



Anhang 3: Konfliktfall 2: Grundhafte Straßenumgestaltung im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetz, Einrichtung einer Radverkehrsanlage (RVA) und eines Bussonderfahrstreifens (BSF)

Inhaltsübersicht

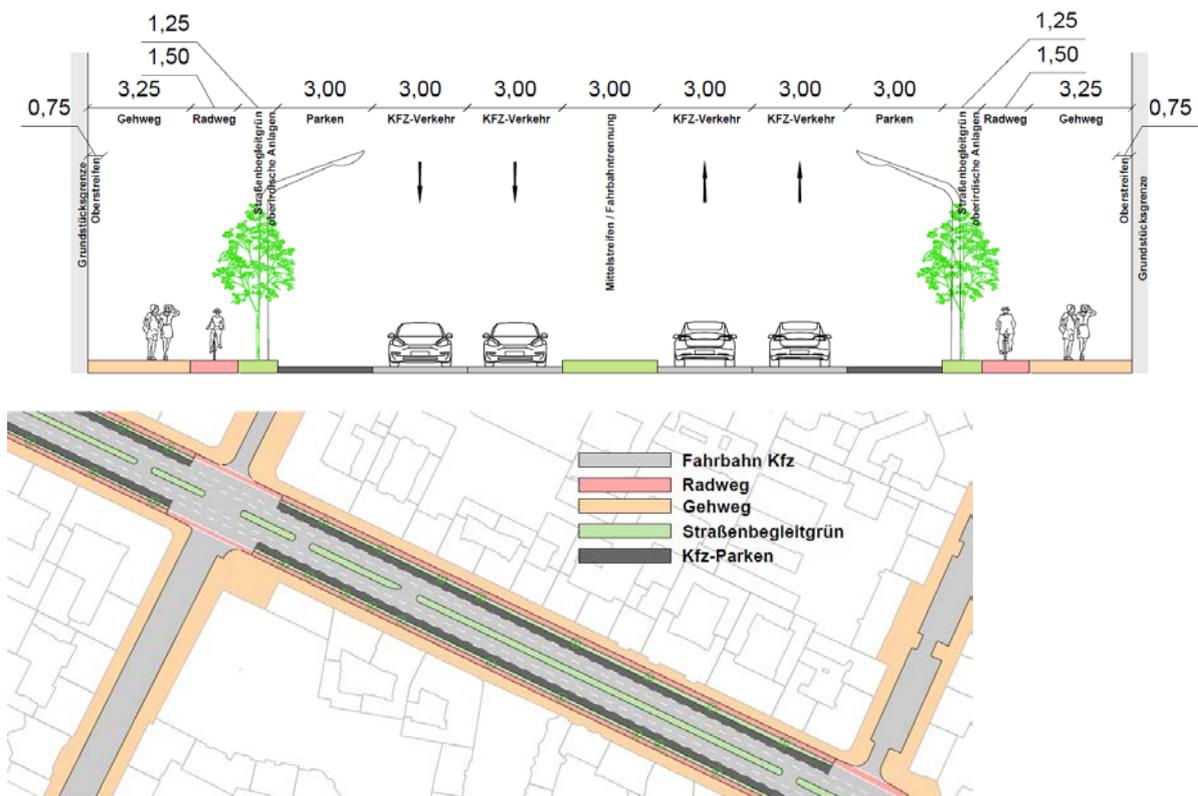
1.	Bestandsanalyse	2
2.	Planungsziel, Ermittlung des idealisierten Bedarfs	3
3.	Feststellung des Konflikts und des Abwägungserfordernisses	5
4.	Planerische Abwägung nach § 25 Berliner Mobilitätsgesetz	5
4.1	Zusammenstellung aller abwägungserheblichen Belange gemäß Kap. 3.3.2 der Ausführungsvorschrift zu § 25 MobG	5
	4.1.1 Verkehrliche und sonstige Belange	6
	4.1.2 Übrige abwägungserhebliche Belange	6
4.2	Abwägungsentscheidung	7
	4.2.1 Gewichtung	7
	4.2.2 Anpassungsmaßnahmen	9
	4.2.3 Begründung der Abwägungsentscheidung	11
	4.2.4 Abgleich mit den Anforderungen der Rechtsgrundlagen der Umsetzungsmaßnahmen	12
5.	Dokumentation	15

Konfliktfall 2:

Grundhafte Straßenumgestaltung im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetz, Einrichtung einer Radverkehrsanlage (RVA) und eines Bussonderfahrstreifens (BSF)

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

1. Bestandsanalyse



Der Planungsbereich ist die Musterallee zwischen Ahornstraße und Birkenweg in einem Gründerzeitviertel mit einer hohen Nutzungsdichte. An die jeweils zwei, durch einen begrünten Mittelstreifen getrennten Richtungs-Fahrbahnen für den Kraftfahrzeugverkehr grenzt eine weitere Fahrbahn an, die mit Ausnahme der Bushaltestellen durch den ruhenden Kraftfahrzeugverkehr belegt ist. Der Seitenraum umfasst den Gehweg-Bereich und einen nicht benutzungspflichtigen Radweg und wird am Rand zur Fahrbahn von Baumscheiben begrenzt. In diesem Bereich befinden sich auch die Straßenbeleuchtung und weitere oberirdische Anlagen der Ver- und Entsorgungs- sowie Verkehrsinfrastruktur.

Die **Breiten im Status quo** sind:

- Gesamtbreite 33,00 m;
- 2 Kraftfahrzeugfahrstreifen je Richtung mit je 3,00 m Breite, die auch den Busverkehr aufnehmen, Gesamtbreite: 12,00 m; DTV: von 15.000 - 20.000 Kfz/24h, (keine Zunahme prognostiziert);

- die Richtungsfahrbahnen werden durch einen 3,00 m breiten begrünten Mittelstreifen mit Hochbord getrennt;
- beidseitiges Längsparken für Kfz mit je 3,00 m, in fußläufiger Entfernung befindet sich ein Parkhaus, dessen Belegungsstand durchgehend niedrig ist;
- gesonderte Lieferzonen sind nicht ausgewiesen;
- beidseitiger Gehweg mit jeweils 3,25 m Breite zwischen Bebauung und Radweg, davon entfallen auf beiden Seiten je 0,75 m auf den Oberstreifen. Auslagen, welche in die Gehbahn hineinragen, schränken die nutzbare Breite der Gehbahn ein, als Begrenzung zum Radweg ist kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden, die nutzbare Mindestbreite von mehr als 2,20 m Gehbahn ist dadurch teilweise nicht gegeben;
- beidseitiger Grünbereich mit besonders schützenswerten Bäumen mit je 1,25 m Breite (untermaßig);
- beidseitiger Radweg im Seitenbereich mit je 1,50 m Breite (untermaßig, Wurzelschäden);
- abschnittsweise verläuft entlang des Planungsbereichs eine Route des Radergänzungsnetzes nach Radverkehrsplan;
- die Bushaltestellen entsprechen nicht den Vorgaben der AV Geh- und Radwege und sind nicht barrierefrei ausgestattet, der Radweg wird in verringerter Breite hinter den Haltestellenbereich verschwenkt.

Die Musterallee ist eine örtliche Straßenverbindung nach StEP-Netz (Stufe III) und Bestandteil des ÖPNV-Vorrangnetzes. Auf der Musterallee verkehrt eine Metrobus-Linie, die eine wichtige Zubringerfunktion an einen Bahnhof mit Übergang zum übergeordneten Schienenverkehr innehat. Die Metrobus-Linie verkehrt ganztägig im 5-Minuten-Takt, in der Hauptverkehrszeit im 4-Minuten-Takt; insbesondere in der Hauptverkehrszeit kommt es zu erheblichen Verzögerungen infolge der Führung im Mischverkehr, wodurch die verkehrsvertraglich vereinbarte Takt-Zuverlässigkeit regelmäßig nicht eingehalten werden kann, was Auswirkungen auf die Umsteigebeziehungen hat; alleine die Optimierung der LSA-Schaltungen hat keine ausreichende Verbesserung erzielt. Die Musterallee ist Bestandteil des Ergänzungsnetzes für den Radverkehr. Die aktuelle Unfallstatistik weist die Musterallee als Unfallschwerpunkt mit großer Beteiligung von Radfahrenden aus.

Es gibt keine wesentlichen Änderungen der Funktion oder Breiten des Raums. Der Planungsbereich entspricht einem Planungsabschnitt.

2. Planungsziel, Ermittlung des idealisierten Bedarfs

Planungsanlass für die Musterallee ist die grundhafte Straßenumgestaltung im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes mit Einrichtung einer Radverkehrsanlage (RVA) gemäß § 43 MobG BE und eines Bussonderfahrstreifens (BSF) zur Umsetzung des ÖPNV-Vorrangnetzes im Sinne des § 33 Absatz 2 des Berliner Mobilitätsgesetzes. Dabei wird die **gesamte Breite des Straßenraums** betrachtet. Als ergänzende

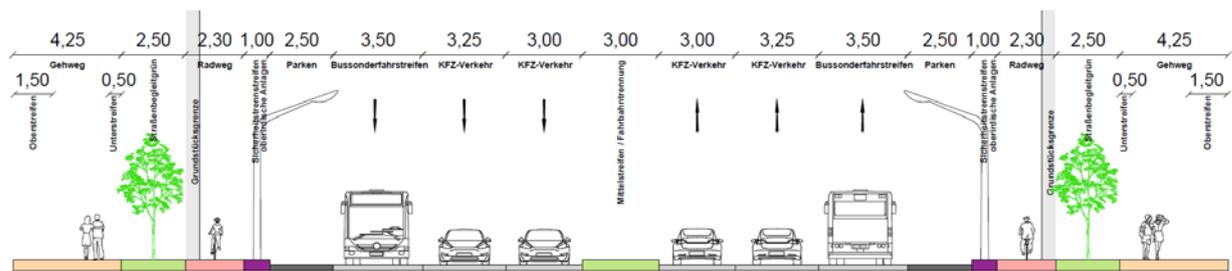
Planungsziele sind von der Verkehrsverwaltung vorgegeben worden, im Rahmen der Maßnahme die Qualitäten im Fußverkehr sowie die Standortqualität der Straße für die anliegenden Geschäfte zu erhalten bzw. möglichst zu verbessern. Starkregenereignisse haben in den letzten Jahren häufig zu Überflutungserscheinungen geführt. Die Neu- und Umplanung sollten dabei die Klimaresilienz von Stadträumen stärken, dabei soll vor allem eine dezentrale Regenentwässerung berücksichtigt werden. Die bestehenden Bäume sind gesund und müssen erhalten werden.

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 angesetzt und ggf. auch Abstands- und Sicherheitsbereiche berücksichtigt.

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

- eine Anpassung der Gehwegbreite auf mindestens 4,20 m, wodurch einerseits eine 2,20 m breite, von Hindernissen freizuhalten Gehbahn, sowie ein je 0,50 m breiter Unterstreifen bereitgestellt wird und zudem Sondernutzungen im Oberstreifen auf je 1,50 m (zusätzliche Raumbedarfe entsprechend RASt 06 für Auslagen und Vitrinen) möglich sind;
- 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) vorzusehen. Diese soll auch der dezentralen Entwässerung dienen. Die bezeichnete Zone ist in der Breite variabel und ergibt sich aus der Bemessung der jeweiligen Art der Regenwasserbewirtschaftung. Die Bemessung der Anlage zur dezentralen Entwässerung hat einen Flächenbedarf von 15% im Querschnitt ergeben. Ausgehend von einer zur Verfügung stehenden Fläche von 33 m ergeben sich somit jeweils 2,5 m Breite für das Straßenbegleitgrün;
- die Einrichtung einer Radverkehrsanlage in beiden Fahrtrichtungen auf je 2,30 m (Regelbreite für das Ergänzungsnetz durch den Radverkehrsplan) und zusätzlich 1,00 m Sicherheitstrennstreifen, hier finden weitere oberirdische Anlagen der Verkehrsinfrastruktur Platz;
- Einrichtung durchgängiger Bussonderfahrstreifen mit je 3,50 m Breite gemäß Regelplänen;
- Anpassung der Kraftfahrzeugfahrbahnen auf die Regelbreiten gemäß Regelplänen (3,25 m/3,00 m);
- Neuberücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs, anteilig im Bereich für den ruhenden Verkehr (idealisierte Breite von 2,50 m gemäß RASt).

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 47,60 m;
- Kraftfahrzeugfahrbahnen im Regelmaß mit je 3,25 (3,00 m breite Fahrstreifen gemäß StEP Stufe III);
- Bussonderfahrstreifen mit je 3,50 m breitem Fahrstreifen;
- beidseitiges Längsparken mit 2,50 m, abschnittsweise Lieferzone;
- Radweg mit je 2,30 m und 1,00 m Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken inkl. Straßenbeleuchtung;
- beidseitiges 2,50 m breiter Grünbereich inklusive oberirdischer Anlage gemäß AV Geh- und Radwege, die Vorgaben zur dezentralen Entwässerung können hier eingehalten werden;
- beidseitiger Gehweg mit je 4,25 m Breite (unter Berücksichtigung der Abmessung der Gehwegplatten), inklusive 1,50 m Oberstreifen mit Sondernutzungen.

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 14,60 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);
- Straßenentwässerung (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 (3.3.1 der Ausführungsvorschriften).

4.2.1 Gewichtung

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

In diesem Beispiel werden folgende Gewichtungen der Aspekte vorgenommen:

- Die Aspekte des Fußverkehrs werden sehr hoch gewichtet, da
 - ein steigendes Fußverkehrsaufkommen im Umfeld des Planungsbereichs mit dichter Besiedlung, Gewerbe/Gaststätten zu erwarten ist;
 - die Sicherheit vulnerabler Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie der Fußgängerinnen und Fußgänger besonders schützenswert 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 hoch gewichtet, da
 - 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;
 - gemäß § 43 MobG BE Radverkehrsanlagen auf Hauptverkehrsstraßen einzurichten sind und in dieser Straße abschnittsweise gemäß Radverkehrsplan das Rad-Ergänzungsnetz umzusetzen ist.
- Die Belange des ÖPNV werden sehr hoch gewichtet, da
 - die Straße gemäß Nahverkehrsplan Bestandteil des ÖPNV-Vorrangnetzes ist;
 - die betreffenden Buslinien eine wichtige Zubringerfunktion an einen Bahnhof mit Übergang zum übergeordneten Schienenverkehr darstellen;
 - der ÖPNV als Teil des Umweltverbundes zur Stärkung des Umwelt- und Klimaschutzes und eines stadtverträglichen Verkehrs gemäß Berliner Mobilitätsgesetz beiträgt.

- Die Belange des fließenden Kraftfahrzeugverkehrs werden neutral gewichtet, da
 - die Straße gemäß Stufe III des Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr als örtliche Straßenverbindung qualifiziert ist – die Straße befindet sich somit nicht im Vorrangnetz des Straßenverkehrs;
 - der Verkehrsträger unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit in der betreffenden Straße weniger schutzwürdig ist.

- Die Belange des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs werden sehr niedrig gewichtet, da
 - nur ein mittlerer Parkdruck in der Straße herrscht und alternative Angebote im unmittelbaren Umfeld mit freien Kapazitäten zur Verfügung stehen;
 - der Verkehrsträger unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit in der betreffenden Straße am wenigsten schutzwürdig ist;
 - der ruhende Verkehr wegen seiner hohen Flächenineffizienz gemäß Berliner Mobilitätsgesetz grundsätzlich gegenüber dem fließenden Verkehr nachrangig ist (§ 25 Absatz 2 Nummer 3).

- Die Belange des Wirtschaftsverkehrs werden hoch gewichtet, da
 - die ansässigen Gewerbetreibenden auf Liefer- und Kurzparkmöglichkeiten wirtschaftlich angewiesen sind;
 - Bereiche für den Wirtschaftsverkehr helfen, den fließenden Verkehr (Rad, Kfz) nicht zu behindern und die Verkehrssicherheit schutzwürdiger Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht einzuschränken;
 - ein stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr ein wichtiges Ziel des Berliner Mobilitätsgesetzes ist.

- Die Belange des Straßenbegleitgrüns (Baumscheiben und weitere Grünbereiche) werden hoch gewichtet, da
 - der Grünbereich mit Baumbestand nicht den Berliner Standards für die Pflanzung und die anschließende Pflege von Bäumen entspricht und damit untermaßig ist;
 - 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 auftretenden 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.

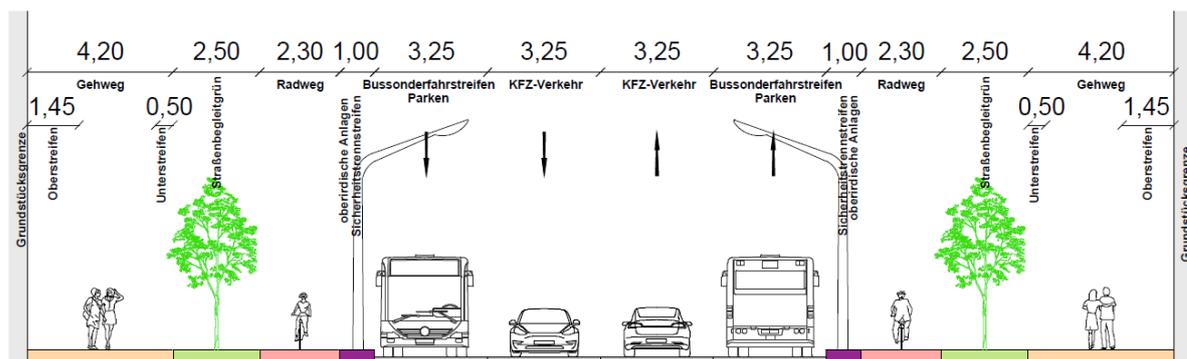
4.2.2 Anpassungsmaßnahmen

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 Musterallee folgende Anpassungsmaßnahmen gegenüber dem idealisierten Bedarf (siehe Kap. 2) vorgenommen:

- **Räumliche Anpassungsmaßnahmen:** In diesem Beispiel entfallen für den Kraftfahrzeugverkehr ein Fahrstreifen und die durchgehend geführten Bereiche für das Kfz-Parken:
 - Reduktion von zwei auf einen Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr sowie Entfall des Mittelstreifens zugunsten der Belange des Umweltverbundes;
 - Wegfall der Bereiche des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs: Die durchgehend geführten Kfz-Parkbereiche entfallen zugunsten der Belange des Umweltverbundes (u. a. zeitlich begrenzter Bussonderfahrstreifen) sowie des Straßenbegleitgrüns;
 - Maß für Bussonderfahrstreifen verringert sich auf 3,25 m;
 - Anpassung des Oberstreifens, um die nötigen Regelbreiten von 2,25 der beidseitigen Gehbahnen bautechnisch sicherstellen zu können. Mindestbreiten werden dabei nicht unterschritten.
- **Zeitliche Anpassungsmaßnahmen:** In diesem Beispiel wird der zeitlich auf die Hauptverkehrszeiten begrenzte Bussonderfahrstreifen außerhalb der Hauptverkehrszeit örtlich begrenzt für den Lieferverkehr freigegeben: Lieferbereiche werden in einem an die lokalen Rahmenbedingungen angepassten Abstand 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 Musterallee wird die Situation für Rettungsfahrzeuge im Fließverkehr durch die Nutzung des Bussonderfahrstreifens sichergestellt. Die Möglichkeit zum Anleiten der Feuerwehr (Sicherstellen des zweiten Rettungswegs über die Straße) wird durch den Wegfall des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs verbessert, wobei der Radweg genutzt und der Sicherheitstrennstreifen überfahren werden kann.

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

- Gesamtbreite 33,00 m;
- Kraftfahrzeugfahrbahnen im Regellaß mit je 3,25 m breitem Fahrstreifen gemäß StEP Stufe III;
- Zeitlich auf die Hauptverkehrszeiten begrenzter Bussonderfahrstreifen mit je 3,25 m breitem Fahrstreifen, Nutzung durch den Wirtschaftsverkehr außerhalb der Hauptverkehrszeiten für Lieferrn und Laden;
- Entfall des Längsparkens;
- Radweg mit je 2,30 m und 1,00 m Sicherheitstrennstreifen;

- beidseitige 2,50 m breite Grünbereiche, welche punktuell als multicodierter Raum die oberirdischen Anlagen der Ver- und Entsorgungs- sowie Verkehrsinfrastruktur beinhalten können sowie Möglichkeiten für eine dezentrale Entwässerung bieten;
- beidseitiger Gehweg mit je 4,20 m Gesamtbreite, 1,45 m breiter Oberstreifen für Sondernutzungen, welche in einem begrenzten Maße stattfinden können (Vitrinen und ähnliches).

4.2.3 Begründung der Abwägungsentscheidung

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

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

- Zur Umsetzung des Vorrangs des Umweltverbundes sind zunächst Reduzierungen der Breiten außerhalb des Umweltverbundes zu prüfen:
 - Der Entfall der Bereiche für das Kfz-Parken steht im Einklang mit dem Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr (§ 25 Abs. 2 Nr. 3 Berliner Mobilitätsgesetz). Der Wegfall ist auch mit den Belangen der Anliegerinnen und Anlieger vereinbar. Zum einen befindet sich in fußläufiger Entfernung ein Parkhaus mit freien Kapazitäten. Zum anderen haben Anliegerinnen und Anlieger 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 Musterallee durch eine hohe Flächenkonkurrenz auszeichnen.
 - Der fließende Kraftfahrzeugverkehr erhält durch die Anpassungsmaßnahmen eine geringere Gesamtbreite mit nur noch einem anstatt zwei Fahrstreifen je Richtung. Das derzeitige und zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen (DTVw: 20.000) kann auch auf einem Fahrstreifen sicher abgewickelt werden. Durch den Entfall des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs und der Verbreiterung der Kraftfahrzeugfahrbahnen auf die Regelbreite wird zudem der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit verbessert. Zudem stehen mit Einrichtung der Radverkehrsanlage und dem Bussonderfahrstreifen Alternativen zum Kraftfahrzeugverkehr zur Verfügung, die zu Verlagerungen zum Radverkehr und ÖPNV führen werden und damit den Zielen des Berliner Mobilitätsgesetzes und des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr entsprechen (u. a. Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split bis 2030 um 8 %-Punkte).
- Die Verbreiterung des Gehwegs 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 regelkonformen Radverkehrsanlage entspricht dem Ziel der Entwicklung des Radverkehrs (§ 36 Berliner Mobilitätsgesetz) und der Einrichtung einer geschützten Radverkehrsinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen (§ 43 Berliner Mobilitätsgesetz). 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 Fußgängerinnen und Fußgänger besser geschützt (§ 50 Abs. 13 Berliner Mobilitätsgesetz). Überdies trägt die Einrichtung der Radverkehrsanlage an der Hauptverkehrsstraße dazu bei, die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit (§ 25 Abs. 2 Nr. 2 Berliner Mobilitätsgesetz) zu verbessern und die Attraktivität des Umweltverbunds zu erhöhen und den Anteil der darin zurückgelegten Wege zu erhöhen (§ 5 Abs. 1 Berliner Mobilitätsgesetz).
- Die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens dient der Umsetzung des ÖPNV-Vorrangnetzes im Sinne des § 33 Absatz 2 Berliner Mobilitätsgesetz und trägt dazu bei, die Verlässlichkeit und Pünktlichkeit des Angebotes zu steigern und dadurch die Reisezeiten zu verringern (§ 26 Absatz 5 Berliner Mobilitätsgesetz), die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit zu verbessern (§ 25 Abs. 2 Nr. 2 Berliner Mobilitätsgesetz) und die Attraktivität des Umweltverbunds zu steigern, sowie den Anteil der darin zurückgelegten Wege zu erhöhen (§ 5 Abs. 1 Berliner Mobilitätsgesetz). Mit dem durchgängigen Bussonderfahrstreifen entfallen zudem Schwenkbewegungen im Haltestellenbereich, womit ein barrierefreies Ein- und Aussteigen gewährleistet wird.
- Auch wenn der Mittelstreifen im Entwurfsquerschnitt entfällt, hat sich die Breite für das Straßengrün durch die Verbreiterung der Grünbereiche im Seitenraum in Gänze nur geringfügig reduziert (jetzt 5 m gegenüber 5,5 m im Bestand). Die nun im Einzelnen jedoch größer bemessenen Bereiche für Straßengrün befördern das Ziel des Klima- und Umweltschutzes und der Erhöhung des Baumbestandes im Straßenraum (§ 8 Abs. 3 Berliner Mobilitätsgesetz) und berücksichtigt die Anpassung an klimatische Veränderungen (§ 5 Abs. 4 Berliner Mobilitätsgesetz). Auch können die Vorgaben zur dezentralen Entwässerung hier eingehalten werden.
- Die zeitlich begrenzte Freigabe des Bussonderfahrstreifens für den Wirtschaftsverkehr entspricht der Zielsetzung der Vorhaltung von Infrastruktur für einen stadtvträglichen und funktionsfähigen Wirtschaftsverkehr (§ 6 Berliner Mobilitätsgesetz).

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 cursorisch 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 des Gehweges 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 Berliner Straßengesetz). Diesen Vorgaben wird entsprochen.
- Die Anordnung eines Bussonderfahrstreifens kann aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erfolgen; die Anordnung darf dabei nur erfolgen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den § 45 Abs. 1 bis 8 Straßenverkehrs-Ordnung genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 1, 9 Satz 1 Straßenverkehrs-Ordnung).
Im Fall der Musterallee liegen besondere Umstände vor, die die Anordnung eines Bussonderfahrstreifens erfordern. Diese sind:
 - Erhebliche Verlangsamung des Straßenverkehrs mit daraus resultierender erheblicher Beeinträchtigung des ÖPNV durch Verspätungen innerhalb des betreffenden Streckenabschnitts, die dazu führen, dass die verkehrsvertraglich vereinbarte Taktung regelmäßig nicht eingehalten werden kann;
 - weitreichende Auswirkungen innerhalb des ÖPNV-Netzes, auch unter Berücksichtigung von Umsteigebeziehungen; und
 - mildere Mittel zum Ausgleich der Verspätungen stehen nicht zur Verfügung, da eine alleinige Optimierung der LSA-Schaltungen bereits erfolgt ist und keine ausreichende Verbesserung erzielt hat.

Sofern die Straßenverkehrsbehörde bei ihrer Prüfung entgegen der obigen Begründung zu dem Ergebnis kommt, dass eine Ausnahme nicht gerechtfertigt werden kann und stattdessen weiterhin zwei Kfz-Fahrstreifen vorgesehen werden, kann kein Bussonderfahrstreifen eingerichtet werden. Dies führt zwar nicht zu einer Verbesserung der Situation für den ÖPNV, stellt aber auch keine Verschlechterung gegenüber dem Bestand dar. Allerdings entfallen dann auch die Möglichkeiten des zeitlich begrenzten Lieferns.

- Die Erhöhung der Breiten für das Straßengrün in den multicodierten Bereichen hat eine positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit. Zusätzlich befördern sie 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 Verkehrsteilnehmende 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 Berliner Straßengesetz) entsprochen.
- Eine ggf. vorgesehene straßenverkehrsrechtliche Radwegbenutzungspflicht kann nur angeordnet werden, wenn die Voraussetzungen der Straßenverkehrs-Ordnung erfüllt sind. Eine Anordnung ist dabei nur möglich, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage

besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 Abs. 1 bis 8 Straßenverkehrs-Ordnung genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Die hierbei notwendige Gefahrenprognose ist mit Tatsachengrundlagen, etwa Verkehrszählungen oder -prognosen, Unfallstatistiken oder sonstigen belastbaren Erkenntnissen zu unterlegen. Im vorliegenden Fall weist eine Unfallstatistik die Musterallee als Unfallschwerpunkt mit großer Beteiligung von Radfahrenden aus, was als Begründung mit herangezogen werden kann. Sofern die Straßenverkehrsbehörde bei ihrer Prüfung zu dem Ergebnis kommt, dass eine Anordnung nicht gerechtfertigt werden kann, kann eine Radwegbenutzungspflicht nicht angeordnet 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. Gleichzeitig wird die Leistungsfähigkeit des fließenden Verkehrs erhöht. Diese Anpassungsmaßnahme steht im Einklang mit der Straßenverkehrs-Ordnung.

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 Flächen Abwägungserhebliche Belange gem. 3.3.2 der AV	Breite Bestand ggf. Kommentierung Bestand Breite in m	
Durchgehend geführte Flächen		
Radverkehr	3,00	in Teilen Ergänzungsnetz, überwiegend keine Netzfunktion, schlechte Oberflächenqualität, nutzbare Breite zudem teilweise durch Wurzelschäden eingeschränkt
ÖPNV inkl. Zugänge/Haltestellen	-	Mischverkehr, Verschwenkung an Haltestellen erforderlich
Kfz-Verkehr, fließend	12,00	3 Fahrstreifen je Richtung

Das Planungsziel 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 4):

Planungsanlass <i>siehe Schritt 2</i>	Grundhafte Straßenumgestaltung im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetz, Einrichtung einer Radverkehrsanlage (RVA) und eines Bussonderfahrstreifens (BSF)×
Betrachtungsebene der Planung <i>siehe Schritt 2</i>	Gesamter Straßenraum
Planungsziel/e <i>siehe Schritt 2</i>	Qualitäten im Fußverkehr und Standortattraktivität der Straße sowie der ansässigen Geschäfte erhalten/stärken; Verbesserung Klimaresilienz
Rechtsgrundlage <i>siehe Schritt 2</i>	Straßenverkehrsordnung, Berliner Straßengesetz

Schritt	2 Planungsziel, Ermittlung idealisierter Bedarf siehe Abschnitt 3.2.2 der AV		
Verkehrs und weitere Flächen	Qualifizierung	Breite Ideal	ggf. Kommentierung Idealquerschnitt
Abwägungserhebliche Belange gem. 3.3.2 der AV	Welches Plan oder Regelwerk ist einschlägig gemäß 3.2.2 Absatz 6 der AV	Regelbreite in m	
Durchgehend geführte Flächen			
Radverkehr	AV Geh- und Radwege	4,60	Ergänzungsnetz
ÖPNV inkl. Zugänge/Haltestellen	ÖPNV-Vorrangnetz	7,00	Durchgängiger Bussonderfahrstreifen
Kfz-Verkehr, fließend	StEP Stufe III	12,50	Regelbreite

Die Gewichtung der abwägungserheblichen Belange (siehe 4.2.1) wird im Anhang im Tabellenabschnitt „3 Gewichtung der Aspekte“ 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 Flächen	Gewichtung	Begründung der Gewichtung
Abwägungserhebliche Belange gem. 3.3.2 der AV	z.B. "hoch", "neutral", "niedrig"	
Radverkehr	hoch	Umsetzung Rad-Ergänzungsnetz; hohe Schutzbedürftigkeit Radverkehr, unterstützt verschiedene Ziele des Berliner Mobilitätsgesetz
ÖPNV inkl. Zugänge/Haltestellen	sehr hoch	ÖPNV-Vorrangnetz
Kfz-Verkehr, fließend	neutral	StEP-Netz III nachrangig gegenüber ÖPNV-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 Flächen	Breite Entwurf	Beschreibung der Maßnahme	Brandschutz, Barrierefreiheit berücksichtigt?
Abwägungserhebliche Belange gem. 3.3.2 der AV	Breite in m	Kurzbeschreibung der Anpassungen je Verkehrs- und weiteren Flächen	
Radverkehr	4,60	Kopenhagener Radweg mit 2,30 m Breite, an Haltestellen reduzierte Breite der RVA	ja (Rettungsdienste können Bord überfahren und RVA mitnutzen)
ÖPNV inkl. Zugänge/Haltestellen	6,50	Durchgängiger Bussonderfahrstreifen; im Haltestellenbereich Anpassung der RVA und multicodierten Flächen	ja
Kfz-Verkehr, fließend	6,50	Reduzierung auf 1 Fahrstreifen je Richtung (DTVw: 18.000, Rückgang um 30% von 2005 - 2019)	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 Flächen	Begründung der Anpassungsmaßnahmen	ggf. Begründung Abweichung Regelbreite
Abwägungserhebliche Belange gem. 3.3.2 der AV		Begründung, warum von Regelbreiten abgewichen wird
Radverkehr	Einrichtung RVA setzt Planungsvorgaben nach §43 um und entspricht darüber hinaus u.a. Zielen gemäß §§ 36ff; geschützte RVA in Einklang mit Verkehrssicherheit gem. § 10 Berliner Mobilitätsgesetz	RVA entspricht Regelmaßen gemäß Radverkehrsplan, Sicherheitstrennstreifen könnte bei Kopenhagener Radweg schmaler
ÖPNV inkl. Zugänge/Haltestellen	Einführung BSF fördert Entwicklung des ÖPNV gemäß § 34 Berliner Mobilitätsgesetz und trägt zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Verkehrs in seiner Gesamtheit bei.	Ggf. Reduzierung auf 3,25m anstatt 3,50m je Richtung, um multicodierten Bereich (Straßengrün) zu verbreitern
Kfz-Verkehr, fließend	Kfz-Anlage wurde auf 1 FS in Regelbreite angepasst, für aktuellen und prognostizierten DTVw ausreichend	

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 Abschn. 1.3.3.3.4 der AV			
Verkehrs- und weitere Flächen	Abgleich/Begründung Maßnahme mit Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	Abgleich/Begründung Maßnahme mit Berliner Straßengesetz (BerlStrG)	Abgleich/Begründung Maßnahme mit Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
Abwägung erhebliche Belange gem. § 3.3.2 der AV	Begründung von Bearbeitern, dass die (Einzel-) Maßnahme gemäß den Anforderungen der StVO möglich ist	Begründung von Bearbeitern, dass die (Einzel-) Maßnahme gemäß den Anforderungen des BerlStrG möglich ist	Begründung von Bearbeitern, dass die (Einzel-) Maßnahme gemäß den Anforderungen des PBefG möglich ist
Durchgehend geführte Flächen			
Radverkehr	Eine ggf. vorgesehene straßenverkehrsrechtliche Radwegbenutzungspflicht kann nur angeordnet werden, wenn die Voraussetzungen der Straßenverkehrs-Ordnung erfüllt sind. Eine Anordnung ist dabei nur möglich, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 Abs. 1 bis 8 Straßenverkehrs-Ordnung genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Die hierbei notwendige Gefahrenprognose ist mit Tatsachengrundlagen, etwa Verkehrszählungen oder -prognosen, Unfallstatistiken oder sonstigen belastbaren Erkenntnissen zu unterlegen. Im vorliegenden Fall weist eine Unfallstatistik die Musterallee als Unfallschwerpunkt mit großer Beteiligung von Radfahrenden aus, was als Begründung mit herangezogen werden kann. Sofern die Straßenverkehrsbehörde bei ihrer Prüfung zu dem Ergebnis kommt, dass eine Anordnung nicht gerechtfertigt werden kann, kann eine Radwegbenutzungspflicht nicht angeordnet werden.		
ÖPNV inkl. Zugänge/Haltestellen	Die Anordnung eines Bussonderfahrstreifens kann aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erfolgen; die Anordnung darf dabei nur erfolgen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den § 45 Abs. 1 bis 8 Straßenverkehrs-		Die Maßnahme befördert die Barrierefreiheit (kein Verschwenken der Fahrzeuge erforderlich).
Kfz-Verkehr, fließend	Es liegt keine Beschränkung der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs vor.		