

ID	Kapitel	Kommentar	auf	Tr Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
11	1. Einführung	Herzlich willkommen bei der Online-Kommentierung der neuen ESu! Als Redaktion sichten wir jeden Kommentar und können erste Fragen auch schnell beantworten.		Hans Hagedorn, FGSM	Sonstiges	nicht auswertbar	--
12	1. Einführung	"und sich der Kfz-Durchfahrtsverkehr auflöst" --> Auflösen tut er sich nicht zwangsweise, sondern nur zu etwa 21% (Verkehrsdiffusion). Es wäre daher passender, von einer Rückverlagerung des Kfz-Durchgangsverkehrs auf das dafür vorgesehene [übergeordnete] Straßennetz zu sprechen.		Roland Ha.	Anregung	Einarbeitung	Formulierung wurde sinngemäß angepasst.
17	1. Einführung	Ja, zentraler Punkt, wo wir sehr genau formulieren müssen. "Rückverlagerung auf Hauptstraßennetz" trifft es aber auch noch nicht, denn das bedient zu sehr die falsche Vorstellung, auf den Hauptstraßen würde es voller. Vielleicht ein Verweis auf Kapitel 2.2. sinnvoll, wo die Studie dazu dargestellt sind?	12	Hans Hagedorn, FGSM	Anregung	Einarbeitung	Verweis auf 2.2 hergestellt.
22	1. Einführung	... und der Kfz-Durchfahrtsverkehr unterbleibt.	17	inge	Anregung	Einarbeitung	Ähnliche Formulierung wird übernommen.
70	1. Einführung	Die Aktualisierungen der RAST (nach exakt 20 Jahren...) und ERA sind derzeit in der finalen Abstimmung. Beide sollen bis Ende 2026 abgeschlossen sein. ggf. hierauf Bezug nehmen und informierend erwähnen (mit Link!), dass die FGSV-Regelwerke E-Klima und das Ad-hoc-Papier zur RAST 06 wesentliche (i.S.d. Superblock-Konzepts positive) Aktualisierungen und Klarstellungen vorweg, die in der RAST 2026 (soweit aktuell absehbar) z.T. 1:1 übernommen werden.		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	Stärkerer Bezug auf Aktualisierung der Regelwerke wird in der Einführung vorgenommen.
93	1. Einführung	"auflöst" ist hier nicht so passend. Durchgangsverkehr wird unterbunden. Vielleicht hier auch der Hinweis, dass Verkehr verpufft. Wichtig wäre mir ein Hinweis, dass er nicht auf andere Wohnstraßen verlagert wird, sondern dass Durchgangsverkehr draußen bleibt. Besonders bei Kleinstädten kann der Durchgangsverkehr vollständig auf Umgehungsstraßen verbannt werden. Deshalb bitte auch an die Kleinstädte denken.		Gisela, Kempen	Anregung	Einarbeitung	Formulierung wird übernommen. Verweis auf Kapitel 2.2
107	1. Einführung	In unserer Definition wird der ÖPNV bewusst um die Superblocks herum geleitet, d.h. im Superblock selbst gibt es kein ÖPNV (nur am Rand). Zudem werden meiner Meinung nach sozialräumliche Themen und der Experimentiercharakter vernachlässigt. Die Klimaresilienz steht bei den meisten Superblocks anfang nicht im Zentrum, da diese erst mit baulichen Massnahmen wirklich zum Tragen kommt.		Thomas	Thread	Ablehnung	Feinerschließungen in einem Quartier, ggf. durch Minibusse sind essentiell und sollten nicht pauschal ausgeschlossen werden (vgl. Monheim)
123	1. Einführung	Warum ist in der Definition der Aspekt der Flächenkonkurrenz zwischen MIV (vor allem stehender Verkehr) und dem Anspruch von Menschen auf mehr Raum in der Öffentlichkeit nicht mit aufgenommen? Man kann dies unter "hoher Lebensqualität" packen, finde ich aber etwas zu generell und versteckt. In unseren Pilotprojekten (Basel) ist der Wegfall von Parkplätzen eines der bestimmenden Themen in der Diskussion um Superblocks.		günter hipler	Thread	Einarbeitung	Wurde im Absatz Zielstandard eingebaut, weil dort die Flächengerechtigkeit durch den Wegfall der Dauerstellplätze auf öffentlichem Straßenland am stärksten adressiert wird.
124	1. Einführung	Stichwort Verkehrsdiffusion: die meisten Menschen schauen mich mit grossen Augen ungläubig an, wenn ich Ihnen, z.B. beim Sammeln von Petitionsunterschriften, davon erzähle. Könnt Ihr noch (möglichst schnell zu lesende) wissenschaftliche Quellen dazu aufnehmen?		günter hipler	Anregung	Teilnutzung	Wurde im Absatz zum Basisstandard deutlicher herausgestellt, mit Verweis auf Kapitel 2.2 wo bereits zahlreiche Quellen zum Thema Verkehrsverdunstung genutzt werden
125	1. Einführung	Ja und noch etwas zur Auflösung: hier bestand die Hoffnung, dass sich Durchgangsverkehr trotz recht schwacher Signalisation des neuen Durchfahrtsverbots einfach so auflösen würde, wenn nur "die neue Regelung erst in Google mit aufgenommen ist". Man sieht aber nach einem halben Jahr, dass dies in der Praxis nicht so war. (https://tools.gruenesuperblocks.ch/superblocks/verkehr/telraam/allsegments) Zb. Davidsbodenstrasse, Einführung des Perimeters am 16.8. (Zahlen hier bis Ende 2025) Man sieht, dass der Verkehr zurückgegangen ist, von den verbleibenden rund 4000 ist mindestens die Hälfte noch Durchgangsverkehr.		günter hipler	Thread	nicht auswertbar	Folgebeitrag im Thread
127	1. Einführung	Ja, die Abkürzungen werden überwiegend von Ortskundigen missbraucht. Ohne wirksame Modalfilter ist wenig zu erreichen.	125	Hans Hagedorn, FGSM	Thread	nicht auswertbar	Folgebeitrag im Thread

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
130	1. Einführung	Danke Hans, ja, darüber habe ich auch schon nachgedacht. Ich wüsste aber nicht, wie ich in der Struktur des Perimeters einen Modalfilter sinnvoll setzen könnte und wie er Wirkung entfalten könnte. Die Pfeile geben die vorgegebene Fahrtrichtung an. Alles ist Einbahnstrasse. Hast Du eine Idee? Ich bin noch nicht im Kapitel Basisstandard angekommen. Vielleicht könnte es hilfreich sein, für viele unterschiedliche Topologien solche Hinweise in der ESU anzugeben?		günter hipler	Sonstiges	Teilnutzung	Topologien wurden durch neue Abbildungen in Kapitel 3.1 dargestellt. Nicht alle örtlichen Besonderheiten können abgedeckt werden.
131	1. Einführung	Die untere ist die Davidsbodenstrasse? Und den Teil zwischen den beiden Einmündungen kann man nicht so umbauen, dass er nur für Fuß- und Radverkehr offen ist? Die Schwierigkeit im Testfeld St. Johann (wenn ich die Unterlagen auf eurer Website richtig lese) ist die zu kleine Ausdehnung. Sie reicht nicht an die umliegenden Hauptverkehrsstraßen ran und dadurch kann man keine Anliegerzonen bilden. Sonst wäre die Idee mit den Beispiel-Topologien sehr gut!	130	Hans Hagedorn, FGSM	Thread	nicht auswertbar	Folgebeitrag im Thread
132	1. Einführung	Würde vorschlagen, immer mal wieder den Begriff "Superkieze" mit aufzunehmen. Der Begriff Superilles und Supermanzanas wurde damals zwar mit SuperBLOCKS übersetzt. "Blocks" wird aber häufig mit ausschließen und abblocken assoziiert und weniger mit den vielen schönen Vorteilen, die die verkehrsberuhigten "Superkieze" mit sich bringen.		Pankoda	Anregung	Ablehnung	Superblocks als Fachwort ist im deutschsprachigen Bereich etabliert. Die ESu liefert fachliche Argumente für eine positive Bewertung von Superblocks. Lokal gebräuchliche Begriffe werden in Kapitel 2.1 erwähnt.
133	1. Einführung	Vielleicht noch mit aufnehmen: "Besonders für Schulkinder und ältere Menschen bieten die Verkehrsberuhigungen mehr Sicherheit und neue Freiheit."		Pankoda	Anregung	Teilnutzung	Wird in Basisstandard aufgenommen, um die Definition so kurz wie möglich zu halten und bei einem Satz zu belassen.
134	1. Einführung	Danke für Deine Antwort ja, die untere ist Davidsbodenstrasse und die Grösse ist sicher ein Problem. Hier auf openstreetmap Davidsboden ist nicht wie auf openstreetmap beidspurig befahrbar sondern im Test nur vom St-Johann Ring zur Mülhauserstrasse. Davidsrain und Kraysenrain sind korrekt (Davidsrain runter Richtung Davidsboden und Kraysenrain wieder hoch Richtung Metzgerstrasse) Metzgerstrasse ist für mich Hauptverkehrsstrasse (mit ÖV), Mülhauser ist recht stark befahren aber auch Velostrasse (ein wenig ein Witz) und Tempo 30. St. Johans-Ring ist auch recht stark befahren aber kein ÖV. Es gibt nur die Einfahrten in Davidsbodenstrasse (vom St. Johans Ring) und vom Davidsrain (über Metzgerstrasse). Der grösste Durchfahrtsverkehr ist Ausgang Mülhauser, zum Teil über den Kraysenrain. Die Signalisation Eingang Davidsboden war lange ein grosser Diskussionspunkt. Hier mein obiger Hinweis, dass die Vherwaltung lange hoffte, dass ein wenig (schwache) Signalisation helfen würde, dass der MIV das Verbot nach Eingewöhnungszeit beachten würde. Man will jetzt wieder etwas verändern, was konkret, erfahre ich in der kommenden Woche. Wir werden die Pilotprojekte ja aus unserer zivilgesellschaftlichen Sicht evaluieren. Ich sehe hier zwei Hauptpunkte: a) was war alles gut (das Erleben der Menschen) b) was war von der Anlage her schlecht (was Du in Ansätzen beschreibst, z.B. zu kleiner Perimeter, technische Infrastruktur nicht ausreichend, um Basisstandard umsetzen zu können) Eventuell etwas für Eure ESU - wie evaluiert man einen Pilot? Dann läuft Ihr aber Gefahr, dass die Empfehlungen 100 Seiten dick werden und nicht rechtzeitig fertig....		günter hipler	Sonstiges	Teilnutzung	Evaluation wird als mögliches Kapitel für eine Fortschreibung diskutiert.
159	1. Einführung	"ohne Kfz-Durchfahrtsverkehr" Frage: Wie wird verhindert, dass Rettungseinsätze auf Barrieren stoßen? Bei solchen Einsätzen können Sekunden über Leben und Tod entscheiden.		Sargon	Sonstiges	Ablehnung	Die Auslegung für Rettungsdienste wird im Kapitel 3 ausführlich anhand der jeweiligen Teilaspekte (bauliche Ausführung, Navigation, etc.) beschrieben. Die Zielkonflikte zwischen Verkehrssicherheit, Gesundheitsschutz und Anfahrtszeit müssen gemeinsam betrachtet werden. Eine alleinige Betrachtung der Anfahrtszeiten würde zu einer fehlerhaften Bewertung führen.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	Tr Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
160	1. Einführung	"attraktiv" Frage: Was bedeutet "attraktiv"? Nicht definierter, unklarer Begriff. Meint "attraktiv" auch "barrierefrei"? "alle wichtigen Einrichtungen" Hinweis: Zumindest in Berlin gilt: Menschen, die aufgrund einer Behinderung auf die Nutzung von KFZ angewiesen sind, müssen jedes Ziel in der Stadt (nicht nur "alle wichtigen Einrichtungen") jederzeit selbstständig erreichen können (vgl. § 3 MobG BE).		Sargon	Thread	Einarbeitung	Satz wird angepasst.
161	1. Einführung	"technisches Regelwerk der 2. Kategorie ('R2')" Frage: Also vergleichbar mit z.B. einer DIN-Norm, die noch nicht eingeführt ist und die Empfehlungscharakter hat, aber nicht verbindlich ist?		Sargon	Sonstiges	nicht auswertbar	Status eines Planungsleitfadens mit hohem Empfehlungscharakter. Aber auch von den FGSV Regelwerken kann je nach lokale Begebenheit auch abgewichen werden, deshalb keine 100% Verbindlichkeit.
242	1. Einführung	Wie wird verhindert, dass Rettungseinsätze auf Barrieren stoßen? Bei solchen Einsätzen können Sekunden über Leben und Tod entscheiden.		Mats	Sonstiges	nicht auswertbar	wird in 3.1.2 ausführlich erläutert
243	1. Einführung	Was bedeutet "attraktiv"? Nicht definierter, unklarer Begriff. Meint "attraktiv" auch "barrierefrei"?		Mats	Sonstiges	nicht auswertbar	
244	1. Einführung	Hinweis:Menschen, die aufgrund einer Behinderung auf die Nutzung von KFZ angewiesen sind, müssen jedes Ziel in Berlin (nicht nur "alle wichtigen Einrichtungen") jederzeit selbstständig erreichen können (vgl. § 3 MobG BE).		Mats	Anregung	Teilnutzung	
245	1. Einführung	Hallo, für den Österreichischen/Wiener Kontext wäre es wichtig beim Wort Superblock zu bleiben. Es gibt ganz verschiedene lokale Eigenbegriffe (in Wien: "Supergrätzl"), die aber zwecks Übersichtlichkeit nicht jedes Mal erwähnt werden müssen...Superkiez ist für den Gerauch in Deutschland gut, für Österreich leider nicht.	132	Verein Geht-Doch	Anregung	Einarbeitung	Begrifflichkeit Superblock wird beibehalten und ein Auszug der weiteren Begriffe in 2.1 aufgezeigt.
246	1. Einführung	Umfomulierungsvorschlag:"Superblocks sind städtische Quartiere mit kinder- und altersfreundlichen Straßenräumen ohne Kfz-Durchfahrtsverkehr, damit eine hohe Lebensqualität, Aktive Mobilität und Klimaresilienz gefördert wird."Es ist echt schwer alles unter einen Hut zu bringen... Hats also wsl nur marginal verbessert.. Ich finde eure Definition sowieso schon sehr treffend, sie soll ja auch generell gehalten werden, weil die spezifische Ausgestaltung immer anders sein wird und sich auch nur nach den (vagen) Prinzipien richtet..		Verein Geht-Doch	Anregung	Teilnutzung	Es wurde in der FGSM diskutiert, den Begriff "städtische Quartiere" durch "generationengerechte Quartiere" zu ersetzen. Auch um die Superblock-Prinzipien in anderen Siedlungstypen anwenden zu können. Wie vom Kommentator bestätigt ist es jedoch schwer, alle Aspekte in einer eingängigen Diskussion zu vereinen. Der Begriff "hohe Lebensqualität" umfasst bereits in seinem Wortsinne Menschen aller Altersgruppen. Für das Adjektiv "städtisch" spricht zudem: (1) Die Umgestaltung des Straßenraums ist in verdichteten Quartieren dringend notwendig. Dort fehlen sehr häufig die Begrünung, die sozialen Ausweichmöglichkeiten und die Entlastung vom Autoverkehr, die in Vororten und ländlichen Siedlungen anders realisiert werden. (2) Die Verkehrswende in Vororten und ländlichen Siedlungen erfordert eigene Herangehensweisen (ÖPNV-Organisation, Fahrradparken, Park&Ride, Radschnellwege, E-Auto Laden, etc.) die wir in der ESu alle auf den innerstädtischen Anwendungsfall auslegen. Wir haben uns daher entschieden, die Definition beizubehalten.
247	1. Einführung	auch Erfahrungen aus Ö, CH etc fließen mit ein..		Verein Geht-Doch	Anregung	Einarbeitung	Wird ergänzt.
250	1. Einführung	Es könnte doch ein Absatz ergänzt werden, welche Begriffe das Gleiche meinen		Torsten Perner	Anregung	Einarbeitung	Siehe Kapitel 2.1
251	1. Einführung	Vielleicht dazu ein Satz wie "In den Superblocks steht der Aufenthalt im Vordergrund und die Flächenaufteilung wird darauf ausgelegt"	123	Torsten Perner	Anregung	Einarbeitung	Leicht geändert eingearbeitet.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
252	1. Einführung	Ich finde es wichtig, dass der ÖPNV nicht nur am Rande verkehrt, sondern zentral in angemessener Geschwindigkeit. Dies ist z.B. ein Houten ein Problem, dass bei der Konzeption vergessen wurde. Nun wird versucht, dem mit Kleinfahrzeugen nachzukommen. Aufgrund der Netzstruktur ist dies aber sehr umständlich und aufwändig. Ein ähnliches Problem gibt es bei der Planung des Schumacher Quartiers. Dort hat die Verwaltung - entgegen der klaren Empfehlung der (von mir mit betreuten Machbarkeitsstudie) die Tram außen entlang am Schumacher-Damm (und nicht zentral, wie z.B. in Vauban) bevorzugt, was zu deutlichen Nachfrageeinbußen im ÖPNV führen wird und damit zu mehr Autofahrten.	107	Torsten Perner	Anregung	Teilnutzung	ÖPNV ist in Superblocks zulässig, auch wenn die Linienführung in der Regel auf den Hauptverkehrsstraßen verläuft.
253	1. Einführung	Hierfür gibt es einfache und bewährte bauliche wie technische Lösungen	159	Torsten Perner	Thread	Teilnutzung	siehe Kommentar 159
13	2.1 Planungsziele für Superblocks	Zu c) Es geht hier nicht nur um internationale Verträge, inzwischen sind da auch das Verfassungsgerichtsurteil, die GG-Änderung und das Klimaschutzgesetz dazugekommen. Das ist aber eher ne Nebennotiz. Kann aber die Bedeutung eher hervorheben als nur die internationale Verpflichtung.		Roland Ha.	Anregung	Einarbeitung	
14	2.1 Planungsziele für Superblocks	Zu c) Hier fehlt eindeutig das Thema "Verkehrsvermeidung". Also wieder der Bezug zum Verkürzen der Wege bzw. gänzlichen Verzicht auf Raumüberwindung.		Roland Ha.	Anregung	Teilnutzung	Absatz überarbeitet, das Thema wird aber im Detail in 2.2 behandelt
15	2.1 Planungsziele für Superblocks	Zu f) und g): Thema Verkehrssicherheit: Wirtschaftliche Folgekosten, die zum großen Teil über die Sozialkassen abgewickelt werden. Allein im Jahr 2023 verursachten Verkehrsunfälle allein im Land Berlin Personenschaden-Kosten von 399.806.508 Euro!! Sachschäden sind da nicht mitgerechnet. (Q: https://www.berlin.de/polizei/_assets/aufgaben/anlagen-verkehrssicherheit/verkehrssicherheitslage-2023-polizei-berlin.pdf?ts=1752710430 , Seite 5, in Verbindung mit https://www.bast.de/DE/Publikationen/Statistik/Unfaelle/volkswirtschaftliche_kosten.pdf?__blob=publicationFile&v=2 , Seite 1).		Roland Ha.	Anregung	Teilnutzung	Hinweis in Aufzählung a) Verkehrssicherheit übernommen und auf Quellen verwiesen.
19	2.1 Planungsziele für Superblocks	Danke für die Quellen!	15	Hans Hagedorn, FGSM	Thread	nicht auswertbar	
21	2.1 Planungsziele für Superblocks	e) Mobilität ist die "Voraussetzung", um am wirtschaftlichen und sozialen Leben teilzunehmen zu können(so wie jetzt klingt's schräg)Weiter hinten gibt es gleich lautende Nennungen) *Regional- und* Fernbahn (RV ist sehr relevant für die Stadt- Umlandverkehre)		Tobias Kraudzun	Anregung	Einarbeitung	siehe Kommentar 14
23	2.1 Planungsziele für Superblocks	die planerischen Konzepte auf die Situation in deutschen Städten.		inge	Anregung	Einarbeitung	
24	2.1 Planungsziele für Superblocks	... Wirkung zu verfehlen.		inge	Anregung	Einarbeitung	
25	2.1 Planungsziele für Superblocks	g)Versteckte Kosten besonders plastisch vorgerechnet in:The lifetime cost of driving a carStefan Gössling, Jessica Kees, Todd Litman https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2021.107335		Tobias Kraudzun	Anregung	Einarbeitung	
26	2.1 Planungsziele für Superblocks	g)Versteckte Kosten besonders plastisch vorgerechnet in: The lifetime cost of driving a carStefan Gössling, Jessica Kees, Todd Litman https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2021.107335	25	Tobias Kraudzun	Anregung	Einarbeitung	
71	2.1 Planungsziele für Superblocks	Und damit verbunden das Ziel der "Stadt der kurzen Wege", also einer verkehrsvermeidenden Stadtplanung, die z.B. lokalen Einzelhandel i.S.e. Erreichbarkeitsplanung fördert (Verknüpfung Ressorts Stadt- mit Verkehrsplanung)	14	Immo Janssen	Thread	Teilnutzung	Absatz überarbeitet, das Thema wird aber im Detail in 2.3 behandelt

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
72	2.1 Planungsziele für Superblocks	Ergänzung zum Thema Kosten(einsparungen): Die Evaluation der Verkehrsberuhigung im Reuterkiez 2023 zu 2024 hat gezeigt, dass sich die Unfallkosten innerhalb des einen Jahres halbiert haben, der Tagesspiegel nannte 105.000€ als Zahl: https://www.berlin.de/ba-neukoelln/aktuelles/pressemitteilungen/2025/pressemitteilung.1571273.php https://www.tagesspiegel.de/berlin/bezirke/poller-und-einbahnstrassen-in-berlin-neukolln-so-haben-sich-die-unfallzahlen-im-reuterkiez-entwickelt-13527511.html (mittlerweile hinter Paywall) In "London *gibt es mittlerweile weit *über 100 Low Traffic Neighborhoods*. Mit großem Erfolg für die Verkehrssicherheit: "35% reduction in all injuries", rising to "37% for deaths and serious injuries". - und anders als gerne erzählt wird, steigen die Unfälle in umliegenden Straßen /nicht/. Das sind mehr als 600 Menschen, die sonst im Krankenhaus oder Sarg lägen, nicht wenige davon Kinder, Eltern oder Großeltern von Kindern - um die Zahlen einmal in reale Auswirkungen zu übersetzen. https://www.theguardian.com/world/2025/jul/07/londons-low-traffic-zones-cut-deaths-and-injuries-by-more-than-a-third	15	Immo Janssen	Thread	Teilnutzung	Kurzer Hinweis und Verknüpfung der Quellen. Thema geht sehr umfangreich rein und überschreitet an dieser Stelle den Rahmen einer kompakten Aufzählung
73	2.1 Planungsziele für Superblocks	ggf. hier bzw. am Ende des Kapitels einen Einschub machen, an welche bestehenden Planwerke Superblocks anknüpfen (als Argumentationsgrundlage für Verwaltungen, die ESu bzw. Superblocks in eigenen z.B. Stadtentwicklungsplänen und -konzepten zu berücksichtigen): z.B. Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP, in D oft StEP Mobilität und Verkehr), Lärmaktions-, Luftreinhalte-, Hitzeaktionsplanung, Klimaschutz- und -anpassungskonzept etc.		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	
77	2.1 Planungsziele für Superblocks	Genereller Hinweis / Vorschlag: ggf. an geeigneter Stelle eine Schnellübersicht / Factsheet zu den wesentlichen wissenschaftl. Erkenntnissen zu den Auswirkungen von Superblocks ergänzen (hier nur Ziele). Wenn zu viel Arbeit alternativ eine kurze Aufführung der wesentlichen Leseempfehlungen / Meta-Studien. Hier passt dann auch die neue Überblicksstudie von Stratmo sehr gut rein: https://publish.fid-move.qucosa.de/detailsicht/https%3A%2F%2Fpublish.fid-move.qucosa.de%2Fapi%2Fqucosa%253A101409%2Fmets%2F/		Immo Janssen	Anregung	nicht auswertbar	
94	2.1 Planungsziele für Superblocks	Es wäre schön, wenn hier auch die großen Lösungen für eine ganze Stadt genannt werden. Zirkulationsplan aus Gent, Houten, Groningen, Greetstiel		Gisela, Kempen	Anregung	Ablehnung	Houten dient als Vorbild für einer der Topologien in Kapitel 3.1.3
95	2.1 Planungsziele für Superblocks	Die Menschen werden immer älter und wollen auch weiterhin selbstständig mobil bleiben. Es heißt immer, dass die älteren auf ein Auto angewiesen sind, andere Mobilitätsformen scheinen vollständig unbekannt zu sein. Es wäre schön, wenn die Senioren besonders erwähnt werden. Bitte hier auch blaue Infrastruktur erwähnen. Kühlt und hat etwas sehr Beruhigendes. (Hinweis vielleicht, dass 60% des Regenwassers möglichst verdunsten soll. Das funktioniert u.a. durch Teiche, Kanäle, Mulden und Tiefbeeten.)		Gisela, Kempen	Anregung	Teilnutzung	wird in verschiedenen Kapiteln der ESu bereits behandelt
108	2.1 Planungsziele für Superblocks	Sicherheit kann auch über Verkehrssicherheit hinaus gedacht werden (d.h. wahrgenommene Sicherheit im Raum)		Thomas	Anregung	Einarbeitung	
162	2.1 Planungsziele für Superblocks	"Verkehrssicherheit" Hinweis: Ein wesentlicher Sicherheitsaspekt, der hier nicht benannt wird: die strikte bauliche Trennung von Fußverkehr, Radverkehr und KFZ-Verkehr. "barrierefrei" Hinweis: Gut, dass das Ziel der Barrierefreiheit zumindest hier einmal ausdrücklich benannt wird. Das Problem: Viele der nachfolgenden Gestaltungsanforderungen und Abbildungs-Beispiele für Superblocks entsprechen häufig nicht den Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit.		Sargon	Anregung	Ablehnung	Ziele behandeln eher übergreifende Leitziele. Die Trennung der Verkehrsarten wird z.B. in 2.2 benannt. Sie ist innerhalb des Superblocks darüber hinaus häufig nicht relevant, da der Radverkehr hier im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt werden kann (siehe ERA Tabelle 8 und Abb. 7)

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
254	2.1 Planungsziele für Superblocks	Wäre es nicht hilfreich aufzuführen, dass das auch in Deutschland nichts neues ist und oftmals schon in den 1970/80er Jahren mit ähnlichen realisiert wurde, wenn auch nicht so umfassend, wie z.B. in Berlin im Gräfe- oder Crellekiez?		Torsten Perner	Anregung	Einarbeitung	
255	2.1 Planungsziele für Superblocks	Dies könnte helfen, den Beharrungskräften zu verdeutlichen, dass dies nichts komplett neues ist, sondern auch so in Deutschland schon mit ähnlichen Ansätzen realisiert wurde und zu den deutschen Regelwerken passt	254	Torsten Perner	Thread	Einarbeitung	
256	2.1 Planungsziele für Superblocks	Sollte Wirtschaftlichkeit nicht etwas weiter gefasst werden? Ein Hauptproblem des Autoverkehrs ist doch seine gravierende Flächenineffizienz und damit Ressourcenverschwendung. Durch weniger Autoverkehr und -stellplätze wird auch vielmehr Umsatz auf der gleichen Fläche möglich.		Torsten Perner	Anregung	Teilnutzung	dieser Aspekt wird in anderen Kapiteln behandelt
16	2.2 Prognostizierte r Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	Der Punkt 8a fokussiert v.a. auf die Infrastruktur. Gemeint ist hier die räumliche Trennung der Verkehrsanlagen der verschiedenen Verkehrsträger nebeneinander, nehme ich an (Also: Gehweg / Radweg / Fahrbahn)? Relevant wäre davon noch ein Punkt, der auf die vorgelagerte Netzplanung eingeht: Die Hauptverkehrsnetze von ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr und MIV sind zu trennen und wann immer möglich nicht im selben Straßenraum abzuwickeln.		Roland Ha.	Anregung	Einarbeitung	Die bauliche Trennung im Straßenprofil und die Entflechtung auf Netzebene wurde in den Punkten a) und b) differenziert.
18	2.2 Prognostizierte r Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	ja, interessante Differenzierung!	16	Hans Hagedorn, FGSM	Thread	nicht auswertbar	Folgebeitrag im Thread
27	2.2 Prognostizierte r Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	Prötzel 2020 fehlt im Lit-verzeichnis		Tobias Kraudzun	Anregung	Einarbeitung	Ist aufgenommen
28	2.2 Prognostizierte r Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	(eigentlich zu Abs. 4 - lässt sich aber nicht auswählen: a) Handel, "Dienstleistungen", ... e) deutlicher machen, dass Funktionsstufe IV / V dermaßen nähräumige Verbindungen sind, dass das Kfz in Verbindung mit woanders schon genannten Klimaschutz-, Gesundheitsschutz- u.ä. Zielen kein Gewicht bei der Abwägung von Verkehrsverbindungen vs. negative Folgen für andere Mobilitätsformen haben sollte. -> vielleicht in der Fußnote, dort auch die Nennung des Regelwerks: FGSV 2008: RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung)		Tobias Kraudzun	Anregung	Einarbeitung	Ist aufgenommen
29	2.2 Prognostizierte r Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	Bei der Gelegenheit unter a) auch (ggf.) ÖPNV mit erwähnen	18	Tobias Kraudzun	Anregung	Einarbeitung	Vorrang ÖPNV bei Punkt c) integriert
30	2.2 Prognostizierte r Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	(Abs. 9) damit klarer wird, was gemeint ist: Querungsmöglichkeiten *in kürzeren Abständen entsprechend des Querungsbedarfs*, auch abseits der Knotenpunkte		Tobias Kraudzun	Anregung	Einarbeitung	Ist aufgenommen
31	2.2 Prognostizierte r Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	...immer mitgedacht werden. Veränderungen sind dort oft von vielen Faktoren abhängig (z.B. geänderte Führung und Bevorrechtigung des ÖPNV, sowie Anpassung aller im Straßenverlauf betroffenen LSA-geregelten Kreuzungen) und benötigen entsprechend zeitlichen Planungsvorlauf. Die verträgliche Gestaltung des Hauptstraßennetzes ist daher Bestandteil des Zielstandards ...		Tobias Kraudzun	Anregung	Einarbeitung	Ist aufgenommen

ID	Kapitel	Kommentar	auf	Tr Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
74	2.2 Prognostizierte r Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	diese Differenzierung findet sich vrs. auch in der Aktualisierung der RAST wieder - und bietet damit einen guten Anknüpfungspunkt - bzw. sollte ideal mit der neuen RAST abgestimmt werden, um die Nutzung der ESu mit der RAST zu vereinfachen. Generell sehr gut, wenn an möglichst vielen Stellen Querbezüge hergestellt werden können, sofern es nicht den Zielen der ESu widerspricht. Es gibt viele Punkte, die schon jetzt mit der RAST 06 vereinbar sind (und durch die RAST 26 teils vrs. noch vereinfacht / befördert werden). Die ESu ergänzend zur RAST verwenden zu können, ist quasi Bedingung, damit damit real gearbeitet werden kann (ESu als Arbeitshilfe für die RAST, da wo diese aufhört / nicht präzise genug ist könnte ein gutes Ziel sein).	16	Immo Janssen	Thread	nicht auswertbar	Folgebeitrag im Thread
87	2.2 Prognostizierte r Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	Die Gestaltungsprinzipien sollten nicht alleine auf die Hauptstraßen, sondern explizit auch auf die Nebenstraßen des Superblocks bezogen werden. Denn wie z.B. die Nachfrage der ESu-Lunchtime-Präsentation am 27.01.2026 zur Verträglichkeit von Fahrradstraßen IN Superblocks wieder einmal zeigte, sollten zum Beispiel auch INNERHALB eines Superblocks die Wege von Fuß- und Radverkehr deutlich voneinander getrennt und die Vorränge (z.B. an Querungsstellen) eindeutig geregelt und baulich oder durch (Verkehrs-) Zeichen dargestellt sein (sofern die Nebenstraße nicht als "Spielstraße" gestaltet und damit der Fußverkehrsvorrang ohnehin klar definiert ist).		Eckhard Gauterin	Anregung	Teilnutzung	In diesem Textabschnitt werden ausschließlich Hauptverkehrsstraßen betrachtet. Die Verkehrsführung innerhalb des Superblocks wird in Kapitel 3 beschrieben. Eine Trennung der Verkehrsarten kann dort auch sinnvoll sein, jedoch ermöglichen die niedrigen Geschwindigkeiten und veränderte Verkehrsmittelanteile dort oftmals eine Mischnutzung von Straßenflächen.
96	2.2 Prognostizierte r Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	Fuß- und Radverkehr muss besonders flüssiger fließen. Aktuell muss der Fuß- und Radverkehr Umwege in Kauf nehmen oder warten. Mir gefällt Vorfahrt für den Radverkehr wie in Houten. Kostet fast nichts und bringt viel. Zebrastreifen, möglichst keine Ampeln und Kreisverkehr, denn diese begünstigen hauptsächlich den Autoverkehr.		Gisela, Kempen	Anregung	Teilnutzung	In Kapitel 3.3.2 Punkt g) berücksichtigt. Eine intensivere Befassung mit Knotenpunktgestaltung an Hauptverkehrsstraßen wäre wünschenswert, aber einem thematisch eigenen Empfehlungspapier (z.B. RAST der FGSV) besser abzuhandeln.
97	2.2 Prognostizierte r Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	Bitte hier auch die Kleinstädte mitdenken. Hier reicht eine Umgehungsstraße als Hauptnetz, um eine Stadt völlig vom Durchgangsverkehr zu befreien.		Gisela, Kempen	Anregung	Ablehnung	Die ESu fokussiert sich bewusst auf großstädtische Quartiere, in denen typischerweise der Bedarf nach Verkehrsberuhigung, Entsiegelung, Nutzungsmischung etc. zusammenfällt. Die Situation in Kleinstädten und im ländlichen Raum ist gesondert zu analysieren und zu verändern. Dennoch können einzelnen Prinzipien von Superblocks auch in Kleinstädten adaptiert werden.
115	2.2 Prognostizierte r Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	Geschwindigkeitsreduktion auf T30?		Thomas	Anregung	Teilnutzung	Die Möglichkeit für Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen wird in Kapitel 4.2.5 rechtlich betrachtet und im Zielstandard unter 3.3.2 Punkt a) empfohlen.
150	2.2 Prognostizierte r Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	ergänzen: "eine Straßenbahnlinie, eine neue Brücke für den Fuß- und Radverkehr"		Rusti	Anregung	Einarbeitung	übernommen
151	2.2 Prognostizierte r Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	blauer EU-Parkausweis ist nicht allgemein bekannt und nicht selbst erklärend		Rusti	Anregung	Einarbeitung	in der Fußnote ergänzt
163	2.2 Prognostizierte r Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	„induzierte Nachfrage“ Hinweis: Für die "Nachfrage" von Menschen mit Behinderungen gilt dies kaum: Anders als andere Verkehrsteilnehmende können Menschen mit Behinderungen den ÖPNV nur eingeschränkt nutzen und nicht einfach auf das Fahrrad umsteigen.		Sargon	Anregung	Ablehnung	Menschen mit Behinderung sind eine sehr vielfältige Gruppe. Je nach angebotener Infrastruktur und individuellen Fähigkeiten können sie als Fahrer oder Beifahrer z.B. Tandems, Dreiräder, Senioren-Scooter, ÖPNV oder Autos nutzen. Das Prinzip der induzierten Nachfrage gilt also gleichermaßen für alle Menschen, jedoch mit differenzierten Schlussfolgerungen. Daher wird in diesem Kapitel betont: "Alle verkehrlichen Verbesserungen sind insbesondere auf die Anforderungen von Gruppen mit besonderen verkehrlichen Bedürfnissen wie Kindern, Senior*innen und mobilitätseingeschränkten Personen auszurichten."

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
164	2.2 Prognostizierte r Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	"individuelle Wahl" Hinweis: Genau diese Wahl haben Menschen mit Behinderungen häufig nicht. Viele von ihnen bewegen sich ausschließlich zu Fuß oder mit dem KFZ. "Wohnort- und Standortentscheidungen" Hinweis: Ganz genau: So kann z.B. der Wegfall von Parkplätzen dazu führen, dass Menschen mit Behinderungen ihren Versorgungsdienst verlieren oder gar ihre Wohnung aufgeben und in eine Einrichtung ziehen müssen.		Sargon	Anregung	Ablehnung	siehe Begründung zu Kommentar 163
165	2.2 Prognostizierte r Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	"Die lokale Infrastruktur, z. B. für Handel, Bildung, Erholung wird gefördert." Hinweis: Unklar, inwiefern Restriktionen für den KFZ-Verkehr dazu beitragen. Als die Friedrichsstraße für den KFZ-Verkehr gesperrt war, beklagten viele Handelstreibende Umsatzeinbußen. Bei c) nach "EU-Parkausweis" bitte ergänzen: "oder orangefarbenem Parkausweis" Bei d) nach "zu begrenzen" bitte ergänzen: "Das gilt nicht für Stellplätze, auf die Menschen aufgrund von Behinderungen angewiesen sind."		Sargon	Anregung	Teilnutzung	zu a) Im gleichen Abschnitt werden bereits Quellen zitiert, die die positiven Auswirkungen auf den Handel belegen. Negative Effekte in der Transformationsphase sind zu beachten, in der Summe überwiegen aber die Vorteile. zu c) orangefarbenen Parkausweis: übernommen zu d) Im Text wird bereits eine Prioritätenabwägung eingefordert. Dies umfasst auch die Prioritäten von Menschen mit Behinderung.
166	2.2 Prognostizierte r Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	*[mobilitätseingeschränkten Personen]* Bitte ändern in: "Personen mit Beeinträchtigungen" Auch und gerade Menschen mit sensorischen Beeinträchtigungen sind auf "verkehrliche Verbesserungen" im Sinne von "barrierefreier Infrastruktur" zwingend angewiesen.		Sargon	Anregung	Einarbeitung	übernommen

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
168	2.2 Prognostizierter Verkehr auf Haupt- und Nebenstraßen	*[komfortable]* Bitte ändern in: "barrierefreie" Frage: Was bedeutet "komfortabel"? Nicht definierter, unklarer Begriff. Bei a) "Weitestgehend" bitte ändern in: "Grundsätzlich strikte" Mischverkehrsflächen hindern insbesondere Menschen mit sensorischen Beeinträchtigungen an einer gleichwertigen Mobilität mit anderen. Menschen mit sensorischen Beeinträchtigungen können andere Verkehre nur eingeschränkt wahrnehmen. Sie werden umgekehrt in ihren Beeinträchtigungen von anderen Verkehrsteilnehmenden kaum erkannt. Zudem halten Radfahrer/-innen sowie KFZ-Führende die auf Mischverkehrsflächen gebotene Schrittgeschwindigkeit häufig nicht ein und halten zu wenig Sicherheitsabstand. Dies alles führt zu einem hohen Unfall- und Konfliktrisiko. Menschen mit Behinderungen fühlen sich auf Mischverkehrsflächen nicht sicher und neigen zu Rückzugsverhalten. Zumindest mit den Zielen des MobG BE - § 3 MobG BE: Mobilität für alle - § 10 MobG BE: "Vision Zero" - § 50 Abs. 2 MobG BE: Gehwege als Schutzräume für Menschen mit Behinderungen sind Mischverkehrsflächen kaum zu vereinbaren. Bei b) nach "sicherer" bitte ergänzen: "Bitte ergänzen: "und barrierefreier" Frage: Was in Bezug auf Wege bedeutet "sicher"? Nicht definierter, unklarer Begriff. Bei c) nach "sichere" bitte ergänzen: "und barrierefreie" Sichere Querungsmöglichkeiten (LSA, FGÜ) sind richtig und wichtig. Allerdings müssen sie auch barrierefrei (eindeutig auffindbar und selbstständig nutzbar) sein. Bei d) "hochwertige" bitte ändern in: "barrierefreie" Bitte ändern: "barrierefreie" Frage: Was bedeutet "hochwertig"? Nicht definierter, unklarer Begriff!		Sargon	Anregung	Teilnutzung	zu den Punkten "komfortabel" sowie b), c) und d) In diesen Absätzen geht es darum, ein Angebot zu fordern, das insbesondere bei den Kriterien "Komfort" und "Wertschätzung" vergleichbar zur aktuellen Kfz-Infrastruktur ist. Barrierefreiheit wird an zahlreichen anderen Stellen der ESu spezifiziert. zu a) Punkt wurde anlässlich einer anderen Anregung überarbeitet. Das Wort "weitestgehend" ist dadurch entfallen. Die Anforderung nach Trennung ist in Kapitel 3.2.3 noch einmal explizit beschrieben.
20	2.3 Individuelle Zeitgewinne durch die 15-Minuten-Stadt	Hier lohnt sich ein Hinweis auf das Mobilitätszeitbudget. Das kennen viele Planende nicht. Es handelt sich um eine über die Jahrhunderte gleichbleibende psychologische Konstante. Die Menschen sind bereit, etwa 40 Minuten für Wege herzugeben. Wenn die Geschwindigkeiten erhöht werden, z.B. mit Schnellstraßen oder auch Regionalbahnlinien, sinken mittelfristig nicht die Fahrzeiten. Es erhöhen sich lediglich die gefahrenen Distanzen.		Roland Ha.	Anregung	Einarbeitung	Danke für den Hinweis! Wurde eingearbeitet.
32	2.3 Individuelle Zeitgewinne durch die 15-Minuten-Stadt	...ist die Voraussetzung, um am wirtschaftlichen... oder: Mobilität ermöglicht ...		Tobias Kraudzun	Anregung	Teilnutzung	Absatz überarbeitet
78	2.3 Individuelle Zeitgewinne durch die 15-Minuten-Stadt	Hier auch anknüpfen an / verweisen auf den FGSV Gremiums "Erreichbarkeitsplanung" https://www.fgsv.de/netzwerk/gremien/ag-1-verkehrsplanung/11-grundsatzfragen-der-verkehrsplanung/113-erreichbarkeitsplanung https://www.zukunftsnetzwerk-oe-pnv.de/aktuelles/veranstaltungen/fachworkshop-erreichbarkeitsplanung-im-praxistest		Immo Janssen	Anregung	Ablehnung	Keine geeignete Stelle für den Verweis gefunden
98	2.3 Individuelle Zeitgewinne durch die 15-Minuten-Stadt	Hier ist nur die Verkehrsinfrastruktur für MIV gemeint, deshalb sollte dies auch so geschrieben werden.		Gisela, Kempen	Anregung	Einarbeitung	Übernommen.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	Tr Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
118	2.3 Individuelle Zeitgewinne durch die 15-Minuten-Stadt	https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=Marchetti-Konstante&ved=2ahUKEwjXiY7Coa6SAxVU1QIHYY5O-wQgK4QegQIARAB (Reisezeitbudget)	20	Thomas	Anregung	Einarbeitung	Übernommen.
119	2.3 Individuelle Zeitgewinne durch die 15-Minuten-Stadt	Bewusst, dass hier die Arbeitsstätten weggelassen werden? Für die 15min-Orte eigentlich auch zentral...		Thomas	Anregung	Ablehnung	Taucht hier in der Liste nicht auf, weil die Passung Arbeitsplatz & Wohnort mit den Mitteln der Stadtplanung kaum zu beeinflussen ist. Andere Faktoren, wie Arbeitsort des Partners, Nähe zu Freunden und Familien, fachliche Spezialisierung, all das hat sehr viel mehr Einfluss auf die Entscheidung für einen bestimmten Arbeitsweg. Unter Punkt b könnten wir aber vielleicht die Mischung mit Gewebe noch mehr herausstellen.
126	2.3 Individuelle Zeitgewinne durch die 15-Minuten-Stadt	Taucht hier in der Liste nicht auf, weil die Passung Arbeitsplatz & Wohnort mit den Mitteln der Stadtplanung kaum zu beeinflussen ist. Andere Faktoren, wie Arbeitsort des Partners, Nähe zu Freunden und Familien, fachliche Spezialisierung, all das hat sehr viel mehr Einfluss auf die Entscheidung für einen bestimmten Arbeitsweg. Unter Punkt b könnten wir aber vielleicht die Mischung mit Gewebe noch mehr herausstellen.		Hans Hagedorn, FGSM	Thread	nicht auswertbar	siehe Ausgangskommentar 119
248	2.3 Individuelle Zeitgewinne durch die 15-Minuten-Stadt	*...von 15 Minuten - zu Fuß oder mit dem Fahrrad - möglich sein.*		Verein Geht-Doch	Anregung	Einarbeitung	übernommen
257	2.3 Individuelle Zeitgewinne durch die 15-Minuten-Stadt	2b. würde ich deutlich positiver formulieren/ergänzen, in etwas " durch die höhere Flächeneffizienz profitieren auch Gewerbe, da bei gleichen Flächen deutlich mehr Umsatz möglich wird"		Torsten Perner	Anregung	Teilnutzung	Teilweise eingearbeitet.
33	3. Standards für Superblocks	Es klingt so, als ob Basis- und Regelstandard einfach ohne politische Rückendeckung umsetzbar wären. Manche Verwaltungen würden das bestimmt auch gerne so machen, aber es entspricht momentan so gar nicht der Praxis. Kann man die (letztlich immer nötige) politische Rückendeckung mit einer Formulierung abbilden? Zielstandard: Umsetzung muss unbedingt einen klaren Plan haben, der deutlich und verständlich kommuniziert wird (nicht nur integrierte Planungsgruppe - vielleicht noch im 'stillen Kämmerlein') - und braucht unbedingt auch die klare Unterstützung der politischen Leitungsebene		Tobias Kraudzun	Anregung	Ablehnung	Die FGSM hinterfragt bewusst die häufige Praxis, dass jede kleine Verkehrssicherheitsmaßnahme der politischen Leitungsebene vorgelegt wird. Die neue StVO unterstreicht mit § 45 Abs. 1 Nr. 7 b die Eigenverantwortlichkeit der Verwaltung.
99	3. Standards für Superblocks	Ich habe Sorge, dass so auf ein Haußtstraßennetz in einer Stadt beharrt wird. Dies ist aber in einer Kleinstadt nicht notwendig. (s.o. Umgehungsstraße)		Gisela, Kempen	Anregung	Ablehnung	Die ESu fokussiert sich bewusst auf großstädtische Quartiere, in denen tyischerweise der Bedarf nach Verkehrsberuhigung, Entsiegelung, Nutzungsmischung etc. zusammenfällt. Die Situation in Kleinstädten und im ländlichen Raum ist gesondert zu analysieren und zu verändern. Dennoch können einzelnen Prinzipien von Superblocks auch in Kleinstädten adaptiert werden.
100	3.1 Basisstandard	Hier vielleicht Tempo 30 hinzufügen. Mehr Platz gewinnt man nicht nur durch den Rückgang des Verkehrs, sondern hauptsächlich durch Modalfilter (besonders durch Miniparks als Modalfilter) und durch Einbahnstraßen.		Gisela, Kempen	Anregung	Ablehnung	Die Modalfilter beanspruchen rein flächenmäßig nur einen Bruchteil des Straßenraums. Sie bewirken aber eine andere Verkehrsmittelwahl und andere Verkehrsströme im gesamten Superblock. Darin liegt der eigentliche Flächeneffekt.
152	3.1 Basisstandard	Stimme zu: Mehr Platz nicht durch weniger Verkehr, sondern durch Umnutzung der Flächen. Einbahnstraßen etc.		Roland Ha.	Thread	Ablehnung	Die Kfz-Frequenz in einer Fahrradstraße ist ein enorm entscheidender Faktor für das Platzangebot.
169	3.1 Basisstandard	*[sicher]* Bitte ändern in: "grundsätzlich baulich getrennt"		Sargon	Anregung	Ablehnung	Sichere Führung umfasst die bauliche Trennung, Querungshilfen und auch barrierefreie bauliche Ausführung. Diese Detailschärfe ist im Einleitungsabsatz nicht sinnvoll.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	Tr Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
170	3.1 Basisstandard	*[Wanderbaumalleen, Stadterrassen oder Parklets]* Hinweis: "Wanderbaumalleen", "Stadterrassen" und "Parklets" dürfen keine Mindestbewegungsflächen oder Minstdurchgangsbreiten auf dem Gehweg einengen. Es stellt sich die Frage, wie Menschen mit Sehbeeinträchtigungen "Wanderbäume" rechtzeitig als Hindernis wahrnehmen können. "Stadterrassen" und "Parklets" müssen auch für Menschen mit Behinderungen eindeutig auffindbar, barrierefrei zugänglich und selbstständig nutzbar sein (vgl. u.a. § 11 LGBG).		Sargon	Anregung	Ablehnung	Die Prinzipien der Barrierefreiheit sind bei allen Maßnahmen zu berücksichtigen und müssen daher nicht jedes Mal erwähnt werden.
34	3.1.1 Einteilung in Anliegerzonen	... verbleibt auf den dafür vorgesehenen Hauptverkehrsstraßen. *Diese klare Führung ist die entscheidende Neuerung gegenüber bisherigen Verkehrsberuhigungs-Konzepten, die den (Kfz-Durchgangs-)Verkehr nur verlangsamen soll, aber oft nicht verringert. *		Tobias Kraudzun	Anregung	Einarbeitung	Übernommen.
75	3.1.1 Einteilung in Anliegerzonen	Die Rigorosität dieses Grundsatzes sollte ggf. hinterfragt werden (und z.B. durch einen Zielwert "nicht mehr als xyz Kfz pro Tag" / "Reduzierung um 90% bei Sicherstellung geringer Fahrgeschwindigkeiten" o.ä. ersetzt werden). Es kann Situationen geben, in denen der ortsfremde Kfz-Durchgangsverkehr auf ein Minimum reduziert werden kann, aber noch eine letzte (langwierige) Durchfahrung möglich bleibt (Beispiel Anton-Kiezblock in Berlin) - dafür aber der politische / finanzielle / personelle Aufwand deutlich geringer ist, bei evtl. höherer Akzeptanz. Hier fehlt ggf. etwas Flexibilität (auch i.S.e. Offenheit für eine Startphase, die bei nicht-Bewährung dann in einer weiteren Ausbau-Stufe nachgesteuert wird).		Immo Janssen	Anregung	Teilnutzung	Formulierung wurde etwas offener gestaltet. Die möglichen Ausnahmen sollten an dieser Stelle aber nicht betont werden.
101	3.1.1 Einteilung in Anliegerzonen	oder besonders bei Kleinstädten durch Umgehungsstraßen umrahmt. Ortsfremde KFZ-Durchgangsverkehre verbleiben möglichst auf den Umgehungsstraßen.		Gisela, Kempen	Anregung	Ablehnung	Die ESu fokussiert sich bewusst auf großstädtische Quartiere, in denen typischerweise der Bedarf nach Verkehrsberuhigung, Entsiegelung, Nutzungsmischung etc. zusammenfällt. Die Situation in Kleinstädten und im ländlichen Raum ist gesondert zu analysieren und zu verändern. Dennoch können einzelnen Prinzipien von Superblocks auch in Kleinstädten adaptiert werden.
102	3.1.1 Einteilung in Anliegerzonen	Es wäre schön, wenn hier ein Beispiel von einem Zirkulationsplan wie in Houten oder Gent auch eingefügt wird. So wird klar, dass dies auch groß gedacht werden kann.		Gisela, Kempen	Anregung	Teilnutzung	Houten dient als Vorbild für einer der Topologien in Kapitel 3.1.3
120	3.1.1 Einteilung in Anliegerzonen	ÖPNV ist "Schwerverkehr", dieser sollte um den Superblock herum geführt werden. Wenn die Distanzen dann zu den Haltestellen zu gross werden, ist der Superblock zu gross...		Thomas	Anregung	Ablehnung	Feinerschließungen in einem Quartier, ggf. durch Minibusse sind essentiell und sollten nicht pauschal ausgeschlossen werden (vgl. Monheim)
121	3.1.1 Einteilung in Anliegerzonen	suboptimal, insbesondere bei Nr 3 ist Durchgangsverkehr wahrscheinlich (Schleichverkehr um LSA)		Thomas	Anregung	Ablehnung	Durchgezogene Mittellinie oder mit Bordstein abgesetzter Mittelstreifen unterbindet diesen Schleichverkehr,
122	3.1.1 Einteilung in Anliegerzonen	(bzw reicht eine durchgezogene Linie nicht, um dieses Verhalten zu verhindern) > wir hatten den Fall gerade kürzlich	121	Thomas	Thread	nicht auswertbar	Folgebeitrag im Thread
128	3.1.1 Einteilung in Anliegerzonen	Buslinien auf Erschießungsrouten oder auch Trams können sehr verträglich sein. In den Standards wollen wir die Möglichkeit dafür offen halten. Auch weil es im Einzelfall tolle Zeitvorteile für die ÖPNV-Nutzer bringen kann.	120	Hans Hagedorn, FGSM	Thread	nicht auswertbar	Folgebeitrag im Thread
129	3.1.1 Einteilung in Anliegerzonen	Stimmt, das kann eine Lücke sein. Wenn die durchgezogene Line ein Mittelstreifen ist, wirkt es vielleicht besser. Aber wir wollen ohnehin verdeutlichen, dass eine Superblock nicht immer zu 110%ig "wasserdicht" sein muss.		Hans Hagedorn, FGSM	Thread	nicht auswertbar	Folgebeitrag im Thread
153	3.1.1 Einteilung in Anliegerzonen	Ich würde ÖPNV nicht ausschließen. Insbesondere Straßenbahnen in Nebenstraßen sind sehr verträglich und ein starker Magnet für den Umweltverbund.	120	Roland Ha.	Thread	Teilnutzung	Zustimmung
154	3.1.1 Einteilung in Anliegerzonen	Nachtrag: Frankreich zeigt gut, wie es geht.	153	Roland Ha.	Thread	Teilnutzung	Zustimmung
35	3.1.2 Gestaltung der Modalfilter	(Abs. 2) ...mit Gehwegvorstreckungen oder Mittelinseln sind sinnvoll, wobei die Schleppkurven für Ver- und Entsorgungs-LKW beachtet werden müssen.		Tobias Kraudzun	Anregung	Einarbeitung	Zustimmung
36	3.1.2 Gestaltung der Modalfilter	(Abs. 8 am Ende von b) Für eine bessere Akzeptanz sorgt die Änderung des Bordsteinverlaufs mithilfe von Mittelinseln. So kommt lässt sich die neue Verkehrsführung StVO-konform ohne die gestalterische Zumutung von Sperrpostenreihen durch einfache bauliche Änderungen realisieren (siehe A.1 und A.6).		Tobias Kraudzun	Anregung	Einarbeitung	Eingefügt als neuer Punkt a)

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
37	3.1.2 Gestaltung der Modalfilter	(Abs. 8 am Ende von e)) *Zeitgleich mit der baulichen Umsetzung sind alle relevanten Anbieter von Navigationssystemen über die geänderten Verkehrsführungen zu informieren (FN), damit sie ihre Kartenbasis aktualisieren. Vor allem muss die für Rettungsdienste zuständige Verwaltung sicherstellen, dass diese ihre Navigationsgeräte zeitnah aktualisieren*, damit auch ortsfremde Einsatzkräfte die schnellste Route wählen können. Fußnote: Beispielformate DATEX II oder TN-ITS (Transport Network ITS)		Tobias Kraudzun	Anregung	Einarbeitung	Übernommen.
53	3.1.2 Gestaltung der Modalfilter	(c. Wahrnehmung): Es sollte neben der taktilen Erkennbarkeit trotzdem der Kontrast der Elemente zur Umgebung berücksichtigt werden. Dieser ist für Menschen mit Sehbehinderung sehr wichtig. So sind graue Poller im Stadtbild nur schwer erkennbar im Vergleich zu den weiß-rot gestreiften.		Sarah Karge (DBSV)	Anregung	Ablehnung	Der Kontrast und die Erkennbarkeit sollten vor allem durch die bauliche Gestaltung gewährleistet werden, z. B. durch den Bordsteinverlauf (siehe dazu auch der neue Punkt a). Ein unvermittelt im Straßenraum stehender Pfosten -- sei er rot oder grau -- ist für Menschen mit und ohne Sehbehinderung störend und tendenziell gefährlich.
81	3.1.2 Gestaltung der Modalfilter	Ja, hier liegt ein Zielkonflikt. Die rot-weißen Poller rufen auch viel Unmut hervor. Eine Lösung könnten bauliche Lösungen. Die sind sehr klar und kontrastreich erkennbar, vom Straßenverlauf unterscheidbar und benötigen keine Baustellenoptik.		Hans Hagedorn, FGSM	Thread	nicht auswertbar	
103	3.1.2 Gestaltung der Modalfilter	Hier gerne noch ein Beispiel aus Münster aufnehmen, Hier ist die Einfahrt und Ausfahrt so reduziert worden, dass entweder ein Auto rein oder rausfahren kann. (Bild schicke ich per Mail)		Gisela, Kempen	Anregung	Teilnutzung	Danke für die vielen Bilder. Eine Verengung der Durchfahrt für Kfz auf eine Spur kann in einigen Situationen hilfreich sein, als Modalfilter zur Unterbindung von Durchfahrtsverkehr ist diese Maßnahme aber nicht empfehlenswert
104	3.1.2 Gestaltung der Modalfilter	Busschleuse aus Houten schicke ich per Mail		Gisela, Kempen	Anregung	Teilnutzung	Danke
105	3.1.2 Gestaltung der Modalfilter	Pocketparks als Modalfilter finde ich auch nennenswert. Passendes Bild schicke ich auch per Mail).		Gisela, Kempen	Anregung	Teilnutzung	Danke
106	3.1.2 Gestaltung der Modalfilter	2. Bild vom Land: Doornspijk,NL	104	Gisela, Kempen	Anregung	Teilnutzung	Danke
155	3.1.2 Gestaltung der Modalfilter	Zu e) nur ein redaktioneller Hinweis: Ich würde die beiden Punkte umdrehen. Sonst könnte man es lesen als "Beschilderungen mit "Anlieger frei" mit einer Fahrwegbreite über 400cm..."		Roland Ha.	Anregung	Einarbeitung	Umgesetzt
171	3.1.2 Gestaltung der Modalfilter	Zu A.1 Straßenumnutzung: Hinweis: Abgestellt Fahrräder blockieren die Leitlinie für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen. Zu A.2 Straßenumnutzung: Hinweis: Poller nicht taktil abgegrenzt, daher für blinde Menschen die Poller nicht rechtzeitig als Hindernis wahrnehmbar. Zu A.4 Unterführung: Hinweis: Kann nicht beurteilt werden. Nur Karte, kein Bild gefunden. Zu A.6 Diagonaler Modalfilter: Hinweis: Querung für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen gefährlich: kein ertastbarer Bord, Nullabsenkung ohne Sperrfeld, kein Richtungsfeld. Zu A.7 Einbahnstraße: Hinweis: Querung für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen gefährlich: kein ertastbarer Bord, Nullabsenkung ohne Sperrfeld, kein Richtungsfeld. Zu A.9 Busschleuse Hinweis: Kann nicht beurteilt werden. Bild unter dem Link nicht aufrufbar.		Sargon	Anregung	Ablehnung	zu A.1: Das Bild dient als Anschauungsbeispiel für den Modalfilter. Die Leitlinie an der Hauswand leider durch die abgestellten Fahrräder gestört, allerdings wäre diese Situation mit oder ohne Modalfilter identisch. zu A2: Ja, zwei Poller sind im Geh- und Fahrbereich ohne taktile Elemente positioniert. Sie sichern den gesamten Straßenraum für alle Fußgänger und sonstigen Verkehrsteilnehmer. Zudem gibt es einen Seitenraum, der ausschließlich für Fußgänger reserviert ist. In der Summe ist die Gestaltung eine deutliche Verbesserung für Menschen mit Sehbehinderung. zu A6: In der Bildunterschrift wird deutlich, dass eine solche temporäre Lösung baldmöglichst barrierefrei umgestaltet werden sollte. zu A7: Ja, keine vollständige Umsetzung von barrierefreier Gestaltung, aber eine deutliche Verbesserung für allem Fußgänger mit und ohne Sehbehinderung, durch die Einengung für Kfz und die Sicherung des Sichtfelds vor parkenden Autos.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	Tr Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
172	3.1.2 Gestaltung der Modalfilter	Bei c) "viel genutzten Bereichen sollten" bitte ändern in: "genutzten Bereichen müssen" Unabhängig vom Fußverkehrsaufkommen ist diese Maßnahme für blinde Menschen immer sicherheitsrelevant. Bei c) "grelle Warnfarben" Hinweis: Wechselkontrast für verschiedene Situationen (trockener/nasser Asphalt, Tag/Nacht) notwendig. Bei g) "automatisch" Hinweis: Automatisch versenkbare Sperrpfosten sind störungsanfällig und häufig defekt.		Sargon	Anregung	Teilnutzung	zu c) "viel" gestrichen Satz für Sicherstellung des Wechselkontrasts eingefügt. zu g) ja, die Aufzählung überlässt die Auswahl den Ausführenden vor Ort
241	3.1.2 Gestaltung der Modalfilter	(zu 1c) Pflanzkübel eignen sich grundsätzlich nur bedingt für Diagonalfilter, da sie die Anfahrtsicht auf den Radverkehr deutlich reduzieren können (vgl. dazu zum Beispiel Diagonalfilter Oeder Weg / Holzhausenstraße in Frankfurt am Main mit mehreren Einbiegen-/Kreuzen-Unfällen und einem Schwerverletzten in den letzten Jahren). Besser noch einen Satz dazu, dass die Anfahrtsicht eingehalten werden muss. Alternativ nur niedrige Pflanzbeete empfehlen.		Sascha Taute	Anregung	Einarbeitung	Übernommen
38	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	Bei den Mengenverhältnissen Anliegerverkehr vs. DV auf den HVS ist die Behauptung "Staugefahr auf HVS" nicht nachvollziehbar, erst recht nicht hier, wo nur wenige Anliegerstraßen erschlossen werden. Mehrbelastung der HVS wird an anderer Stellen in der ESu ja auch widerlegt) Auch erhöhte Unfallgefahr ist wegen dem schwachen Anliegerverkehr nicht nachvollziehbar		Tobias Kraudzun	Anregung	Teilnutzung	Leistungsfähigkeit von HVS hängt unmittelbar mit der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte zusammen. Müssen die Knotenpunkte an den Einmündungen LSA geregelt werden, tritt eine beachtliche Störung auf. Argument hängt auch damit zusammen, dass Schleichverkehre aus dem Quartier nun auch über die Hauptverkehrsstraßen laufen und die Verkehrsbelastung dort ohnehin höher ist. Hinweis auf Leistungsfähigkeit wird verbessert
39	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	Nicht verständlich: Wohin weicht der Ausweichverkehr bei aktiven Superblocks aus?		Tobias Kraudzun	Anregung	Einarbeitung	Aussage besser im Text erläutert
40	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	(Abs. 36) Hier sollte der Unterschied zwischen SBs mit vielen und wenigen Kfz-Zufahrtsmöglichkeiten adressiert werden. Wenige Zufahrten müssten z.B. besonders gut qualifiziert werden, damit der stetige Verkehrsfluss auf den HVS möglichst wenig beeinträchtigt wird (LSA bzw. mindestens ein Abbiegestreifen, wo der abbiegende Verkehr die RV- und FV-Ströme entlang der HVS abwarten kann, bevor er in den SB abbiegen kann)		Tobias Kraudzun	Anregung	Ablehnung	keine geeignete Stelle für die Einarbeitung gefunden
41	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	... Knotenpunkte entlang der Hauptstraßen reduziert *und z.B. durch LSA qualifiziert werden, damit Kfz-AV ausreichend gesichert ein- / ausfahren kann *		Tobias Kraudzun	Anregung	Teilnutzung	Wie im Thread diskutiert sollte die ESu LSA nicht empfehlen, sondern lieber darauf hinweisen, dass hochwertige Knotenpunkte LSA überflüssig machen können und die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstraße so verbessert wird.
88	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	Da in Städten die meisten Radunfälle an Kreuzungen und Einmündungen beim Rechtsabbiegen stattfinden (ca. 70% [?]) , stellt also jede für den Kfz-Verkehr zugelassene Einfahrt in einen Superblock eine für den Radverkehr potenziell sehr gefährliche Straßensituation dar. Daher trägt der Wegfall von Kfz-Einmündungen in den Superblock (selbst bei "schwachem" Kfz-Anlieger*innen-Verkehr) einen deutlichen Zugewin für den Radverkehr dar.Vielleicht könnte dieser Aspekt durch eine entsprechende Fußnote erläutert werden, damit die Nachvollziehbarkeit dieses Nachteil-Argumentes in Hinblick auf die Unfallgefahr verbessert wird.	38	Eckhard Gauterin	Thread	Teilnutzung	Hinweis auf Radverkehrsunfälle übernommen
89	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	Zusätzlicher Hinweis zur Skizze: Vielleicht sollte in der Skizze noch eine oder zwei weitere Einmündungen für den Kfz-Verkehr entfallen, damit z.B. der Aspekt der reduzierten Unfallgefahr besser deutlich wird (weil schneller ersichtlich).	88	Eckhard Gauterin	Thread	Ablehnung	Diese Option wird mit der blauen Anliegerzone schon gezeigt. Die rote Anliegerzone zeigt mit Bedacht die Möglichkeit, je nach lokalen Bedingungen (z.B. Gewerbebetrieb) auch mehr als 2 Einfahrten zuzulassen.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	Tr Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
90	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	Zur Erläuterung auf Tobias Frage: Wenn auf einer parallel zu einem Superblock verlaufenden Hauptstraße ein Stau auftritt, dann weicht der Kfz-Verkehr auch auf Nebenstraßen im Superblock aus, um diesen Stau zu "umfahren" (Beispiel zu Abb. 6: Stau auf der Hauptstraße zwischen 1 und 3 bewirkt eine "Umfahrung" über die rot markierte Nebenstraße des Superblocks). Auch hier ist vielleicht eine Fußnote (oder eine etwas ausführlichere Beschreibung des Sachverhaltes im Text) zur besseren Nachvollziehbarkeit sinnvoll.	39	Eckhard Gauterin	Thread	Einarbeitung	
91	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	Das von Tobias angeführte Argument ist vielleicht an einer anderen Stelle der ESu zu berücksichtigen. Aber an dieser Stelle geht es eher um die Frage, ob alle Zufahrten überhaupt für den Kfz-Verkehr offen sein sollten (und diese Frage wird mit der Zugangsart "b" eindeutig verneint ;-). Und noch ein Hinweis zur Ampelsicherung von Einmündungen: Wenn die Einmündungen sehr gut gestaltet sind (d.h. engen Straßenbreiten, sehr gute Einsehbarkeit der gesamten Kreuzung, eindeutige Fuß- und Radwege mit Vorrang, ...), dann braucht es laut Aussage von niederländischen Verkehrsplaner*innen noch nicht einmal mehr Ampeln. Daher die Ampelsicherung nur bei jenen Straßensituationen anführen, bei denen sich gut gestaltete Kreuzungen bzw. Einmündungen wirklich nur sehr schwer realisieren lassen.	40	Eckhard Gauterin	Thread	Teilnutzung	
92	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	Lieber gut gestaltete Kreuzungen als LSA Sicherung fordern - siehe auch die Kommentierung zu Absatz 35 oben).	41	Eckhard Gauterin	Thread	Einarbeitung	
109	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	Bei Kleinstädten bitte hier auch die Umgehungsstraße statt Hauptstraßennetz nennen oder mit Schrägstrich dazufügen oder ???		Gisela, Kempen	Anregung	Ablehnung	Wird durch den Begriff Hauptstraßennetz abgedeckt
110	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	Preiswert und schnell umsetzbar bei maximaler Steigerung der Lebensqualität, Luftqualität, Ruhe und Sicherheit. In Houten gab es in den letzten 40 Jahren keinen schweren Unfall.		Gisela, Kempen	Anregung	Ablehnung	Modell sehr komplex im Bestand umzusetzen, Quartier muss sich dafür eignen. Houten wurde direkt mit diesem Verkehrskonzept geplant und hat daher beste Voraussetzungen.
111	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	Es eignet sich hervorragend für ganze Städte. Es braucht dazu nur eine Umgehungsstraße. In Norwegen ist dies gefühlt Standard.		Gisela, Kempen	Anregung	Einarbeitung	Hinweis übernommen
112	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	Bei hohem Aufkommen kann eine getrennte Wegeführung erforderlich sein. Besser "Bei dem Neu-, Aus- und Umbau von Straßen sollen Radverkehr und Fußverkehr innerhalb der Ortslagen grundsätzlich getrennt geführt werden." Zitat aus https://www.recht.nrw.de/im/owa/br_bes_detail?sg=0&menu=1&bes_id=47228&anw_nr=1& aufgehoben=N&det_id=687578 rel="nofollow ugc">SMBL § 13 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen RECHT.NRW.DE Es sollte klar sein, dass auch bei Superblocks immer eine Trennung angestrebt werden soll.		Gisela, Kempen	Anregung	Teilnutzung	Zitat wie folgt übernommen: Bei Neu-, Aus- und Umbau von sollen Radverkehr und Fußverkehr grundsätzlich getrennt geführt werden.
113	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	LSA sollten vermieden werden. Sie bevorzugen den Autoverkehr, sind gefährlich und unbequem für Fuß- und Radfahrer, aber auch für den Autoverkehr. Rund 3 DB wird es lauter für die Anwohnenden und schlechtere Luft kommt auch noch dazu. Hier sterben oft die Menschen, weil Autofahrer Fehler machen.	92	Gisela, Kempen	Thread	Einarbeitung	
156	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	Zu b) kann man das zwar grundsätzlich so stehenlassen; allerdings erhöht die Zahl an Einmündungen auch die Gefahr, dass eben doch durch den Superblock durchgefahren wird. Und zwar längs parallel zur Hauptverkehrsstraße, nicht unbedingt quer durch.		Roland Ha.	Anregung	Ablehnung	Siehe Kommentar ID 31, dort Berücksichtigung des Themas Abkürzungsverkehr.
157	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	Die Gehwegüberfahrten sind eigentlich Standard. Mir fällt jedoch auf, dass sie bei Berlin explizit erwähnt werden. Das impliziert, dass sie bei den anderen Modellen nicht Teil des Modells sind. Von daher wäre es sinnvoll, die Gehwegüberfahrten entweder überall reinzuschreiben oder überall wegzulassen.		Roland Ha.	Anregung	Einarbeitung	Hinweis auf Gehwegüberfahrten hier aus Text gestrichen. Werden ja als grundsätzliche Gestaltungselemente kurz danach benannt.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
158	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	Siehe oben: Gehwegüberfahrten sollen Standard sein beim Anschluss von untergeordneten Straßen. Das betrifft nicht nur den Berliner Standard.		Roland Ha.	Anregung	Einarbeitung	Siehe Kommentar 157
175	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	Bei d) vor "Gehwegüberfahrten" bitte ergänzen: "barrierefrei gestaltete" Menschen mit Sehbeeinträchtigungen ist zwingend zu vermitteln, dass sie einen Verkehrsbereich betreten, auf dem sie mit KFZ rechnen müssen.		Sargon	Anregung	Einarbeitung	
178	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	Bei a), 1. Satz, gegebenenfalls "soll" bitte ändern in: "muss". Wenn der Fußverkehr nicht baulich getrennt geführt wird: "muss". Menschen mit Sehbeeinträchtigungen können ansonsten nicht wissen, dass sie eine Mischverkehrsfläche betreten und mit anderen Verkehren rechnen müssen. Bei a), 2. Satz, nach "Oberflächengestaltungen," bitte ergänzen: ", Bodenindikatoren oder andere geeignete Leitelemente" Bei a), 3. Satz, "sollte dabei einheitlich durchgezogen werden" bitte ändern in: "muss dabei einheitlich durchgezogen werden, aber die Gehwegüberfahrt auch für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen taktil und visuell wahrnehmbar sein" Bei b) "Bei hohem Aufkommen kann eine getrennte Wegeführung erforderlich sein" bitte ändern in: "Eine getrennte Wegeführung ist in jedem Fall erforderlich" Zum hohen Unfall- und Konfliktrisiko und zum Rückzugsverhalten von Menschen mit Behinderungen bei Mischverkehrsflächen siehe oben.		Sargon	Anregung	Teilnutzung	Verbesserung der Aussagen und Formulierungen im Text.
179	3.1.3 Verknüpfung mit dem Hauptstraßenn etz	Zu B.1 Gehwegüberfahrt Hinweis: Gefährlich für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen, die nicht wissen, dass sie eine Gehwegüberfahrt queren und mit KFZ-Verkehr rechnen müssen. Bodenindikatoren dürfen nicht auf Gehwegüberfahrten verwendet werden. Bitte Gehwegüberfahrten vorzugsweise gemäß Stand der Technik (DIN 32984, 5.3.6.3), zumindest aber (in Berlin) gemäß AV G+R, Anlage 2, gestalten. Zu B.2 Torsituation: Hinweis: Mischverkehrsflächen bitte grundsätzlich vermeiden. KFZ-Verkehr und Radverkehr halten die gebotenen Schrittgeschwindigkeit nicht ein. Zum hohen Unfall- und Konfliktrisiko bei Mischverkehrsflächen siehe oben. Menschen mit Behinderungen meiden Mischverkehrsflächen und neigen zu Rückzugsverhalten. Zu B.3 Zurückgebaute Einmündung: Hinweis: Positiv: Beidseitig weiterhin ein eigenständiger Gehweg Negativ: Keine barrierefreien Querungen Zu B.4 Abbiegegebot Hinweis: Keine barrierefreie Quermöglichkeit für den Fußverkehr erkennbar. Hohes Unfall- und Konfliktrisiko. (abs. 2 b)) ...Ladebereiche in ausreichender Dichte (FN) gemäß der StVO-Novelle 2024 (Z 230) FN: Beispiel für die Planung der notwendigen Dichte SenMVKU 2025: Lieferflächen für Berlin - Leitfaden zur einheitlichen Planung und Umsetzung https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/vorgaben-zur-planung/leitfaden-lieferflaechen.pdf		Sargon	Anregung	Teilnutzung	Auf den Fototafeln sollen Beispiele aus der realen Welt gezeigt werden. Es ist daher unmöglich nur perfekte Beispiele auf den Fototafeln zu listen. Bei starken Verstößen wird der Missstand in der Bildunterschrift benennen, ansonsten wird auf den Kernaspekt des Fotos in der Bildbeschreibung fokussiert.
42	3.1.4 Routenoptimie rung	(abs. 2 b)) ...Ladebereiche in ausreichender Dichte (FN) gemäß der StVO-Novelle 2024 (Z 230) FN: Beispiel für die Planung der notwendigen Dichte SenMVKU 2025: Lieferflächen für Berlin - Leitfaden zur einheitlichen Planung und Umsetzung https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/vorgaben-zur-planung/leitfaden-lieferflaechen.pdf		Tobias Kraudzun	Anregung	Einarbeitung	

ID	Kapitel	Kommentar	auf	Tr Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
43	3.1.4 Routenoptimierung	(Abs. 2e) welche Art von Events, "Zusammentreffen im öffentlichen Raum" oder Freizeitnutzungen von der Bevölkerung angenommen werden		Tobias Kraudzun	Anregung	Teilnutzung	Hinweis "im öffentlichen Raum" ergänzt. Begegnung als Grundlage von Superblocks. Ansonsten ist das auch in Freizeitnutzungen enthalten.
44	3.1.4 Routenoptimierung	durch "Fußgängerüberwege und/oder" Mittelinseln und taktile Bodenmarkierungen ...		Tobias Kraudzun	Anregung	Ablehnung	Stattdessen Übernehmen der Formulierung aus Kommentar 181
114	3.1.4 Routenoptimierung	Laufkundschaft: Wir haben eine Fußgängerzone mit Fahrrad frei und hoffen, dass wir den Durchfahrtsradverkehr aus der Einkaufszone rausbekommen. Dieser Absatz würde dem widersprechen. Vielleicht kann man dies so einschränken, dass diese durch Geschäftsstraßen geführt werden, wenn sie eine eigene Spur bekommen oder sie attraktive Radabstellanlage vor einer Fußgängerzone bekommen sollen.		Gisela, Kempen	Anregung	Einarbeitung	
116	3.1.4 Routenoptimierung	Zebrastrassen bitte ergänzen.		Gisela, Kempen	Anregung	Einarbeitung	Siehe Kommentar 181
180	3.1.4 Routenoptimierung	*[attraktive und sichere]* Hinweis: Dies gilt leider kaum für Menschen mit Behinderungen, zumindest nicht bei abgebildeten Beispielen (siehe oben). Bei a) "Zudem können Fahrradabstellflächen vor Geschäften eingerichtet werden." bitte streichen. Fahrradabstellflächen auf Gehwegen führen dazu, dass auf dem Gehweg Rad gefahren wird. Fahrradabstellanlagen und die daran angeschlossenen Fahrräder überlagern Lewitelemente für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen und engen Mindestbewegungsflächen und -breiten für Menschen mit radgebundenen Hilfsmitteln ein. Bei c) "Querungshilfen" bitte ändern in: "gesicherte Querungen in zumutbarer Entfernung" Nur Querungshilfen (Mittelinsel) genügen für Menschen mit Behinderungen nicht. Sie benötigen barrierefreie Querungen mit Vorrang für den Fußverkehr. Bei d) "besten Bedingungen für querenden" bitte ändern in: "mit gesicherten Querungen für den" "Beste Bedingungen" nicht definierter, unklarer Begriff.		Sargon	Anregung	Teilnutzung	Formulierung zu Fahrradabstellflächen allgemeiner gehalten Hinweis zu gesicherten Querungen übernommen
181	3.1.4 Routenoptimierung	*[Die fußläufige Querung von Fahrradrouten kann z. B. durch Mittelinseln und taktile Bodenmarkierungen einfach und kostengünstig erleichtert werden.]* Bitte ändern in: "Es sind grundsätzlich gesicherte Querungen für den Fußverkehr erforderlich." Insbesondere Menschen mit Sehbeeinträchtigungen, die den Radverkehr selbst kaum wahrnehmen können und die umgekehrt in ihrer Beeinträchtigung von Radfahrenden kaum erkannt werden, benötigen gerade in Fahrradstraßen (Zwei-Richtungen-Verkehr) gesicherte Querungsmöglichkeiten (Fußgängerüberweg).		Sargon	Anregung	Einarbeitung	
45	3.2 Regelstandard	*[Schulzonen]* auch an anderen Stellen im Dokument: eine begriffliche Differenzierung von Schulstraßen und Schulzonen wäre gut: Schulstraßen im wesentlichen das Zusatzzeichen zu Z250 mit der Zeitangabe Schulzonen: alles, was auch mit einer entsprechenden Qualifizierung für alternative Nutzungen einhergeht, siehe hier: "Bausteine einer Schulzone" https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/oeffentlicher-raum/schulzonen-in-friedrichshain-kreuzberg-1491637.php		Tobias Kraudzun	Anregung	Teilnutzung	Evtl. konnten nicht alle Fundstellen bearbeitet werden
182	3.2 Regelstandard	*[Fahrradabstellanlagen]* Bitte streichen. Zu Fahrradabstellanlagen auf dem Gehweg siehe oben.		Sargon	Anregung	Ablehnung	Wird nicht berücksichtigt. Die Einrichtung neuer Fahrradabstellanlagen im Umfeld von Gastronomie wird für die Erreichbarkeit als wichtiger Baustein gesehen. Diese sollen aber in Flächen des Kfz-Parkens eingerichtet werden. Dies wird in Kapitel 3.2.4 näher beschrieben und auch dargestellt.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
183	3.2 Regelstandard	*[inklusive – Maßnahmen zur Förderung der Barrierefreiheit werden im Superblock umgesetzt.]* Hinweis: Von Maßnahmen zur "Förderung der Barrierefreiheit" kann bisher leider kaum die Rede sein. Im Gegenteil: Vor dem Hintergrund geplanter Maßnahmen wie KFZ-Restriktionen, Wegfall von Stellplätzen, keine strikte Trennung des Fußverkehrs von anderen Verkehren, mögliche Barrieren durch Einbauten auf dem Gehweg wie Poller, Parklets, Fahrradbügel etc. erscheint die Barrierefreiheit in Frage gestellt.		Sargon	Anregung	Teilnutzung	In der ESu sind zahlreiche Vorgaben der Barrierefreiheit eingehalten. Sämtliche Objekte und Einbauten sollten in Multifunktionsstreifen eingerichtet werden, um die Gehbahn freizuhalten. Ein Wegfall von Stellplätzen führt zu einer Freihaltung des Gehwegs, breitere Gehwege sowie auch Möglichkeit zur Begrünung und Beschattung (im Sommer insbesondere für ältere Menschen wichtig). Zielkonflikt mit Menschen mit Behinderungen, die ein Kfz nutzen müssen, besteht. Behindertenstellplätze werden eingerichtet.
79	3.2.1 Blau-grüne Infrastruktur	Hier unbedingt Bezug bzw. Verweis auf das Projekt (insb. Toolbox) BlueGreenStreets: https://repos.hcu-hamburg.de/handle/hcu/1098 Aus dem Projekt werden wesentliche Teile und Elemente (Blau-Grüner-Korridor, Flexstreifen, Multifunktionsstreifen) vrs. auch in die RAS 2026 übernommen - hier unbedingt Querverweis setzen, um korrespondierende Arbeit mit beiden Regelwerken in Praxis zu vereinfachen.		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	Ist bereits als Fußnote verlinkt, wird nun im Text deutlicher beschrieben und drauf verwiesen.
117	3.2.1 Blau-grüne Infrastruktur	Hier auch Mulden und Tiefbeete aufführen.		Gisela, Kempen	Anregung	Einarbeitung	Ergänzt.
185	3.2.1 Blau-grüne Infrastruktur	Am Ende des Absatzes bitte ergänzen: "Auf dem Gehweg dürfen dadurch weder die Mindestbegegnungsbreite für Nutzerinnen und Nutzer radgebundener Hilfsmittel eingeschränkt noch Leitelemente für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen unterbrochen werden. Dies gilt nicht nur für die baulichen Maßnahmen, sondern auch für die Pflanzen (regelmäßiger Rückschnitt erforderlich). Querungsstellen müssen für alle Zufußgehenden barrierefrei zugänglich bleiben. Absturzkanten sind zu vermeiden oder abzusichern."		Sargon	Anregung	Ablehnung	An dieser Stelle des Textes nicht passend.
186	3.2.1 Blau-grüne Infrastruktur	*[Wasserelemente]* Hinweis: Damit Menschen mit Sehbeeinträchtigungen diese nicht versehentlich betreten, sind Wasserelemente visuell und taktil kontrastreich von ihrer Umgebung abzugrenzen.		Sargon	Anregung	Teilnutzung	Wird in Unterkapitel von 3.2.3 berücksichtigt.
187	3.2.1 Blau-grüne Infrastruktur	Zu Buchstabe j), "Sprühnebler" Hinweis: Damit Menschen mit Sehbeeinträchtigungen diese nicht versehentlich betreten, sind Sprühnebler visuell und taktil kontrastreich von ihrer Umgebung abzugrenzen. Zu Buchstabe l), "bodengebundene Fassadenbegrünung" Hinweis: Problematisch, wenn die Gebäudekante als taktile Orientierungslinie dient. Bitte Abstände zur inneren Leitlinie einplanen.		Sargon	Anregung	Teilnutzung	Wird in Unterkapitel von 3.2.3 berücksichtigt.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
188	3.2.1 Blau-grüne Infrastruktur	Zu C.1 Grüner Gully Hinweis: Die Sitzgelegenheiten sind für Menschen mit radgebundenen Hilfsmitteln nicht zugänglich (Bordabsenkung fehlt) und für blinde Menschen nicht auffindbar (taktiler Hinweis auf dem Gehweg fehlt). Die Sitzgelegenheiten sind für blinde Menschen nicht rechtzeitig als Hindernis wahrnehmbar (fehlende taktile Abgrenzung). Zu C.3 Großflächige Entsiegelung Hinweis: Die Begrünung ragt zum Teil in die Gehbahn und bedeckt die Leitlinie für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen. Ein Taststock könnte sich darin verfangen und stachelige Zweige könnten auf Kopfhöhe in die Gehbahn ragen. Zu C.4 Begrünung in Pflanztrögen Hinweis: Die Sitzgelegenheiten sind für Menschen mit radgebundenen Hilfsmitteln nicht zugänglich (Bordabsenkung fehlt) und für blinde Menschen nicht auffindbar (taktiler Hinweis auf dem Gehweg fehlt). Die Sitzgelegenheiten sind für blinde Menschen nicht rechtzeitig als Hindernis wahrnehmbar (fehlende taktile Abgrenzung).		Sargon	Anregung	Teilnutzung	Wird in Unterkapitel von 3.2.3 berücksichtigt.
189	3.2.2 Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung	*[Fußgängerzonen sollten in gering frequentierten Zeiten für den Radverkehr freigegeben werden. Dies dient auch der Belebung.]* Bitte streichen. Fußgängerzonen dienen dem Schutz von Zufußgehenden. Zum hohen Unfall- und Konfliktrisiko und zum Rückzugsverhalten von Menschen mit Behinderungen bei Mischverkehrsflächen siehe oben.		Sargon	Anregung	Ablehnung	Die Freigabe von Fußgängerzonen in gering frequentierten Zeiten wird für die Erreichbarkeit im Superblock und auch für mobilitätseingeschränkte Menschen mit Spezialfahrrädern grundsätzlich befürwortet. Abweichungen sind möglich.
191	3.2.2 Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung	*[Grünpflege, gewünscht und teils sogar nötig]* Hinweis: Die Grünpflege ist sicherheitsrelevant (s.o.), darf nicht delegiert werden und muss in jedem Fall durch öffentliche Stellen sichergestellt sein.		Sargon	Anregung	Einarbeitung	Ergänzt.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	⌂ Typ	⌂ Votum	Inhaltliche Begründung
192	3.2.2 Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung	Bei b) "Verkehrsberuhigte Bereiche, Shared Spaces" bitte streichen. Zum hohen Unfall- und Konfliktrisiko und zum Rückzugsverhalten von Menschen mit Behinderungen bei Mischverkehrsflächen siehe oben. Bei d) "Fahrbahnanhebungen" bitte streichen. Die Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn über einen gut ertastbaren Bord muss zwingend erhalten bleiben. Andernfalls können Menschen mit Sehbeeinträchtigungen nicht bemerken, dass sie die Fahrbahn betreten, wo sie mit KFZ-Verkehr rechnen müssen. Zu f) "Sitzgelegenheiten für unterschiedliche Zielgruppen" Hinweis: Sitzgelegenheiten müssen auch für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen eindeutig auffindbar und rechtzeitig als Hindernis wahrnehmbar sein. Zu g) "Parklets mit und ohne Gastronomie" Hinweis: Parklets und Gastronomie dürfen keine Mindestbewegungsflächen und Mindestdurchgangsbreiten auf Gehwegen versperren. Parklets und Gastronomie müssen auch für Menschen mit radgebundenen Hilfsmitteln nutzbar sein. Parklets und Gastronomie müssen auch für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen eindeutig auffindbar und rechtzeitig als Hindernis wahrnehmbar sein. Zu h) Trinkwasserbrunnen Hinweis: Trinkwasserbrunnen müssen auch für Menschen mit radgebundenen Hilfsmitteln barrierefrei zugänglich und selbstständig nutzbar sein. Der sog. "Kaiserbrunnen" ist nicht barrierefrei (nicht unterfahrbar, Wasserauslass für Rollstuhlnutzende und kleinwüchsige Menschen zu hoch). Trinkbrunnen müssen auch für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen eindeutig auffindbar und rechtzeitig als Hindernis wahrnehmbar sein Zu k) Fest installierte Spiel- und Sportgeräte und zu l) Container für mobile Spiel- und Sportgeräte, Gartengeräte, Müllgreifer etc. Hinweis: Diese Geräte sowie Container dürfen keine Mindestbewegungsflächen und Mindestdurchgangsbreiten auf Gehwegen versperren. Die Geräte müssen auch für Menschen mit radgebundenen Hilfsmitteln nutzbar sein. Die Geräte und Container müssen auch für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen eindeutig auffindbar und rechtzeitig als Hindernis wahrnehmbar sein Zu m) indirekte Beleuchtung Fest installierte Spiel- und Sportgeräte l) Container für mobile Spiel- und Sportgeräte, Gartengeräte, Müllgreifer etc. Zu n) "Wanderbäume" Hinweis: "Wanderbäume" dürfen keine Mindestbewegungsflächen und Mindestdurchgangsbreiten auf Gehwegen versperren. "Wanderbäume" müssen auch für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen eindeutig auffindbar und rechtzeitig als Hindernis wahrnehmbar sein.		Sargon	Anregung	Teilnutzung	b) In Verkehrsberuhigten Bereichen sind sichere Ränder nach den Regelwerken empfohlen, die für vulnerable Gruppen einen geschützten Raum anbieten; d) Fahrbahnanhebungen und Ertastbarkeit schließen sich nicht aus, in der Höhe differenziertes Bord sowie taktile Leitelemente mit Sperrfeld können die Barrierefreiheit berücksichtigen; f) keine Ergänzungen nötig; g) Parklets werden grundsätzlich auf Flächen von Kfz-Parkständen eingerichtet und sorgen dafür, dass die aktive Gehfläche frei bleibt. Auffindbar schwierig umsetzbar da temporäre Gestaltung (Genehmigung teilweise nur für Monate, bei Wanderbäumen nur Wochen). Hindernisse stellen diese auf Gehwegen nicht dar. Wanderbäume stehen auf Kfz-Parkständen.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
85	3.2.3 Umweltverbund: Fuß- und Radverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV	Bei der Literaturquelle in Fußnote 1 fehlt bei der FUSS e.V. Quelle der Titel.		Eckhard Gauterin	Sonstiges	nicht auswertbar	Findet man im Quellenverzeichnis.
86	3.2.3 Umweltverbund: Fuß- und Radverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV	Nach "... resultierende hohe Unfallrisiko zu achten." sollte ein deutlich sichtbarer Zeilenabsatz eingeschoben werden. Denn der nachfolgende Satz (der wahrscheinlich ja eine Art "Zusammenfassung" der in diesem Absatz genannten, unterschiedlichen Aspekte darstellt) bezieht sich nicht direkt bzw. ausschließlich auf die Unfallrisiken in Zusammenhang mit der Umwegempfindlichkeit, so dass mit der aktuellen "Satzgestaltung" die Zusammenhänge etwas verloren gehen bzw. nicht klar werden.		Eckhard Gauterin	Anregung	Einarbeitung	Ergänzt.
135	3.2.3 Umweltverbund: Fuß- und Radverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV	die z.B. von Kindern und Personen mit Sehbehinderung jederzeit sicher genutzt werden können.		Gisela, Kempen	Anregung	Teilnutzung	Ergänzt "gesicherte", dass klar ist, dass Vorrang bestehen soll
136	3.2.3 Umweltverbund: Fuß- und Radverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV	Hier fände ich ein Bild besser, bei dem in der Mitte grüne Elemente integriert wurden.		Gisela, Kempen	Anregung	Teilnutzung	Wird gesucht.
137	3.2.3 Umweltverbund: Fuß- und Radverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV	zu E.6 lineare Mittelinsel	136	Gisela, Kempen	Anregung	Teilnutzung	Wird gesucht.
193	3.2.3 Umweltverbund: Fuß- und Radverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV	In Satz 4 "klare" bitte ändern in "grundsätzlich baulich getrennte" Frage: Was in Bezug auf Flächenzuordnungen bedeutet "klar"? Undefinierter, unklarer Begriff. Menschen mit Sehbeeinträchtigungen benötigen eine taktil und visuell kontrastreiche Abgrenzung zwischen der Fläche für den Fußverkehr und den übrigen Verkehrsflächen. Zu Satz 4 "faire Vorrangregelungen" Frage: Was in Bezug auf Vorrangregelungen bedeutet "fair"? Nicht definierter, unklarer Begriff. Zufußgehende und hier insbesondere Menschen mit Behinderungen sind die schutzbedürftigsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Sie sollten daher grundsätzlich Vorrang vor anderen Verkehren haben.		Sargon	Anregung	Einarbeitung	"Dies geschieht durch grundsätzlich baulich bzw. taktil und visuell kontrastreich getrennte Flächenzuweisungen und Vorrangregelungen dort, wo Fuß- und Radverkehrsnetze und Querungsstellen sich überschneiden."

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
194	3.2.3 Umweltverbund: Fuß- und Radverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV	a) Bitte streichen. Siehe oben (Fahrbahnanhebungen) Bei b) "können bei Bedarf mit Zebrastreifen" bitte ändern in: "sollten möglichst" Menschen mit Behinderungen benötigen gesicherte Querungen. Bei c) bitte am Ende ergänzen: "und in denen die vorrangig dem Fußverkehr vorbehaltene Fläche taktil und visuell kontrastreich abgegrenzt ist gegenüber der Fläche, die vorrangig dem KFZ- und Radverkehr vorbehalten sind. Zudem sind eindeutig auffindbare Querungsstellen zu definieren." Zu d) "Frankfurter Hüte oder Sperrpfosten" Hinweis: Einbauten auf dem Gehweg müssen für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen rechtzeitig als Hindernis wahrnehmbar sein. Bei e) "intuitiv" bitte ändern in: "für alle eindeutig" Bei f) "in der Höhe differenzierte Bordsteine, kein für Rollstuhl oder Rollator hinderliches Pflaster" bitte ändern in: "Querungsstellen mit differenzierten Bordhöhen als Regellösung" Bei f) "kein für Rollstuhl oder Rollator hinderliches" bitte ändern in: "ebenes, rutschfestes und erschütterungsarm berollbares" Hinter allen diesen Begriffen stehen konkrete, in Regelwerken hinterlegte Mindestanforderungen (also definierte Begriffe). Bei f) vor "Querung" bitte ergänzen: "gesicherte" Zu f) "DIN 18040-3, DIN 32984, R-FGÜ und H-BVA" Hinweis: Hinweis auf die einschlägigen Regelwerke zur barrierefreien Gestaltung von Außenflächen richtig und wichtig! Warum dann aber im vorliegenden Entwurf zur ESu 2026 - so viele Ausnahmen und Abweichungen von diesen Regelwerken? - keine Beispiele für die Anwendung dieser Regelwerke? g) bitte streichen Bitte streichen. Im Gegensatz zu verkehrsberuhigten Breichen ist in den Begegnungszonen eine höhere Geschwindigkeit zulässig. Dies bedeutet ein Unfall- und Konfliktrisiko, das für Menschen mit Behinderungen nicht hinnehmbar ist. Aufgrund dieser Geschwindigkeit wären gesicherte Querungen erforderlich, die jedoch rechtlich in einer Mischverkehrsfläche nicht angeordnet werden können.		Sargon	Anregung	Teilnutzung	a) Gehwegüberfahrt ist mit taktilen Leitsystem ausgeführt, siehe Fototafel. b) Ergänzung: Die Mittelinseln sollten insbesondere im Umfeld von schützenswerten Einrichtungen mit Zebrastreifen ausgestattet werden. c) Querungsstellen im Verkehrsberuhigten Bereich zu definieren widerspricht dem Prinzip der Mischverkehrsfläche. Dies kann an Knotenpunkten erfolgen. im VB ist ein freier Seitenraum und eine innere Leitlinie zu empfehlen, doch eine kontrastreiche Fläche, die Gehweg und Fahrbahn suggeriert, könnte den Eindruck erzeugen, als würde es eine Trennung geben. Ergänzt: Hier sollte es einen Seitenraum geben, der geschützt von vulnerablen Personengruppen genutzt werden kann. d) nicht angepasst e) ergänzt f) ergänzt g) Begegnungszonen gibt's in Deutschland ja nicht, hier ist nur der Hinweis dass es einen geschützten Seitenraum geben sollte.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	Tr Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
195	3.2.3 Umweltverbund: Fuß- und Radverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV	Zu E.1 Verkehrsberuhigter Bereich Hinweis: Zur Problematik bei Mischverkehrsflächen siehe oben. Hier fehlt ein taktil und visuell abgegrenzter Bereich für den Fußverkehr, in dem sich insbesondere Menschen mit Sehbeeinträchtigungen sicher bewegen können. Zu E.2 Aufpflasterung und Fahrbahneinengung Hinweis: Die Querung ist weder gesichert (FGÜ fehlt), noch eindeutig auffindbar (taktil und visuell kontrastreiche Leitelemente fehlen). Zu E.5 Fahrradstraße mit gesondertem Fußgängerbereich Hinweis: Es fehlt eine gesicherte Querung (FGÜ) über die Fahrradstraße rechts (bei den drei Personen). Zu E.6 Lineare Mittelinsel Hinweis: Auf der linken Gehwegseite fehlt vor dem FGÜ das Richtungsfeld, auf der Mittelinsel ebenso. Zu E.8 Vorgezogener Seitenraum Hinweis: Positiv: Radabstellanlage auf der Fahrbahn (nicht auf dem Gehweg). Negativ: An der Querung fehlen auf dem Gehweg Richtungsfelder. Die nur markierte Gehwegvorstreckung ist für blinde Menschen nicht wahrnehmbar. Hierfür fehlen (aufklebbare) Bodenindikatoren auf der Fahrbahn.		Sargon			E1: Fußverkehr hat hier den Hochbord als sicheren Raum, Bilduntertitel ergänzt. E2: Fahrbahnanhebung mit FGÜ und taktilen Elementen wird gesucht. Grundsätzlich sind und waren bislang FGÜ nicht überall möglich. Dies schließt den Bau von Anhebungen und ungesicherten Querungsstellen nicht aus. Neues Foto wird gesucht. E5: der Bereich rechts ist keine Fahrradstraße, sondern ein reiner Fußgängerbereich, E6: neues Foto wird gesucht, E8: hier gibt es derzeit kein passendes Beispiel aus DE, grundsätzlich stellt auch die Markierungslösung jedoch auch eine Verbesserung für Seheingeschränkte dar, da der Querschnitt verkürzt wird und somit auch die Konfliktfläche mit dem fließenden Verkehr. Dass taktile Elemente sinnvoll wären, ist nachvollziehbar.
196	3.2.3 Umweltverbund: Fuß- und Radverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV	*[Ist eine sichere, komfortable und intuitive Radverkehrsinfrastruktur vorhanden, wird diese auch verstärkt genutzt und Fahrten werden vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr verlagert.] * Hinweis: Viele Menschen mit Behinderungen können auch bei bester Radverkehrsinfrastruktur nicht auf das Rad umsteigen. Sie bleiben auf KFZ angewiesen.		Sargon	Anregung	Ablehnung	Nachvollziehbar, schließt dieser Satz aber auch nicht aus. Satz wird beibehalten.
197	3.2.3 Umweltverbund: Fuß- und Radverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV	Hinweis: Sehr zu begrüßen. Wenn also das Ziel erkannt wurde, Zu Fußgehende angemessen zu schützen, indem der KFZ-Verkehr entschleunigt und der Radverkehr vom Gehweg auf die Fahrbahn zu verlagert wird: Warum dann zuvor der häufige Verweis auf Mischverkehrsflächen?		Sargon	Anregung	nicht auswertbar	Eine Trennung der Verkehrsteilnehmenden führt oft zu höheren Geschwindigkeiten, ja alle ihre eigenen Verkehrsflächen haben. Dadurch wird weniger aufeinander geachtet. In Mischverkehrsflächen insbesondere im Verkehrsberuhigten Bereich werden "sichere Ränder" für vulnerable Gruppen nach den Regelwerken jedoch empfohlen.
198	3.2.3 Umweltverbund: Fuß- und Radverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV	*[komfortabel nutzen bzw.]* Bitte ändern: "sicher und barrierefrei" "Komfortabel" nicht definierter, unklarer Begriff.		Sargon	Anregung	Einarbeitung	Angepasst.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
199	3.2.3 Umweltverbund: Fuß- und Radverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV	Vor dem letzten Satz bitte ergänzen: "Der Abstand zwischen Fahrradständern und Querungsbreite beträgt mindestens eine Fahrradlänge und ist als Sperrfläche zu kennzeichnen." Ansonsten droht ein an das äußere Ende Fahrradständers angeschlossenes Fahrrad in die Querungsbreite hineinzuragen und dort Zufußgehende zu behindern. Mit der Sperrfläche soll verhindert werden, dass Leihfahrräder dort abgestellt werden. Zu b) keine "Bettelampel" (sc. für den Radverkehr) Hinweis: Weniger "Bettelampeln" würden sich Menschen mit Sehbeeinträchtigungen auch für den Fußverkehr wünschen. Bei f) nach "Sharingstationen" bitte ergänzen: "grundsätzlich auf der Fahrbahn (nicht auf dem Gehweg)"		Sargon	Anregung	Teilnutzung	1. Konflikt ist nachvollziehbar, jedoch besteht durch eine Sperrfläche und des Querungsfeldes wieder die Gefahr des Falschparkens. Wird nicht übernommen. 2. Kenntnisnahme 3. Ergänzung "Einrichtung von "Sharingstationen" im Multifunktionsstreifen, um E-Scooter und Leihfahrräder geordnet abzustellen und Gehflächen freizuhalten." 4. Bettelampel im Fußverkehr im vorherigen Unterkapitel ergänzt
200	3.2.3 Umweltverbund: Fuß- und Radverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV	Zu F.1 Mobilstation Hinweis: Abstand zwischen Fahrradbügel und Gehbahn zu knapp dimensioniert. Insbesondere Lastenfahrräder drohen mit ihrer Länge in die Gehbahn hineinzuragen. Dort werden sie zur Unfallgefahr für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen. Zu F.2 Fahrradstraße Hinweis: Gesicherte, barrierefreie Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr fehlt. Zu F.3 Fahrradparken Hinweis: Die Wegnahme von KFZ-Stellplätzen erhöht den Parkdruck. Unter den verbleibenden KFZ-Stellplätzen sollten verstärkt Stellplätze gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 2 StVO ausgewiesen werden. Zu F.4 Fahrradstraße Hinweis: Gesicherte, barrierefreie Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr fehlt. Zu F.6 Bevorrechtigung des Radverkehrs Hinweis: Gesicherte, barrierefreie Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr fehlt.		Sargon	Anregung	Teilnutzung	Vorschläge für neue Fotos sind willkommen. Fotos werden teilweise durch bessere ersetzt, sofern welche gefunden werden. Zu F3: In Kapitel Ruhender Verkehr ergänzt

ID	Kapitel	Kommentar	auf	Tr Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
201	3.2.3 Umweltverbund: Fuß- und Radverkehr, Verknüpfung mit dem ÖPNV	In Satz 2 "gut für den Fuß- und Radverkehr" bitte ändern in: "über gesicherte Querungen von beiden Seiten der Hauptstraße aus (jede Haltestelle erzeugt Quell- und Zielverkehr)" Bei a) "zu optimieren" bitte ändern in: "in der Weise zu optimieren, dass Queren in einem Zug auch für gehbeeinträchtigte Menschen möglich ist" Erfahrungsgemäß ist von einer Gehgeschwindigkeit von ca. 0,6 m/sek auszugehen. Bei b) nach "Bürgersteige, " bitte ergänzen: "Lichtsignalanlagen oder Fußgängerüberwege in unmittelbarer Nähe der Haltestelle," Bei c) am Ende bitte ergänzen: ", Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn statt zwischen Gehweg und Wartebereich oder durch den Wartebereich hindurch." Bei d) bitte nach "Fahrräder" ergänzen: "abseits der Gehbahn"		Sargon	Anregung	Teilnutzung	a) nicht angepasst, da hier nicht das Thema und zu detailliert b) geändert eingearbeitet c) nicht angepasst, da Radverkehrsführung hier nicht Thema ist und es keinen einheitlichen Forschungsstand gibt, wie Radverkehrsführung an Haltestellen auszusehen hat. Hier laufen derzeit verschiedene Pilotversuche und mehrere Varianten in der ERA, d) "in Multifunktionsstreifen" ergänzt
54	3.2.4 Ruhender Verkehr und Multifunktionalität des öffentlichen Raums	(G.4 Sharingstation): Hier gibt es m.E. nach bessere Beispiele für Sharingstationen auf Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs (Bsp. Jelbi-Stationen Berlin). Für Menschen mit Sehbehinderung wäre dies ein Negativbeispiel, da es Stolperpotenzial bietet.		Sarah Karge (DBSV)	Anregung	Einarbeitung	Neues Foto wird gesucht.
80	3.2.4 Ruhender Verkehr und Multifunktionalität des öffentlichen Raums	Danke, wichtiger Punkt! Wer von den Mitlesenden hat ein Foto eines besseren Beispiels? Dann gerne an uns senden.	54	Hans Hagedorn, FGSM	Sonstiges	nicht auswertbar	
202	3.2.4 Ruhender Verkehr und Multifunktionalität des öffentlichen Raums	*[Dort sind sämtliche Einbauten und Stadtmobiliar zu platzieren, um die Gehwege von störenden Hindernissen freizuhalten (z. B. Parkscheinautomaten, Mülltonnen, Sitzgelegenheiten etc.).]* Hinweis: Sehr zu begrüßen.		Sargon	Anregung	nicht auswertbar	Zur Kenntnis genommen.
203	3.2.4 Ruhender Verkehr und Multifunktionalität des öffentlichen Raums	Am Ende bitte ergänzen: "Wegen des steigenden Parkdrucks sind Stellplätze nach § 45 Abs. 1 b Nr. 2 StVO (sog. "Schwerbehindertenparkplätze") angemessen zu erhöhen."		Sargon	Anregung	Einarbeitung	Ergänzt.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
204	3.2.4 Ruhender Verkehr und Multifunktionalität des öffentlichen Raums	Am Ende bitte ergänzen: "Die Ladesäulen müssen auch für Menschen mit radgebundenen Hilfsmitteln barrierefrei zugänglich und selbstständig nutzbar sein."		Sargon	Anregung	Ablehnung	Zielkonflikt mit blau-grüner Infrastruktur, der ortsspezifisch zu lösen ist. Nicht jede AC-Ladesäule sollte von großen versiegelten Flächen umgeben sein. Als Alternativangebote sind z.B. die DC-Ladesäulen (Schnellladen) an Supermärkten nutzbar.
205	3.2.4 Ruhender Verkehr und Multifunktionalität des öffentlichen Raums	Zu a) Dies ist sehr zu begrüßen. Bei d) vor "dezentral" bitte ergänzen: "außerhalb von Gehwegen,"		Sargon	Anregung	Teilnutzung	Einleitung ergänzt: Die Nutzung der Flächen von Kfz-Parkständen wird priorisiert für:
206	3.2.4 Ruhender Verkehr und Multifunktionalität des öffentlichen Raums	Zu G.2 Multifunktionsstreifen Hinweis: Ein gewegseitig ans äußere Ende des Bügels angeschlossenes Fahrrad könnte in die Gehbahn und womöglich sogar noch in den Leitstreifen hineinragen. Unterstreifen für Fahrradabstellplätze hier zu schmal und daher grundsätzlich ungeeignet. Notfalls Fahrradbügel zumindest parallel (statt quer) zur Gehbahn anordnen. Zu G.4 Sharingstation Hinweis: Hier fehlt eine Absperrung, die verhindert, dass abgestellte Fahrzeuge in den Gehweg umkippen können und dort Zufußgehende auf dem ohnehin zu knapp dimensionierten Gehweg behindern.		Sargon	Anregung	Ablehnung	G2) Konflikt wird gesehen, jedoch gibt es keine besseren auffindbaren Fotos von MFS mit taktiler Führung nebenan und Radparken. G4) Konflikt wird gesehen. Absperrung zwischen Gehweg und Sharingstation erschwert Zugang des Gehwegs von der Sharingstation aus und mindert die nutzbare Gehwegbreite oder Fläche des Sharings. Falls es gute Beispiele gibt, gerne zusenden!

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
207	3.3 Zielstandard	Zu a) "durch Bordsteine abgegrenzt und durch einheitliche Oberflächen klar ersichtlich und ertastbar sind. Sie stehen so als hochwertige und barrierefreie Bestandteile des Gehwegs zur Verfügung" Hinweis: "Klare Ersichtlichkeit", "Erstastbarkeit" und "Barrierefreiheit" dürfen kein (später) "Zielstandard" sein. Die Mindestanforderungen der Barrierefreiheit gehören zwingend bereits im Basis- und im Regelstand verbindlich verankert. Barrierefreiheit ist ein Rechtsanspruch im Hier und Jetzt. Dieser Anspruch kann nicht auf einen "Zielstandard" in die Zukunft verschoben werden. Bereits im Basisstandard und im Regelstandard müssen alle Maßnahmen den Mindestanforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Dies ist in diesem Entwurf bisher nicht gegeben und muss daher nachgeschärft werden. Denkbar für einen "Zielstandard" wären Anforderungen, die über die gesetzlichen Mindeststandards hinausgehen. Bei b) nach "Seitenräumen" bitte ergänzen: "(also auf der Fahrbahn, vgl. Bild E.8)" Bei d) nach dem 1. Satz bitte ergänzen: "Alle Informationen werden mindestens im Zwei-Sinne-Prinzip angeboten." Zwei-Sinne-Prinzip: Informationsgabe zumindest auf zwei von drei Wegen (visuell, auditiv, taktil). Zu d) "barrierefrei" Hinweis: Bereits im "Basisstandard" und im "Regelstandard" müssen alle Maßnahmen den Mindeststandards der Barrierefreiheit entsprechen. Dies ist in diesem Papier nicht gegeben und muss daher nachgeschärft werden. Denkbar für einen "Zielstandard" wären Anforderungen, die über die gesetzlichen Mindeststandards hinausgehen.		Sargon	Anregung	Einarbeitung	Für Kapitel 3.2.3 wurde ein spezifischer Abschnitt "Grundsätzliche Hinweise zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum" formuliert.
208	3.3 Zielstandard	Zu "Kfz werden nur noch temporär auf der Fahrbahn abgestellt": Hinweis: Für Anwohnende, die aufgrund einer Behinderung auf die Nutzung von KFZ angewiesen sind, nicht hinnehmbar. Sie müssten ihre Wohnung aufgeben. Hinweis: Fahrräder und Sitzgelegenheit zu nah an der inneren Leitlinie für blinde Menschen. Hinweis: Gesicherte Querungsmöglichkeit fehlt. Offenbar nicht einmal Richtungsfelder vorhanden.		Sargon	Anregung	Teilnutzung	Verweis eingefügt auf den Absatz, der diese Fragen behandelt

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
209	3.3.1 Neuorganisati on der dauerhaften Kfz- Abstellflächen	Nach dem 5. Satz bitte ergänzen: "Umgekehrt werden im Bedarfsfall erneut Stellplätze im öffentlichen Raum errichtet, wenn Menschen mit Behinderungen darauf angewiesen sind." Am Ende bitte ergänzen: "Das Vorhalten einer ausreichenden Anzahl von Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen sowie für Dienstleistende (z.B. Pflegedienste) in erreichbarer Nähe (!) ist davon unberührt."		Sargon	Anregung	Ablehnung	Die Errichtung neuer Stellplätze ist unnötig, denn es fallen ausreichend Dauerstellplätze weg, die bei Bedarf für spezielle Nutzergruppen ausgewiesen werden. (vgl Kapitel 3.2.4)
210	3.3.1 Neuorganisati on der dauerhaften Kfz- Abstellflächen	*[Supermarktparkplätzen oder anderen privaten Parkflächen]* Hinweis: Kaum realistisch: Supermärkte, Tankstellen oder Großparkplätze sind in den Großstadt-Wohnblöcken eher selten.		Sargon	Anregung	Ablehnung	Mehrfachnutzung wird bereits heute (auch in Großstädten) angewandt --> siehe Feierabendparken Düsseldorf. Darüber hinaus hat die ESu nicht ausschließlich dicht-besiedelte Großstadt-Quartiere als Zielgruppe.
211	3.3.1 Neuorganisati on der dauerhaften Kfz- Abstellflächen	Zu H.1 Quartiersgarage und H.2 Feierabend-Parken Frage: Wie sollen Menschen, die aufgrund einer Behinderung zur Fortbewegung auf die Nutzung von KFZ angewiesen sind, die weiten Wege zwischen ihrem Wohnhaus und einer zentralen Parkanlage zurücklegen? Gemäß der Berliner AV Stellplätze beträgt die zumutbare Entfernung zwischen Stellplatz und Gebäudeeingang maximal 100 m und selbst diese Distanz ist für Menschen mit Gehbeeinträchtigungen eine Barriere. Zu H.4 Mobilitätsstation Hinweis: Mobilitätsstation an dieser Stelle kaum geeignet: Die Nutzerinnen und Nutzer fahren über den Gehweg. Dort werden sie zum Sicherheitsrisiko für Zufußgehende. Mobilitätsstationen gehören grundsätzlich auf die Fahrbahn.		Sargon	Anregung	Ablehnung	1. Mobilitätseingeschränkte Personen können weiterhin Stellplätze im öffentlichen Raum in der Nähe ihres Wohnorts erhalten 2. Mobilitätsstationen sollten sich gut in das Stadtbild einfügen. Dafür ist eine möglichst hochwertige Umsetzung notwendig. Häufig reichen Flächen auf der Fahrbahn (klassischer Parkstreifen 2,00 m Breite) nicht aus und die Stationen werden auf Stadtplätzen integriert. Die Nutzenden einer Mobilitätsstation sind häufig auf Zu- oder Abweg ebenfalls Zufußgehende. Um die Störung des Fußverkehrs durch den Betrieb an den Mobilitätsstationen möglich gering zu halten, können Informationskampagnen zur Rücksichtnahme begleiten.
138	3.3.2 Gestaltung der Hauptstraßen	Hauptverkehrsstraßen oder Umgehungsstraßen (bitte hier auch an die Kleinstädte denken)		Gisela, Kempen	Anregung	Ablehnung	Begriff Hauptverkehrsstraße beinhaltet Umgehungsstraßen.
139	3.3.2 Gestaltung der Hauptstraßen	Rad- und Fußverkehr sind grundsätzlich zu trennen (in Anlehnung an das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz - FaNaG §13)		Gisela, Kempen	Anregung	Teilnutzung	In Punkt c bereits enthalten

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
212	3.3.2 Gestaltung der Hauptstraßen	Bei a) vor "Querungsstellen" bitte einfügen: "gesicherten" Bei b) bitte den letzten Satz ändern in: "Sie müssen barrierefrei sein, Aufenthaltsqualität und Fahrradabstellanlagen aufweisen und über sichere Querungen in unmittelbarer Nähe erreichbar sein." Zu c) "barrierefreie Infrastruktur wo möglich" Hinweis: "Wo möglich" muss bereits für den Basisstandard gelten. Ansonsten würden gesetzliche Mindeststandards unterschritten. Ein Zielstandard könnte dagegen lauten "ausnahmslos". Zu e) Einschränkung des Linksabbiegens Hinweis: Die Einschränkung des Linksabbiegens darf nicht gänzlich untersagt werden. Eine Einfahrt je Anliegerzone über Linksabbiegen muss erhalten bleiben (vgl. Abbildung 6, Einfahrt in rote Anliegerzone an Position 1)." Ansonsten erhebliche Umwege. Dienstleistungsunternehmen (z.B. Pflegedienste) könnten Versorgungsaufträge ablehnen. f) bitte streichen. Menschen mit Behinderungen benötigen grundsätzlich gesicherte Quermöglichkeiten. Eine LSA bedeutet für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen die sicherste Möglichkeit der Querung. Auf eine LSA (und damit auch auf die sog. "Zusatzeinrichtungen" akustisches Auffindesignal, akustisches und haptisches Grünsignal) zu verzichten, bedeutet für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen in jedem Fall eine Verringerung der Querungssicherheit. Fußgängerüberwege dürfen nicht über mehrere Fahrstreifen je Fahrtrichtung angeordnet werden. Zu g) Kreisverkehre Hinweis: Kreisverkehre sind für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen problematisch, da der Verkehrsfluss nicht sicher ausgehört werden kann. Zu g) "Vorrangsquadrat" Frage: Was ist damit gemeint? Im Internet finden sich Hinweise darauf, dass "Vorrangquadrat" mit der zumindest in Berlin geltenden Regelung kollidieren könnten, wonach Zufußgehenden auch bei Mittelinseln das Queren in einem Zug ermöglicht werden soll.		Sargon	Anregung	Ablehnung	a) Die Dichte gesicherter Querungsstellen und barrierefreie Infrastruktur sollte hoch aber nicht ausnahmslos sein. e) Zum Hinweis Linksabbiegen: Es geht hier nicht um eine pauschale Untersagung dessen, sondern lediglich eine punktuelle Reduzierung. Die Erreichbarkeit jeder Anliegerzone hat Priorität. g) Wie im Text beschrieben sind Vorrangsquadrat lediglich ein Übersetzungsangebot für den niederländischen Begriff "Voorangsplein". Zu den weiteren Punkten wird auf den neuen Abschnitt zu Barrierefreiheit in Kapitel 3.2.3 verwiesen.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	Tr Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
213	3.3.2 Gestaltung der Hauptstraßen	Zu I.1 Wartebereich für den Fußverkehr Hinweis: Wartebereich nicht wahrnehmbar für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen. Hohes Unfall- und Konfliktrisiko. Bei I.2 Sichere Querungsstelle für den Fuß- und Radverkehr "den Fuß- und" bitte streichen. Für den Fußverkehr gibt es hier keine gesicherte Querungsstelle (weder LSA noch FGÜ vorhanden). Zu I.5 Lade-/Lieferzone Frage: Unklar, wo und wozu hier eine "Fußgänger-/Aufstellfläche". Bedeutet das etwa, Zufußgehende stehen mitten Lade- und Lieferverkehr? Zu I.6 Hinweis: Die "Sitzgelegenheiten" stehen z.T. mitten auf dem Gehweg und für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen nicht rechtzeitig als Hindernis wahrnehmbar.		Sargon	Anregung	Teilnutzung	Die ausgewählten Fotos erheben nicht den Anspruch in allen Aspekten perfekte Situationen darzustellen. Solche Fotos der Realität gibt es kaum.
258	3.3.2 Gestaltung der Hauptstraßen	Ich finde 2f wichtig, da der verbleibende Kfz-Verkehr damit verstetigt, d.h. flüssiger und sicher wird. Davon profitiert auch der Kfz-Verkehr selbst.		Torsten Perner	Sonstiges	nicht auswertbar	Lob bzw. Hervorhebung
259	3.3.2 Gestaltung der Hauptstraßen	I.4 sollte dringend raus, zumindest das Bild. Dies ist keine sichere Radverkehrsführung (keine bauliche Trennung, sogar Parken rechts des Radverkehrs) - und auch für den Bus ungünstig. Das Bild verdeutlicht doch, dass hier ausreichend Platz für bessere Lösungen wäre, es aber eine total autokonzentrierte Lösung ist		Torsten Perner	Anregung	Einarbeitung	Bild wird herausgenommen und ggf. durch passente Alternative ersetzt
76	4.1 Partizipation	Kommentar Erik Ooms (Nexus, 23.01.2026): "Man sollte sich nicht zu stark von einer kleinen, sehr lauten Gruppe oder einzelnen Stakeholdern oder BürgerInnen mit starkem Widerstand leiten lassen. Am Ende möchte die Mehrheit der Menschen in einer schönen Stadt mit angenehmen Straßen leben und ihr Viertel genießen. Wichtig ist, diese stille Mehrheit in Visions/Konzeptarbeit und Maßnahmarbeit mitzunehmen und in der gesamten Kommunikation klar zu machen, dass genau sie den größten Teil der Bevölkerung ausmacht."		Immo Janssen	Sonstiges	nicht auswertbar	
214	4.1 Partizipation	*[wenn ein Superblock beschlossen wurde]* Hinweis: Vor einem solchen Beschluss sind zwingend die zuständigen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen zu beteiligen. Das "Wie" bzw. eine Planung dazu sollte bereits zum Zeitpunkt der Beteiligung vorliegen. Es wäre zumindest kaum zielführend, einen "Superblock" zu beschließen und danach erst das "Wie" zu erörtern. Bevor ein "Superblock" beschlossen und mit der Öffentlichkeit diskutiert wird, sollte klar sein, ob und - falls überhaupt - wie die gesetzlichen Mindeststandards der Barrierefreiheit gewahrt bleiben. Ansonsten kommt ein "Superblock" kaum in Betracht. Zur Einbeziehung der "lokalen Stakeholder" Frage: Wann werden die übrigen, "dezentralen" Anspruchsgruppen (BVG, Taxi, Feuerwehr, Polizei, Lieferdienste, Hauspflagedienste etc.) einbezogen?		Sargon	Anregung	Ablehnung	Einen vollständigen Plan im "stillen Kämmerlein" auszuarbeiten, ihn dann Trägern öffentlicher Belange vorzulegen und erst anschließend öffentlich und politisch zu diskutieren, widerspräche dem heutigen anerkannten, partizipativen Planungsabläufen. Stattdessen ist es wichtig, möglichst frühzeitig die grundsätzliche Absicht zu kommunizieren und die Planungen in die Wege zu leiten, bei der dann schrittweise die Detailfragen der Planung diskutierte und verbessert werden können.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
215	4.1 Partizipation	*[Menschen mit Mobilitätseinschränkungen]* Hinweis: Dazu sind gezielt die Verbände von Menschen mit Behinderungen anzusprechen. Einzelpersonen können gut für ihre individuellen Anforderungen eintreten. In aller Regel kennen Einzelpersonen jedoch weder die gesetzlichen Mindestanforderungen, noch verfügen sie über das Abstraktionsvermögen, für die Anforderungen einer gesamten Gruppe oder gar aller Gruppen von Menschen mit Behinderungen einzutreten. Wenn sich im Diskurs mit der Öffentlichkeit Änderungen an der ursprünglichen Planung ergeben, sind die zuständigen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen erneut vor Beschlussfassung zu beteiligen.		Sargon	Anregung	Teilnutzung	Die Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange (u.a. Beauftragte für Menschen mit Behinderung, Feuerwehr, etc.) ist völlig unstrittig, hier aber nicht Gegenstand der Betrachtung.
216	4.1 Partizipation	Zu "die sich am Zielstandard orientiert" Hinweis: Wenn dabei zu hohe Erwartungen geweckt werden und der "Zielstandard" am Ende nicht erreicht wird, kann zu Frustration und Politikverdrossenheit führen. Zu "Anwohnende als "Kümmerer" insb. für Nachbarschafts- und Grünelemente von Superblocks" Hinweis: Die Verantwortung für "Superblocks", z.B. der regelmäßige Rückschnitt von "Grünelementen", ist sicherheitsrelevant (s.o.) und muss zwingend von öffentlichen Stellen wahrgenommen werden. Wenn überhaupt eine Delegierung an Bürgerinnen und Bürger in Betracht kommt, sind zumindest regelmäßige Kontrollen erforderlich (nicht erst bei Beschwerden).		Sargon	Anregung	Ablehnung	Grundsätzliche Zustimmung, aber in diesem Kapitel nicht Gegenstand der Betrachtung. Die Verantwortung der öffentlichen Hand für die Sicherheit und Ordnung des öffentlichen Straßenlands ist unbestritten. Es geht hier darum, dass Anwohner*innen zusätzlich eine Verantwortung für den gemeinsamen Raum übernehmen, damit er nicht nur als Verkehrsfläche, sondern als Sozialraum dienen kann.
217	4.1 Partizipation	Zu "Identifikation mit dem Endergebnis steigt" Hinweis: Wenn die anfänglichen Erwartungen unerfüllt bleiben, kann dies das Gegenteil von "Identifikation mit dem Endergebnis" bewirken (s.o.).		Sargon	Sonstiges	nicht auswertbar	
218	4.1 Partizipation	Nach dem 2. Satz bitte ergänzen: "Beteiligungsverfahren müssen in jedem Fall barrierefrei sein,"		Sargon	Anregung	Ablehnung	Im letzten Absatz wird bereits beschrieben, dass "aufsuchende und anlaufende Formate" zu bevorzugen sind. Dies bedeutet, sehr gut auf die unterschiedlichsten Bedürfnisse der Zielgruppen einzugehen, seien es Barrieren der Mobilität, der Sprache, der Sensorik, der politischen Einstellung oder der sonstigen Lebensumstände.
46	4.1.1 Basisstandard: Information	So kann Missverständnissen und Fehlinformationen vorgebeugt werden, die später nur noch schwer eingefangen werden können.		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	Übernommen
47	4.1.1 Basisstandard: Information	(Satz ergänzen)		Immo Janssen	Thread	Einarbeitung	Übernommen
48	4.1.1 Basisstandard: Information	Tipo: "Modalfilter" (statt Modulfilter) - an mehreren Stellen, ggf. Dokument mit Suchen + Ersetzen danach nochmal doublechecken.		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
219	4.1.1 Basisstandard: Information	Zu "Begriffe, wie z. B. "Modalfilter" sind hier zunächst nicht interessant" Hinweis: Es ist zu bezweifeln, dass der Wegfall von gewohnten, direkten KFZ-Verbindungen und die Notwendigkeit von Umwegen für die Betroffenen "nicht interessant" sein sollten. "der Stellplatz für mobilitätseingeschränkte Menschen" bitte ändern in: "Stellplätze gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 2 StVO (sog. "Schwerbehindertenparkplätze")" Nicht nur Menschen mit "Mobilitätseinschränkungen", sondern darüber hinaus auch andere Gruppen von Menschen mit Behinderungen können Anspruch auf einen o.g. Stellplatz haben. Zu "nur vermeintlichen Verlust für einzelne Gruppen zu fokussieren, wie etwa 'autofreie Straßen', 'Straßen sperren' oder 'wegfallende Parkplätze'" Hinweis: Für Menschen, die aufgrund von Behinderungen auf KFZ angewiesen sind, bedeuten diese Aspekte keine "vermeintlichen", sondern reale Verluste. Restriktionen des KFZ-Verkehrs bedrohen das Recht der Betroffenen auf gleichwertige Mobilität, gegebenenfalls sogar das Recht auf freie Wahl des Wohnortes. Planende müssen sich mit den Auswirkungen für die Betroffenen auseinandersetzen, um sie bei der Planung berücksichtigen zu können. Dazu gehört es, dass diese Auswirkungen nicht verschleiert oder euphemisiert, sondern klar benannt werden.		Sargon	Anregung	Ablehnung	zu direkten KFZ-Verbindungen: Der Satz beton ja gerade, dass die Zielsetzungen erläutert und diskutiert werden sollen. Das beinhaltet auch die Verkehrslenkung, ihre Nutzen und die damit verbundenen Veränderungen. zu den weiteren Ausführungen: Gerade durch die Aufhebung von normalen Dauerstellplätzen wird ja Platz geschaffen, z.B. für Kurzzeitstellplätze, die mobilitätseingeschränkten Menschen die Anfahrt erleichtern können.
49	4.1.2 Regelstandard : Konsultation	Überarbeitete Fassung hier nachgereicht (26.01.2026): Häufig besonders schwer einzubindende Gruppen sind Senior*innen, Kinder, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Menschen mit Migrationsgeschichte oder geringem Einkommen. Eine Beteiligung sollte in der Regel daher so gestaltet sein, dass ein möglichst repräsentativer Ausschnitt der Nachbarschaft am Prozess teilnehmen kann und möglichst unterschiedliche Stimmen gehört werden können. Bewährt haben sich hierfür insb. Formate, die im Alltag bzw. auf Alltagswegen dieser Menschen stattfinden. Es kommt aber auch vor, dass Personengruppen nicht direkt erreichbar sind. Sie werden jedoch häufig von anderen Gruppen repräsentiert, über die stellvertretend Informationen eingeholt werden – etwa Schulen und Vereine oder Jugendclubs, Einrichtungen der Senior*innen-Pflege oder Ärzt*innen. Generell sind aufsuchende Formate im Superblock-Gebiet sehr empfehlenswert.		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	Übernommen

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
50	4.1.2 Regelstandard : Konsultation	Überarbeitete Fassung hier nachgereicht (26.01.2026): Regelmäßig sollte der Information und Ansprache der Stakeholder im Superblock-Gebiet eine Stakeholder- bzw. Akteurs-Analyse vorausgehen. Damit kann ein Überblick über die wesentlichen im Quartier wirkenden Interessengruppen und Multiplikator:innen gewonnen werden, welche die Ausrichtung und den Erfolg des Projekts stark beeinflussen können. Dazu zählen lokale Initiativen, Wohnbau- und Mietergesellschaften, Vereine, Bildungs-Kinder- und Jugendeinrichtungen, politische Repräsentat*innen und andere bereits im Superblock-Gebiet aktive und sich positiv oder negativ einbringende Gruppen proaktiv zu identifizieren. Wichtig hierbei ist, auch über das Thema Verkehr hinaus zu schauen, da viele Gruppen Schnittmengen oder Alltagswissen zu dem Thema haben. Sehr wichtige Partner können zudem Institutionen der Gemeinwesenarbeit sein, wie z.B. Stadtteilkordinationen, Quartiersmanagements etc. - diese Akteur*innen mit Ortskenntnis und Vertrauensbeziehung in das Quartier gilt es anzusprechen (z.B. durch ein offenes Akteurstreffen) und strategisch in Planung und Kommunikation einzubinden (z.B. über einen Mail-Verteiler oder Newsletter). Einmal in das Projekt involviert und weiterhin informiert, können diese Akteur*innen autark als Multiplikatoren wirken, um weitere Gruppen einzubinden oder zu informieren - und so vor Ort Klarheit schaffen und Missverständnissen früh entgegenwirken. Lokal gut vernetzt können sie auch als Vermittler*innen zwischen Stakeholdern und Planer*innen fungieren, was dem Partizipationsprozess und seinen Zielen einen Vertrauensvorschluss geben kann. Neben der Information dieser Gruppen sollte auch eine Konsultation über Problemfelder, Bedarfe und Lösungen für verkehrliche und versorgungstechnische Fragen stehen, die mit in die Planungen aufgenommen werden (Grünflächen, Naherholungsgebiete etc. siehe 2.1).		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	Übernommen
51	4.1.2 Regelstandard : Konsultation	Wichtig ist zudem der persönliche Kontakt zu vor Ort tätigen Gewerbetreibenden. Erfragt werden sollten Bedarfe bzgl. Laden und Liefern (Fahrzeuggröße, Kernzeiten), aber auch zu Außengastronomie, Verkaufsflächen, Fahrradabstellanlagen etc. - diese werden dann bei der Planung berücksichtigt, um passgenaue Lösungen zu ermöglichen. Vergessen sollte man dabei auf keinen Fall, die Gewerbetreibenden selbst nach ihrer Wahrnehmung des Verkehrs im Quartier, konkrete Gefahren und Lösungsideen zu befragen und diese dokumentieren.		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	Übernommen
52	4.1.2 Regelstandard : Konsultation	Ergänzen: Hierfür ist die Anlage eines Mail-Verteilers sinnvoll.		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	Übernommen
220	4.1.2 Regelstandard : Konsultation	*[Mobilitätseinschränkungen]* Bitte ändern in: "Beeinträchtigungen"		Sargon	Anregung	Einarbeitung	Übernommen
221	4.1.2 Regelstandard : Konsultation	*[um Enttäuschungen vorzubeugen und die Beteiligten weiterhin aktiv im Prozess mitzunehmen]* Hinweis: Außer die Probleme, die sich insbesondere für Menschen ergeben, die auf die Nutzung von KFZ angewiesen sind, werden nicht klar benannt (s.o.).		Sargon	Sonstiges	Ablehnung	Dem möchten wir widersprechen. Die Bezeichnung "auf die Nutzung von Kfz angewiesen" ist sehr unscharf und wird oftmals von Personen missbraucht, die sich ohne physische Beeinträchtigungen in einem autozentrierten Verkehrssystem eingerichtet haben und die negativen Auswirkungen auf alle ausblenden. Superblocks fordern diese Bequemlichkeit heraus (Stichtwort Umwege) und ermöglichen dennoch, dass alle Menschen für sich entscheiden können, ob sie dennoch weiterhin das Verkehrsmittel Auto im gleichen Umfang weiternutzen wollen. Gleichzeitig schaffen sie zahlreiche Mobilitätsmöglichkeiten für Menschen, gerade auch die mit Beeinträchtigungen, sich sicher im Straßenraum zu bewegen und andere Verkehrsmittel auszuprobieren.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
222	4.1.2 Regelstandard : Konsultation	Zu "Gewerbetreibende überschätzen häufig die Anzahl der Personen, die mit dem Auto zu ihren Geschäften fahren und sorgen sich deshalb besonders – medial häufig überzeichnet – um ihren Umsatz durch die Umnutzung von Straßenraum." Hinweis: Handelsverband Berlin-Brandenburg und DEHOGA Berlin kamen diesbezüglich in der Friedrichstraße zu folgendem, offenbar nicht "geschätzten", sondern gemessenen Ergebnissen: https://www.hbb-ev.de/meldungen/fussgaengerzone-friedrichstrasse-mobilitaetsdaten-belegen-negative-auswirkungen		Sargon	Anregung	Ablehnung	Im Text wird nicht nur mit geschätzten, sondern vor allem mit empirischen Belegen gearbeitet. Die Situation der Friedrichstraße mit ihrer Überschneidung mit den Corona-Lockdowns, der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung der Berliner Friedrichstadt und der polarisierten politischen Debatte halten wir in diesem Zusammenhang für wenig übertragbar auf Superblock-Vorhaben.
55	4.1.3 Zielstandard: Kooperation & Vernetzung	Aktualisierte Fassung 26.02.2026: Ideal sollten möglichst viele der relevanten Stakeholder vor Ort in die Bedarfserhebung, die Konzeption, Umsetzung und Evaluation des Superblock-Vorhabens eingebunden sein. Das Gesamtprojekt wird dabei durch eine federführende Verwaltungseinheit unter Beteiligung weiterer Fachressorts (insb. Stadtplanung, Verkehr und Mobilität, Grün, Gesundheit) koordiniert, welches die Beteiligung an der Planung der verkehrlichen, gestalterischen und flankierenden Maßnahmen des Superblock-Konzepts steuert. Dabei wird dieses durch eine externe Moderation bzw. Prozessbegleitung unterstützt, welche die gesamte Konzeption der Beteiligung als mehrstufigen, ineinander verschränkten Prozess in enger Abstimmung mit den Planenden in der Verwaltung konzipiert und durchführt. Sofern vorhanden, werden dabei verwaltungseigene Stellen für Kommunikation oder Beteiligung von Beginn an einbezogen. Wichtiger Teil eines kooperativen Ansatzes ist es zudem, bereits aktive zivilgesellschaftliche Initiativen früh einzubinden und als mögliche Partner:innen zu gewinnen, die die Ziele des Projekts nach Umsetzung weiterführen und erzielte Erfolge als "Kümmerer" sichern können. Hierfür ist es wichtig, diese nicht nur frühzeitig zu identifizieren, dann zu informieren und zu konsultieren. Wichtig ist der persönliche Kontakt vor Ort, z.B. im Rahmen eines Formats zum Austausch mit den Planer*innen zu Beginn des Projekts, welches zusätzliche Möglichkeit bietet, bereits Aktive untereinander zusätzlich stärker zu vernetzen. Gelingt es hier, die Ziele und Probleme klarzumachen, an denen (ideal gemeinsam) gearbeitet werden soll, wo konkrete Kooperationsbedarfe und -wünsche bestehen und zugleich reale Wege aufgezeigt, wie sich aktiv eingebracht werden kann, ist eine Grundlage zur Zusammenarbeit geschaffen. Wichtig dabei ist, von Beginn an ehrlich und offen zu klären, was die Menschen vor Ort brauchen und was die Verwalter*innen brauchen und wo "no-gos" bestehen, damit ein gutes miteinander gelingen kann. Klarheit über Grenzen und Möglichkeiten rahmen den Prozess - sie können und sollten bei guter Erfahrung dann weiter entwickelt und angepasst werden. Der Beteiligungsprozess im Zielstandard ist dabei selten von Beginn an klar absehbar. Oft gibt es spontane Änderungen oder neue bzw. wegfallende Ressourcen, die eine Anpassung nötig machen. Es ist daher ratsam, den äußeren Rahmen möglichst früh klar zu haben: Was ist das Beteiligungsziel? Wer soll und muss besonders beteiligt werden? Wie können wir diese erreichen? Welche Beteiligungsschritte und -ergebnisse folgen sinnvoll auf welche? Sind diese Rahmen klar und transparent gesetzt, kann die Beteiligung als kontinuierlicher Prozess auch flexibel angepasst werden, um auf unerwartete Bedarfe, plötzlich eintretende Ereignisse oder z.B. auch das Scheitern eines Beteiligungsschritts reagieren zu können. Eine noch so gute Planung kann scheitern und sollte im Prozess regelmäßig reflektiert werden. Nur so kann sich diese bedarfsgerecht in mehreren aufeinanderfolgenden Schritten weiterentwickeln und so nachgesteuert die Beteiligung möglichst unterschiedlicher Gruppen sicherstellen. Eine Beteiligung "aller" Menschen im Quartier ist nie möglich, es sollte daher auf Repräsentation geachtet werden. Priorität hat dabei im Zweifel die Schutzwürdigkeit von Gruppen: Die Belange von Kindern und Jugendlichen sind hier z.B. besonders zu beachten, werden in Standardverfahren jedoch häufig vergessen. Da diese Gruppen auch an Wahlen nicht teilnehmen können, werden sie häufig mehrfach benachteiligt.		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
56	4.1.3 Zielstandard: Kooperation & Vernetzung	Aktualisierte Fassung 26.02.2025: Formate fließen jeweils in darauf folgenden Beteiligungsformate ein. Teilnehmer*innen der Beteiligung werden über Treffen vor Ort, in Online-Gruppen oder Verteiler informiert und können als "Pool" für weitere Formate so erneut aktiviert werden. Ziel des Prozesses ist, dass die Kombination der Formate eine Anwohner*innenschaft erreicht wird, die möglichst repräsentativ für das Gebiet ist. Dies gibt den Planungen einen hohen Grad an Inklusivität und nachbarschaftlicher Tragfähigkeit. Eine solche intensive Beteiligung kann neben den rein inhaltlichen Zielen dazu beitragen, eine gewachsene Gemeinschaft in der Nachbarschaft zu schaffen oder zu stärken. Damit trägt die Beteiligung nach Zielstandard auch zu Zielen der Sozial- und Gesundheitsplanung bzw. -politik bei und ermöglicht, den Superblock als ressortübergreifende Gemeinschaftsinitiative strategisch zu planen, erweitern und zu fördern. Die Planungs- und damit auch Beteiligungsphase(n) eines Superblocks dauert von der Initiation bis zur Evaluierung, kann somit mehrere Jahre andauern und geht im besten Fall in eine von Bürger*innen mitgetragene Verantwortung für die Superblock-Maßnahmen über.		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	
223	4.1.3 Zielstandard: Kooperation & Vernetzung	Nach "der Verwaltung" bitte einfügen: "(z.B. Beauftragte für Menschen mit Behinderungen)" Die Beteiligung der Beauftragten ist wichtig, um die Belange von Menschen mit Behinderungen zu wahren. Leider werden die Beauftragten nicht immer vor Beschlussfassung beteiligt.		Sargon	Anregung	Einarbeitung	unter Beteiligung der Fachressorts eingefügt
224	4.1.3 Zielstandard: Kooperation & Vernetzung	Hinweis / Frage: Starke Verkürzung der Vorversion. Warum wurde u.a. der Satz gestrichen: "Wichtig dabei ist, von Beginn an ehrlich und offen zu klären, was die Menschen vor Ort brauchen und was die Verwalter*innen brauchen und wo "no-gos" bestehen, damit ein gutes miteinander gelingen kann." Eine solche Klarstellung wäre wünschenswert, wenn auch in Widerspruch zu einer zweifelhaften Empfehlung weiter oben: "Sinnvoll ist, Botschaften positiv zu formulieren [...] anstatt auf den z.T. nur vermeintlichen Verlust für einzelne Gruppen zu fokussieren, wie etwa 'autofreie Straßen', 'Straßen sperren' oder 'wegfallende Parkplätze' ('Loss-Framing')."		Sargon	Anregung	Ablehnung	Der Autor hat Kommentars hat in seinem Beitrag weiter oben (215) geschrieben: "Einzelpersonen können gut für ihre individuellen Anforderungen eintreten. In aller Regel kennen Einzelpersonen jedoch weder die gesetzlichen Mindestanforderungen, noch verfügen sie über das Abstraktionsvermögen, für die Anforderungen einer gesamten Gruppe oder gar aller Gruppen von Menschen mit Behinderungen einzutreten." Die FGSM unterstreicht diese Aussage und wendet sie auch hier an.
57	4.1.4 Informierende Formate	Aktualisierte Fassung 26.02.2025: Der Großteil der hier vorgestellten Formate entstammt dem 2023-2025 vom BMUV geförderten Projekt "KlimaKieze" und wurde vom RIFS Potsdam mit dem Bezirksamt Berlin-Mitte bei der Planung, Konzeption und Durchführung von Superblocks im Antonkiez und der Nördlichen Luisenstadt erprobt. Die Formate sind in drei Kategorien nach ihrem Ziel aufgeteilt (informieren, konsultieren, kooperieren), können jedoch jeweils um Elemente erweitert werden, die weitere Ziele erfüllen oder unterstützen.		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	Übernommen

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
58	4.1.4 Informierende Formate	Aktualisierte Fassung 26.02.2025: An den Standorten von Superblock-Maßnahmen wird zwei Wochen vor sowie nach deren Einrichtung, z. B. durch Infoblätter an Türen, einfachen Bannern oder Infotafeln deutlich sichtbar über die Maßnahmen informiert. Zusätzliche Informationen über das Projekt und damit zusammenhängende Maßnahmen können z. B. an neuen Aufenthaltsbereichen platziert werden (Siehe Foto J.1). Informationen vor Ort sollten sich auf regionale und lokale Gegebenheiten beziehen und leicht verständliche Sprache verwenden. Kommunikation sollte immer von konkreten Problemen und Bedarfen für wichtige Anspruchsgruppen ausgehen, z.B. den nicht sicheren Wegen zur Schule ("Warum?"), die Ziele klar formulieren ("Was?") und ggf. mögliche Lösungsansätze erläutern ("Wie?"). Dabei muss immer klar werden, in welchem Stadium sich eine Planung befindet, was bereits entschieden ist und wo jetzt noch Spielraum zur Beteiligung ist. Es wird empfohlen, eine übergeordnete Rahmenerzählung ("frame narrative") in den Vordergrund zu stellen, die identitätsstiftend für Anwohner*innen ist und den Nutzen unmittelbar beschreibt, statt primär den Superblock als solchen zum Zweck zu machen. Der Fachliteratur entstammende Begriffe („Modalfilter“) sollten durch allgemein verständliche Formulierungen ersetzt werden („Poller“ / „Fußgängerbereich“). Zusätzliche Informationen sollen auf einer Website in einfacher Sprache, optimiert für Barrierefreiheit und mobile Endgeräte abrufbar sein und Zusammenhänge mit anderen Planungen zeigen. Je nach Kontext sollten die Infos und Website auch in weiteren Sprachen angeboten werden.		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	
59	4.1.4 Informierende Formate	Aktualisierte Fassung 26.01.2025: Besonders geeignet: Für alle, auch Ämter mit geringen personellen und finanziellen Ressourcen. Oft sind Kooperationen mit lokalen Akteuren wie Stadtteilkoordination oder -büros möglich und sinnvoll. Zur fortlaufenden Information über Beteiligungsmöglichkeiten und den Planungs- und Umsetzungsstand.		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	
60	4.1.4 Informierende Formate	Aktualisierte Fassung 26.01.2025: Zu beachten: Banner und Informationen können mutwillig beschädigt oder entfernt werden. Aushänge sind oft sichtbarer (auch für Gäste) und günstiger als Postwurfsendungen. Eine Website mit offener Kommentarfunktion bedarf ggf. einer Moderation.		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	
61	4.1.4 Informierende Formate	(Anmerkung Lektorat/Layout: Dieser Satz ist ein Unterpunkt von "Kombinationsmöglichkeiten mit ...")		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	
62	4.1.4 Informierende Formate	Layout: Bildquelle fehlt (Es ist in der Raki 23 mit "@lattekiez" gecredited. https://changing-cities.org/wp-content/uploads/2023/02/RAKi_23_v10_FGSM.pdf		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
63	4.1.4 Informierende Formate	Aktualisierte Fassung 26.01.2025: Für die Einladung der interessierten Bürgerschaft zur Vorstellung von geplanten Maßnahmen können Räume der Stadt genutzt werden oder die Vorstellungen finden bei gutem Wetter draußen statt (idealerweise dort, wo Superblock-Maßnahmen entstehen werden). Es wird empfohlen, die Konzeption und Durchführung mit (externen) Moderation*innen zu gestalten. Diese sind geübt darin, auch kontroverse Diskussionen zu leiten und den Redeanteil von unsachlichen, dominanten oder störenden Akteur*innen zu begrenzen. Externe Moderation erleichtert es auch, die Redeanteile zwischen Planer*innen und Bürger*innen fair aufzuteilen und Nachfragen zu stellen, wenn etwas unklar geblieben ist. Wichtig: Die Moderation kann nur so gut sein, wie die Vorbereitung und das Vorwissen zum Thema und der spezifischen Situation. Vorteilig ist dann zudem, dass die hierfür oft nicht ausgebildeten Fachplaner*innen sich in der Veranstaltung auf ihre inhaltliche Kernarbeit konzentrieren und so spürbar entlastet werden können. Inhaltliche und moderative Doppelrollen sind ungünstig und sollten vermieden werden - auch, weil sie unvermeidlich zu Machtasymmetrien führen.		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	
225	4.1.4 Informierende Formate	"auf einer Website in einfacher Sprache" bitte ändern in: "Bitte ändern: "der Internetseite der Kommune und auch in Leichter Sprache" Menschen mit Sehbeeinträchtigungen haben zu den o.g. rein visuellen Medien kaum Zugang. Bisher sind nur öffentliche Stellen (daher "Kommune") zur Barrierefreiheit ihrer digitalen Inhalte verpflichtet. Nach "Endgeräte" bitte ergänzen: "im Zwei-Sinne-Prinzip" Zum Zwei-Sinne-Prinzip siehe oben. Nach "Sprachen" bitte ergänzen: "(u.a. auch Gebärdensprache)" Menschen mit sog. intellektuellen Beeinträchtigungen benötigen für den Zugang zu Informationen Leichte Sprache (nicht "einfache Sprache").		Sargon	Anregung	Teilnutzung	Anregung zur leichten Sprache übernommen. Die weiteren Anregungen werden begrüßt, die FGSM möchte die Entscheidung hierzu jedoch den Handelnden überlassen, denn sie kennen ihre Zielgruppen und müssen ihre Angebote auf sie ausrichten.
226	4.1.4 Informierende Formate	Bitte ergänzen: "Internetseiten müssen für alle selbstständig nutzbar sein (u.a. Tastatur-Nutzung, ausreichender Kontrast, skalierbare Schrift, Alternativtexte zu Abbildungen, Kompatibilität mit assistiven Technologien wie Screen-Readern und Braille-Zeile)"		Sargon	Anregung	Teilnutzung	siehe Kommentar 225
227	4.1.4 Informierende Formate	Bitte ergänzen: "- Die Räumlichkeiten müssen barrierefrei sein; dazu gehört auch eine barrierefreie Toilette in unmittelbarer Nähe zum Veranstaltungsraum. - Abfrage des Unterstützungsbedarfs in der Einladung" Dieser Unterstützungsbedarf, z.B. eine Gebärdensübersetzung, muss bei der Veranstaltung dann auch vorgehalten werden.		Sargon	Anregung	Teilnutzung	siehe Kommentar 225
228	4.1.4 Informierende Formate	Bitte ergänzen: "- Abfrage des Unterstützungsbedarfs in der Einladung"		Sargon	Anregung	Einarbeitung	Übernommen

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
64	4.1.5 Konsultierende Formate	Ergänzen: Künstlerische Formate können mobile Anlaufstellen begleiten, um eine breitere Öffentlichkeit anzusprechen und Informationen zugänglicher zu kommunizieren (z.B. Kinder, an Thema Verkehr zunächst nicht interessierte Menschen und solche mit geringen Sprachkenntnissen)		Immo Janssen	Anregung	Ablehnung	Inhaltlich volle Zustimmung. Aber die Spiegelstriche hier verknüpfen die in diesem Kapitel herausgearbeiteten Formate. Ein Verweis auf ein Sonderformat würde hier verwirren.
140	4.1.5 Konsultierende Formate	Mich würden die 8 Fragen auf dem Plakat interessieren. Kann man diese evtl. im Anhang als Beispiel verlinken?		Gisela, Kempen	Anregung	Ablehnung	leider nein
229	4.1.5 Konsultierende Formate	Bitte hinzufügen: "- Bei 'Online'-Formaten muss das gewählte technische Instrument für alle selbstständig nutzbar sein." "BigBlueButton", das Instrument das in der Berliner Verwaltung zum Einsatz kommt, ist für Menschen mit sensorischen Beeinträchtigungen nicht barrierefrei. *[Mobilitätseingeschränkte]*		Sargon	Anregung	Ablehnung	Zustimmung, aber zugunsten der Lesbarkeit und Übersichtlichkeit dieses Textes nicht hinzugefügt
230	4.1.5 Konsultierende Formate	Bitte ändern in Menschen mit Beeinträchtigungen		Sargon	Anregung	Einarbeitung	Übernommen
231	4.1.5 Konsultierende Formate	Zur "digitalen Karte" Hinweis: Menschen mit Sehbeeinträchtigungen können Karten nicht selbstständig bearbeiten und benötigen hierfür ein anderes, geeignetes Format.		Sargon	Anregung	Ablehnung	siehe Kommentar 229
232	4.1.5 Konsultierende Formate	Zu K.1 Mobile Anlaufstelle Hinweis: Beteiligungen bei Schnee und Glätte sind ungeeignet, um ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen zu erreichen.		Sargon	Sonstiges	nicht auswertbar	
233	4.1.5 Konsultierende Formate	Bitte ergänzen: "Die Internetseite muss für alle selbstständig nutzbar sein (u.a. Tastatur-Nutzung, ausreichender Kontrast, skalierbare Schrift, Alternativtexte zu Abbildungen, Kompatibilität mit assistiven Technologien wie Screen-Readern und Braille-Zeile). Zudem ist die Archivierbarkeit der eigenen Beiträge für eine spätere Verwendung sicherzustellen." Nicht wie bei meinberlin.de, wo nach Abschluss der Beteiligung kein Zugriff mehr auf die eigenen Beiträge möglich ist.		Sargon	Anregung	Ablehnung	siehe Kommentar 229
65	4.1.6 Kooperative Formate und Vernetzung	Lektorat: Typo in letztem Punkt "Bezirksübergreifend". Vorschlag: Diesen Begriff komplett ersetzen mit: "...um ein stadtweites Konzept für Superblocks"... [Bezirk = Berlinspezifisch]		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	
141	4.1.6 Kooperative Formate und Vernetzung	Schulen mit einbeziehen und somit den Kindern/Jugendlichen eine Stimme geben.		Gisela, Kempen	Anregung	Ablehnung	Grundsätzliche Zustimmung, passt aber nicht zu diesem Absatz, wo Hinweise auf Hürden genannt werden.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
234	4.1.6 Kooperative Formate und Vernetzung	Zu "per Los" Hinweis: Das Losverfahren sowie jede andere zufällige Zusammensetzung eines Beteiligungsgremiums führt dazu, dass die Belange von Menschen mit Behinderungen nicht ausreichend berücksichtigt werden können. Die Beteiligung der Verbände von Menschen mit Behinderungen ist hierfür unerlässlich. Nach "Infokarten" bitte ergänzen: "sowie andere, barrierefreie Methoden" Menschen mit Sehbeeinträchtigungen können Infokarten kaum selbstständig nutzen.		Sargon	Anregung	Ablehnung	Keine Partizipationsmethode erreicht alle Menschen. Daher ist eine Kombination unterschiedlicher Methoden der aktuelle Standard von Wissenschaft und Praxis.
235	4.1.6 Kooperative Formate und Vernetzung	Bitte ergänzen: "- Einsatz von barrierefreien Methoden - Für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen werden alle Karten vorgelesen." Darüber hinaus gelten die gleichen Anforderungen wie beim "Town-Hall-Meeting" (s.o.).		Sargon	Anregung	Ablehnung	siehe Kommentar 229
236	4.1.6 Kooperative Formate und Vernetzung	Hinweis: Hinsichtlich der Barrierefreiheit gelten die gleichen Anforderungen wie beim "Town-Hall-Meeting".		Sargon	Anregung	Ablehnung	siehe Kommentar 225
66	4.1.7 Temporäre Maßnahmen und künstlerische Formate	Aktualisierte Fassung 26.01.2025: Auch Formate, die nicht auf quantitative Ergebnisse abzielen, etwa künstlerische Formate, können Informationen für zunächst nicht am Thema interessierte Personen zugänglicher kommunizieren und Zielgruppen erreichen, die sonst in Wort und Schrift nicht erreichbar sind (aufgrund von Alter, Sprachkenntnissen, Interessen).		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
67	4.1.7 Temporäre Maßnahmen und künstlerische Formate	Ergänzen (Aktualisierung 26.01.2026): Besonders geeignet: Um Menschen anzusprechen, für die andere Formate unzugänglich sind (z.B. Kinder) Um Informationen, Fragen und Qualitäten von Superblocks erfahrbar zu machen. Durch Mitmachen an interaktiven Künstlerischen Formaten können Kümmerer*innen aktiviert und vernetzt werden. Zu beachten: Künstlerische Formate müssen mit der Verwaltung zuvor gut abgestimmt sein, um z.T. unterschiedliche Erwartungen zu synchronisieren und Verständnis für Zusammenarbeit zu schaffen. Künstlerische Formate müssen auf Teilnehmer*innen (wer soll erreicht werden?) abgestimmt sein und sollen andere Formate meist ergänzen bzw. spielerisch Aufmerksamkeit auf diese lenken. Sie können aber auch selbst als Format zur Informationsgenerierung genutzt werden. Die Rolle ist (wie bei allen Formaten) im Beteiligungsprozess zuvor klar zu definieren. Um Frustration zu vermeiden, ist zuvor klar zu definieren ob und wie Feedback der Beteiligten in die Planung aufgenommen werden kann. Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Formaten: Künstlerische Formate können Informierende, Konsultierende, Kooperative und Vernetzungs- und Temporäre Formate begleiten.		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	
82	4.1.7 Temporäre Maßnahmen und künstlerische Formate	Es sollte heißen: Abb.L.2: Copyright Julika Gittner, Foto RIFS@GFZ/Daria Hryb		Julika Gittner	Anregung	Einarbeitung	
83	4.1.7 Temporäre Maßnahmen und künstlerische Formate	Danke für den Hinweis! Hast du evtl. Fotos, die du der Community lizenzfrei zur Verfügung stellen kannst? Das wäre ideal für die Verbreitung. Unsere Fotos haben wir dafür bei https://qimby.net/ eingestellt.	82	Hans Hagedorn, FGSM	Sonstiges	nicht auswertbar	
68	4.2 Rechtsgrundla gen	Ergänzen: Aktualisierung der RAST und ERA sind derzeit in der finalen Abstimmung. Beide sollen bis Ende 2026 abgeschlossen sein. Schon jetzt kann und sollte zusätzlich Bezug genommen werden (mit Link!) zu den FGSV-Regelwerken E-Klima und zum Ad-hoc-Papier zur RAST 06. Beide Regelwerke nehmen wesentliche Aktualisierungen vorweg, die in der RAST 2026 (soweit aktuell absehbar) z.T. 1: 1 übernommen werden.		Immo Janssen	Anregung	Teilnutzung	Wichtiger Hinweis! Die Regelwerke der FGSV sind jedoch keine Rechtsgrundlagen, daher Nutzung an den anderen Fundstellen.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
69	4.2 Rechtsgrundlagen	Ergänzen: Die Senatsverwaltung (SenMVKU) Berlin hat einen ausführlichen Leitfaden zur Verkehrsberuhigung von Kiezen herausgegeben. In diesem finden sich in mehreren Teilen bereits weitreichende, rechtlich eingehend geprüfte Ausführungen und Handreichungen zu den geltenden und nutzbaren Rechtsgrundlagen für die Anordnung und Abwägung von Elementen zur Umsetzung von Superblocks. Diese sollten hier prominent erwähnt und per Direktlink aufrufbar sein. Entweder beim Bezirksamt Mitte: https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/leitfaden-zur-verkehrsberuhigung-in-kiezen.pdf (nur Hauptdokument, die Steckbriefe sind hier ebenfalls zu finden: www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/) Oder auch zu finden gesichert als .zip bei Changing Cities: https://changing-cities.org/wp-content/uploads/2023/07/Leitfaden_Kiezblock.zip		Immo Janssen	Anregung	Einarbeitung	Hinweis auf den Leitfaden als Fußnote eingefügt. Ers ist Stand 2023, daher ist die StVO-Novelle leider noch nicht berücksichtigt.
237	4.2.1 Umsetzung des Superblock-Konzepts durch das Straßenverkehrsrecht	Frage: Was genau bedeutet hier "Gefahrenlage" (offenbar setzt "Gefahrenlage" höchste Unfall- und Konfliktrisiken voraus)? Ansonsten dürften doch fast alle oben abgebildeten sog. "Superblockmaßnahmen" nicht erlaubt sein? Schließlich ist belegbar und "liegt die Befürchtung nahe", dass "an einer bestimmten Stelle oder Strecke einer Straße", die Verkehrssicherheit von Zufußgehenden und hier insbesondere von Menschen mit Behinderungen gefährdet ist.		Sargon	Anregung	Teilnutzung	Satz zur Erklärung des Absatzes ergänzt.
238	4.2.3 Umnutzung von Kfz-Verkehrsfläche n: Erfordernis einer Teileinziehung ?	Bitte streichen. Ohne bauliche Maßnahmen, d.h. Bordabsenkung auf 3 cm, Auffindestreifen und Richtungsfelder auf dem Gehweg (auf der Fahrbahn genügen aufklebbare Bodenindikatoren) bedeuten "vorgezogene Seitenräume als Markierungslösungen" keine "Erleichterung", sondern eine Gefahr (s.o.).		Sargon	Anregung	Ablehnung	Hinweis zur Barrierefreien Ausgestaltung in Kapitel 3.2.3. Hier geht es um die juristischen Rahmenbedingungen einer solchen Maßnahme.
142	4.3.1 Räumliche Einteilung	Bitte hier auch wieder auf Kleinstädte und auf Städte, die das Modell Houten wollen, eingehen. Hier reicht eine Umgehungsstraße. Sie braucht noch nicht einmal geschlossen sein.		Gisela, Kempen	Anregung	Ablehnung	Die ESu fokussiert sich bewusst auf großstädtische Quartiere, in denen typischerweise der Bedarf nach Verkehrsberuhigung, Entsiegelung, Nutzungsmischung etc. zusammenfällt. Die Situation in Kleinstädten und im ländlichen Raum ist gesondert zu analysieren und zu verändern. Dennoch können einzelnen Prinzipien von Superblocks auch in Kleinstädten adaptiert werden.

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
239	4.3.2 Vernetzung der Superblocks	Bitte ergänzen: "- Fußverkehr: Wie lassen sich nahtlose, baulich von anderen Verkehren getrennte und barrierefreie Wegeketten für den Fußverkehr entwickeln? Wie können Gehwege durch mehr gesicherte und barrierefreie Querungsmöglichkeiten, zusätzliche Ruhebänke, verbesserte Beleuchtung etc. aufgewertet werden?" Frage: Warum ausgerechnet im Hinblick auf den Fußverkehr keine "gesamstädtische Perspektive"? Bei ÖPNV, "durch" Frage: Ist womöglich "für" gemeint? Bei Kfz-Verkehr am Ende bitte ergänzen: "Wie wird vermieden, dass Menschen, die aufgrund von Beeinträchtigungen auf KFZ angewiesen sind, in ihrer gleichberechtigten Mobilität oder in ihrem Recht auf freie Wahl des Wohnortes behindert werden?"		Sargon	Anregung	Teilnutzung	zu 1. Übernommen als folgender Absatz: Fußverkehr: Wie lassen sich nahtlose, baulich von anderen Verkehren getrennte und barrierefreie Wegeketten über Quartiers- und Stadtteilgrenzen hinaus für den Fußverkehr entwickeln? Superblocks sind in die Netzplanung für den Fußverkehr anhand wichtiger Bedeutungsräume (Quellen- und Ziele) im Stadtgebiet zu integrieren. Wichtige Fußverkehrsrouten sollten über mehr gesicherte und barrierefreie Querungsmöglichkeiten, zusätzliche Ruhebänke, verbesserte Beleuchtung etc. verfügen. zu 3. Superblocksmaßnahmen schränken grundsätzlich nicht die Erreichbarkeit mit dem Kfz ein, sondern lediglich den Kfz-Durchgangsverkehr. Insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sollen weiterhin komfortabel ihren Wohnort nutzen können und auch einen Stellplatz im öffentlichen Raum zur Verfügung haben.
143	4.3.3 Raumtypische Entwicklungsziele	Leerzeichen fehlt: vor Bündelung		Gisela, Kempen	Anregung	nicht auswertbar	Vielen Dank für den aufmerksamen Hinweis. Dies ist der Formatierung in Wordpress geschuldet.
144	4.3.3 Raumtypische Entwicklungsziele	hier ebenso: ZielstandardBesondere		Gisela, Kempen	Anregung	nicht auswertbar	Vielen Dank für den aufmerksamen Hinweis. Dies ist der Formatierung in Wordpress geschuldet.
145	4.3.3 Raumtypische Entwicklungsziele	dito: ParkhäusernAufbau		Gisela, Kempen	Anregung	nicht auswertbar	Vielen Dank für den aufmerksamen Hinweis. Dies ist der Formatierung in Wordpress geschuldet.
146	4.3.3 Raumtypische Entwicklungsziele	weitere Leerzeichen, die fehlen: WegeSchutzSchwerlastverkehrVitalisierung InfrastrukturErreichbarkeit Freiflächennutzung ErhöhungBiodiversitätNutzbarkeitRaumsIndividuelleInfrastrukturStärkung		Gisela, Kempen	Anregung	nicht auswertbar	Vielen Dank für den aufmerksamen Hinweis. Dies ist der Formatierung in Wordpress geschuldet.
149	4.3.3 Raumtypische Entwicklungsziele	Danke, das sind Effekte beim Import ins Online-System! Es wird ohnehin am Schluss wieder ein Korrektur-Lektorat durchgeführt.	146	Hans Hagedorn, FGSM	Thread	nicht auswertbar	
147	5. Entwicklung der ESu	Danke für diese tolle Arbeit, die ihr hier geleistet habt. Ich freue mich schon jetzt, das fertige Dokument an meine Verwaltung und Politik zu verteilen. DANKE; DANKE; DANKE!!!		Gisela, Kempen	Anregung	nicht auswertbar	Lob, über das wir uns natürlich sehr freuen!
148	5. Entwicklung der ESu	:-)	147	Hans Hagedorn, FGSM	Thread	nicht auswertbar	

ID	Kapitel	Kommentar	auf	T _r Autor	Typ	Votum	Inhaltliche Begründung
240	5. Entwicklung der ESu	*[verbessert]* Hinweis: Die Beteiligung von Verbänden und Interessenvertretungen von Menschen mit Behinderungen 2023 hat im vorliegenden Entwurf leider kaum sichtbaren Niederschlag gefunden.		Sargon	Anregung	Ablehnung	Wir haben auch im Jahr 2023 jede Anregung ausgewertet und sie entweder übernommen oder begründet abgelehnt. Es liegt offensichtlich ein grundlegendes Missverständnis vor: Das Planungsprinzip Superblock senkt die Barrieren für alle Menschen, die mit dem Umweltverbund unterwegs sind. Für Menschen, die bisher mit dem Auto unterwegs sind, werden zahlreiche Alternativen und Angebot geschaffen. Beides erzeugt große Vorteile auch und besonders für Menschen mit Behinderung, die eine diverse Gruppe mit sehr unterschiedlichen Bedarfen ist. Die Beschränkungen für den bisherigen Kfz-Verkehr (Unterbindung von Kfz-Durchfahrtsverkehr und Umwandlung von Kfz-Dauerstellplätzen) haben ebenso positive Auswirkungen auf Menschen mit Behinderung, weil alle Ziele auch weiterhin mit dem Kfz erreichbar sind und das Angebot von Stellplätzen für berechnigte Personengruppen sogar ausgeweitet wird. Angesichts des hohen Handlungsdrucks (insbesondere Verkehrssicherheit, Klimaschutz, Gesundheitsschutz) bitten wir alle Interessenvertretungen um eine konstruktive Befassung mit den notwendigen Veränderungen unserer Gewohnheiten!
84	6.2 Quellen	In der ersten Version der ESu und der Vorversion zu der hier publizierten Fassung gab es doch ein Glossar zu wichtigen Fachbegriffen. Falls dieses Glossar rausgefallen sein sollte, dieses bitte wieder mit aufnehmen. Denn so fällt es auch fachfremden ESu-Leser*innen leichter, Zusammenhänge nachzuvollziehen.		Eckhard Gauterin	Anregung	Einarbeitung	Glossar existiert weiterhin, war nur noch nicht fertig und ist daher nicht in die Kommentierung gegangen.