes und eines stadtverträglichen Verkehrs gemäß Berliner Mobilitätsgesetz beiträgt.
  
- Die Belange des fließenden Kraftfahrzeugverkehrs werden niedrig gewichtet, da
  - die Straße gemäß Stufe IV des StEP Mobilität und Verkehr als Ergänzungsstraße qualifiziert ist - die Straße befindet sich somit nicht im Vorrangnetz des Straßenverkehrs;
  - der Verkehrsträger unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit und des Vorrangs des Umweltverbundes in der betreffenden Straße weniger schützenswürdig ist.
  
- Die Belange des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs werden sehr niedrig gewichtet, da

- der Verkehrsträger unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit und des Vorrangs des Umweltverbundes in der betreffenden Straße am wenigsten schutzwürdig ist;
  - der ruhende Verkehr wegen seiner hohen Flächenineffizienz gemäß § 25 Absatz 2 Nummer 3 Berliner Mobilitätsgesetz grundsätzlich gegenüber dem fließenden Verkehr nachrangig ist;
  - in der Musterstraße aktuell keine ausgewiesenen Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung vorzuhalten sind.
- Die Belange des Wirtschaftsverkehrs werden hoch gewichtet, da
    - die ansässigen Gewerbetreibenden auf Liefer- und Kurzparkmöglichkeiten wirtschaftlich angewiesen sind;
    - Flächen für den Wirtschaftsverkehr helfen, den fließenden Verkehr (hier: Rad, Kfz) nicht zu behindern und die Verkehrssicherheit schutzwürdiger Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu erhöhen;
    - ein stadtverträglicher und funktionsfähiger Wirtschaftsverkehr ein wichtiges Ziel des Berliner Mobilitätsgesetzes ist.
  - Die Belange des Straßenbegleitgrüns werden hoch gewichtet, da
    - die Straße überdurchschnittlich viele versiegelte Bereiche und wenige Straßenbäume aufweist (nur auf einer Gehwegseite);
    - dies die Zielsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes zur Ausweitung des Baum- und Grünbestands im Straßenland unterstützt und gleichzeitig zur Aufenthaltsqualität und zur Klimaresilienz von Stadträumen beiträgt.
  - Die Belange der Straßenentwässerung (dezentrale Regenentwässerung) werden hoch gewichtet, da die Sicherheit von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durch häufiger auftretende Starkregenereignissen zu gewährleisten ist.
  - Für alle übrigen Belange ist in diesem Beispiel mit keinen nennenswerten Auswirkungen zu rechnen, weshalb diese nicht in die Abwägungsentscheidung einfließen.

#### **4.2.2 Anpassungsmaßnahmen**

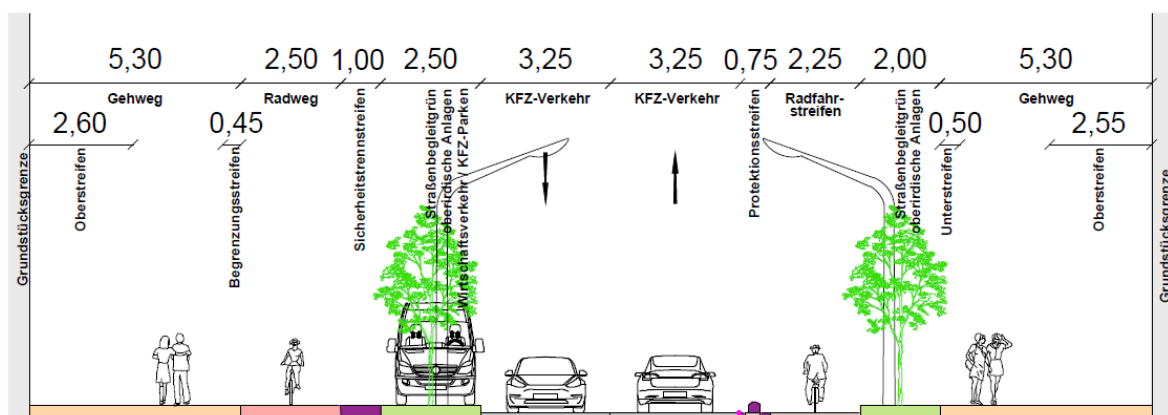
Bei der Straßenraumaufteilung sieht das Berliner Mobilitätsgesetz – im Rahmen des geltenden Rechts – vor, dass dem Umweltverbund Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen ist (vgl. § 26 Abs. 5, § 42 Abs. 1, § 50 Abs. 5 Berliner Mobilitätsgesetz). Zur Umsetzung des Vorrangs des Umweltverbundes vor dem motorisierten Individualverkehr sind Anpassungsmaßnahmen bei der Straßenraumaufteilung, insbesondere bei gespiegelten Grundrissen, sofern die vorgenommene Gewichtung der abwägungserheblichen Belange anhand der konkreten Situation vor Ort dem nicht entgegensteht, zunächst im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr, dann im fließenden Kraftfahrzeugverkehr und erst anschließend im Umweltverbund vorzunehmen.

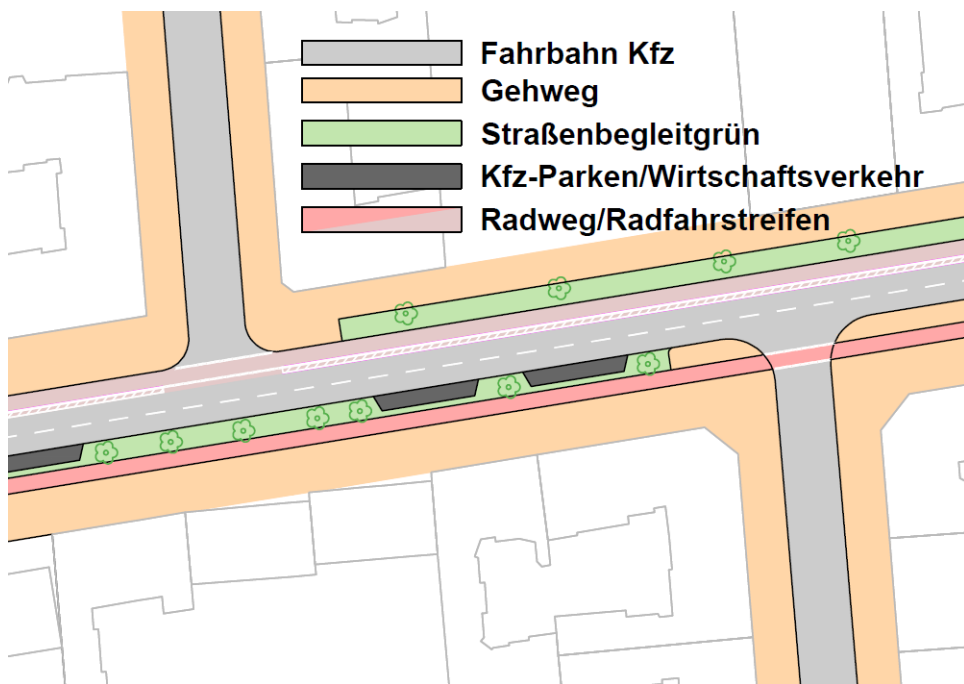


Im Ergebnis werden für die Musterstraße folgende Anpassungsmaßnahmen gegenüber dem idealisierten Bedarf (siehe Kap. 2) vorgenommen:

- **Räumliche Anpassungsmaßnahmen:** In diesem Beispiel werden die Regelbreiten für die durchgehend geführten Bereiche für das Kfz-Parken, den Wirtschaftsverkehr sowie das Straßenbegleitgrün unterschiedlich stark reduziert, dafür werden die Gehbahnen verbreitert und es werden in beiden Fahrrichtungen Radverkehrsanlagen hergestellt:
  - Reduzierung bzw. Wegfall der Bereiche des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs: Die durchgehend geführten Kfz-Parkbereiche werden zugunsten aller anderen Belange reduziert; die Bereiche entfallen auf einer Seite vollständig, auf der anderen Seite werden die Breiten auf 2,50 m für Längsparken reduziert und im neu hinzugefügten Bereich des Straßenbegleitgrüns und des Wirtschaftsverkehrs integriert.
  - Entlang des Planungsbereichs wird auf der Südseite ein Grünbereich neu hinzugefügt, dieser wird einseitig unterbrochen, um die Belange des Wirtschaftsverkehrs und des Parkens im Entwurf abbilden zu können. Jedoch wird im Entwurf eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Status quo erreicht.
  - Im Gehwegbereich Anpassung des Oberstreifens und Begrenzungsstreifens, um die nötigen Regelbreiten von 2,25 m der beidseitigen Gehbahnen bautechnisch sicherstellen zu können. Mindestbreiten werden dabei eingehalten.
  - Herstellung eines einseitigen Radwegs mit einer Breite von 2,50 m und 1,00 m Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken auf der Südseite und einem geschützten Radfahrstreifen von insgesamt 2,25 m und 0,75 m Protektionsfläche auf der Nordseite.
- **Multicodierung:** In diesem Beispiel wird ein multicodierter Bereich eingerichtet, welcher die Belange des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs im Bereich des Straßenbegleitgrüns zusammenführt. Der zeitlich multicodierte Bereich adressiert zu Geschäftszeiten die Belange des Wirtschaftsverkehrs, abends/nachts die Belange des ruhenden Verkehrs. Im Querschnitt sind in diesem multicodierten Bereich zudem dauerhafte Anlagen wie Gehwegvorstreckungen und überirdische Anlagen angeordnet.

In diesem Fall stellt sich im Entwurf der Querschnitt wie folgt dar:





Schließlich wird der/die Anwendende für den Entwurf prüfen und dokumentieren, ob die Belange des **Brandschutzes** mit den Anpassungsmaßnahmen vereinbar sind. Am Beispiel der Musterstraße wird die Situation für Rettungsfahrzeuge im Fließverkehr nicht beeinträchtigt. Auf der einen Straßenseite wird die Möglichkeit zum Anleiten der Feuerwehr (Sicherstellen des zweiten Rettungswegs über die Straße) sichergestellt. Auf der anderen Straßenseite ist die Neupflanzung mit der Notwendigkeit zum Anleiten abzustimmen.

Gleichzeitig wurde bereits in der Bestandsanalyse festgestellt, dass keine ausgewiesenen Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung vorzuhalten sind.

Nach den Anpassungen ergeben sich in diesem Beispiel folgende **Maße für den Entwurfs-Querschnitt**:

- Gesamtbreite 28,10 m;
- Kfz-Fahrbahn im Mindestmaß für den Begegnungsfall zweier Busse (Ersatzverkehr/Umleitung) mit je 3,25 m breitem Fahrstreifen;
- Einseitige multicodierte Park-/Lieferbuchten durchbrochen von Gehwegvorstreckungen und Fahrradparken mit 2,50 m im Bereich des Straßenbegleitgrüns, welche punktuell als mehrfach multicodierter Raum auch die oberirdischen Anlagen der Ver- und Entsorgungs- sowie Verkehrsinfrastruktur beinhalten kann und ein 2,00 m breiter Grünbereich auf der anderen Seite, welcher auch Möglichkeiten für eine dezentrale Entwässerung bietet.
- Beidseitiger Gehweg mit je 5,30 m inklusive Sondernutzung;

- Ein einseitiger Radweg mit einer Breite von 2,50 m und 1,00 m Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken und ein geschützter Radfahrstreifen von insgesamt 2,25 m und 0,75 m Protektionsfläche auf der anderen Seite.

#### 4.2.3 Begründung der Abwägungsentscheidung

Bei der Abwägungsentscheidung bzw. der Festlegung der Anpassungsmaßnahmen sind die Aspekte in § 25 Abs. 2 und 4 Berliner Mobilitätsgesetz zu berücksichtigen (siehe 3.3.1 der Ausführungsvorschrift). Die Festlegung der einzelnen Anpassungsmaßnahmen und des sich daraus ergebenden Entwurfs-Querschnitts erfolgt somit anhand der vorgenommenen Gewichtung.

In dem Beispiel der Musterstraße werden die Anpassungsmaßnahmen wie folgt begründet:

- Zur Umsetzung des Vorrangs des Umweltverbundes sind zunächst Reduzierungen der Breiten außerhalb des Umweltverbundes zu prüfen:
  - Die Reduzierung der Breiten für das Kfz-Parken steht im Einklang mit dem Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr (§ 25 Abs. 2 Nr. 3 Berliner Mobilitätsgesetz). Die Reduzierung ist auch mit den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger vereinbar. Diese haben keinen Anspruch darauf, dass auf öffentlichen Straßen oder Plätzen unmittelbar vor einem Grundstück oder in dessen „angemessener Nähe“ Parkflächen erhalten werden. Dies gilt insbesondere in Bereichen, die sich wie die Musterstraße durch eine hohe Flächenkonkurrenz auszeichnen.
  - Der fließende Kraftfahrzeugverkehr wurde durch die Anpassungsmaßnahmen nicht beeinträchtigt. Die überbreiten Fahrstreifen wurden auf das Regelmaß nach RASt 06 für den Begegnungsfall zweier Linienbusse bei Umleitungen angepasst. Damit tritt für die Leistungsfähigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs keine Verschlechterung ein.
- Die Verbreiterung der Gehbahn steht im Einklang mit mehreren Zielen des Berliner Mobilitätsgesetzes (§ 25 Abs. 2 Nr. 1 Berliner Mobilitätsgesetz), z. B. der Entwicklung des Fußverkehrs (§ 50 Berliner Mobilitätsgesetz) und des Menschen- und stadtgerechten Verkehrs (§ 4 Berliner Mobilitätsgesetz) durch Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Auch trägt diese Maßnahme dazu bei, die vulnerable Gruppe der zu Fuß Gehenden besser zu schützen (§ 10 Berliner Mobilitätsgesetz).
- Die Einrichtung einer Radverkehrsanlage entspricht dem Ziel der Entwicklung des Radverkehrs (§ 36 Berliner Mobilitätsgesetz). Da es sich um die Umsetzung des Rad-Vorrangnetzes handelt, sind die Netzeffekte und die Bedeutung der Maßnahme besonders hoch. Die geschützten Radverkehrsanlagen tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere der Radfahrenden bei (§ 10 Berliner Mobilitätsgesetz). Durch die Trennung der Geh- und Radwege sind aber auch die Sicherheitsbedürfnisse des Fußverkehrs besser geschützt (§ 50 Abs. 13 Berliner Mobilitätsgesetz). Überdies trägt die Einrichtung der Radverkehrsanlage im Rad-Vorrangnetz dazu bei, die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit (§ 25 Abs. 2 Nr. 2 Berliner Mobilitätsgesetz) zu verbessern und die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Umweltverbundes zu steigern sowie den Anteil an den zurückgelegten Wegen zu erhöhen (§ 5 Abs. 1 Berliner Mobilitätsgesetz). Die Breite des geschützten Radstreifens wird gegenüber

dem Regellaß um 0,25 m verringert, um Liefer- bzw. Wirtschaftsverkehre sowie eine bedarfsgerechte ÖPNV-Abwicklung weiterhin zu ermöglichen und nicht in die Bereiche des Straßenbegleitgrüns und der Gehbahnen eingreifen zu müssen.

- Gleichzeitig wird ebenfalls die Breite der Protektionsfläche des Radfahrstreifens um 0,25 m verringert, um Liefer- bzw. Wirtschaftsverkehre sowie eine bedarfsgerechte ÖPNV-Abwicklung im Falle von Umleitungen weiterhin zu ermöglichen und nicht in die Bereiche des Straßenbegleitgrüns und der Gehbahnen eingreifen zu müssen.
- Die zusätzlichen Breiten für Straßengrün befördern das Ziel des Klima- und Umweltschutzes und der Erhöhung des Baumbestandes im Straßenraum (§ 8 Berliner Mobilitätsgesetz) und berücksichtigt die Anpassung an klimatische Veränderungen (§ 5 Abs. 4 Berliner Mobilitätsgesetz).
- Die Einrichtung eines zeitlich differenzierten multicodierten Bereiches für den Wirtschaftsverkehr und das Parken entspricht der Zielsetzung der Vorhaltung von Infrastruktur für einen stadtverträglichen und funktionsfähigen Wirtschaftsverkehr (§ 6 Berliner Mobilitätsgesetz).

Darüber hinaus sind in diesem Schritt etwaige Abweichungen von Regellaßbreiten z. B. aus Planwerken und deren Begründung zu dokumentieren:

- Die Abweichung vom Regellaß im Vorrangnetz für den Radverkehr auf der Nordseite ist erforderlich, um nicht in die ebenfalls sehr hoch gewichteten Gehwegbereiche eingreifen zu müssen. Gleichzeitig konnten dadurch zusätzliche Grünflächen sowie die benötigten Liefer- und Ladeflächen für den Wirtschaftsverkehr eingerichtet werden, die jeweils hoch gewichtet sind, und die wiederum gegenüber den Idealbreiten reduziert wurden.

#### **4.2.4 Abgleich mit den Anforderungen der Rechtsgrundlagen der Umsetzungsmaßnahmen**

Bei der Konzeption der Anpassungsmaßnahmen sind die Anwendenden angehalten, auch die Voraussetzungen der einschlägigen Rechtsgrundlagen der Planung fortlaufend kursorisch zu prüfen. Die Anwendenden sind angehalten zu begründen, warum aus ihrer Sicht jeweils eine Vereinbarkeit gegeben ist.

In diesem Beispiel sind die einschlägigen Rechtsgrundlagen das Berliner Straßengesetz und die Straßenverkehrs-Ordnung samt den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung zu dieser.

In diesem Beispiel wird die Übereinstimmung der Anpassungsmaßnahmen mit den einschlägigen Rechtsnormen wie folgt begründet:

- Die Verbreiterung der Gehbahn verbessert die Belange vulnerabler Gruppen im Straßenverkehr, was die Verkehrssicherheit steigert. Angesichts der Gastronomie und dem Gewerbe vor Ort ist mit einem hohen Aufkommen zu Fuß Gehender zu rechnen. Die öffentlichen Straßen sind im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Trägers der Straßenbaulast so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern, zu verbessern oder zu ändern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen; dabei ist

auch die Straße als Aufenthaltsort zu berücksichtigen (§ 7 Abs. 2 BerlStrG). Diesen Vorgaben wird entsprochen.

- Die Erhöhung der Breiten für das Straßengrün in den multicodierten Bereichen wirken für den Umwelt- und Klimaschutz und sind gleichzeitig im öffentlichen Interesse, da dies eine Maßnahme gegen die Schädigung von Starkregenereignissen darstellt. Auch werden durch die Gehwegvorstreckungen Verbesserungen für schutzwürdige Verkehrsteilnehmer erreicht. Da die Träger der Straßenbaulast auch die Belange besonders gefährdeter Personen im Straßenverkehr und den Umweltschutz zu berücksichtigen haben, wird den Vorgaben des Berliner Straßengesetzes (§ 7 Abs. 2 BerlStrG) entsprochen.
- Die Anordnung eines geschützten Radfahrstreifens kann aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erfolgen, wenn sie zwingend erforderlich ist (§ 45 Abs. 1, 9 Satz 1 Straßenverkehrs-Ordnung). Der Erlass einer verkehrsregelnden Anordnung setzt somit eine konkrete Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs voraus. Die hierbei notwendige Gefahrenprognose ist mit Tatsachengrundlagen, etwa Verkehrszählungen oder -prognosen, Unfallstatistiken oder sonstigen belastbaren Erkenntnissen zu unterlegen. Dabei kann ergänzend auch auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen zurückgegriffen werden. Für die Anordnung des Radstreifens genügt beispielsweise der Nachweis von Verkehrsstärken, die den Belastungsbereichen III oder IV der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (Ziffer 2.3.3) zuzuordnen sind; unterhalb dieser Belastungsbereiche genügt auch der Nachweis von qualifizierten Unfallstatistiken. Im vorliegenden Fall weist eine Unfallstatistik die Musterstraße als Unfallschwerpunkt mit großer Beteiligung von Radfahrenden aus. Durch eine Trennung der Verkehre kann dem entgegengewirkt und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Zudem hat die Straßenverkehrsbehörde bei der Anordnung benutzungspflichtiger Radwege die flächenhafte Radverkehrsplanung der Gemeinden und Träger der Straßenbaulast mit einzubeziehen. In der vorliegend betrachteten Straße verläuft eine Route des Radvorrangnetzes gemäß dem Radverkehrsplan; dies ist somit zu beachten (vgl. § 2 Ziffer 28 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung).

Sofern die Straßenverkehrsbehörde bei ihrer Prüfung entgegen der obigen Begründung zu dem Ergebnis kommt, dass eine Anordnung nicht gerechtfertigt werden kann, kann kein geschützter Radfahrstreifen eingerichtet werden.

- Die Reduktion der Breiten für den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, da der Radverkehr nunmehr auf der Radverkehrsanlage abgewickelt werden kann.

## 5. Dokumentation

Die Bestandsdaten (siehe 1) werden im Anhang im Tabellenabschnitt „1 Bestandsanalyse“ dokumentiert. Die Dokumentation ist nachfolgend beispielhaft dargestellt (Auszug, siehe Anhang 4):

Schritt	1 Bestandsanalyse siehe Abschnitt 3.2.1 der AV
Verkehrs und weitere Bereiche	Breite Bestand ggf. Kommentierung Bestand
Abwägungserhebliche Belange gem. 3.3.1 der AV	Breite in m
Durchgehend geführte Bereiche	
Radverkehr	- im Mischverkehr mit Kfz-Verkehr
ÖPNV inkl. Zugänge/Haltestellen	- Kein ÖPNV im Regelverkehr
Kfz-Verkehr, fließend	7,50

Planungsziel/e und die idealisierten Bedarfe (siehe 2) werden im Anhang im Tabellenabschnitt „2 Planungsziel, Ermittlung idealisierter Bedarf“ dokumentiert. Die Dokumentation ist nachfolgend beispielhaft dargestellt (Auszug, siehe Anhang):

<b>Planungsanlass</b> siehe Schritt 2	Grundhafte Sanierung im Bereich der Fahrbahn und Einrichtung einer Radverkehrsanlage (RVA)
<b>Betrachtungsebene der Planung</b> siehe Schritt 2	Gesamter Straßenraum
<b>Planungsziel/e</b> siehe Schritt 2	Qualitäten im Fußverkehr und Standortattraktivität der Straße sowie der ansässigen Geschäfte erhalten/stärken; Verbesserung Klimaresilienz
<b>Rechtsgrundlage</b> siehe Schritt 2	Straßenverkehrsordnung, Berliner Straßengesetz

Schritt	2 Planungsziel, Ermittlung idealisierter Bedarf siehe Abschnitt 3.2.2 der AV		
Verkehrs- und weitere Bereiche	Qualifizierung	Breite Ideal	ggf. Kommentierung Idealquerschnitt
Abwägungserhebliche Belange gem. 3.3.1 der AV	Welches Plan-oder Regelwerk ist einschlägig gemäß 3.2.2 Absatz 6 der AV	Regelbreite in m	
<b>Durchgehend geführte Bereiche</b>			
<b>Radverkehr</b>	Radverkehrsplan Hauptnetz	5,00	Rad-Hauptnetz, Flächenbedarf gem. Radverkehrsplan (keine Sicherheitstrennstreifen, da Radverkehrsanlage an Straßenbegleitgrün grenzt)
<b>ÖPNV inkl. Zugänge/Haltestellen</b>		-	Kein ÖPNV im Regelverkehr
<b>Kfz-Verkehr, fließend</b>	StEP Mobilität und Verkehr Stufe IV	6,50	Anwendung der Regelbreite des Planwerks für StEP Stufe IV (Fahrspuren im Status quo breiter als Regelbreite)

Die Gewichtung der abwägungserheblichen Belange (siehe 4.2.1) wird im Anhang im Tabellenabschnitt „3 Gewichtung der Belange“ dokumentiert. Die Dokumentation ist nachfolgend beispielhaft dargestellt (Auszug, siehe Anhang 4):

Schritt	3 Gewichtung der Belange siehe Abschnitt 3.3.3.1 der AV	
Verkehrs und weitere Bereiche	Gewichtung	Begründung der Gewichtung
Abwägungserhebliche Belange gem. 3.3.1 der AV	z.B. "hoch", "neutral", "niedrig"	
<b>Durchgehend geführte Bereiche</b>		
<b>Radverkehr</b>	sehr hoch	Umsetzung Rad-Vorrangnetz; hohe Schutzbedürftigkeit Radverkehr, unterstützt verschiedene Ziele des Berliner Mobilitätsgesetz
<b>ÖPNV inkl. Zugänge/Haltestellen</b>		
<b>Kfz-Verkehr, fließend</b>	niedrig	StEP-Netz IV nachrangig gegenüber Rad-Vorrangnetz, geringe Schutzbedürftigkeit des Kfz-Verkehrs

Die Anpassungsmaßnahmen und die Ergebnisse für den Querschnitt (siehe 4.2.2) werden im Anhang im Tabellenabschnitt „4 Anpassungsmaßnahmen“ dokumentiert. Die Dokumentation ist nachfolgend beispielhaft dargestellt (Auszug, siehe Anhang 4):

Schritt		4 Anpassungsmaßnahmen siehe Abschnitt 3.3.3.2 der AV	
Verkehrs- und weitere Bereiche	Breite	Entwurf Beschreibung der Maßnahme	Brandschutz, Barrierefreiheit berücksichtigt?
Abwägungserhebliche Belange gem. 3.3.1 der AV	Breite in m	Kurzbeschreibung der Anpassungen je Verkehrs- und weiteren Flächen	
<b>Durchgehend geführte Bereiche</b>			
<b>Radverkehr</b>	4,75	RVA mit einer Nettobreite von 2,50 und 2,25 m	ja
<b>ÖPNV inkl. Zugänge/Haltestellen</b>	-	Kein ÖPNV im Regelverkehr	
<b>Kfz-Verkehr, fließend</b>	6,50	Anzahl Fahrstreifen bleiben erhalten, Breite der Fahrstreifen werden auf Regemaß für Begegnung von zwei Linienbussen (bei Umleitung) eingekürzt	ja



Die Begründung der Anpassungsmaßnahmen (siehe 4.2.3) wird im Anhang im Tabellenabschnitt „5 Begründung der Anpassungsmaßnahmen“ dokumentiert. Die Dokumentation ist nachfolgend beispielhaft dargestellt (Auszug, siehe Anhang 4):

Schritt		5 Begründung der Abwägungsentscheidung siehe Abschnitt 3.3.3.3 der AV	
Verkehrs- und weitere Bereiche	Begründung der Anpassungsmaßnahmen	ggf. Begründung Abweichung Regelbreite	
Abwägungserhebliche Belange gem. 3.3.1 der AV		Begründung, warum von Regelbreiten abgewichen wird	
Durchgehend geführte Bereiche			
Radverkehr	Die Einrichtung einer Radverkehrsanlage entspricht dem Ziel der Entwicklung des Radverkehrs (§ 36 Berliner Mobilitätsgesetz). Da es sich um die Umsetzung des Rad-Vorrangnetzes handelt, sind die Netzeffekte und die Bedeutung der Maßnahme besonders hoch. Die	Kompromiss in Form einer schmaleren RVA, um Liefers/Parken weiterhin in eingeschr. Umfang zu ermöglichen sowie nicht in die Gehwegbereiche und Straßengrün eingreifen zu müssen.	
ÖPNV inkl. Zugänge/Haltestellen			
Kfz-Verkehr, fließend	Der fließende Kraftfahrzeugverkehr wurde durch die Anpassungsmaßnahmen nicht beeinträchtigt. Die überbreiten Fahrstreifen wurden auf das Regemaß für den Begegnungsfall zweier Linienbusse nach RASf 06 angepasst. Damit tritt für die		

Der Abgleich mit den Anforderungen der Rechtsnormen der Planung (siehe 4.2.4) wird im Anhang im Tabellenabschnitt „6 Abgleich mit den Anforderungen der Rechtsgrundlagen“ dokumentiert. Die Dokumentation ist nachfolgend beispielhaft dargestellt (Auszug, siehe Anhang 4):

Schritt		6 Abgleich mit den Anforderungen der Rechtsgrundlagen siehe Abschnitt 3.3.3.4 der AV	
Verkehrs- und weitere Bereiche	Abgleich/Begründung Maßnahme mit Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	Abgleich/Begründung Maßnahme mit Berliner Straßengesetz (BerlStrG)	
Abwägungserhebliche Belange gem. 3.3.1 der AV	Begründung von Bearbeiter: n, dass die (Einzel-) Maßnahme gemäß den Anforderungen der StVO möglich ist	Begründung von Bearbeiter: n, dass die (Einzel-) Maßnahme gemäß den Anforderungen des BerlStrG möglich ist	
Durchgehend geführte Bereiche			
Radverkehr	Die Anordnung eines geschützten Radfahrstreifens kann aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erfolgen, wenn sie zwingend erforderlich ist (§ 45 Abs. 1, 9 Satz 1 Straßenverkehrs-Ordnung). Der Erlass einer verkehrsregelnden		
ÖPNV inkl. Zugänge/Haltestellen			
Kfz-Verkehr, fließend	Die Maßnahme bewirkt keine Beschränkung der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs.		