


# Sicherheitsaudit

## Ollenhauerstraße

Auditbericht zur Entwurfsplanung „Neubau Ollenhauer Straße [sic!] von Tessenowstraße bis Scharnweberstraße (1. Bauabschnitt von Kögelstraße bis Reinickes Hof)“

Audit durchgeführt von: Roland Hauschulz, M.Sc.

14. Oktober 2026

# Auditor:innen

Name: Roland Hauschulz

Kontaktdaten: [redacted]

Datum: 15.10.2026

Unterschrift: 

# Projektangaben

| **Allgemeine Projektangaben** | |
|---|---|
| Projektbezeichnung: | Neubau Ollenhauer Straße [sic!] von Tessenowstraße bis Scharnweberstraße (1. Bauabschnitt von Kögelstraße bis Reinickes Hof) |
| Aufsteller / Bauherr: | Bezirksamt Reinickendorf von Berlin, SGA, FB Straße |
| Entwurfsbearbeitung: | Ingenieurbüro Wosnitza & Knappe |
| Entwurfsphase / Auditphase: | Entwurfsplanung |
| Art der Baumaßnahme: | Grundhafter Neu-/Ausbau |
| Länge: | Ca. 1000 Meter |
| Aufstelldatum: | Gezeichnet 19.02.2024 |
| **Auditierte Unterlagen:** | • **Lagepläne M 1:250**<br>• **Regelquerschnitte M 1:50**<br>• **Unfalldaten DeStatis 2023-2025** |
| Vorliegende Unterlagen: | • Lagepläne Ollenhauerstraße P05-01 bis P05-05<br>• Querschnitte Ollenhauerstraße QE01 und QE02<br>• Unfalldaten DeStatis 2023-2025<br>• Verkehrsnetze MIV, RV, ÖPNV |
| Nicht vorliegend; Herausgabe auf Nachfrage verweigert: | • Polizeiliche Unfalldaten<br>• Erläuterungsbericht<br>• Bereits vorliegende Sicherheitsaudits, auch früherer Phasen<br>• Schleppkurvennachweise<br>• Beschilderungspläne<br>• Signallagepläne |
| Nicht vorliegend | • Schulwegplan Mark-Twain-Grundschule<br>• Schulwegplan Hermann-Schulz-Grundschule |
| Termin Ortsbesichtigung: | 07. Oktober 2026 |

## Querschnitt

Der folgende Querschnitt wurde den Projektangaben entnommen (Querschnittsdateien auf der Webseite des Bezirksamts Reinickendorf von Berlin sowie den Lageplänen):

| Querschnittselement | Zugeordnete Breite |
|---|---|
| *Ollenhauerstraße* | |
| **Gehweg (variable Breite)** | 2,50 bis 3,10 m |
| **dvn. Gehbahn** | 1,25 bis 2,75 m |
| **dvn. Begrenzungsstreifen** | 0,35 m |
| **Fahrbahnbegleitender Radweg** | 1,30 bis 2,50 m |
| **Sicherheitstrennstreifen** | 1,00 m |
| **Parktaschen / Baumscheiben** | 2,00 m |
| **Fahrstreifen** | 3,25 m |
| **Fahrstreifen** | 3,00 m |
| **Mittelstreifen** | 2,50 m |
| **Fahrstreifen** | 3,00 m |
| **Fahrstreifen** | 3,25 m |
| **Parktaschen / Baumscheiben** | 2,00 m |
| **Sicherheitstrennstreifen** | 1,00 m |
| **Fahrbahnbegleitender Radweg** | 1,30 bis 2,50 m |
| **Gehweg** | 1,70 bis 3,70 m |
| **dvn. Gehbahn** | 1,35 bis 2,50 m |
| **dvn. Begrenzungsstreifen** | 0,35 m |

## Verbindungsfunktion

Folgende Netzeinstufungen und Verkehrsstärken liegen vor:

| Nutzungsanspruch (NA) | Einstufung | Quelle |
|---|---|---|
| *Ollenhauerstraße* | | |
| **Fußverkehr längs** | Fußverkehrsnetz Berlin nicht vorhanden;<br>Verkehrsstärken unbekannt | -<br>- |
| **Radverkehr** | Fahrrad-Vorrangnetz;<br>DTVw 690 bis 860 Fahrräder/12h | SenMVKU (Hrsg.) (2025a)<br>SenMVKU (Hrsg.) (2025c) |
| **ÖPNV** | ÖPNV-Vorrangnetz;<br>2+2 Nahverkehrslinien:<br>eine Metrobuslinie im 10-Minuten-Takt;<br>eine Expressbuslinie im 10min-Takt;<br>teilweise eine Buslinie im 10min-Takt;<br>teilweise eine Nachtbuslinie im 30min-Takt | SenMVKU (Hrsg.) (2022)<br>BVG (Hrsg.) (2026f)<br>BVG (Hrsg.) (2026a)<br>BVG (Hrsg.) (2026b)<br>BVG (Hrsg.) (2026c)<br>BVG (Hrsg.) (2026d) |
| **MIV** | Übergeordnetes Straßennetz StEP II;<br>DTVw 19.000 bis 27.100 Kfz/24h | SenMVKU (Hrsg.) (2025b)<br>SenMVKU (Hrsg.) (2025c) |
| **Besondere NA** | Einzige Bahnbrücke auf 1km Abstand, Feuerwache Wittenau in der Nähe;<br>Vermutlich militärisches Grundnetz | Eigene Erhebung<br><br>Hypothese! |
| **$v_{max}$** | 50 km/h | Eigene Erhebung |
| *Lindauer Allee / Waldstraße* | | |
| **Fußverkehr längs** | Fußverkehrsnetz Berlin nicht vorhanden;<br>Verkehrsstärken unbekannt | -<br>- |

| | | |
|---|---|---|
| **Radverkehr** | Fahrrad-Vorrangnetz;<br>DTVw 630 bis 760 Fahrräder/12h; | SenMVKU (Hrsg.) (2025a)<br>SenMVKU (Hrsg.) (2025c) |
| **ÖPNV** | Keine Einstufung im ÖPNV-Vorrangnetz;<br>1+1 Buslinien:<br>eine Buslinie im 20-Minuten-Takt<br>eine Nachtbuslinie im 30min-Takt | SenMVKU (Hrsg.) (2022)<br>BVG (Hrsg.) (2026f)<br>BVG (Hrsg.) (2026e)<br>BVG (Hrsg.) (2026d) |
| **MIV** | Übergeordnetes Straßennetz StEP II;<br>DTVw 18.100 bis 18.600 Kfz/24h | SenMVKU (Hrsg.) (2025b)<br>SenMVKU (Hrsg.) (2025c) |
| **Besondere NA** | Keine bekannt oder zu antizipieren | - |
| **$v_{max}$** | 50 km/h | Eigene Erhebung |
| | | |
| *Humboldtstraße* | | |
| **Fußverkehr längs** | Fußverkehrsnetz Berlin nicht vorhanden;<br>Verkehrsstärken unbekannt | -<br>- |
| **Radverkehr** | Keine Einstufung im Radverkehrsnetz;<br>Radverkehrsstärken unbekannt | SenMVKU (Hrsg.) (2025a)<br>SenMVKU (Hrsg.) (2025c) |
| **ÖPNV** | ÖPNV-Vorrangnetz;<br>1 Nahverkehrslinie:<br>eine Buslinie im 10-Minuten-Takt | SenMVKU (Hrsg.) (2022)<br>BVG (Hrsg.) (2026f)<br>BVG (Hrsg.) (2026c) |
| **MIV** | Übergeordnetes Straßennetz StEP IV;<br>Verkehrsstärken unbekannt | SenMVKU (Hrsg.) (2025c)<br>SenMVKU (Hrsg.) (2025a) |
| **Besondere NA** | Keine bekannt oder zu antizipieren | - |
| **$v_{max}$** | 50 km/h | Eigene Erhebung |
| | | |
| *Alle anderen Straßen* | | |
| **Fußverkehr längs** | Fußverkehrsnetz Berlin nicht vorhanden;<br>Verkehrsstärken unbekannt | -<br>- |
| **Radverkehr** | Keine Einstufung im Radverkehrsnetz;<br>Radverkehrsstärken unbekannt | SenMVKU (Hrsg.) (2025a)<br>SenMVKU (Hrsg.) (2025c) |
| **ÖPNV** | Keine Einstufung im ÖPNV-Vorrangnetz;<br>Kein regelmäßiger Linienverkehr | SenMVKU (Hrsg.) (2022)<br>BVG (Hrsg.) (2026f) |
| **MIV** | Keine Einstufung im Hauptstraßennetz;<br>Verkehrsstärken unbekannt | SenMVKU (Hrsg.) (2025b)<br>SenMVKU (Hrsg.) (2025c) |
| **Besondere NA** | Keine bekannt oder zu antizipieren | - |
| **$v_{max}$** | Tempo-30-Zone | Eigene Erhebung |

## Literaturverzeichnis

Für das Audit herangezogene Regelwerke:


- Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen **RSAS 2019**
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen **RASt 2006**
- **Ad-hoc-Arbeitspapier** Ergänzende Handlungsanleitungen **zur** Anwendung der **RASt 06**, Februar 2024
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen **RiLSA 2015**
- Straßenverkehrs-Ordnung **StVO** in der Fassung vom 30. Januar 2026
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung **VwV-StVO** in den Fassungen vom 27.02.2025 und 03.04.2025.
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen **ERA 2010**
- Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen **EFA 2004**
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs **EAÖ 2013**

- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs **EAR 2023**
- Empfehlungen zur Anlage von Erschließungsstraßen **EAE 85/95** (außer Kraft getreten)
- **E Klima 2022 + Steckbriefe** in der Fassung vom Dezember 2022
- **DIN 18040**
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen **H BVA 2011**
- Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten **H RSV 2021**
- Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen **M Uko 2012**

Weitere Quellen:


- Apel, Dieter; Brandt, Edmund (1982): „Stadtverkehrsplanung, Teil 2 – Stadtstraßen“. Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.). Berlin.
- BASt – Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2025): „Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland“. Ohne Ort. Online verfügbar unter: https://www.bast.de/DE/Aktuelles/Kurzinfos/BASt/2025/BA-04.html, letzter Zugriff 13.10.2026.
- Borsellino, Oliver; Ortlepp, Jörg (2026): „Unfälle zwischen Fuß- und Radverkehr“. Unfallforschung Kompakt Nr. 128. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft – Unfallforschung der Versicherer (Hrsg.). Berlin. Online verfügbar unter: https://www.udv.de/resource/blob/159596/e9b5442d0d2efe7f7ec5a5a3afefc992/128-fuss-rad-unfaelle-data.pdf, letzter Zugriff 17.10.2026.
- Brändli, Heinreich; Kobi, R. (1989): „Sicherheit an Bus- und Tramhaltestellen“. ETH Zürich.
- Bark, Andreas; Kutschera, René (2019): „Sicherheitsrelevante Aspekte der Straßenplanung BASt-Bericht V 196.“ ISSN 0943-9331. Bergisch Gladbach.
- BVG – Berliner Verkehrsbetriebe (Hrsg.) (2026a): „M21“. Ohne Ort. Online verfügbar unter: https://www.bvg.de/dam/jcr:d770b57d-63cc-471a-8d0f-0558c3a452e3/M21_2026-05-11.pdf, letzter Zugriff 03.10.2026.
- BVG – Berliner Verkehrsbetriebe (Hrsg.) (2026b): „X21“. Ohne Ort. Online verfügbar unter: https://www.bvg.de/dam/jcr:47c7ed2d-0230-40c6-98fc-92b2ce71b2ae/X21_2026-05-11.pdf, letzter Zugriff 03.10.2026.
- BVG – Berliner Verkehrsbetriebe (Hrsg.) (2026c): „122“. Ohne Ort. Online verfügbar unter: https://www.bvg.de/dam/jcr:dc7ae4f0-627d-4065-ae42-b8447acb5ced/122_2026-06-01.pdf, letzter Zugriff 03.10.2026.
- BVG – Berliner Verkehrsbetriebe (Hrsg.) (2026d): „N8“. Ohne Ort. Online verfügbar unter: https://www.bvg.de/dam/jcr:d5e160d4-d354-4d1a-9579-a6ba3626aef6/N8_2025-12-14.pdf, letzter Zugriff 04.10.2026.
- BVG – Berliner Verkehrsbetriebe (Hrsg.) (2026e): „322“. Ohne Ort. Online verfügbar unter: https://www.bvg.de/dam/jcr:e524d579-8832-40a2-841d-fc4b055c3c24/322_2026-06-01.pdf, letzter Zugriff 03.10.2026.
- BVG – Berliner Verkehrsbetriebe (Hrsg.) (2026f): Ohne Titel. Ohne Ort. Online verfügbar unter: https://stadtplan.bvg.de/ [kein statischer Link], letzter Zugriff 04.10.2026.
- DeStatis – Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (o. J. a): „Unfallorte2023_EPSG25832_CSV“. Ohne Ort. Online verfügbar unter: https://www.opengeodata.nrw.de/produkte/transport_verkehr/unfallatlas/Unfallorte2023_EPSG25832_CSV.zip, letzter Zugriff 10.10.2026

- DeStatis – Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (o. J. b): „Unfallorte2024_EPSG25832_CSV“. Ohne Ort. Online verfügbar unter: https://www.opengeodata.nrw.de/produkte/transport_verkehr/unfallatlas/Unfallorte2024_EPSG25832_CSV.zip, letzter Zugriff 10.10.2026
- DeStatis – Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (o. J. c): „Unfallorte2025_EPSG25832_CSV“. Ohne Ort. Online verfügbar unter: https://www.opengeodata.nrw.de/produkte/transport_verkehr/unfallatlas/Unfallorte2025_EPSG25832_CSV.zip, letzter Zugriff 13.10.2026
- DeStatis – Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2022b): „Verkehrsunfälle: Grundbegriffe der Verkehrsunfallstatistik“. Ohne Ort. Online verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Methoden/verkehrsunfaelle-grundbegriffe.pdf?__blob=publicationFile, letzter Zugriff 04.11.2025.
- Gerlach, Jürgen; Seipel, Sebastian; Poschadel, Sebastian; Boenke, Dirk (2014): „Sichere Knotenpunkte für schwächere Verkehrsteilnehmer“. Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Forschungsbericht Nr. 23. Online verfügbar unter: https://www.udv.de/resource/blob/79730/7bf674a843c26d61809310f3a8764a97/23-sichere-knotenpunkte-fuer-schwaechere-verkehrsteilnehmer-data.pdf, letzter Zugriff 04.11.2025.
- Hentschel, Peter; König, Peter; Dauer, Peter (2017): „Straßenverkehrsrecht“. 44. Auflage. Beck-Verlag. München.
- SenMVKU – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (Hrsg.) (2022): „ÖPNV-Vorrangnetz“. Zugriff über Geoportal Berlin. Ohne Ort. Online verfügbar unter: https://gdi.berlin.de/view/vorrangnetz, letzter Zugriff 03.10.2026.
- SenMVKU – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (Hrsg.) (2025a): „Radverkehrsnetz“. Zugriff über Geoportal Berlin. Ohne Ort. Online verfügbar unter: https://gdi.berlin.de/view/radverkehrsnetz, letzter Zugriff 03.10.2026.
- SenMVKU – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (Hrsg.) (2025b): „Übergeordnetes Straßennetz Bestand“. Zugriff über Geoportal Berlin. Ohne Ort. Online verfügbar unter: https://gdi.berlin.de/view/strnetz, letzter Zugriff 03.10.2026.
- SenMVKU – Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (Hrsg.) (2025c): „Verkehrsmengen DTVw 2023“. Zugriff über Geoportal Berlin. Ohne Ort. Online verfügbar unter: https://gdi.berlin.de/view/verkehrsmengen_2023, letzter Zugriff 03.10.2026.
- SenUMVK – Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hrsg.) (2023): „Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege)“. Berlin. Online verfügbar unter: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/service/rechtsvorschriften/bautechnik/av_geh-und_radwege-2023.pdf?ts=1757329133, letzter Zugriff 07.10.2026.
- VIZ Berlin – Verkehrsinformationszentrale Berlin (Hrsg.) (o. J. a): „Verkehrsdetektion – alt (bis 06/2025). ID: TE065.” Online verfügbar unter: https://viz.berlin.de/site/_masterportal/berlin/index.html?it=dps-portaldps-portal, letzter Zugriff 07.10.2026 (kein statischer Link).
- VIZ Berlin – Verkehrsinformationszentrale Berlin (Hrsg.) (o. J. b): „Verkehrsdetektion – alt (bis 06/2025). ID: TE064.” Online verfügbar unter: https://viz.berlin.de/site/_masterportal/berlin/index.html?it=dps-portaldps-portal, letzter Zugriff 07.10.2026 (kein statischer Link).


Bildquelle Deckblatt: Eigene Aufnahme

# Unfallanalyse

*„Bei der Festlegung von Unfallhäufungen dürfen keine Unfälle ausgeklammert werden. Auch nicht solche, die auf menschliches Fehlverhalten oder technisches Versagen zurückgeführt werden können. Denn schließlich sind weitere Unfälle an derselben Stelle geschehen, was auf Mängel im Straßenraum hindeutet. Die Gegebenheiten der Straße haben somit maßgeblich dazu beigetragen, dass genau an dieser Örtlichkeit eine Unfallhäufung auftritt.“* (M Uko, S. 14)

Aufgabe des Verkehrssicherheitsaudits nach RSAS ist u.a., die Unfalllage nach M Uko zu prüfen und dann, ob die Erkenntnisse der Unfallanalyse sachgerecht in die Planung eingeflossen sind. Es wurde daher eine Unfallanalyse für die Ollenhauerstraße und die anliegenden Knotenpunkte für die Jahre 2023 bis 2025 durchgeführt.

In diesem Zeitraum traten insgesamt **58 Unfälle mit Personenschaden** auf. Diese verursachten innerhalb von drei Jahren laufende Kosten von 1.380.782 €.[1] Die Unfallkarten sind dem Anhang beigefügt.

## Vorbemerkung

Vorab ist zu bemerken, dass die Herausgabe der polizeilichen Unfalldaten durch die zuständige Stelle der Berliner Polizei mit Blick auf den Bearbeitungsaufwand abgelehnt wurde. Die Herausgabe wurde zudem durch das planende Ingenieurbüro verweigert. Dem Bezirksamt liegen nach eigenen Angaben keine Unfalldaten vor, es wurde auf das planende Büro und die Polizei verwiesen.

Insofern musste mit den offenen Daten des statistischen Bundesamtes (DeStatis) gearbeitet werden. Die Unfallanalyse beinhaltet insofern ausschließlich Unfälle mit Personenschaden (Kategorien 1-3). Auf die Darstellung von Einjahreskarten wird daher verzichtet und nur die Dreijahreskarte abgebildet.

Problematischer gestaltet sich darüber hinaus die Tatsache, dass ohne polizeiliche Unfallhergangsbeschreibungen das Anfertigen eines Unfalldiagramms nicht möglich ist. Rückschlüsse auf Clusterbildung (z.B. Unfälle beim bedingt-verträglichen Linksabbiegen) sind so ebenfalls nicht möglich.

Aufgabe des Verkehrssicherheitsaudits nach RSAS ist u.a., die Unfalllage nach M Uko zu prüfen und dann, ob die Erkenntnisse der Unfallanalyse sachgerecht in die Planung eingeflossen sind. Diesem Auftrag, kann aber nur entsprochen werden, wenn die entsprechende Datengrundlage vorhanden ist. Das Fehlen der erforderlichen polizeilichen Unfalldaten ist insofern als Mangel zu werten – auch, wenn der Auditor ihn nicht zu vertreten hat. Mit der Nutzung der DeStatis-Daten wurde allerdings eine für den Zweck des Planungsaudits vertretbare Alternative gewählt.

## Unfalllage

Die Drei-Jahres-Karte zeigt eine Ballung von Unfällen mit Personenschaden nicht nur an den Knotenpunkten, sondern auch auf der freien Strecke. Die Unfallbelastung ist dabei mit Ausnahme des Bereiches um die Pfahlerstraße von Norden nach Süden zunehmend.

Die folgende Darstellung zeigt die Drei-Jahres-Karte (3-JK) für das Plangebiet. Die vollständigen 3-JK für alle Unfallhäufungsstellen sind dem Anhang zu entnehmen. Für die Arbeitseffizienz wurde auf

[1] 51 Leichtverletzte à 6.603 € + 7 Schwerverletze à 149.147 € + 0 Getötete à 1.465.820 € = 1.380.782 € laufende Unfallkosten in 36 Monaten (vgl. BASt (Hrsg.) (2025), o. S.)

eine Stabdarstellung verzichtet.[2] Aus technischen Gründen besitzt Unfalltyp 4 zudem eine leicht geänderte Darstellung (hellgrau ohne Fahne). Ansonsten entsprechen die Farben denen der M Uko.

*Abbildung 1: Drei-Jahres-Karte für die Ollenhauerstraße. Es zeigen sich Häufungen an den Knotenpunkten und im südlichen Drittel flächendeckend.*




*Bildquelle: Veränderte Darstellung nach OpenStreetMap-Mitwirkende (2026) auf Basis von DeStatis (Hrsg.) (o. J. a), DeStatis (Hrsg.) (o. J. b) und DeStatis (Hrsg.) (o. J. c); Kartendaten unter ODbL, Kartenkacheln von CartoDB, unter CC BY 3.0; Alle Unfalldaten von DeStatis unter dl-de/by-2-0.*

Die folgende Tabelle zeigt die aus den Unfalldaten abzuleitende Unfalllage für die Knotenpunkte (KP) sowie die daraus zu ziehende Schlussfolgerung. Letztere steht unter dem Vorbehalt, dass wie eingangs erwähnt nur Unfälle der Kategorien 1-3 vorliegen. „Unfallhäufungsstellen leicht“ können sich aus Unfällen der sonstigen Kategorien 4-6 ergeben, für die aber keine Daten vorliegen.

| Knotenpunkt (KP) | Anzahl Unfälle in 36 Monaten | Schlussfolgerung (M Uko, S. 15) |
|---|---|---|
| **Reinickes Hof / Kolonie Einheit** | 9 | **Unfallhäufungsstelle schwer** |
| **Waldstr. / Lindauer Allee** | 7 | **Unfallhäufungsstelle schwer** |
| **Schulenburgstr. / Ollenhauerstr.** | 2 | unauffällig |
| **Kienhorststr. / Ollenhauerstr.** | 5 | **Unfallhäufungsstelle schwer** |
| **Pfahlerstr. / Ollenhauerstr.** | 0 | unauffällig |
| **Auguste.-V.-Allee / Humboldtstr.** | 9 | **Unfallhäufungsstelle schwer** |
| **Kögelstr. / Ollenhauerstr.** | 11 | **Unfallhäufungsstelle schwer** |

Der **Straßenabschnitt zwischen Pfahlerstraße und Humboldtstraße** weist insgesamt 15 Unfälle mit Personenschaden auf. Zwar werden Unfalllinien innerorts nur auf Basis von Überschreiten-Unfällen bestimmt. Gemessen an der Zahl der Unfälle mit Personenschaden (die Zahl der Sachschadenunfälle dürfte ungleich höher liegen) muss dieser Abschnitt allerdings einer intensiveren Betrachtung unterzogen werden. Auffällig sind hier v.a. die vielen Unfälle im Bereich des Einkaufszentrums (aktuell u.a. Edeka) mit elf (!) Unfällen mit Personenschaden, von denen allein sechs auf das Einbiegen, Abbiegen und Kreuzen entfallen. Würde die Zufahrt als Knotenpunkt behandelt, so würde dies ebenfalls die Einstufung als **Unfallhäufungsstelle schwer** nach sich ziehen. Dies legt die Vermutung nahe, dass die Zufahrt nicht als solche betrieben werden kann, sondern eher einem Knotenpunkt gleichkommt und auch als solcher zu gestalten wäre.

## Es ist festzustellen:

- **Eine Unfallhäufungslinie im Sinne der M Uko kann nicht erkannt werden.**
- **Im Planungsgebiet befinden sich fünf Unfallhäufungsstellen der Kategorie „schwer“.**
- **Speziell die hochfrequentierten Zufahrten bedürfen einer besonderen Betrachtung.**

[2] Grund dafür ist die Georeferenzierung der vorliegenden Daten.

Die Detailuntersuchung der Unfallhäufungsstellen – soweit diese auf Basis der vorliegenden Daten ohne detaillierte Unfallhergangsbeschreibungen möglich ist – zeigt folgende Heuristiken:

- Am **KP Ollenhauerstraße / Lindauer Allee / Waldstraße** finden regelmäßig Abbiegeunfälle[3] zentral im Knotenpunkt mit Tendenz in die Ollenhauerstraße (Süd) statt. Dabei trat viermal Unfallart 5 auf. Die Kombination aus Abbiegeunfällen und Unfallart 5 („Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das abbiegt, einbiegt oder kreuzt" (DeStatis (2022b), S. 9)) kann Rückschlüsse auf Probleme beim bedingt verträglichen Linksabbiegen geben. Dies wäre in der Vor-Ort-Untersuchung zu überprüfen. An diesem KP fand zudem ein Einbiegen-/Kreuzen-Unfall statt, ebenfalls mit Unfallart 5, was die Vermutung von Problemen beim bedingt verträglichen Linksabbiegen ebenfalls unterstreicht.
- Am **KP Ollenhauerstraße / Kienhorststraße** finden regelmäßig Abbiegeunfälle[4] zentral im Knotenpunkt mit Tendenz in die Ollenhauerstraße (Nord) statt. Dabei trat ausschließlich Unfallart 5 auf. Die Kombination aus Abbiegeunfällen und Unfallart 5 („Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das abbiegt, einbiegt oder kreuzt" (DeStatis (2022b), S. 9)) kann Rückschlüsse auf Probleme beim bedingt verträglichen Linksabbiegen geben. Dies wäre in der Vor-Ort-Untersuchung zu überprüfen.
- Am **KP Ollenhauerstraße / Humboldtstraße / Auguste-Viktoria-Allee** traten drei Abbiegeunfälle unter Beteiligung von Zufußgehenden (Art 6) auf. Die Unfälle befinden sich nach Geoverortung in der nördlichen und südlichen Knotenpunktausfahrt. Es wäre bei der Ortsbesichtigung zu prüfen, ob in den entsprechenden Knotenpunktausfahrten Besonderheiten zu beobachten sind.
- Am **KP Ollenhauerstraße / Humboldtstraße / Auguste-Viktoria-Allee** zählen zudem drei Unfälle im Längsverkehr in der südlichen Knotenpunktzufahrt bzw. zwei in der nördlichen noch zum Knoten. Es handelt sich dabei um Auffahrunfälle, in der südlichen Zufahrt aber auch um Unfälle mit parallelen Fahrzeugen. Dies wird vor Ort zu überprüfen sein.
- Am **KP Ollenhauerstraße / Kögelstraße** traten zwei Überschreiten-Unfälle auf, die das Prüfen der Querungsmöglichkeiten bedingen.
- Am **KP Ollenhauerstraße / Kögelstraße** traten des Weiteren ein Abbiege- sowie zwei Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle in der dortigen Gewerbezufahrt auf, während die gegenüberliegende Einmündungsseite unauffällig ist. Nähere Informationen zu den Unfallhergängen liegen nicht vor, vor Ort wäre aber auf Besonderheiten zu achten.
- Der **Straßenabschnitt zwischen Pfahlerstraße und Humboldtstraße** weist insgesamt 15 Unfälle mit Personenschaden auf. Auffällig sind hier v.a. die vielen Unfälle im Bereich des Einkaufszentrums (aktuell u.a. Edeka) mit elf Unfällen mit Personenschaden. Dies legt die Vermutung nahe, dass die Zufahrt nicht als solche betrieben werden kann, sondern eher einem Knotenpunkt gleichkommt und auch als solcher zu gestalten wäre. Vor Ort sind entsprechende Betrachtungen anzustellen.

Nach Durchführung der Vor-Ort-Begehung lassen sich folgende ergänzende Anhaltspunkte finden:

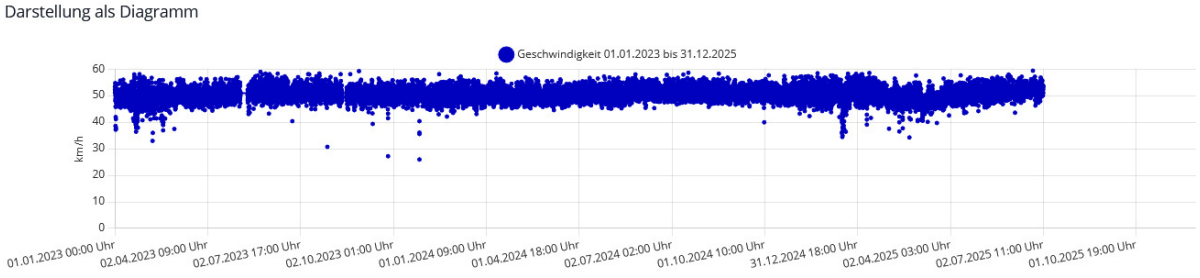
- An allen signalisierten Knotenpunkten werden LA nicht in einer eigenen Phase signalisiert. Die LA-Signalisierung erfolgt in allen Relationen bedingt verträglich. Dies kann die Unfalllage in den Knotenpunkten teilweise erklären.

[3] Die übergeordnete Straße ist an diesem KP die Ollenhauerstraße.
[4] Die übergeordnete Straße ist an diesem KP die Ollenhauerstraße.

- Am KP Lindauer Allee befinden sich Markierungen für das Hintereinander-Abbiegen im Knotenpunktbereich. Dabei verdecken die vor der Haltlinie auf dem Linksabbiegefahrstreifen stehenden Fahrzeuge die Sicht der im Knoten aufgestellten Linksabbiegenden auf den entgegenkommenden Geradeausverkehr. Die Größe der Aufstellbereiche lässt außerdem das mehrstreifige Linksabbiegen zu, was die Unfalllage gemeinsam mit der bedingt-verträglichen Signalisierung zu erklären vermag.
- Am KP Humboldtstraße befinden sich keinerlei Markierungen im Knotenpunktbereich – auch nicht für das Linksabbiegen.
- Die bauliche Gestaltung des KP Humboldtstraße zeigt darüber hinaus strukturelle Defizite, die im Audit aufgegriffen werden.
- In der südlichen Zufahrt am KP Humboldtstraße befinden sich im Bereich der Längsverkehrsunfälle mit seitlicher Fahrzeugberührung drei Fahrstreifen, von denen der rechte und mittlere nur eine Breite von jeweils 3,00 Metern besitzen. Dies kann darauf hindeuten, dass die aktuell dort vorhandenen Fahrstreifen zu schmal für das Geschwindigkeitsniveau sind.
- Die bauliche Gestaltung des KP Kögelstraße zeigt ebenfalls strukturelle Defizite, die im Audit aufgegriffen werden.
- Die bauliche Gestaltung der hochfrequentierten Zufahrt zum Einkaufscenter (aktuell Edeka) entspricht tatsächlich eher einer einmündenden Straße als der einer Zufahrt. Aufgrund der Breite der Zufahrt wurde darüber hinaus mit hoher Geschwindigkeit in die Zufahrt hinein abgebogen.
- Darüber hinaus sind die Sichtbeziehungen aus der Zufahrt auf den Fußverkehr und die Fahrbahn wegen Zäunen und geparkten Fahrzeugen eingeschränkt.

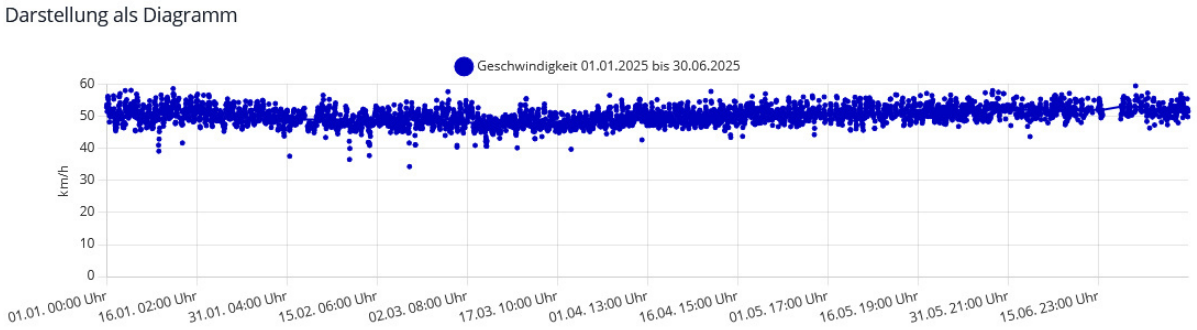
Es muss des Weiteren darauf hingewiesen werden, dass die Infrarot-Detektoren in der Ollenhauerstraße regelmäßig Geschwindigkeiten in Fahrtrichtung Norden von über 50 km/h erfassen. Das mittlere Geschwindigkeitsniveau im Zeitraum vom 01.01.2023 bis zum 31.12.2025 (Bezugszeitraum der Unfallanalyse) schwankt demnach zwischen 45 und ca. 68 km/h, wobei das Niveau über den gesamten Zeitraum weitgehend konstant ist. Zugelassen sind 50 km/h. Das Geschwindigkeitsniveau bewegt sich insofern im Bereich von moderat überhöhten Geschwindigkeiten. Siehe folgende Abbildungen. Es kann allerdings nicht geprüft werden, inwieweit Messfehler der Anlage vorliegen.

*Abbildung 2: Erfasste Geschwindigkeiten in der Ollenhauerstraße 01.01.2023 bis 31.12.2025, Fahrtrichtung Norden, Höhe Hnr. 16*




Bildquelle: VIZ Berlin (Hrsg.) (o. J. a), o. S.

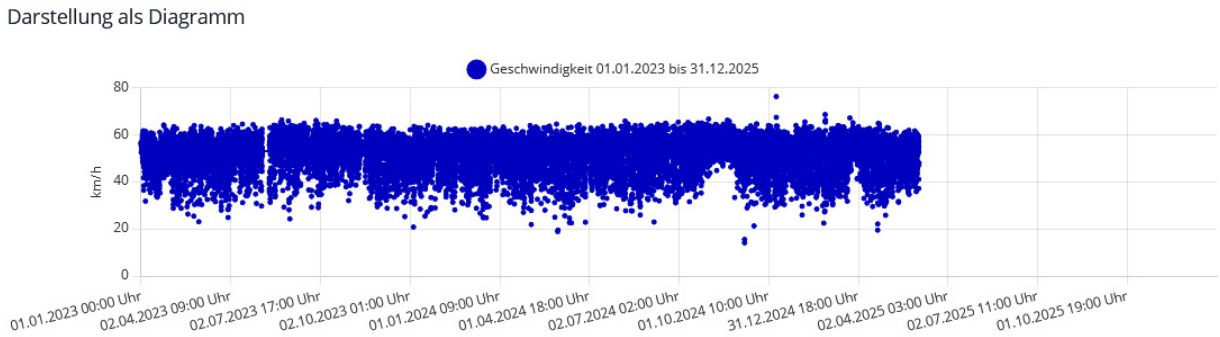
*Abbildung 3: Erfasste Geschwindigkeiten in der Ollenhauerstraße 01.01.2025 bis 31.07.2025, Fahrtrichtung Norden, Höhe Hnr. 16*




Bildquelle: VIZ Berlin (Hrsg.) (o. J. a), o. S.

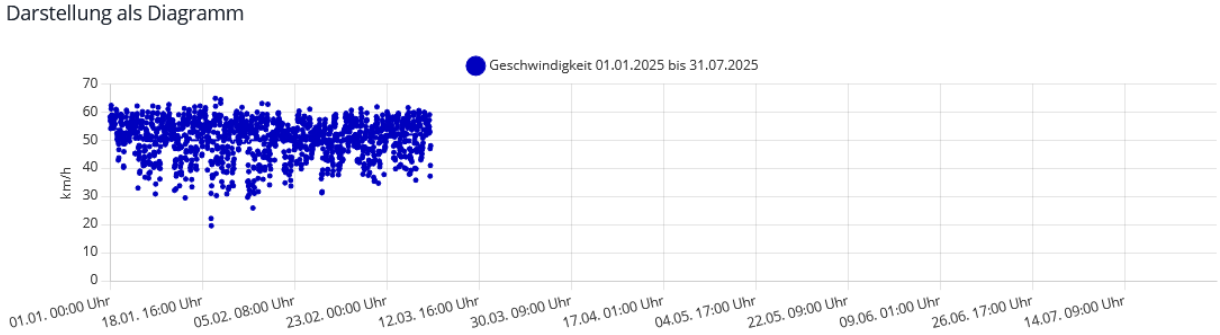
Eine andere Zählstelle mit Erfassung der Fahrtrichtung Süden kann diese Daten weitgehend bestätigen. Hier liegt das erfasste Geschwindigkeitsniveau teilweise sogar oberhalb von 60 km/h. Gleichzeitig treten aber auch deutlich geringere Geschwindigkeiten bis ca. 30 km/h auf. Die mittlere Geschwindigkeit liegt hier ebenfalls moderat über 50 km/h. Die Zählstelle befindet sich ca. 300 Meter vor dem lichtsignalisierten Knotenpunkt Scharnweberstraße (U-Bahnhof Kurt-Schumacher-Platz). Insofern handelt es sich bei der stärkeren Streuung mit einiger Wahrscheinlichkeit um LSA-Rückstau und dichten Verkehr bzw. Beschleunigen „auf grün“ vor dem Knotenpunkt zu.

*Abbildung 4: Erfasste Geschwindigkeiten in der Ollenhauerstraße 01.01.2023 bis 31.12.2025, Fahrtrichtung Süden, Höhe gegenüber Hnr. 16*




Bildquelle: VIZ Berlin (Hrsg.) (o. J. b), o. S.

*Abbildung 5: Erfasste Geschwindigkeiten in der Ollenhauerstraße 01.01.2025 bis 31.07.2025, Fahrtrichtung Süden, Höhe gegenüber Hnr. 16*




Bildquelle: VIZ Berlin (Hrsg.) (o. J. b), o. S.

Aufgrund der o. g. Erkenntnisse ist im weiteren Audit insbesondere zu prüfen, ob in der Planung Abhilfe für die Unfallhäufungsstellen sowie zur Sicherstellung verträglicher Geschwindigkeiten geschaffen wurde.

## Umsetzung in der Planung

Die folgende Tabelle zeigt die o. g. planungsrelevanten Unfalllagen und trifft eine Einschätzung, inwieweit sie in der Planung adressiert wurden.

| Unfallkonstellation | Adressiert in der Planung? |
|---|---|
| **KP Lindauer Allee:** Abbiegeunfälle zentral im Knoten mit Tendenz in die Ollenhauerstraße (Süd) | **Teilweise:** Die Aufhebung des Linksabbiegens (LA) hintereinander mit möglicher Mehrfachaufstellung von Fahrzeugen verspricht mglw. eine Linderung der Unfallsituation. Solange das LA aber weiterhin ohne Signalschutz erfolgt, kann nicht von einer tatsächlichen Entschärfung des Knotenpunktes ausgegangen werden. |
| **KP Kienhorststraße:** Abbiegeunfälle zentral im Knoten mit Tendenz in die Ollenhauerstraße (Nord) | **Nein:** Da die Planung bestandsorientiert erfolgt, ohne Anpassung der Infrastruktur im KP Gartenstraße, gibt es keinerlei Punkte, die eine Verbesserung der Situation versprechen könnten. Die Neueinrichtung von Radverkehrsanlagen in Längsrichtung verspricht keine Behebung von Abbiege- sowie Einbiegen-Kreuzen-Unfällen. Einzig ausgenommen ist die mögliche Konstellation von linksabbiegendem Kfz- mit entgegenkommendem Radverkehr; in diesem Fall könnte die neue Radverkehrsanlage die Aufmerksamkeit der Kraftfahrenden ausreichend erhöhen. |
| **KP Humboldtstraße:** Abbiegeunfälle mit Fußverkehr in den Ausfahrten Nord und Süd | **Nein:** Da die Planung bestandsorientiert erfolgt, ohne Anpassung der Infrastruktur im KP Humboldtstraße, gibt es keinerlei Punkte, die eine Verbesserung der Situation versprechen könnten. |
| **KP Kögelstraße:** Abbiegeunfälle und Einbiegen-Kreuzen-Unfälle in der Gewerbezufahrt | **Nein:** Da die Planung bestandsorientiert erfolgt und lediglich der bisherige Linksabbiegefahrstreifen umgebaut wird, ohne Anpassung der Infrastruktur an der Zufahrt, gibt es keinerlei Punkte, die eine Verbesserung der Situation versprechen könnten. |
| **KP Kögelstraße:** Überschreiten-Unfälle | **Nein:** Es ist auch in Zukunft keine Querungsmöglichkeit für Zufußgehende im relevanten Bereich vorgesehen. Vielmehr wird die bisher am nächsten liegende vorhandene Querung entfernt. |
| **KP Humboldtstraße:** Längsverkehrsunfälle mit seitlicher Fahrzeugberührung im nördlichen und südlichen KP-Arm | **Nein:** Da die Planung bestandsorientiert erfolgt und sogar zusätzlich der innere Fahrstreifen ebenfalls von aktuell 3,25m auf 3,00m verschmälert werden soll, ist nicht von einer Verbesserung der Situation auszugehen. |
| KP Humboldtstraße**:** Auffahrunfälle im nördlichen und südlichen KP-Arm | Keine Aussage möglich. |
| **Abschnitt Ollenhauerstraße zw. Pfahlerstraße und Humboldtstraße:** Abbiegeunfälle im Bereich der Zufahrten zum Einkaufszentrum | **Nein:** Da die Planung bestandsorientiert erfolgt und lediglich der bisherige Linksabbiegefahrstreifen zurückgebaut wird, ohne Anpassung |

| | |
|---|---|
| | der Infrastruktur an den Zufahrten, gibt es keinerlei Punkte, die eine Verbesserung der Situation versprechen könnten. |
| **Abschnitt Ollenhauerstraße zw. Pfahlerstraße und Humboldtstraße:** Konvolut an Unfalllagen ohne greifbare Muster | Keine Aussage möglich. |

## Es ist festzustellen:

- **Eine Entspannung der Unfalllage lässt sich nur in Hinblick auf eine Detailänderung an der Linksabbiegeführung des Kfz-Verkehrs am KP Lindauer Allee erwarten.**
- **Das insgesamt deutlich diversere Unfallbild wird von der Planung nicht adressiert.**
- **Es ist zu erwarten, dass sich das Unfallbild in Zukunft nicht signifikant ändern wird.**
- **Die Planung muss überarbeitet werden.**

Es folgt das detaillierte Auditergebnis der Lagepläne.

# Auditergebnis

Bei der Auditierung des o. g. Projektes wurden folgende Punkte festgestellt, die genaue Verortung ist den beigelegten, kommentierten Lageplänen zu entnehmen:

## Gravierende Sicherheitsdefizite

**Bei den folgenden Sicherheitsdefiziten ist mit hoher Wahrscheinlichkeit mit Personenschäden zu rechnen und/oder die zu erwartenden Folgen sind besonders schwerwiegend:**

### Grundsätzliches

1. Die im Kapitel Unfallanalyse: Umsetzung in der Planung benannten Defizite in der Knotenpunktgestaltung wurden unzureichend bis gar nicht in der Planung berücksichtigt. Damit besteht die Gefahr, dass die für die Unfallhäufung maßgebenden Konflikte auch nach dem Umbau fortbestehen. „Gibt es Unfallhäufungen an Knotenpunkten sind Gegenmaßnahmen […] bei der Planung zu berücksichtigen." (RASt, S. 22)
2. An den u. g. Knotenpunkten (KP) sollte grundständig überprüft werden, ob die gewählte Knotenpunktform zweckmäßig ist. Die vorliegende Planung sieht eine weitgehende Fortschreibung der bestehenden Knotenpunktgeometrie und Verkehrsführung vor. Eine nachvollziehbare Auseinandersetzung mit der Knotenpunktform, insbesondere vor dem Hintergrund von bestehenden Unfallhäufungsstellen sowie eine nachvollziehbare Abwägung alternativer Knotenpunktformen, sind den Planungsunterlagen nicht zu entnehmen. Es ist zu untersuchen und darzulegen, welche Knotenpunktgrundform vorliegend am geeignetsten erscheint, um die komplexen Ansprüche vor Ort mit hoher Verkehrssicherheit zu befriedigen. In diesen Bereichen ist vorrangig auf die Erkennbarkeit, Begreifbarkeit, Übersichtlichkeit und Benutzbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden zu achten (RASt, S. 109).
    a. KP Kögelstraße; hier ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Zufahrt höhere Verkehrsstärken aufweist als die Kögelstraße und dass in der Kögelstraße bereits das Vz 206 StVO angeordnet wurde. Letzteres deutet darauf hin, dass hier bereits in der Vergangenheit ein Verkehrssicherheitsproblem erkannt wurde. Ob dieses Defizit durch die Planung behoben wird, ist unklar, da der Anordnungsgrund unbekannt ist.
    b. KP Humboldtstraße; hier ist insbesondere die im 45°-Winkel angesetzte Humboldtstraße als Problemquelle für andere Defizite zu benennen, die beispielsweise durch die Anlage eines Linksversatzes zu lösen wären.
    c. KP Lindauer Allee
3. Die Planung weist mehrere Zufahrten auf, deren Nutzung nicht nur gering sein dürfte. Besonders deutlich zeigt sich dies bei der Zufahrt „Parkhaus Kaufland" bei 0+331,897, für die sogar extra ein Abbiegefahrstreifen eingerichtet wurde. Diese Zufahrten besitzen mit Blick auf ihre Verkehrsstärken eher den Charakter einer einmündenden Erschließungsstraße als den einer Zufahrt.[5] In diesen Bereichen ist vorrangig auf die Erkennbarkeit, Begreifbarkeit, Übersichtlichkeit und Benutzbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden zu achten (RASt, S. 109); die Erschließung sollte ggf. mittels vollwertig ausgebildeter Knotenpunkte, aber mindestens inklusive aller Sicherheitsmerkmale erfolgen. Dies gilt insbesondere für die u. g. faktischen Knotenpunkte, sollte aber auch für alle weiteren Zufahrten überprüft werden.

[5] Die Verkehrsstärken dieser als Zufahrten gestaltete Knotenpunkte dürften im Übrigen deutlich höher liegen als die Verkehrsstärken etlicher der als Einmündung gestalteten KP mit Erschließungsstraßen.

   a. „Parkhaus Kaufland“ bei 0+331,897
   b. Zufahrt bei 0+446,300; an dieser Zufahrt wurden innerhalb von 10 Minuten 26 Fahrzeuge gezählt, was bei linearer Hochrechnung auf eine Stunde einer DTV von über 1500 Fahrzeugen entsprechen würde. Demgegenüber wurde am KP Reinickes Hof (ausgestaltet als Einmündung) innerhalb von 10 Minuten kein einziges Fahrzeug ermittelt.
   c. „Zufahrt Einkaufszentrum“ bei 0+664,000
   d. „Zufahrt Einkaufszentrum“ bei 0+694,000
   e. „Tankstelle“ bei 0+760,000
   f. Doppelzufahrt Tankstelle und „Autohaus“ bei 0+797,000
4. Am Knotenpunkt Ollenhauerstraße / „Kolonie Einheit“ (Erschließungsstraße Ollenhauerstraße 64A-D) schließt das Radvorrangnetz an die Ollenhauerstraße an. Zudem befindet sich hier eine Querung in Richtung S-Bahn. Es ist entsprechend mindestens in Zukunft mit einer hohen Zahl vulnerabler Verkehrsteilnehmender zu rechnen. An dieser Stelle wurde aber kein Knotenpunkt gestaltet, sondern eine Zufahrt vorgesehen, von der aus auch nicht in Richtung Süden abgebogen werden kann. Da an der benannten Stelle zwei Hauptverkehrsnetze kreuzen, ist zu prüfen, inwieweit sowohl die Knotenpunktgrundform als auch die Knotenpunktbetriebsform angemessen gewählt wurden. Die Neubauplanung entspricht im Wesentlichen der baulichen Gestaltung des Bestandes. Alternativvarianten sind zu entwerfen und zu erörtern. Wie in der Unfallanalyse dargelegt, handelt es sich beim KP Reinickes Hof / Kolonie Einheit um eine Unfallhäufungsstelle. Bereits insofern muss ein Neubau des Bestandes abgelehnt werden. (RASt, S. 22)
5. Der bestandsorientierte Anschluss der Querstraßen schafft bereits faktisch bauliche und funktionale Festlegungen, die eine grundständige Neuordnung der Querschnitte erschweren oder aufgrund der ausgelösten Investitionssperre sogar verhindern. Die Möglichkeit einer kompletten, sicherheitsrelevanten Neugestaltung (u. a. Änderung Knotenpunktform) wird so deutlich erschwert bis irreversibel verhindert. Bestehende Unfallhäufungen bleiben bestehen, Sicherheitspotentiale durch Änderung der Knotenpunktformen und Neuaufteilung der Straßenquerschnitte in den Querstraßen können nicht mehr gehoben werden. Es sollte geprüft werden, ob der Verzicht auf Festlegungen, die eine spätere grundständige Überplanung ausschließen, möglich ist. Das bedingt, dass vor Abschluss der Planungen für den vorliegenden Planungsbereich bereits mindestens abgestimmte, zukünftig wünschenswerte Regelquerschnitte für die Querstraßen vorliegen müssen, damit darauf basierend der Knotenpunkt als verbindendes Element grundständig neugeplant werden kann (z.B. als Kreisverkehr). Vorfestlegungen, wie z.B. der durch die Planung zementierte Neubau von sechs Fahrstreifen in der Lindauer Allee, sollten vermieden werden.
6. Am nördlichen Ende der Planung schließt diese im „Anpassungsbereich“ an den Lageplanbestand an. Dort werden u.a. die Radwege an die dort im Plan verzeichneten fahrbahnbegleitenden Radwege angeschlossen. Im Bestand sind diese Radwege aber entwidmet und stattdessen ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn angelegt worden (siehe Abbildung 6). Der Anpassungsbereich muss daher komplett verändert werden, um den aktuellen Zustand der Infrastruktur anbinden zu können. Anderenfalls besteht die Gefahr, dass durch den Anpassungsbereich Radfahrende auf die entwidmete Radverkehrsanlage geleitet werden und umgekehrt der bisherige Radfahrstreifen einfach an der Bordsteinkante enden wird.

*Abbildung 6: Nördliches Ende des Planungsabschnitts im aktuellen Zustand*



Bildquelle: Eigene Aufnahme

7. Im gesamten Plangebiet fehlt die städtebauliche Abschnittsbildung. Es finden sich keinerlei Querschnittsvariation oder regelmäßige geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, stattdessen wurde ein einheitlicher Regelquerschnitt durchgezogen. Der einheitliche, großzügige Ausbau begünstigt die sog. „Rennstreckencharakteristik“ und überhöhte Geschwindigkeiten. Dadurch entsteht ein erheblich erhöhtes Unfallrisiko für alle Nutzenden, das sich in besonderer Weise auf die zunehmende Unfallschwere auswirkt. Straßenräume sind entsprechend ihrer charakteristisch in städtebaulich begründete Abschnitte einzuteilen und als solche zu gestalten (vgl. RASt, S. 18, 58, 69, 108f.). Anhaltspunkte für Probleme überhöhter Geschwindigkeiten zeigen sich u.a. in der auffälligen 3-Jahres-Karte sowie in den Messdaten der Infrarot-Detektoren, was den Einsatz geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen nahelegt (vgl. RASt, S. 22).

## Fußverkehr

8. In der Planung unterschreiten die Gehwegbreiten an mehreren Stellen das Mindestmaß von 2,50m bzw. die Gehbahnen das Mindestmaß von 1,80m. Eine sichere Benutzung der straßenbegleitenden Gehwege ist hier nicht gewährleistet, da das Begegnen von Zufußgehenden nur unter Inanspruchnahme der Sicherheitsräume zur angrenzenden Bebauung oder benachbarten Verkehrsanlagen möglich ist. Es besteht die Gefahr, dass Zufußgehende im Begegnungsfall, insbesondere Nutzende von Rollstühlen oder Rollatoren sowie Kinder, ggf. mit Fahrrä-

dern (vgl. § 2 (5) StVO), auf die danebenliegenden Verkehrsflächen oder Grünflächen ausweichen und dort verunglücken. Die Mindestbreite des Seitenraums für den Fußverkehr beträgt 2,50m, wobei die Mindestbreite der Gehbahn 1,80m beträgt (vgl. RASt, S. 81).

a. Höhe 0+722,200, Östlicher Gehweg (Gehbahn ca. 1,50m)
b. Höhe 0+590,200, Westlicher Gehweg (Gehbahn ca. 1,25m)
c. Höhe 0+363,447, Östlicher Gehweg („Anpassungsbereich"; Gehbahn ca. 1,00m)
d. Kienhorststraße Ost, nördlicher Gehweg (Gehbahn ca. 1,50m)
e. Kienhorststraße West, nördlicher Gehweg (Schulweg; Gehbahn ca. 1,50m)
f. Kienhorststraße West, südlicher Gehweg (Schulweg; Gehbahn ca. 1,40m; zusätzliche punktuelle Einengung in der Planung auf 1,00m)
g. Humboldtstraße, südlicher Gehweg
h. Auguste-Viktoria-Allee, nördlicher Gehweg (Schulweg)
i. Pfahlerstraße, südlicher Gehweg
j. Schulenburgstraße, beide Straßenseiten
k. Lindauer Allee, nördlicher Gehweg
l. Reinickes Hof, beide Straßenseiten

*Abbildung 7: Erlaubtes Gehwegparken engt die Gehwege (Schulweg) zusätzlich ein*




Bildquelle: Eigene Aufnahme

9. In den u. g. Straßen werden die ohnehin untermaßigen Gehwege durch Gehwegparken zusätzlich eingeschränkt. Hier sollte die Anordnung des Vz 315 StVO einer Neubescheidung unterzogen werden.

   a. Kienhorststraße West, südlicher Gehweg (Schulweg; Hier wird das Parken immerhin durch Markierungen geregelt. Dennoch stehen Fahrzeugteile mitunter über, im Bereich eines Baumes ist der Gehweg komplett blockiert; vgl. Abbildung 7)
   b. Kienhorststraße West, nördlicher Gehweg (Schulweg)

10. An den u. g. Knotenpunkten fehlen Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende. Insbesondere Kinder (Schulweg) und Ältere sowie körperlich eingeschränkte Menschen sind gleichzeitig auf sichere Querungsmöglichkeiten angewiesen und am wenigsten dazu in der Lage, Umwege zu diesen in Kauf zu nehmen. Wo bauliche Querungsmöglichkeiten fehlen, bedingt dies ungesichertes Queren. Insbesondere von der Kombination mit den Parkständen und der fehlenden städtebaulichen Abschnittsbildung geht hier eine Gefahr für den Fußverkehr aus. Querungen sind an allen Knotenpunkten in allen Relationen zwingend zu errichten (vgl. RASt, S. 87; DIN 18040-3, S. 18).
    a. Kögelstraße; Querung Süd fehlt. Hier kommt als kritisches Problem die sehr hohe Fahrbahnbreite von 18 Metern hinzu.
    b. De facto KP „Zufahrt Einkaufszentrum“ bei 0+664,000; Querung fehlt
    c. De facto KP „Zufahrt Einkaufszentrum“ bei 0+694,000; Querung fehlt
    d. Im Anpassungsbereich Süd fehlt eine Querung vor Kaufland. Diese fehlt bereits im Bestand, hier konnte jedoch erhöhtes Querungsaufkommen festgestellt werden. Genau diese Stelle tritt in der Unfalluntersuchung zudem mit zwei Überschreiten-Unfällen mit Personenschaden zutage (Abbildung 8).

*Abbildung 8: Fehlende Querung bei „Kaufland“, in der Unfallanalyse auffällig durch Überschreiten-Unfälle*




Bildquelle: Eigene Aufnahme

11. Zwischen den u. g. Punkten befindet sich auf langen Abschnitten keine Querungsmöglichkeit für Zufußgehende. Bei den u. g. Abschnittslängen besteht die Gefahr, dass Zufußgehende ungesichert zwischen den parkenden Fahrzeugen die Fahrbahn queren. Insbesondere in Kombination mit den dort vorgesehenen Parkständen bzw. zu erwartendem illegalem Parken bestehen keine Sichtbeziehungen zwischen Kindern und fließendem MIV. Hinzu kommt die fehlende Geschwindigkeitsdämpfung. Bei beidseitiger geschlossener Bebauung besteht grundsätzlich linienhafter Querungsbedarf (vgl. EFA, S.14), wobei die Zahl an Querungsmöglichkeiten für das Unfallgeschehen maßgebend ist (vgl. Apel & Brandt (1982)). In den alten EAE (abgelöst durch die RASt 06) wurde daher bereits darauf hingewiesen, dass Zufußgehende Umwege > 50m nicht annehmen (vgl. EAE, S. 53). Daraus ergibt sich die Notwendigkeit von Querungsmöglichkeiten alle 100 bis maximal 150 Meter.
    a. KP Kögelstraße nach Süden: > 150 Meter
    b. KP Humboldtstraße bis Querung Höhe 0+771,000: ca. 180 Meter
    c. Querung Höhe 0+771,000: ca. 180 Meter bis KP Pfahlerstraße: ca. 170 Meter
12. Die Querungsmöglichkeit Nord an der Einmündung Kögelstraße liegt in einem Abstand von ca. 30m zur Einmündung und somit außerhalb der direkten Querungslinien. Es besteht die Gefahr, dass Zufußgehende (und Radfahrende) nicht die Entfernung bis zur Querungsmöglichkeit zurücklegen, sondern die Fahrbahn direkt am nördlichen Knotenpunktarm überqueren (insbesondere, wenn das Ziel Kaufland ist). Die Querung sollte nicht abgesetzt, sondern direkt am Knotenpunkt vorgesehen werden. Im Übrigen siehe vorheriges Defizit.
13. Am KP Humboldtstraße werden die Querungen über die Ollenhauerstraße diagonal geführt, was insbesondere im nördlichen KP-Arm einen Umweg von ca. 22 Metern gegenüber einer direkten Querung bedeutet. Sie befindet sich damit außerhalb der direkten Querungslinien des Fußverkehrs. Im Weiteren siehe vorheriges Defizit. Die diagonalen Querungen ermöglichen zudem längere Beschleunigungsstrecken für den abbiegenden Kfz-Verkehr. In den vergangenen 36 Monaten wurden 3 Abbiegeunfälle mit Fußverkehrsbeteiligung im KP Humboldtstraße aufgenommen. Alle Unfälle ereigneten sich durch den abbiegenden Kfz-Verkehr. Dies deutet auf eine kritische Stelle hin, die es im Zuge der Planung zu berücksichtigen gilt.
14. Die u. g. Querungsmöglichkeiten wurden als reine Querungsstelle ohne den Einsatz von FGÜ oder Signalschutz konzipiert. Insbesondere vulnerable Gruppen, die sich im Plangebiet bewegen (z.B. Ältere, Kinder) bedürfen besonderen Schutzes durch gesicherte Querungsmöglichkeiten, die dem Fußverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr einräumen (vgl. RiLSA, S. 9). Es kann zu Unfällen kommen, wenn Ältere oder Kinder ihre Querungszeit und die Geschwindigkeit herannahender Fahrzeuge falsch einschätzen. Hier besteht insbesondere in Kombination mit dem regelmäßigen Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Gefahr. An den genannten Stellen sollte die Auswahl einer Querungsform überprüft werden.
    a. KP Reinickes Hof
    b. KP Schulenburgstraße
    c. KP Pfahlerstraße; hier befindet sich eine Schulwegquerung vom/zum Bus.
    d. Querungsanlage nördlich Kögelstraße; hier befindet sich im Übrigen eine große Seniorenanlage, zudem konnte vor Ort ein erhebliches Querungsaufkommen festgestellt werden.
15. Die Fahrbahn der Ollenhauerstraße besitzt in Höhe KP Kögelstraße eine geplante Breite von 18,00 Metern. Zufußgehende und insbesondere Kinder unterschätzen dabei den Zeitbedarf zum Überqueren der Fahrbahn und können die Fahrbahn nicht rechtzeitig verlassen. Seheingeschränkte Menschen können aufgrund der Fahrbahnbreite ihre Laufrichtung nur bedingt

einhalten. Die erforderliche Fahrbahnbreite ist zu überprüfen; einbahnig vierstreifige Querschnitte sollen aufgrund ihrer schlechten Querbarkeit nur im Ausnahmefall zum Einsatz kommen (vgl. RASt, S. 70), hier wurde sogar noch ein zusätzlicher fünfter Fahrstreifen angesetzt.

16. An den u. g. Bushaltestellen fehlen mindestens eine, teils beide Querungsstellen oder diese sind zu weit abgerückt als dass sie akzeptiert würden. Bei regelmäßigen Busverkehr besteht die Gefahr, dass Fahrgäste vor bzw. hinter dem Bus ungesichert die Straße queren (v. a., „um den Bus noch zu erwischen“) und es dadurch zu Unfällen kommt. Gemäß EFA ist eine sichere, möglichst direkte, bequeme und schnelle Erreichbarkeit der Nahverkehrsfahrzeuge eine Grundanforderung an Haltestellen (vgl. EFA, S. 28). Sichere Querungsoptionen jeweils vor und hinter jeder Haltestelle sind zwingend erforderlich.
    a. Auguste-Viktoria-Allee/Humboldtstr. (Fahrtrichtung Norden); Querung im Norden fehlt. Dieses Defizit ist besonders kritisch, da diese Haltestelle Teil eines Schulwegs ist und sich vor Ort eine Seniorenanlage befindet. Beide vulnerablen Gruppen sind weniger in der Lage oder bereit, Umwege in Kauf zu nehmen, Kinder zudem impulsiv in ihrem Handeln. Die Querung im Süden ist zudem diagonal angelegt, sodass hier trotz Vorhandensein einer Querungsanlage die zusätzliche Gefahr von Überschreiten-Unfällen besteht, um Umwege zu vermeiden.
    b. Auguste-Viktoria-Allee/Humboldtstr. (Fahrtrichtung Süden); Querung im Süden fehlt. Dieses Defizit ist besonders kritisch, da diese Haltestelle Teil eines Schulwegs ist und sich vor Ort eine Seniorenanlage befindet. Beide vulnerablen Gruppen sind weniger in der Lage oder bereit, Umwege in Kauf zu nehmen, Kinder zudem impulsiv in ihrem Handeln.
    c. Pfahlerstr. (Fahrtrichtung Norden); Querung im Süden fehlt
    d. Pfahlerstr. (Fahrtrichtung Süden); Querung im Norden fehlt
    e. Ollenhauerstr./Lindauer Allee (Fahrtrichtung Norden); Querung im Süden fehlt
    f. Ollenhauerstr./Lindauer Allee (Fahrtrichtung Süden); Querung im Norden fehlt
17. An den Bushaltestellen können die mindestens vorgeschriebenen Überholabstände (min. 2m; vgl. Hentschel et. al. (2017), S. 733) nicht eingehalten werden. Gleichzeitig ist insbesondere aufgrund der bewussten Verschwenkung des Busverkehrs an den Fahrbahnrand von illegalen Überholungen als Regelfall auszugehen, die zudem im zu erwartenden Regelfall nicht mit vorgeschriebener Schrittgeschwindigkeit (vgl. Hentschel et. al. (2017), S. 733) durchgeführt werden. Die Infrastruktur suggeriert hier den bewussten Wunsch, Kfz-Verkehr illegal überholen zu lassen und forciert entsprechende Regelverstöße. Zufußgehende, die „ihren Bus noch erwischen“ wollen, werden dort die Fahrbahn direkt vor/hinter dem Bus queren, wo sie von Menschen in Kfz überfahren werden. An den Haltestellen ist daher die Überholung dort haltenden Busse baulich auszuschließen (vgl. Brändli und Kobi (1989), S. 84; vgl. RASt, S. 108). Für empfohlene Maßnahmen zur Verhinderung der Überholung siehe EAÖ, S. 63
    a. Auguste-Viktoria-Allee/Humboldtstr. (Fahrtrichtung Norden)
    b. Auguste-Viktoria-Allee/Humboldtstr. (Fahrtrichtung Süden)
    c. Pfahlerstr. (Fahrtrichtung Norden)
    d. Pfahlerstr. (Fahrtrichtung Süden)
    e. Ollenhauerstr./Lindauer Allee (Fahrtrichtung Norden)
    f. Ollenhauerstr./Lindauer Allee (Fahrtrichtung Süden)
    g. Auguste-Viktoria-Allee/Humboldtstr. (Fahrtrichtung Norden)
    h. Auguste-Viktoria-Allee/Humboldtstr. (Fahrtrichtung Süden)

*Abbildung 9: Zwei Fahrzeuge biegen bei bedingt-verträglicher Signalisierung mit dem Fußverkehr parallel links ab*




Bildquelle: Eigene Aufnahme

18. An den u. g. Knotenpunkten wird der Fußverkehr bedingt verträglich mit dem linksabbiegenden Kfz-Verkehr signalisiert. Die Mehrstreifigkeit der Knotenpunkte macht diese unübersichtlich und erfordert eine erhöhte Aufmerksamkeit beim Abbiegevorgang des Kfz-Verkehrs. Bei gleichzeitiger Freigabe des Fußverkehrs mit dem abbiegenden Kfz-Verkehr kann der Fußverkehr leicht ignoriert werden, da die Aufmerksamkeit der Abbiegenden in der Regel v. a. beim Gegenverkehr liegt. Kollisionen beim Abbiegen mit dem bevorrechtigten, bedingt-verträglich signalisierten Fußverkehr sind die Folge. Dass dies in der Vergangenheit bereits zu Personenschäden geführt hat, zeigen auch die Unfalldaten. Eine nicht gesicherte Führung des linksabbiegenden Verkehrs sollte nur bei geringer Verkehrsstärke und guten Sichtbeziehungen angewendet werden, bei Konfliktfällen sollte er getrennt geführt werden (vgl. RiLSA, S.14).
    a. KP Humboldtstraße / Auguste-Viktoria-Allee; Das Linksabbiegen findet hier zusätzlich aufgrund der Knotenpunktgeometrie schräg innerhalb einer Kurve statt, was die Sichtbeziehungen auf den Fußverkehr in gleicher Richtung verschlechtert und die Abbiegegeschwindigkeiten erhöht. Es konnte zudem mehrstreifiges Linksabbiegen aus der Humboldtstraße nach Süden beobachtet werden (Abbildung 9). In den vergangenen 36 Monaten wurden 3 Abbiegeunfälle mit Fußverkehrsbeteiligung im KP Humboldtstraße aufgenommen. Alle Unfälle ereigneten sich durch den abbiegenden Kfz-Verkehr. Dies deutet auf eine besonders kritische Stelle hin, die es im Zuge der Planung zu berücksichtigen gilt.
    b. KP Kienhorststraße; an diesem Knotenpunkt befindet sich zudem ein Schulweg.
    c. KP Lindauer Allee / Waldstraße.

## Radverkehr

19. An den u. g. Knotenpunkten existieren keine Möglichkeiten für den Radverkehr nach links ein- bzw. abzubiegen, da der Radweg vom Knotenpunktarm (und umgekehrt) nicht erreichbar ist. Um diese Relation mit dem Fahrrad fahren zu können, müssen Radfahrende ab der vorherigen / bis zur nächsten Überleitungsmöglichkeit auf der Fahrbahn im Mischverkehr mitfahren, wo sie in Konflikt mit dem Kfz-Verkehr kommen. Bei der gegebenen Kfz-Verkehrsstärke ist eine Mischverkehrsführung nicht zulässig (vgl. ERA, S. 19). Alternativ müssen Radfahrende wie der Fußverkehr ungesichert die Fahrbahn queren, die beim entsprechenden Sicherheitsdefizit gemachten Ausführungen gelten analog. Es ist darüber hinaus damit zu rechnen, dass sich bis zur nächsten Querungsmöglichkeit Radverkehr in Gegenrichtung auf Geh- und Radwegen bewegen wird, was ebenfalls zu Kollisionen führen kann und bereits im Bestand zu beobachten war (Abbildung 11).
    a. KP Kögelstraße
    b. Knotenpunktgleiche „Zufahrt Einkaufszentrum“ bei 0+643,750
    c. Knotenpunktgleiche „Zufahrt Einkaufszentrum“ bei 0+644,000
    d. KP Pfahlerstraße

*Abbildung 11: Regelwidrige Flächennutzung aufgrund mangelnder Querungsmöglichkeiten*



Bildquelle: Eigene Aufnahme

20. Im Anpassungsbereich Süd ist die Überführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn aktuell nur mit einer markierten Sperrfläche gesichert, die halb in einen Fahrstreifen hineinreicht. Diese Verkehrsführung soll verändert werden. Im Anschluss an die Sperrfläche ist ein ca. 25m langer Schutzstreifen vorgesehen, bevor die neu zu errichtende Radverkehrsanlage anschließt.

Das ist grundsätzlich regelwerkskonform. Genau an dieser Stelle befindet sich jedoch ein Lebensmittelladen, sodass hier mit illegalem ruhenden Verkehr auf dem Schutzstreifen zu rechnen ist. In diesem Fall wäre mit Unfällen zu rechnen, weil der Radverkehr auf die Fahrbahn ausweichen muss, wo er in Konflikt mit dem Kfz-Verkehr kommt, oder alternativ den Gehweg nutzt, wo Konflikte mit dem Fußverkehr zu erwarten sind. Es wäre vor diesem Hintergrund empfehlenswert, statt eines Schutzstreifens einen durch Protektionselemente geschützten Radfahrstreifen vorzusehen. Nach VwV-StVO zu § 2 StVO, Rn. 11, ist ein Schutzstreifen zudem nur zulässig, wenn kein Radfahrstreifen geschaffen werden kann – was vorliegend aber der Fall ist.

21. An den u. g. (de facto) Knotenpunkten ist die Sicht vom rechten Fahrstreifen des motorisierten Verkehrs auf den parallelen, abgesetzten Radweg nicht gegeben. Der Radverkehr kann somit übersehen werden und es kann zu einem Abbiegeunfall kommen. Dies gilt umso mehr, als dass die vor Ort beobachteten Abbiegegeschwindigkeiten als hoch anzusehen sind. Diese Unfallkonstellation gehört zu den folgenschwersten im urbanen Raum und stellt ein erhebliches Sicherheitsdefizit dar. Sichtverdeckende Bäume, Parkstreifen o.ä. sind auszuschließen!
    a. Doppeleinfahrt bei 0+797,000; Sicht auf den parallelen, bevorrechtigten Radverkehr verdeckt durch neu zu pflanzenden Baum und Parkplätze. Hier besteht das Sichtdefizit auch für den linksabbiegenden Verkehr.
    b. Zufahrt „Tankstelle“ bei 0+760,000; Sicht verdeckt durch einen Baum.
    c. „Zufahrt Einkaufszentrum“ bei 0+694,000; Sicht verdeckt durch neu zu pflanzende Bäume und Parkplätze.
    d. „Zufahrt Einkaufszentrum“ bei 0+664,000; Sicht verdeckt durch neu zu pflanzende Bäume und Parkplätze. Hier besteht das Sichtdefizit auch für den linksabbiegenden Verkehr.
22. An den u. g. Knotenpunkten ist ein Schutzstreifen mit einer Breite von nur ca. 1,20m markiert. Das Mindestmaß für Schutzstreifen beträgt 1,50m (vgl. RASt, S. 83 i.V.m. ad-hoc Arbeitspapier zur RASt 06, S. 10; ERA, S. 22 i.V.m. E-Klima-Steckbrief zur ERA). Die Unterschreitung von Mindestmaßen ist absolut unzulässig. Die Maße sind regelwerkskonform zu wählen und auszuführen.
    a. KP Humboldtstraße in der Ausfahrt nach Osten (Abbildung 12)
    b. KP Kienhorststraße in der Zufahrt aus Westen
23. Am KP Kienhorststraße im KP-Arm Ost wird der Radverkehr hinter dem Knotenpunkt nicht mit einer Radverkehrsanlage aufgefangen. Dies kommt de facto einer Fahrstreifenreduktion im Knotenpunkt (die ebenfalls sicherheitskritisch ist; vgl. Gerlach et. al. (2014), S. 100) gleich. Stetige Verkehrsführungen sind eine Grundanforderung an Knotenpunkte. Dies gilt für alle Verkehrsarten gleichermaßen, da Unsicherheiten zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden führen können. An diesen Stellen sollte mindestens ein Schutzstreifen von ca. 10-20 Metern Länge markiert werden, um eine Verflechtung mit dem Kfz-Verkehr zu ermöglichen (vgl. ERA, S. 26; RASt, S. 111).

*Abbildung 12: Untermaßiger Schutzstreifen im Bestand*



Bildquelle: Eigene Aufnahme

24. Am KP Kögelstraße in Fahrtrichtung Norden wird die vorhandene Radverkehrsanlage nicht in Form von Furten über den Knotenpunkt weitergeführt – folgend oder einleitend. Diese Verkehrsführung ist unzumutbar, da sie die stetige Radverkehrsführung unterbricht und den Anschluss an die folgende RVA verhindert. Stetige Verkehrsführungen sind eine Grundanforderung an Knotenpunkte. Dies gilt für alle Verkehrsarten gleichermaßen, da Unsicherheiten zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden führen können. Das Nicht-Vorhandensein von Radfurten schwächt zudem die Einheit von Bau und Betrieb mit Blick auf die Bevorrechtigung des Radverkehrs entlang der Vorfahrtstraße.
25. In der Ollenhauerstraße ist ein Radweg mit stellenweise nur 1,30m außerhalb von Bushaltestellen vorgesehen. Das unterschreitet das Mindestmaß (vgl. ERA, S. 23) von 2,00m. Mindestmaße sind jederzeit und stets zu gewährleisten. Abweichungen von dieser Vorgabe sind unzulässig. Es kann zu Unfällen kommen, wenn Radfahrende sich gegenseitig über den Gehweg überholen und dort in Konflikt mit dem Fußverkehr kommen. Insbesondere Radwege von weniger als 1,60m Breite direkt neben Gehwegen sind unfallauffällig, während Radwege von 2,50m und mehr kaum noch Unfälle zeigen (vgl. Borsellino & Ortlepp (2026), S. 13). Das Mindestmaß für baulich angelegte Radwege beträgt 2,00m (vgl. ERA, S. 24; vgl. Steckbrief der E Klima zur ERA).
    a. Höhe 0+377,350, Fahrtrichtung Norden
    b. Höhe 0+455,140, Fahrtrichtung Norden
    c. Höhe 0+535,132, Fahrtrichtung Norden
    d. Höhe 1+381,934, Fahrtrichtung Süden

e. Höhe 0+601,642, Fahrtrichtung Süden

26. An den u. g. Knotenpunkten sind keine vorgezogenen Aufstellungen für den Radverkehr vorgesehen. Haltlinien für den Radverkehr sind mindestens 3m, besser 4-5m vorzuziehen. So befindet sich der Radverkehr beim Anfahren nach Rot direkt im Sichtfeld der Kraftfahrenden. Anderenfalls ist davon auszugehen, dass Kraftfahrende gegen § 9 StVO verstoßen, dem Radverkehr beim Rechtsabbiegen die Vorfahrt nehmen und die Radfahrenden überfahren. Diese Unfallkonstellation gehört zu den gängigsten und für die Radfahrenden folgenschwersten. Siehe dazu ERA, S. 44.
    a. KP Lindauer Allee; Nord und Süd
    b. KP Kienhorststraße; Nord und Süd
    c. KP Humboldtstraße; Nord, Süd, Ost
27. An den u. g. signalisierten Knotenpunkten wurde die Aufstellung teils nur um 2,50 m vorgezogen. Das Mindestmaß beträgt 3,00m. Besser ist eine Vorziehung von 4-5 Metern (vgl. ERA, S. 44). Im Übrigen siehe Erläuterungen zum vorherigen Defizit.
    a. KP Kienhorststraße: Im KP-Arm West; Hier wäre zudem zu prüfen, ob ein ARAS zweckdienlich sein könnte
    b. KP Lindauer Allee: Im KP-Arm West und Ost

## Kfz-Verkehr

28. Am KP Humboldtstraße sind sehr große Ausrundungsradien gewählt worden. Größere Radien erhöhen die Abbiegegeschwindigkeit v.a. mit Pkw. Es besteht das Risiko, dass mit überhöhter Geschwindigkeit rechts abgebogen und dabei Zufußgehende und nachfolgende Radfahrende ignoriert werden. Dies konnte am KP Humboldtstraße beim Abbiegen von Süden in die Humboldtstraße bestätigend beobachtet werden. Innerorts ist ausschließlich die fahrgeometrische Trassierung anzuwenden. Dies impliziert Korbbogenkonstruktionen oder kreisbogenhafte Ausbildungen mit 8 bzw. 12 Metern Radius für das Ein- und Abbiegen (vgl. RASt, S. 123). Die Ausrundungen sind entsprechend zu wählen.
29. Die schiefwinklinge Anlage des KP Humboldtstraße ermöglicht darüber hinaus sehr hohe Einbiegegeschwindigkeiten in die Ollenhauerstraße, was die im vorherigen Defizit genannten Probleme auch für das Linksabbiegen bedingt. In den vergangenen 36 Monaten wurden 3 Abbiegeunfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in diesem Knotenpunkt aufgenommen. Alle Unfälle ereigneten sich durch den abbiegenden Kfz-Verkehr. Dies deutet auf eine kritische Stelle hin, die es im Zuge der Planung zu berücksichtigen gilt.
30. Die Fahrbahn der Ollenhauerstraße wurde als zweibahnig, vierstreifiger Querschnitt geplant. Diese Dimensionierung ist geeignet für Verkehrsstärken von umgerechnet 36.000 bis 52.000 Kfz/24h im Querschnitt (vgl. RASt, S. 70).[6] Demgegenüber betragen die höchsten Belastungen der Ollenhauerstraße nur 19.000 bzw. 27.100 Kfz/24h (vgl. SenMVKU (Hrsg.) (2023), S. 1). Die Fahrbahn der Ollenhauerstraße ist somit möglicherweise überdimensioniert und die Auswahl des Querschnitts fachlich zu überprüfen. Überdimensionierte Fahrbahnen bergen ein erhebliches Sicherheitsrisiko aufgrund des optisch entstehenden „Rennstreckencharakters“ und sehr viel verfügbarer Fahrbahnfläche in den Schwachlastzeiten. Insbesondere in Kombination mit der fehlenden städtebaulichen Abschnittsbildung ergeben sich erhebliche Risiken überhöhter Geschwindigkeiten. Dass diese auch in der Realität vorkommen, lässt sich den offiziellen Messdaten der Infrarot-Detektion in der Ollenhauerstraße entnehmen (vgl. VIZ Berlin

[6] Das entspricht 1.800 bis 2.600 Kfz/h je Richtung.

(Hrsg.) (o. J. a), o. S.; VIZ Berlin (Hrsg.) (o. J. b), o. S.). Es sollte geprüft werden, ob ein zweistreifiger Querschnitt zum Einsatz kommen kann, dessen Einsatzgrenzen zwischen 1.400 und 2.200 Kfz/h im Querschnitt betragen (vgl. RASt, S. 69).

31. Mit Blick auf die für Rad- und Gehwege gewählten Mindestmaße (und das durchgängige Vorhandensein eines Mittelstreifens) steht zusätzlich eine Fehlabwägung im Raum – zumal die Belange des Umweltverbundes generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren sind (vgl. RASt-Steckbrief zu E Klima).
32. An den u. g. Knotenpunkten führen mehr Fahrstreifen in eine Knotenpunktausfahrt, als dort Fahrstreifen vorhanden sind. Fahrstreifenreduktionen im Knotenpunktinneren sind sicherheitskritisch (vgl. Gerlach et. al. (2014), S. 100). Stetige Verkehrsführungen sind eine Grundanforderung an Knotenpunkte. Die Anzahl der in eine Knotenpunktausfahrt hineinführenden Fahrstreifen darf nicht größer sein als die Zahl dort vorhandener Fahrstreifen. Dies ist u. a. durch Richtungspfeile sicherzustellen.
    a. Die Knotenpunktzufahrt Lindauer Allee im Osten besitzt vier Fahrstreifen, von denen drei keine Richtungspfeile besitzen und so u. a. geradeaus führen. In der anschließenden Waldstraße sind aber nur zwei Fahrstreifen vorhanden. Erschwerend kommt hinzu, dass gemäß nachrichtlicher Übernahme in Zukunft in der Waldstraße ein Fahrstreifen zukünftig in einen Schutzstreifen umgewandelt werden soll. Da gleichzeitig aber keine Anpassung der Fahrstreifenzahlen in der Lindauer Allee geplant ist, werden dann innerhalb des Knotenpunkts sogar zwei Fahrstreifen eingezogen.
    b. Die Knotenpunktzufahrt Auguste-Viktoria-Allee im Westen besitzt zwei Fahrstreifen, die keine Richtungspfeile besitzen und so u. a. geradeaus führen. In der anschließenden Humboldtstraße ist aber nur ein Fahrstreifen vorhanden.
33. An den u. g. Knotenpunkten wird der linksabbiegende Kfz-Verkehr bedingt-verträglich signalisiert. Die Mehrstreifigkeit der Knotenpunkte macht diese unübersichtlich und erfordert eine erhöhte Aufmerksamkeit beim Abbiegevorgang des Kfz-Verkehrs. Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsstärken kann es zu Unfällen mit dem entgegenkommenden, bevorrechtigten Kfz-Verkehr kommen – die an allen u. g. Knotenpunkten in der Unfallanalyse auch nachgewiesen werden können. Eine nicht gesicherte Führung des linksabbiegenden Verkehrs sollte nur bei geringer Verkehrsstärke und guten Sichtbeziehungen angewendet werden, bei Konfliktfällen sollte er getrennt geführt werden (vgl. RiLSA, S.14).
    a. KP Humboldtstraße / Auguste-Viktoria-Allee; Das Linksabbiegen findet hier zusätzlich aufgrund der Knotenpunktgeometrie schräg innerhalb einer Kurve statt, wobei die aus der Auguste-Viktoria-Allee links abbiegenden Fahrzeuge regelmäßig am nördlichsten Rand des Knotenpunkts im Bereich des Gegenverkehrs fahren.
    b. KP Kienhorststraße
    c. KP Lindauer Allee / Waldstraße
34. Die u. g. Nebenachsen besitzen überbreite Fahrbahnen. Überdimensionierte Fahrbahnen bergen ein erhebliches Sicherheitsrisiko aufgrund des optisch entstehenden „Rennstreckencharakters“ und sehr viel verfügbarer Fahrbahnfläche in den Schwachlastzeiten. Insbesondere in Kombination mit der auch in den Nebenstraßen fehlenden städtebaulichen Abschnittsbildung ergeben sich erhebliche Risiken überhöhter Geschwindigkeiten. Es sollte geprüft werden, ob sinnvolle Begegnungsfälle nach RASt, S. 27 gewählt wurden. Zudem sei darauf hingewiesen, dass die Fahrbahnbreite nach städtebaulicher Bemessung keine Eingangsgröße, sondern eine Resultierende ist. Dies gilt auch für Knotenpunkte, die einen Anschluss an den Bestand herstellen sollen, da die Knotenpunktgestaltung ihrerseits wieder Fakten

schafft für die etwaige Neugestaltung der Nebenstraße. Sowohl der Begegnungsfall, als auch die zugrunde gelegte Geschwindigkeit sind zu überprüfen. Angemessene Begegnungsbreiten in Nebenstraßen betragen 4,50m (Pkw-Pkw) oder 5,50 (Lkw-Pkw), wobei für die Begegnung mit Müllfahrzeugen Ausweichstellen geschaffen werden können. Für Einbahnstraßen sind 3,50m anzustreben.[7]

a. Kögelstraße (T30, Nebennetz): Die vorgesehene Fahrbahnbreite beträgt 8,00m.
b. Kienhorststraße West (T30, Nebennetz): 8,00m.
c. Schulenburgstraße (Einbahnstraße, T30, Nebennetz): 5,00m.
d. Kienhorststraße Ost (Einbahnstraße, T30, Nebennetz): 9,00m.
e. Pfahlerstraße (Einbahnstraße, T30, Nebennetz): 5,00m.
f. Auguste-Viktoria-Allee (T30, Nebennetz): 11,00m.
g. Humboldtstraße (T50, StEP IV): ca. 17,00m.

35. An den u. g. Knotenpunkten und hochfrequentierten Zufahrten sind die Sichtdreiecke der Anfahrsicht für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht gewährleistet. Entsprechend sind die Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrenden beim Einbiegen/Kreuzen auf den bevorrechtigten Verkehr (vice versa) nicht gewährleistet. Nach RASt, S. 124f. sind bei T50 70m bzw. bei T30 30m freizuhaltende Sichtweite erforderlich. Nach ERA, S. 17 i.V.m. RASt, S. 124f. sind zudem 30m Sichtfeld auf den Radverkehr freizuhalten.
    a. Zufahrt „Einkaufzentrum“ bei 0+643,750: Die Anfahrsicht wird in beide Richtungen blockiert durch Parkstände und Bäume.
    b. Zufahrt „Einkaufzentrum“ bei 0+694,000: Die Anfahrsicht wird blockiert durch Parkstände und Bäume.
    c. Zufahrt „Tankstelle“ bei 0+760,000: Die Anfahrsicht wird nach rechts blockiert durch Bäume sowie durch Fahrzeuge, die sich in der nebenliegenden Doppelzufahrt aufgestellt haben.
    d. Zufahrt Tankstelle und „Autohaus“ bei 0+797,000: Die Anfahrsicht wird nach rechts blockiert durch Parkstände und Bäume. Dies gilt auch, da das Ausfahren aus der Tankstelle nicht wirkungsvoll unterbunden wurde.
    e. KP Pfahlerstraße: Die Anfahrsicht aus dem östlichen Knotenpunktarm nach rechts wird blockiert durch eine Bushaltestelle, sobald dort ein Bus hält.
    f. KP Schulenburgstraße: Die Anfahrsicht aus dem östlichen Knotenpunktarm wird in beide Richtungen blockiert durch mögliches Fahrbahnparken.
36. An den u. g. Querungsstellen des Fußverkehrs sind die Sichtfelder der Haltesichtweite gemäß RASt S. 124 f. (u.a. Bild 121 und Tabelle 58, Haltesichtweite 47m bei 50 km/h bzw. 22m bei 30 km/h) nicht eingehalten. Es besteht aufgrund der genannten Sichtbehinderungen die Gefahr von Konflikten zwischen Kfz-Verkehr und querendem Fußverkehr. Die Sichtdreiecke sind nachzuweisen und zwingend von jeglichen Einbauten sowie legalem und illegalem ruhendem Verkehr freizuhalten.
    a. KP Kögelstraße: Die Sicht auf die Querung im östlichen Knotenpunktarm wird blockiert durch Parkstände.
    b. KP Pfahlerstraße: Die Sicht auf die Querung im östlichen Knotenpunktarm wird blockiert durch Parkstände.

[7] Diese Zahlen entstammen dem aktuellen Entwurf der RASt 2026. Aber auch unter Zugrundelegung der RASt 06 sind die gewählten Maße überdimensioniert.

c. KP Pfahlerstraße: Die Sicht auf die Querung im südlichen Knotenpunktarm wird in Fahrtrichtung Norden blockiert durch die Bushaltestelle, sobald dort ein Bus hält. Dies ist besonders in Kombination mit der nicht-unterbundenen Möglichkeit der Überholung haltender Busse kritisch.
d. KP Pfahlerstraße: Die Sicht auf die Querung im nördlichen Knotenpunktarm wird in Fahrtrichtung Süden blockiert durch die Bushaltestelle, sobald dort ein Bus hält. Dies ist besonders in Kombination mit der nicht-unterbundenen Möglichkeit der Überholung haltender Busse kritisch.
e. KP Kienhorststraße: Die Sicht auf die Querung im westlichen Knotenpunktarm wird blockiert durch Parkstände. Die Parkstände reichen hier bis an die LSA-Furt heran.
f. KP Schulenburgstraße: Die Sicht auf die Querung im östlichen Knotenpunktarm wird blockiert durch Parkstände.
g. KP Schulenburgstraße: Die Sicht auf die Querung im südlichen Knotenpunktarm wird blockiert durch mögliches Fahrbahnparken.
h. KP Schulenburgstraße: Die Sicht auf die Querung im nördlichen Knotenpunktarm wird blockiert durch mögliches Fahrbahnparken.
i. KP Reinickes Hof: Die Sicht auf die Querung im westlichen Knotenpunktarm wird blockiert durch Parkstände.

37. An mehreren Ausfahrten des Einzelhandels ist keine Sicht auf den bevorrechtigten Fußverkehr möglich. Dies liegt an den dichten Zäunen, die zudem oft mit Werbung oder Hausregeln behängt sind, sowie Mauern und Gebüschen. Eine Anpassung im Rahmen der Planung ist unklar, aber vermutlich nicht vorgesehen. Es kann zu Unfällen kommen, wenn Kraftfahrende ohne Sichtbeziehung auf den bevorrechtigten Fußverkehr aus den Ausfahrten herausfahren, zumal die Gehwegbreiten gegenüber dem Bestand signifikant verschmälert werden sollen. Die Sichtbeziehungen sind stets zu gewährleisten und nachzuweisen. An diesen Zufahrten konnte zudem vor Ort beobachtet werden, dass regelmäßig Pkw unter Missachtung des Vorrangs des Fußverkehrs die Gehwege blockierten, um an die Sichtlinie des Kfz-Verkehrs auf der Fahrbahn heranzufahren. Im Zuge der Ortsbesichtigung konnte bei dieser Verkehrssituation ein Beinaheunfall zwischen einem schnell ausfahrenden Pkw und einem Kind auf einem Tretroller beobachtet werden, bei dem das Kind nur durch ein abruptes Absteigen und zu Fuß Ausweichen einen Zusammenstoß verhindern konnte. Diese Konfliktlage wird sich an den Stellen, an denen die Gehbahn gegenüber dem IST-Zustand verschmälert wird, verschärfen, da sich die Verschmälerung sowohl auf die Sichtbeziehungen, als auch auf die Reaktionsmöglichkeiten des Fußverkehrs negativ auswirkt. Es kann darüber hinaus zu Unfällen kommen, wenn Zufußgehende aufgrund der Blockade des Gehwegs auf anliegende Verkehrsflächen ausweichen. Die Sichtbeziehungen zwischen Zufahrt und bevorrechtigtem Fußverkehr sind freizulegen.
    a. Zufahrt „Parkhaus Kaufland“ im Anpassungsbereich in Höhe 0+331,897 (Abbildung 13)
    b. Zufahrt in Höhe 0+440,317
    c. „Zufahrt Einkaufszentrum“ in Höhe 0+643,750 (Abbildung 14)
    d. „Zufahrt Einkaufszentrum“ in Höhe 0+694,000
    e. Zufahrt „Stellfläche Autohaus“ in Höhe 0+852,935 (Abbildung 15)
38. An der hochfrequentierten Zufahrt zum Gewerbehof ggü. der Kögelstraße konnte dieses Problem darüber hinaus auch für den einfahrenden Verkehr beobachtet werden. Die Zufahrt ist aufgrund ihrer geringen Breite und der beidseitig unmittelbar angrenzenden Bebauung

nicht zwangsläufig für die Begegnung zweier Fahrzeuge geeignet. Vor Ort konnte beobachtet werden, dass Kfz-Führende zum Warten und Ausweichen aus dem Knotenpunkt bereits auf den Gehweg auffahren und diesen teilweise blockieren. Dadurch werden Fahr- und Wartevorgänge in den für den Fußverkehr vorgesehenen Bereich verlagert. Aufgrund der eingeschränkten Sichtbeziehungen zwischen ausfahrenden Fahrzeugen und dem Fußverkehr sowie der geplanten Verringerung der Gehwegbreiten stehen zu Fuß Gehenden nur eingeschränkte Reaktions- und Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung. Auch hier kann es zu Unfällen kommen, wenn Zufußgehende aufgrund der Blockade des Gehwegs auf anliegende Verkehrsflächen ausweichen. Es ist in der Planung dafür Sorge zu tragen, dass es einen dezidierten Begegnungsbereich im Knotenpunkt gibt, der nicht mit dem Schutzraum für den Fußverkehr gleichzusetzen ist.

*Abbildung 13: Verdeckte Sicht auf den bevorrechtigten Fußverkehr, Windschutzscheibenperspektive*
*Abbildung 14: Verdeckte Sicht auf den ausfahrenden Kfz-Verkehr, Perspektive eines zu Fuß gehenden Kindes*
*Abbildung 15: Ein ausfahrender Pkw blockiert den Geh- und den Radweg, um die Sichtlinie der Fahrbahn zu erreichen*




Bildquellen aller drei Abbildungen: Eigene Aufnahmen

39. An den u. g. (de facto) Knotenpunkten ist die Nebeneinanderaufstellung von Fahrzeugen in den Knotenpunktzufahrten möglich. Kraftfahrende, die sich nebeneinander aufstellen, nehmen sich so gegenseitig die Sicht auf den bevorrechtigten Verkehr. Radfahrende und Kfz treten „plötzlich“ aus dem Sichtschatten heraus, das Anhalten ist nicht mehr möglich. Die Sichtdreiecke sind stets zu gewährleisten und nachzuweisen, die Möglichkeit des Nebeneinanderaufstellens ist zu unterbinden (vgl. dazu RASt, S. 124f.; ERA, S. 17).
    a. Zufahrt „Parkhaus Kaufland“ im Anpassungsbereich
    b. KP Kögelstraße
    c. „Zufahrt Einkaufszentrum“ bei 0+643,750
    d. Doppelzufahrt Tankstelle und Autohaus Höhe 0+767,000

## Sicherheitsdefizite

**Bei den folgenden Sicherheitsdefiziten ist mit Personenschäden und/oder Sachschäden zu rechnen:**

### Grundsätzliches

40. Es fehlt in der Planung an Abstellanlagen für Fahrräder und eKfz, insbesondere im Bereich der Haltestellen sowie im Bereich der ansässigen Geschäfte und sozialen Einrichtungen. Grundsätzlich sollten Fahrradabstellanlagen im Straßenraum angebotsorientiert, insbesondere direkt an Eingängen, außerhalb der nutzbaren Gehwegfläche angeboten werden (vgl. EAR 23, S. 42). Dies kann sinngemäß auf eKfz übertragen werden. Außerdem ist der lichte Raum für den Fußverkehr grundsätzlich freizuhalten (vgl. H BVA, S. 27). In der Planung sind daher Abstellanlagen an wichtigen Zielen zu berücksichtigen (vgl. RASt, S. 87).

41. An den u. g. Stellen liegen ein Gehweg mit Unterschreitung der Regelmaße und ein Radweg mit Unterschreitung der Regelmaße nebeneinander. Die Kombination von Regelmaßunterschreitungen ist grundsätzlich sicherheitskritisch, da sich vorhandene Sicherheitsdefizite der einzelnen, nebeneinander angrenzenden Querschnittselemente aufsummieren. Wird von einer der beiden Verkehrsanlagen auf die andere ausgewichen, so fehlen im nebenliegenden Querschnittselement Puffer, um diese zusätzliche Anforderung erfüllen zu können. Fehlerverzeihende Infrastruktur benötigt Reaktionsräume, die bei Kombination von Regelmaßunterschreitungen nicht gegeben ist.
    a. Gehweg und Radweg in Fahrtrichtung Norden ab 0+363,447
    b. Gehweg und Radweg in Fahrtrichtung Norden ab 0+443,550
    c. Gehweg, Radweg und Wartefläche in Fahrtrichtung Norden ab 0+495,139
    d. Gehweg und Radweg in Fahrtrichtung Norden ab 0+517,302
    e. Gehweg, Radweg und Wartefläche in Fahrtrichtung Norden ab 0+896,200
    f. Gehweg und Radweg in Fahrtrichtung Süden ab 1+381,394
    g. Gehweg und Radweg in Fahrtrichtung Süden ab 1+364,800; da es sich hier um das Fahrradvorrangnetz handelt, beträgt das Regelmaß 2,50m, nicht 2,30m (vgl. SenUMVK (Hrsg.) (2023), S. 13).
    h. Gehweg, Radweg und Wartefläche in Fahrtrichtung Süden ab 1+257,625
    i. Gehweg, Radweg und Wartefläche in Fahrtrichtung Süden ab 0+977,000
    j. Gehweg und Radweg in Fahrtrichtung Süden ab 0+899,650
    k. Gehweg und Radweg in Fahrtrichtung Süden ab 0+747,000
    l. Gehweg und Radweg in Fahrtrichtung Süden ab 0+614,000

## Fußverkehr

42. Im gesamten Plangebiet sind die Gehwegbreiten zu schmal. Die geplante Gehbahnbreite beträgt lediglich 2,50m bis 2,00m, während in einem Raum mit vier- bis sechsgeschossiger Bebauung und Mischnutzung Regelbreiten von 4,30 m bis 6,00 m erforderlich sind (vgl. EFA, S.15). Dieses Maß wird nirgends im Plangebiet erreicht, auch unter Hinzunahme der Ober- und Unterstreifen nicht. Gehwege mit Mindestmaß erzwingen, dass Zufußgehende hintereinander laufen müssen. Kommunikatives Nebeneinander-Gehen ist unmöglich. Es besteht die Gefahr, dass Zufußgehende bei Begegnung auf angrenzende Verkehrsflächen (hier insbesondere Radverkehrsanlagen) ausweichen; dies führt zu direkten Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. Gehwegbreiten müssen dem tatsächlichen Fußverkehrsbedarf entsprechen, Regelmaße sind prioritär zu gewährleisten.
43. An hochfrequentierten Abschnitten (z.B. im Umfeld von Schulen und um die Bahnhöfe) sind über die vorgenannten Breiten hinausgehende weitere Verbreiterungen der Gehwege erforderlich. Bei pulkartigem Auftreten großer Kindergruppen besteht erhöhte Unfallgefahr an unzureichend gestalteten Seitenflächen; Kinder sind besonders gefährdet. Die Gehwegbreiten sind im Umfeld von Schulen und Haltestellen zu verbeitern (vgl. EFA, S. 17).
44. Insbesondere im Bereich des KP Kögelstraße werden die Gehwege zusätzlich eingeschränkt durch vorhandene Gastronomie und Sitzgelegenheiten vor Spätis. Diese Gastronomie nutzt momentan den Bereich an der Hauswand und lässt teilweise minimale Gehbahnflächen übrig (Abbildung 16). Bereits heute kommt es in diesen Bereichen zu Problemen im Fußverkehr.

*Abbildung 16: Aufenthaltsnutzung im Oberstreifen*




Bildquelle: Eigene Aufnahme

45. An den Grundstückszufahrten wird die Gehbahn unterbrochen, ein Materialwechsel wird in den Zufahrten durchgeführt. So entsteht ein optischer Vorrang für Kfz, obwohl der Fußverkehr rechtlich Vorrang besitzt. Die Einheit von Bau und Betrieb ist nicht gewahrt. Dies gilt im Übrigen umso mehr als dass der fahrbahnbegleitende Radweg wiederum optisch gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt ist, die Gehwege aber nicht. Aufgrund des resultierenden Fahrverhaltens besteht erhöhte Unfallgefahr für Zufußgehende. Die optische Hervorhebung als suggerierte Kfz-Verkehrsfläche kann zudem das Warten auf eine Zeitlücke quer über dem Gehweg ohne Rücksicht auf den bevorrechtigten Fußverkehr unterstützen. Dies konnte bereits bei der derzeitigen Ausgestaltung der Zufahrten beobachtet werden. Gemäß EFA ist eine optische Durchgängigkeit des Gehweges anzustreben (vgl. EFA, S. 14).
46. Die taktilen Bodenindikatoren deuten auf Doppelquerungen hin. Laut Planungsunterlagen sind jedoch hinsichtlich der Bordhöhenmarkierungen keine Doppelquerungen vorgesehen, sondern durchgehende 3cm-Absenkungen der Bordsteine. Diese Absenkung ist auch für die Radverkehrsanlagen vorgesehen. Dies ist insbesondere für Menschen im Rollstuhl nicht nutzbar, zudem besteht Sturzgefahr für den Radverkehr. Umgekehrt sind Menschen mit Taststock auf tendenziell höhere Bode angewiesen. Dem § 8 BGG ist zwingend Folge zu leisten. Dabei sind die Vorgaben der DIN 18040 sowie der H BVA zu beachten.
47. Im gesamten Gebiet ist die Orientierung für Menschen mit Seheinschränkungen erschwert. Menschen mit Taststock können sich im Straßenraum nicht orientieren. Insbesondere fehlt es an den u. g. Stellen an Zonierung und/oder Linierung, diese Liste ist aber explizit nicht als

abschließend zu betrachten. An allen anderen Stellen der Planung sind insbesondere die Orientierungslinien der häufig vor- und rückspringenden Ober- und Unterstreifen zu prüfen und zu überarbeiten, um eine nicht nur abschnittsweise Orientierung zu ermöglichen. Dem § 8 BGG ist zwingend Folge zu leisten. Dabei sind die Vorgaben der DIN 18040 sowie der H BVA zu beachten.

a. In Höhe Hausnummer 20 (Ärztehaus!) führt die innere Leitlinie des Oberstreifens in die Hauswand.
b. In Höhe Hausnummer 24 führt die innere Leitlinie des Oberstreifens in die Hauswand.
c. In Höhe 0+485,300 existiert auf dem westlichen Gehweg keine innere Leitlinie des Oberstreifens, vielmehr schließt direkt an eine einheitlich gepflasterte Zufahrt, die keine Orientierung ermöglicht, eine Hauswand an, in die frontal hineingelaufen wird.
d. In Höhe 0+504,900 existiert auf dem westlichen Gehweg keine innere Leitlinie des Oberstreifens, vielmehr schließt direkt an eine einheitlich gepflasterte Zufahrt, die keine Orientierung ermöglicht, eine Hauswand an, in die frontal hineingelaufen wird.
e. Nördlich von 0+491,934 führt die innere Leitlinie des Oberstreifens auf dem westlichen Gehweg in die Hauswand.
f. In Höhe Hausnummer 110a (Apotheke) führt die innere Leitlinie des Oberstreifens in die Hauswand
g. Nördlich von 0+721,934 führt die innere Leitlinie des Oberstreifens auf dem westlichen Gehweg in die Hauswand.
h. In Höhe 0+747,000 führt die innere Leitlinie des Oberstreifens auf dem westlichen Gehweg in die Hauswand.
i. In Höhe 0+852,935 existiert auf dem westlichen Gehweg keine innere Leitlinie des Oberstreifens, vielmehr schließt direkt an eine einheitlich gepflasterte Zufahrt, die keine Orientierung ermöglicht, eine Hauswand an, in die frontal hineingelaufen wird.
j. In Höhe 0+899,650 existiert auf dem westlichen Gehweg keine innere Leitlinie des Oberstreifens, vielmehr schließt direkt an eine einheitlich gepflasterte Zufahrt, die keine Orientierung ermöglicht, eine Hauswand an, in die frontal hineingelaufen wird.

48. Die Warteflächen für den Fußverkehr an den u. g. Querungsstellen sind zu schmal bzw. nicht vorhanden. Auf die Querung wartende Personen blockieren die Gehbahn. Es besteht die Gefahr, dass Zufußgehende, insbesondere Nutzende von Rollstühlen oder Rollatoren sowie Kinder mit Fahrrädern, im Begegnungsfall auf die danebenliegenden Verkehrsflächen ausweichen, was zu Unfällen mit anderen Verkehrsteilnehmenden führen kann. Die Wartefläche soll nicht in der Gehbahn liegen und mindestens 1,50 m betragen bzw. nach Bedarf (2,0 Pers/m²) bemessen werden (vgl. EFA, S. 24-25). Deutlich erschwerend kommt hinzu, dass es sich bei diesen Knotenpunkten um einen Schulweg handelt. Hier muss mit dem Verhalten von Kindern sowie ihrem pulkartigem Auftreten gerechnet werden.

a. KP Humboldtstraße (Schulweg): An der südöstlichen Ecke befindet sich keine Wartefläche für die Querung der Ollenhauerstraße. Die Gehbahn besitzt hier zudem gerade einmal das Mindestmaß von 1,60m.
b. KP Auguste-Viktoria-Allee (Schulweg): An der nordwestlichen Ecke befindet sich eine Wartefläche über die Auguste-Viktoria-Allee in der Gehbahn.
c. KP Auguste-Viktoria-Allee (Schulweg): An der nordwestlichen Ecke befindet sich eine Wartefläche über die Ollenhauerstraße in der Gehbahn. Die Gehbahn unterschreitet hier zusätzlich mit gerade einmal 1,25m Breite das Mindestmaß von 1,60m. Wer an

der LSA auf grün wartet, versperrt somit die gesamte Gehbahn der Ollenhauerstraße für alle anderen Menschen komplett. Insbesondere, wenn diese anderen Menschen die Auguste-Viktoria-Allee noch bei grün queren wollen, entsteht hier ein erhebliches Risiko, dass diese Menschen in Eile auf die Fahrbahn ausweichen werden, wo sie durch den Kfz-Verkehr gefährdet werden.

d. KP Kienhorststraße (Schulweg): An der südöstlichen Ecke befindet sich keine Wartefläche für die Querung der Kienhorststraße.
e. KP Kienhorststraße (Schulweg): An der nordöstlichen Ecke befindet sich keine Wartefläche für beide Querungen.
f. KP Kienhorststraße (Schulweg): An der südwestlichen Ecke befindet sich keine Wartefläche für die Querung der Kienhorststraße.
g. KP Kienhorststraße (Schulweg): An der nordwestlichen Ecke befindet sich keine Wartefläche für beide Querungen.
h. KP Schulenburgstraße (Schulweg): Alle Querungen in allen Relationen.
i. KP Lindauer Allee: Alle Querungen in allen Relationen.

49. An allen signalisierten Knotenpunkten sind die Signalmasten bisher noch nicht eingeplant. Daher ist nicht klar, ob die taktilen Elemente zum Mast führen. Es besteht die Gefahr, dass Seheingeschränkte die LSA nicht registrieren bzw. den Taster nicht finden. Der LSA-Mast soll entweder auf dem Auffindestreifen oder max. 60 cm bzw. 25 cm vom Aufstellfinder entfernt stehen (vgl. H BVA, S. 52; DIN 32984, S. 29, Bild 12 und Bild 13: Mast ≤ 25 cm.)
50. An den u. g. Bushaltestellen ist die Durchgangsbreite beim Wetterschutz gemäß der Plandarstellung als zu gering anzusehen. Eine zu geringe Durchgangsbreite birgt die Gefahr, dass Personen zu nah an der Fahrbahn herlaufen müssen und vom vorbeifahrenden Verkehr angefahren werden. Diese Gefahr besteht vor allem beim erforderlichen Einschwenken von Bussen an den Fahrbahnrand, wobei die Warteflächen mindestens mit dem Rückspiegel überstrichen werden. Gemäß EAÖ ist eine Durchgangsbreite von 1,50 m vorzusehen. (vgl. EAÖ, S. 75)
    a. Auguste-Viktoria-Allee/Humboldtstr. (Fahrtrichtung Norden)
    b. Ollenhauerstr./Lindauer Allee (Fahrtrichtung Norden)
    c. Ollenhauerstr./Lindauer Allee (Fahrtrichtung Süden)
51. Es sollte sichergestellt werden, dass die Wartehallen der Bushaltestellen keine undurchsichtige Wand am in Fahrtrichtung hinteren Ende besitzen. Da sich die Wartehallen sehr nah am Radweg befindet, ist keine direkte Sicht zwischen dem Radverkehr und von links kommenden Fahrgästen möglich, sofern diese hinter der Wartehalle hervortreten. Es besteht insofern Unfallgefahr.
52. An der Bushaltestelle Auguste-Viktoria-Allee/Humboldtstr. sind die Warteflächen für Fahrgäste zu schmal bzw. Der Zuschlag neben der Gehbahn beträgt nur 1,60m. Wartende Personen blockieren so den Gehweg, was die Nutzung des Gehweges erschwert. Es besteht die Gefahr, dass Zufußgehende (insbesondere Nutzende von Rollstühlen oder Rollatoren sowie Kinder mit Fahrrädern) im Begegnungsfall auf die danebenliegende Verkehrsfläche ausweichen, was zu Unfällen mit anderen Verkehrsteilnehmenden führen kann. Nach EAÖ soll den Wartenden an Bushaltestellen eine nutzbare Breite von min. 2,50 m zu Verfügung stehen (vgl. EAÖ, S. 75).
53. An den u. g. Haltestellen sollte überprüft werden, ob die gewählte Wartefläche für den Fußverkehr angemessen ist, da es sich um Bushaltestellen handelt, die Schulen bedienen. Aufgrund der festen Pausen- und Schulschlusszeiten treten Schulkindgruppen oft pulkartig auf. Im weiteren gelten die im vorherigen Defizit gemachten Ausführungen.

a. Auguste-Viktoria-Allee/Humboldtstr., Fahrtrichtung Nord
b. Auguste-Viktoria-Allee/Humboldtstr., Fahrtrichtung Süd
c. Pfahlerstr., Fahrtrichtung Nord
d. Pfahlerstr., Fahrtrichtung Süd

54. Die LSA-gesicherte Querung über die Auguste-Viktoria-Allee weist im Lageplan eine Länge von insgesamt ca. 15,5m bis ca. 17,5m auf, ohne einen Zwischenhalt auf z. B. einer Mittelinsel machen zu können. Fußverkehrsfurten über 15 m Länge können zu Fehleinschätzung der Querungszeit beim Fußverkehr führen, sodass bei spätem Start über die LSA Konflikte mit dem motorisierten Verkehr entstehen können. Zeitlücken der LSA-Phasen müssen mit der Fahrbahnbreite steigen, um ein sicheres Queren des Fußverkehrs zu gewährleisten (vgl. BASt Heft V 196). Alternativ ist die Installation einer Mittelinsel möglich, die den Querungsweg des Fußverkehrs verkürzt und ein Halten ermöglicht (vgl. RASt, S.112).
55. An der Bushaltestelle Auguste-Viktoria-Allee/Humboldtstr., wird der Radverkehr in Fahrtrichtung Süden in direkter Linie über das Haltestellenkap und direkt durch den Einstiegsbereich geführt. Es besteht die Gefahr, dass wartende Fahrgäste bereits auf der Radverkehrsanlage stehen und dort in Konflikt mit dem Radverkehr kommen. Zudem besteht die Gefahr, dass Radfahrende trotz haltendem Bus an diesem vorbeifahren, wobei aufgrund fehlender Warteflächen unmittelbare Kollisionsgefahr besteht. Es sollte geprüft werden, ob auch auf der nördlichen Straßenseite die Radverkehrsanlage hinter der Haltestelle vorbeigeführt werden kann, wie an vergleichbaren Stellen gelöst.

## Radverkehr

56. Die LA-Aufstellung für den Radverkehr fehlt in der Planung an den u. g. Knotenpunkten, sodass nicht ausreichend bzw. gar kein Platz zum Aufstellen des Radverkehrs vorhanden ist. Dies führt zu Konflikten mit dem geradeausfahrenden Radverkehr sowie Unsicherheiten hinsichtlich der Signalisierung, da die Radfahrenden auf die nicht zwangsweise sicheren Fuß-Signale achten werden. Für das indirekte Linksabbiegen sind geschützte Aufstellflächen erforderlich, die Signalisierung erfolgt über gut einsehbare eigene Signalgeber (vgl. ERA, S.47). Diese fehlen ebenfalls im Lageplan. Aufgeweitete Aufstellflächen oder Aufstellbereiche für indirektes Linksabbiegen können den Radverkehr sicherer führen. An dieser Stelle sollte geprüft werden, ob ein indirektes Linksabbiegen markiert werden kann (vgl. RASt, S. 112, Tabelle 47).
    a. KP Reinickes Hof nach Westen und nach Osten (Parkweg)
    b. KP Lindauer Allee in allen Relationen
    c. KP Schulenburgstraße nach Osten
    d. KP Kienhorststraße in allen Relationen; da sich westlich eine Schule befindet, ist dieses Defizit hier besonders schwerwiegend.
    e. KP Pfahlerstraße nach Osten
    f. KP Humboldtstraße in allen Relationen; da sich westlich eine Schule befindet, ist dieses Defizit hier besonders schwerwiegend.
    g. KP Kögelstraße nach Osten
57. Am KP Reinickes Hof schließt sich auf der östlichen Seite der Kienhorstpark mit Kinderspielplätzen an. Die Parkwege enden direkt nördlich und südlich der geplanten Fußquerungen. Es ist zu erwarten, dass Radverkehr sich zwischen Knotenpunkt und Parkweg zunächst über die Fußquerung und dann ein kurzes Stück in Gegenrichtung über die Radwege sowie quer über die Gehwege bewegen wird, um die Parkwege zu erreichen. Es kann zu Unfällen zwischen

Radfahrenden sowie zwischen Fuß- und Radverkehr kommen. Entsprechende Konflikte konnten bei der Ortsbegehung beobachtet werden. Es sollte geprüft werden, ob die Parkwege direkt in den Knotenpunkt eingebunden und für den Radverkehr aus der Straße Reinickes Hof direkt erreichbar gestaltet werden können.

58. An den u. g. Stellen befinden sich Verschwenkungen des Geh- und des Radwegs. Der Radweg wurde nicht ausgerundet, sondern winkelig geführt, was de facto zu einer Verengung der nutzbaren Radwegbreite führt. Es kann zu Unfällen bei Überholvorgängen in der fehlenden Verziehung kommen – entweder in Form von Kollisionen oder durch Verdrängung in die Grünfläche sowie durch Ausweichbewegungen auf den Gehweg. Die Winkel des Radwegs sind auszurunden, wie es für Fahrbahnen ebenso der Fall ist (vgl. ERA, S. 17, 37).
    a. Höhe Hausnummer 20
    b. Höhe Hausnummer 22
    c. Höhe Hausnummer 24
    d. Höhe Hausnummer 29
    e. Höhe Hausnummer 44c
    f. Höhe Hausnummer 45
    g. Höhe Hausnummer 51
    h. Höhe Hausnummer 62
    i. Höhe KP Kienhorstpark Süd
    j. Höhe KP Kienhorstpark Nord
    k. Anpassungsbereich Nordende in beiden Fahrtrichtungen
    l. Höhe 1+395,168 Westseite
    m. Höhe 1+257,625 Westseite
    n. Höhe 1+034,600 Westseite
    o. Höhe 0+984,000 Westseite
    p. Höhe 0+899,650 Westseite
    q. Höhe 0+852,935 Westseite
    r. Höhe 0+760,000 Westseite
    s. Höhe 0+721,934 Westseite
    t. Höhe Hausnummer 110a
    u. Höhe Hausnummer 112
59. Hinter den u. g. Knotenpunkten wird der Radweg auf 1,30m verengt, um das Überholen von Radfahrenden in der Bushaltestelle zu unterbinden. Letzteres ist grundsätzlich nicht zu beanstanden, allerdings findet die Verengung unmittelbar hinter dem Knotenpunkt statt. Während der Sperrzeit sammeln sich vor dem Knotenpunkt Radfahrende, die sodann als Pulk den KP passieren und sich gegenseitig überholen. Die Überholungen dauern oft länger als die Passage des Knotenpunktes und sind zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Die Verengung der Radverkehrsanlage direkt im Anschluss an den Knoten ohne Verflechtungsstrecke wirkt insofern wie eine Fahrstreifenreduktion im Knotenpunkt (die ebenfalls sicherheitskritisch ist (vgl. Gerlach et. al. (2014), S. 100; RASt, S. 110). Dies wiegt umso schwerer, da die Verengung zeitgleich in einem Versatz liegt und daher als solche optisch nicht in Erscheinung tritt.
    a. KP Lindauer Allee in Fahrtrichtung Norden
    b. KP Waldstraße in Fahrtrichtung Süden
    c. KP Auguste-Viktoria-Allee in Fahrtrichtung Süden

60. An den u. g. Stellen wird der Radweg verengt. Das ist jeweils Bestandteil eines anderen Defizits und wird hier nicht hier erörtert. Allerdings findet die Verengung in einem Versatz statt. Die im vorherigen Punkt gemachten Ausführungen gelten sinngemäß analog; im Falle einer Fahrradüberholung kann es zu Unfällen kommen, da die Verengung im Versatz nicht erkennbar wird.
    a. Hinter dem KP Reinickes Hof in Fahrtrichtung Süden
    b. In Höhe 0+899,650 in Fahrtrichtung Süden
    c. In Höhe 0+760,000 in Fahrtrichtung Süden
    d. In Höhe Hausnummer 110a
61. Die u. g. Einbahnstraßen im Planungsgebiet sind nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Der Radverkehr wird dadurch auf die Gehwege verdrängt und kommt dort in Konflikt mit dem Fußverkehr. Einbahnstraßen müssen nach VwV-StVO (zu Zeichen 220 Einbahnstraße; Rn. 4-7) grundsätzlich für den Radverkehr freigegeben werden, solange nicht sehr gute Gründe im Einzelfall dagegensprechen (soll-Vorschrift). Das Einschreitermessen der Straßenverkehrsbehörde ist auf null reduziert.
    a. Schulenburgstraße
    b. Kienhorststraße
    c. Pfahlerstraße (Abbildung 17)

*Abbildung 17: Die Einbahnstraßen sind nicht in Gegenrichtung freigegeben, trotz guter Übersicht und kurzer Strecke*




Bildquelle: Eigene Aufnahme

## ÖPNV

62. Die Bushaltestellen im vermutlich für das Parken freigegebenen Bereich erfordern 60 m freien Bereich, um bordparallel einschwenken zu können. Es ist unklar, wie in der Planung die zukünftige Erreichbarkeit der Haltestelle sichergestellt werden soll. Es kann zu Unfällen durch Stürze kommen, wenn nicht bordparallel herangefahren werden kann und insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen auf der Fahrbahn aussteigen müssen. In diesen Bereichen ist das Parken zu unterbinden, zudem sind die angestrebten Maße zu überprüfen. Zur korrekten Dimensionierung siehe RASt, S. 102.
    a. Auguste-Viktoria-Allee/Humboldtstr. (Fahrtrichtung Norden)
    b. Ollenhauerstr./Lindauer Allee (Fahrtrichtung Norden)
63. Die zweistreifigen Richtungsfahrbahnen weisen im gesamten Planungsgebiet eine Gesamtbreite von lediglich max. 6,25 m auf. Diese setzt sich aus einem inneren Fahrstreifen mit 3,00 m und einem äußeren Fahrstreifen mit 3,25 m Breite zusammen. Damit wird das Regelmaß von 6,50 m bei einer Aufteilung in zwei jeweils 3,25 m breite Fahrstreifen unterschritten (vgl. RASt, S. 70). In Kombination mit dem anzunehmenden Fahrbahnparken und dem Halten in zweiter Reihe (siehe weitere Defizite) kann die verbleibende Fahrbahnbreite insbesondere für Busse und Schwerverkehr unzureichend sein, sodass ein sicheres Vorbeifahren unter Einhaltung ausreichender seitlicher Sicherheitsabstände erschwert wird. Es kann dabei zu Unfällen kommen, wenn Busse oder Lkw seitlich mit haltenden Fahrzeugen oder der linken Bordsteinkante kollidieren. Dabei sind auch die hohe Busfrequenz und eine mögliche Einstufung im militärischen Grundnetz zu berücksichtigen.
64. Im Bereich des Fahrbahnversatzes bei 1+224,700 beträgt die Fahrstreifenbreite lediglich 3,00 m. Eine Aufweitung der Fahrbahn zur Berücksichtigung der Schleppkurve und des Raumbedarfs von Bussen ist nicht vorgesehen. Aufgrund der geringen Fahrstreifenbreite und der zusätzlichen seitlichen Verschwenkung ist die Befahrbarkeit durch Linienbusse nicht ausreichend sichergestellt. Damit besteht die Gefahr, dass es zu seitlichen Kollisionen zwischen Bussen und benachbarten Fahrzeugen kommt, wenn Busse, insbesondere Gelenkbusse, den Fahrbahnversatz durchfahren und dabei aufgrund der unzureichenden Fahrstreifenbreite in den benachbarten Fahrstreifen ausschwenken. Es ist zu prüfen, ob die Anforderungen an die Ausbildung von Fahrbahnversätzen und die erforderlichen Fahrstreifenaufweitungen gemäß RASt, S. 77 beachtet wurden.

## Kfz-Verkehr

65. An allen Knotenpunkten im Planungsgebiet fehlen Richtungspfeile in den Fahrstreifen. Zum einen kann dies die Begreifbarkeit des Knotens einschränken, was zu Unsicherheiten führen kann. Zum anderen forcieren fehlende Fahrstreifenmarkierungen gefährliches Verhalten wie beispielsweise mehrstreifiges, mit dem Fußverkehr bedingt-verträglich signalisiertes Abbiegen. Am Knotenpunkt Humboldtstraße konnte dies beobachtet werden (Abbildung 11). In allen auf einen signalisierten Knotenpunkt zuführenden Straßen sind Richtungspfeile zu markieren, sobald es mehr als einen Fahrstreifen gibt.
66. Die Führung des Linkseinbiegeverkehrs aus der Kögelstraße erfolgt nicht unmittelbar, sondern über eine diagonale Querung der Fahrbahn der Ollenhauerstraße nach rechts mit Einordnen in einen dort bereits eingeleiteten Linksabbiegefahrstreifen, der eigentlich der gegenüberliegenden Zufahrt zugeordnet ist. Das Linkseinbiegen erfordert daraufhin einen U-Turn. Das gesamte Fahrmanöver „Linkseinbiegen“ ähnelt damit in der Vogelperspektive eher der

Form eines Fragezeichens. Dies dient nicht der Begreifbarkeit des Knotenpunkts. Des Weiteren konnte vor Ort beobachtet werden, wie aus der Kögelstraße nach links einbiegende Fahrzeuge quer über dem Linksabbiegefahrstreifen und dem linken Fahrstreifen der Ollenhauerstraße standen (Abbildung 18), was den Verkehr entlang der Ollenhauerstraße zum Ausweichen auf die dortige Radverkehrsführung veranlasste, die eigentlich als Schutzraum für den Radverkehr vorgesehen ist. Die Anforderungen an eine eindeutige, übersichtliche und konfliktarme Führung der Verkehrsströme sowie an die Gestaltung von Knotenpunkten gemäß den RASt sind zu beachten.

*Abbildung 18: Diagonales Überstauen des Linksabbiege- sowie des linken Geradeausfahrstreifens durch Fahrzeuge aus der Kögelstraße*




Bildquelle: Eigene Aufnahme

67. Am Knotenpunkt Kögelstraße / Ollenhauerstraße überlagern sich im Bereich der hochfrequentierten Zufahrt und der gegenüberliegenden Einmündung die Vorfahrtregelungen. Während für die Kögelstraße aktuell Vz 206 StVO angeordnet ist, gilt für hochfrequentierte Zufahrt § 10 StVO. Das hat zur Folge, dass der aus der Kögelstraße linkseinbiegende Verkehr Vorrang vor dem entgegenkommenden Verkehr aus der hochfrequentierten Zufahrt besitzt. Auch bei Durchführung der in einem anderen Defizit beschriebenen Art des Linkseinbiegens mit Queren, angetäuschtem Rechtsabbiegen und dann Umkehren auf dem Linksabbiegefahrstreifen besitzt die Kögelstraße Vorrang vor der Zufahrt. Insofern ist die Begreifbarkeit der Verkehrsregelung eingeschränkt. Es kann zu Unfällen kommen, wenn aus der hochfrequentierten Zufahrt auf die Fahrbahn Einfahrende fälschlicherweise davon ausgehen, sie hätten Vorrang vor dem linkseinbiegenden Verkehr. Eine hohe Begreifbarkeit ist eine grundlegende Anforderung an Knotenpunkte (vgl. RASt, S. 109).

68. An der Zufahrt bei 0+440,317 ist aktuell das Ausfahren nur nach rechts gestattet, die Regelung ist jedoch nur als reine Markierung geplant. Das Einbiegen nach links ist allerdings weiterhin möglich, wobei nicht auszuschließen ist, dass Kfz-Führende dennoch nach links abbiegen, sobald eine ausreichende Zeitlücke entsteht (war bei der Ortsbegehung mehrfach der Fall; Abbildung 19). Wird in der Folge stark beschleunigend eingebogen, kann dies zur Gefährdung querender zu Fuß Gehender an der deutlich abgesetzten und aus der Zufahrt nicht sichtbaren, nördlichen Querungsstelle führen. Die Nur-Rechts-Regelung soll baulich unterstützt werden, um Regelkonformität zu forcieren.

*Abbildung 19: Das silberne Fahrzeug kam aus der Gewerbezufahrt und bog sodann fragezeichenförmig links ab*




Bildquelle: Eigene Aufnahme

69. In den Planunterlagen sind an den u. g. Knotenpunkten keine LA-Markierungen innerhalb des Knotenpunktes auf der Fahrbahn vorgesehen. Besonders der Aufstellbereich auf der Fahrbahn im KP-Inneren und der Abbiegeradius für LA-Verkehr sind bei hoher Verkehrsmenge und/oder suboptimaler Knotenpunktgeometrie notwendig, um Verkehr intuitiv auf den richtigen Fahrstreifen zu lenken, da sonst die Gefahr besteht, in den Gegenverkehr zu fahren. Mit Hilfe von Leitlinien kann an signalisierten KP die Begreifbarkeit und klare Führung der Verkehrsströme gewährleistet werden, bei knapp bemessenen Aufstellflächen sind die LA durch äußere Leitlinien aneinander vorbeizuführen (vgl. RiLSA, S. 36).
    a. KP Lindauer Allee; die Unfallanalyse zeigt hier bereits Abbiege- und Einbiegen-Kreuzen-Unfälle unklarer Genese, die anscheinend beim Linksabbiegen ohne Linksabbiegeschutz auftraten.

b. KP Humboldtstraße; hier gilt dies umso mehr, da hier eine Krümmung im KP-Inneren die Kalkulierbarkeit der Fahrlinien des Gegenverkehrs erheblich verschlechtert.

70. In der südlichen Zufahrt am KP Humboldtstraße befinden sich in der Planung drei Fahrstreifen mit einer Breite von jeweils nur 3,00 Metern. Gleichzeitig zeigt die Unfallanalyse für genau diesen Bereich, dass dort Unfälle mit Personenschaden im Längsverkehr mit seitlicher Berührung von Fahrzeugen (Unfallart 3) auftraten. Dies kann darauf hindeuten, dass die aktuell dort vorhandenen von innen nach außen 3,25m, 3,00m und 3,00m breiten Fahrstreifen zu schmal für das aktuelle Geschwindigkeitsniveau sind. In der Planung würde diese Unfallkonstellation in diesem Fall verschärft. Es ist zu prüfen, inwieweit die Fahrstreifenbreite hier unfallbegünstigend gewirkt hat und ob die Fahrstreifen zukünftig breiter ausfallen können, um eine Kombination von Mindestmaßen zu verhindern.

## Ruhender Verkehr

71. Die u. g. Parkplätze für Menschen mit Behinderung sind mit einem Hochbord an den Gehweg angeschlossen. Für einen komfortablen Ausstieg ist ein Flachbord erforderlich.
    a. Parkplatz für Menschen mit Behinderung Höhe 0+694,000; bei diesem Parkplatz sollte zudem geprüft werden, ob er lang genug ist für Heckausstiege (ca. 6,50m lang)
    b. Parkplatz für Menschen mit Behinderung Höhe 1+381,934; bei diesem Parkplatz sollte zudem geprüft werden, ob er lang genug ist für Heckausstiege (ca. 7,00m lang)
72. Hinter dem Knotenpunkt Reinickes Hof in Fahrtrichtung Süden befindet sich ein Parkplatz für Menschen mit Behinderung. In diesem Bereich besteht aufgrund der Innenkurve keine Sicht nach hinten beim Ein- und Ausparken, sodass mit Unfällen im Kfz-Verkehr zu rechnen ist.
73. Die Parktaschen im gesamten Planungsraum besitzen keinen Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn. In Verbindung mit der teils geringen Breite und Länge der Parktaschen sowie dem völligen Fehlen ausreichend dimensionierter Ladezonen besteht die Gefahr, dass parkende Fahrzeuge nicht vollständig innerhalb der Parkfläche abgestellt werden und seitlich in den angrenzenden Fahrstreifen hineinragen. Es ist damit zu rechnen, dass vorbeifahrende Fahrzeuge mit herausragenden Fahrzeugteilen (z. B. Außenspiegeln) kollidieren. Dies ist insbesondere im Hinblick auf den hochfrequenten Busverkehr auf dem rechten Fahrstreifen kritisch, da die verfügbare Fahrstreifenbreite teilweise lediglich 3,00 m beträgt und ein Ausweichen auf den inneren Fahrstreifen ebenfalls nicht ohne weiteres möglich ist. Es sollte geprüft werden, ob ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75m zweckdienlich ist, insbesondere auch, da trotz vorhandener Radverkehrsanlage mit Radverkehr auf der Fahrbahn gerechnet werden muss (EAR 2023, S. 45; ERA, S. 25; E-Klima-Steckbrief zur ERA; E-Klima-Steckbrief zur RASt).
74. Trotz vorhandenem Gewerbe und zunehmender Nachfrage durch KEP-Dienste wurden in der Planung keine Ladezonen berücksichtigt. Die eingeplanten Parktaschen sind aufgrund ihrer Dimensionierung nicht für Liefern und Laden nutzbar. Bereits in der Ortsbesichtigung konnte beobachtet werden, wie Wirtschaftsverkehrsfahrzeuge den Gehweg und die Radverkehrsanlage blockierten (Abbildung 20). Dieses Problem wird durch die Planung nicht behoben. Vielmehr wird eine momentan vorhandene Ladezone in Höhe Hausnummer 48 in Zukunft zurückgebaut. Ausreichend dimensionierte Ladezonen sind vorzusehen.
75. Im Bereich der u. g. hochfrequentierten Zufahrten sind auf der gegenüberliegenden Straßenseite Parkstände vorgesehen. Dadurch werden Park- und Rangiervorgänge in den de-facto-Knotenpunktbereich verlagert, in dem gleichzeitig mit ein- und abbiegenden Fahrzeugen sowie querenden zu Fuß Gehenden zu rechnen ist. Die Überlagerung von Verkehrsvorgängen erhöht die Komplexität der Verkehrssituation und erschwert somit die Begreifbarkeit des

Knotenpunkts. Zudem können parkende Fahrzeuge querende Zufußgehende verdecken und deren rechtzeitige Erkennbarkeit für den Kfz-Verkehr einschränken. Beim Ein- oder Ausparken können Fahrzeuge mit ein- oder abbiegenden Fahrzeugen kollidieren. Darüber hinaus können Fahrzeuge entlang der Ollenhauerstraße querende Zufußgehende rammen, die aufgrund der Sichtabschattung durch parkende Fahrzeuge erst zu spät erkannt wurden. Die Anforderungen an die Erkennbarkeit querender zu Fuß Gehender gemäß sind zu beachten.

a. „Zufahrt Einkaufszentrum“ bei 0+664,000
b. Zufahrt „Autohaus“ bei 0+797,000

*Abbildung 20: Liefern und Laden im Haltverbot*



Bildquelle: Eigene Aufnahme

## Sonstiges

**Die folgenden weiteren, prinzipiell sicherheitsrelevanten Punkte sind in der Planung zu beachten:**

### Grundsätzliches

76. In den Planungsunterlagen fehlt der Erläuterungsbericht. Die Herausgabe wurde auf Nachfrage verweigert. Es ist insofern unklar, ob das Prinzip der städtebaulichen Bemessung „von außen nach innen“ korrekt angewandt oder ob fälschlicherweise von der Fahrbahn ausgehend geplant wurde. Siehe dazu RASt, S. 21f.
77. In den Planungsunterlagen fehlen sämtliche Sichtfeldnachweise an Knotenpunkten, hochfrequentierten Zufahrten, Überquerungsstellen sowie an LSA. Die Sichtfelder sind jederzeit nachzuweisen. Im Rahmen des Audits wurden die Sichtfelder überprüft, bei einer Überarbeitung der Planung sind die Nachweise durchzuführen mit den Unterlagen einzureichen. Siehe dazu RASt, S. 124.
78. In den Planungsunterlagen fehlen sämtliche Schleppkurvennachweise. Die Schleppkurven der zugrunde gelegten Bemessungsfahrzeuge können so nicht beurteilt werden. Die Befahrbarkeit ist nachzuweisen und mit den Unterlagen einzureichen. Siehe dazu RASt, S. 123.

79. In den Planungsunterlagen fehlen sämtliche Verkehrszeichen, insbesondere die vorfahrtregelnden Verkehrszeichen. Es kann zu Unfällen kommen an allen nicht-signalisierten Einmündungen sowie an den signalisierten Knoten bei Ausfall der LSA, da nach aktueller Regelung in diesem Fall Rechts-vor-Links herrscht. Bau und Betrieb stimmen in diesem Fall aber nicht überein. Die Vorfahrtregelung ist eindeutig festzulegen und sodann im Plan darzustellen.
80. In der Kögelstraße ist aktuell das Vz 206 StVO angeordnet. Dieses ist nur anzuordnen bei besonderen Gefahrenlagen (vgl. VwV-StVO zu Zeichen 206). Es ist unklar, ob das Vz 206 StVO auch in Zukunft an der Kögelstraße angeordnet bleiben soll, da entsprechende Eintragungen im Lageplan fehlen.
81. In den Planungsunterlagen fehlen sämtliche Verkehrszeichen, insbesondere Regelungen zum Parken. Im Rahmen des Audits muss mangels näherer Informationen davon ausgegangen werden, dass Parken gemäß der allgemeinen Regelungen nach § 12 StVO überall erlaubt sein wird. Dies zieht teils Probleme wie Parken innerhalb von Sichtdreiecken, verdeckte Zufußgehende an Knotenpunkten oder Probleme im Busverkehr nach sich. Dies wurde in anderen Defiziten besprochen. Die konzeptrelevanten Verkehrszeichen sind eindeutig festzulegen und sodann im Plan darzustellen.
82. Die Humboldtstraße besitzt aktuell eine Einstufung in der Kategorie StEP IV („Ergänzungsstraße“). Sie gehört somit zum übergeordneten Straßennetz, ist aber keine Hauptverkehrsstraße (vgl. SenMVKU (Hrsg.) (2025a), S. 11). Die aktuelle bauliche Gestaltung der Humboldtstraße vermischt Elemente der Hauptverkehrsstraßen (z. B. 50 km/h, Mittelmarkierung) mit Elementen von Erschließungsstraßen (z. B. Senkrechtparken, Fahrbahnparken, keine Radverkehrsanlagen). Im Interesse der selbsterklärenden Straße und ihrer Sicherheitsvorteile ist zunächst eine Neubewertung der Netzeinstufung vorzusehen. Die Straße ist sodann entweder als Hauptverkehrsstraße baulich zu gestalten oder aus dem Hauptverkehrsstraßennetz zu entlassen und als Erschließungsstraße zu gestalten.
83. An den signalisierten Knotenpunkten fehlen die Signalgeber und die Haltlinien. Die Einheit von Bau und Betrieb ist somit nicht sichergestellt und kann im Rahmen dieses Audits auch nicht nachgeprüft werden. Die baulichen LSA-Aspekte (Orte der Masten, Art der Signalgeber etc.) sind mit den Unterlagen einzureichen.
84. In den Planungsunterlagen fehlt der Nachweis der Erforderlichkeit von Parkraum im öffentlichen Raum. Die Zulassung des Parkens im öffentlichen Raum zieht in diesem Audit besprochene Probleme nach sich. Wäre eine Prüfung der Erforderlichkeit nicht erfolgt, so läge ein Ermessensausfall und darauf basierende Fehlabwägungen zulasten von Rad- und Fußverkehr vor. Die Erforderlichkeit von Parkraum im öffentlichen Raum ist insbesondere angesichts der großen Stellflächen im privaten Raum nachzuweisen und mit den Unterlagen einzureichen. Siehe dazu EAR, S. 41.
85. An den u. g. Knotenpunkten sind die einmündenden Knotenpunktarme nicht rechtwinklig angeschlossen. Dies reduziert die Sichtfelder und wirkt sich generell negativ auf Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit aus, was grundlegende Anforderungen an Knotenpunkte sind (vgl. RASt, S. 109). Knotenpunktarme sollten rechtwinklig anschließen und nur im Ausnahmefall anderen Winkeln folgen, auch, wenn die Forschungslage zur Unfallbegünstigung durch spitz- bzw. stumpfwinklige Kreuzungs- und Einmündungsanlagen uneindeutig ist.
    a. Lindauer Allee / Waldstraße
    b. Kienhorststraße
    c. Pfahlerstraße
    d. Humboldtstraße

e. Kögelstraße

86. Entlang der gesamten Ollenhauerstraße sind keine Flächen für Versickerung und Klimaanpassung vorgesehen. Mit Blick auf zunehmende Extremwetterereignisse wie Hitze oder Starkregen sind entsprechende Maßnahmen einzurichten (vgl. ad-hoc Arbeitspapier zur RASt 06, S. 8).[8] Es kann zu Unfällen kommen, wenn in nicht-hitzegeschützten Straßenräumen zunehmend mit Alleinunfällen aufgrund von Kreislaufkollaps zu rechnen ist sowie aufgrund von verdeckten Hindernissen in durch Starkregen überfluteten Straßenbereichen. Es sollten Klimaanpassungsflächen und ggf. Retentions- bzw. Versickerungsflächen in der Planung Berücksichtigung finden.

## Fußverkehr

87. Im Planungsgebiet befinden sich mehrere Einmündungen, bei denen die markierte Radverkehrsfurt einen generellen Vorrang der Hauptrichtung suggeriert. Gleichwohl gelten Vorfahrtregelungen mittels Vz205 StVO nicht für den Fußverkehr entlang der bevorrechtigten Hauptverkehrsstraße. Während der Kfz-Verkehr aus der Nebenachse also gegenüber dem Kfz- und dem Radverkehr entlang der vorfahrtberechtigten Straße wartepflichtig ist, ist der Fußverkehr entlang der vorfahrtberechtigten Straße wiederum gegenüber dem Kfz- und Radverkehr aus der einmündenden Straße wartepflichtig. So entsteht eine Inhomogenität der Regelungen, die die Begreifbarkeit des Knotenpunktes beeinträchtigt. Knotenpunkte untergeordneter Straßen sind für die Unterstützung der Begreifbarkeit und Bevorrechtigung des Fußverkehrs nur im Ausnahmefall nicht als Gehwegüberfahrt auszugestalten (vgl. SenUMVK (Hrsg.) (2023), S. 23). Es ist daher zu prüfen, inwieweit bei den Einmündungen eine Gehwegüberfahrt zum Einsatz kommen soll. Im Land Berlin ist die Errichtung von Gehwegüberfahrten anstelle von Einmündungen im Übrigen gesetzlich vorgeschrieben (vgl. § 55 (9) MobG BE).
    a. KP Reinickes Hof
    b. KP Schulenburgstraße
    c. KP Pfahlerstraße
    d. KP Kögelstraße
88. Der Mittelstreifen mit den Querungshilfen für den Fußverkehr wurden einheitlich mit einer Tiefe von 2,50m ausgestattet. Dabei handelt es sich um das Regelmaß. Angesichts des pulkartigen Auftretens von Schulkindern sowie der Tatsache, dass insbesondere im Bereich von Grundschulen auch Kinder mit Fahrrädern die Fußverkehrsanlagen nutzen müssen, sollte die Dimensionierung insbesondere auf den direkten Zuwegungen zu den Haltestellen im Umfeld der Schulen ggf. erhöht werden. Einerseits besteht die Gefahr, dass die Insel für die Menge an Kindern zu gering ist und sich die letzten daher noch auf der Fahrbahn befinden, wo sie Gefahr laufen, überfahren zu werden. Andererseits entsteht bereits ohne „Überlaufen“ ein Sicherheitsdefizit, wenn die Kinder so nah am Fahrbahnrand warten müssen, dass die Sicherheitsräume tangiert werden. Es sollte überprüft werden, ob die Warteflächen verbreitert werden müssen.

[8] Entsprechendes sieht auch § 9 KAnG Bln vor. Dieses Gesetz ist zum Zeitpunkt des Audits noch nicht in Kraft getreten, wurde aber bereits vom Abgeordnetenhaus Berlin beschlossen. Mit Blick auf die vorgesehene Nutzungsdauer der vorliegenden Infrastrukturplanung und im Interesse der Selbstbindung der Verwaltung sollten die Vorgaben in der Planung frühzeitige Berücksichtigung finden.

## Radverkehr

89. An den signalisierten Knotenpunkten wird die Radverkehrsführung nicht rot eingefärbt. Dies ist nicht zwingend erforderlich. Allerdings führt die fehlende, sonst zumindest im Neu- und Umbau berlineinheitliche Farbunterlegung der Furten zu inkonsistenter Wahrnehmung von Radverkehrsführungen. Die Gestaltung sollte einheitlich erfolgen, um das Ziel der selbsterklärenden Infrastruktur zu unterstützen (vgl. ERA, S. 77).
90. Am KP Kögelstraße wurde für den Radweg keine Furt angelegt. Furtmarkierungen unterstützen die Eindeutigkeit der Vorrangregelungen und des Vorhandenseins einer Radverkehrsanlage. Es kann zu Unfällen kommen, wenn Kraftfahrende sich des Radweges nicht bewusst sind, die nicht-markierte Furt daher mit ihrem Kfz blockieren und vorfahrtberechtigte Radfahrende sich daraufhin in den fließenden Kfz-Verkehr einfädeln müssen. Es sind Radfurten zu markieren, so wie dies an den anderen Knotenpunkten ebenfalls erfolgt ist (vgl. RASt, S. 111).
91. Insbesondere im Bereich der hochfrequentierten Einfahrten sollen Piktogramme auf den Radwegen aufgebracht werden, um ihre Erkennbarkeit zu erhöhen (vgl. SenUMVK (Hrsg.) (2023), S. 23).
92. Beim Radvorrangnetz handelt es sich um eine Radvorrangroute (RVR) im Sinne der HRSV. Diese fordert eine sichere Befahrbarkeit der Radverkehrsanlagen mit 30 km/h (vgl. HRSV, S. 9). An den Knotenpunkten wurden im Entwurf die abgesetzten Radwege regelkonform auf 10 Metern parallel und nah an der Fahrbahn geführt. Bei 30 km/h werden diese 10 Meter in 1,2 Sekunden passiert. Es ist fraglich, ob eine Parallelführung und somit direkte Sichtbeziehung von nur 1,2 Sekunden dem Schutzzweck der Regelung genügt – insbesondere unter Berücksichtigung der Reaktionszeit von 1,5 bis 2,0 Sekunden. Insbesondere für die Parallelführungen sollten daher deutlich größere Längen erwogen werden. Es ist zudem zu prüfen, welche weiteren Lageplanelemente mit 30 km/h nicht sicher befahren werden können.
93. Außerhalb des Planungsgebiets befinden sich in der Auguste-Viktoria-Allee baulich angelegte Radwege innerhalb einer Tempo-30-Zone, die im verkehrsberuhigten Bereich direkt vor einer Schule ohne ausreichende Absicherung und ohne Sichtbeziehungen innerhalb eines Knotenpunktes im spitzen Winkel beendet werden. Diese sicherheitskritische Verkehrsführung sollte überprüft werden. Sofern die Radwege entwidmet werden sollen, ist dies im Entwurf des KP Auguste-Viktoria-Allee zu berücksichtigen.

## ÖPNV

94. Es besteht die Gefahr des Zuparkens des rechten Fahrstreifens, sofern dies nicht ohnehin zugelassen werden soll. Im Bereich des temporären Bussonderfahrstreifens ist dies ohne die Anordnung des Vz 283 ebenfalls regulär erlaubt. In diesem Fall könnten nur noch der innere Fahrstreifen genutzt werden, der aber nur 3,00 m breit bemessen werden sollen. Busse besitzen eine Breite über Spiegel von 3,05m (vgl. EAÖ, S. 35), weshalb Bussonderfahrstreifen nur im Ausnahmefall und nur bei erheblich eingeschränkter Flächenverfügbarkeit 3,00m breit sein dürfen (vgl. ebenda, S. 39). Zwar handelt es sich hier um einen allgemeinen Fahrstreifen, die grundsätzliche Problematik bleibt jedoch identisch. Bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h existieren insofern keine Sicherheitsräume mehr zu den angrenzenden Flächen, was eine potentielle Gefahr darstellt oder den ÖPNV zu langsameren Fahrgeschwindigkeiten zwingt. Da der rechte Fahrstreifen zudem zum Abbiegen für den MIV in die Grundstückszufahrten dient, sind hier weitere Behinderungen des ÖPNV zu erwarten, die über den inneren Fahrstreifen nicht sicher umfahren werden können.

## Kfz-Verkehr

95. In der Ollenhauerstraße befinden sich mehrere hochfrequentierte Schulwege, Kitas, Senioreneinrichtungen und Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen. In den entsprechenden Bereichen sowie ggf. in deren Verbindungsbereich ist T30 anzuordnen. Es handelt sich dabei um eine Anordnung, von der nur im Ausnahmefall abgesehen werden darf (vgl. VwV-StVO zu Zeichen 274, Rn. 13ff.).
96. Am KP Humboldtstraße konnten in der nördlichen Knotenpunktzufahrt nach Süden während 10 Minuten Beobachtungszeitraum in **jedem (!)** LSA-Umlauf ein bis zwei Rotlichtverstöße gezählt werden. Dort befindet sich aktuell eine Baustelle mit Rückstau durch Fahrstreifenreduktion. Die Verkehrssituation sollte durch die Polizei mindestens tageweise überwacht und nach Abschluss der dortigen Bauarbeiten das Verkehrsverhalten genau beobachtet werden. Sollte es hier auch zukünftig zu Rotlichtverstößen in signifikantem Ausmaß kommen, sind das Einschreiten der Ordnungsbehörden oder die Installation einer Rotlichtüberwachung geboten. Letztere wäre im Rahmen der aktuell laufenden Planungen zu berücksichtigen.

## Ruhender Verkehr

97. In Höhe Hausnummer 80 befindet sich ein in der Planung nicht berücksichtigter Briefkasten. Sollte hier, wie zunächst anzunehmen, das Parken auf der Fahrbahn erlaubt sein, so wäre dieser Briefkasten für die Entleerungsdienste nicht ohne Weiteres erreichbar. Es ist insofern mit Halten in zweiter Reihe zu rechnen.

Wie in Sicherheitsaudits üblich, wird an dieser Stelle nicht jedes aufgedeckte Defizit berichtet, sondern bereits eine Vorfilterung nach Relevanz vorgenommen. Die obenstehende Liste ist insofern nicht als abschließend zu betrachten.

# Schlussfolgerungen / Fazit

Die im Rahmen des Audits identifizierten Sicherheitsdefizite zeigen in ihrer Gesamtheit, dass die aktuelle Planung in der vorliegenden Form nicht verantwortungsvoll realisiert werden kann. Zwar ist erkennbar, dass mit der Maßnahme grundsätzlich eine Verbesserung der Situation für den Radverkehr beabsichtigt ist. **Jedoch weisen die vorliegenden Entwurfsentscheidungen an zahlreichen Stellen strukturelle und sich gegenseitig verstärkende Mängel auf. Die Planung reproduziert und verfestigt bestehende Gefahrenlagen, anstatt sie zu beseitigen.** Aufgrund der beengten Platzverhältnisse werden zudem neue Sicherheitsdefizite eingeführt. Besonders kritisch ist, dass es sich dabei in weiten Teilen nicht um Details handelt, sondern um Sicherheitsdefizite grundständiger Art. Die Defizite betreffen alle Verkehrsteilnehmenden.

**Zentraler Problemkern ist die bestandsorientierte Betrachtung des Straßenraumes.** Diese Entwurfsentscheidung steht in deutlichem Widerspruch zu den anerkannten Regeln der Technik sowie zu den Zielsetzungen bezüglich Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Gleichberechtigung der Verkehrsträger. Diese planerische Schwerpunktsetzung zugunsten des Kfz-Verkehrs führt dazu, dass für den Rad- und Fußverkehr nur räumlich unzureichende und teils regelwidrige Lösungen möglich erscheinen. Auch notwendige Bewegungsräume des Busverkehrs, Sichtfelder und Wartebereiche an Knotenpunkten und Querungsstellen werden hierdurch unnötig eingeschränkt.

Insbesondere an den Knotenpunkten führt die Fortschreibung des Bestandes zu erheblichen Sicherheitsproblemen, die bereits zum aktuellen Zeitpunkt jährlich zu erheblichen Unfallkosten führen.

**Ein weiterer grundlegender Mangel besteht in der fehlenden städtebaulichen Abschnittsbildung innerhalb der Planung.** Der gesamte Straßenraum wird über längere Strecken hinweg ohne Gliederung, Querschnittsvariation oder gestalterische Differenzierung behandelt. Dadurch entsteht ein homogener, technisch dominierter Verkehrsraum, der weder dem tatsächlichen Nutzungsgefüge des Quartiers, noch dem angestrebten Geschwindigkeitsniveau gerecht wird. Übergänge zwischen Abschnitten mit starkem Fußverkehrsaufkommen, Bereichen mit hohem Querungsbedarf, Haltestellenlagen und gewerblich geprägten sowie Aufenthaltszonen werden im Entwurf nicht aufgegriffen. Das führt einerseits zu einem dysfunktionalen Stadtraum und zum anderen zu überhöhten Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr. Eine klare Abschnittsbildung wäre jedoch notwendig, um nutzungsverträgliche Geschwindigkeiten, sichere Querungsstellen, identitätsstiftende Aufenthaltsbereiche und funktionale Zuweisungen von öffentlichen Flächen zu ermöglichen.

Die aktuelle Planung verzichtet auf dieses wesentliche städtebauliche Prinzip und setzt damit ein homogenes und rein straßenverkehrsorientiertes Regelquerschnittsdesign um, das die städtische Nutzung und soziale Interaktion im Straßenraum schwächt, statt sie zu unterstützen.

**In Summe sind die identifizierten Sicherheitsdefizite so groß, dass sie nicht mehr im Rahmen von Detailänderungen zu heilen sind.**

Vor diesem Hintergrund ist eine grundständige Überarbeitung der Planung erforderlich. Eine Umsetzung auf Basis des vorliegenden Entwurfs würde bereits im Bestand vorhandene Gefahren manifestieren und einen späteren Korrekturaufwand erheblich vergrößern bzw. angesichts der auf eine Umbaumaßnahme folgenden Investitionssperre auf Jahrzehnte verunmöglichen.

Die Planung sollte daher grundlegend überarbeitet werden, mit besonderem Fokus auf angemessener Gestaltung der Knotenpunkte, städtebaulich begründeter Abschnittsbildung sowie ausreichend dimensionierten Fußverkehrsflächen und Einhaltung aller sicherheitsrelevanten Vorschriften. Das Prinzip der städtebaulichen Bemessung mit Planung von außen nach innen ist dabei konsequent anzuwenden.

Dem Planungsteam wird ein weiteres Sicherheitsaudit nach Abschluss der Überarbeitung empfohlen.

# Anhänge

Diesem Auditbericht sind die folgenden Anhänge beigefügt:

## Anhang 1: Kommentierte Lagepläne

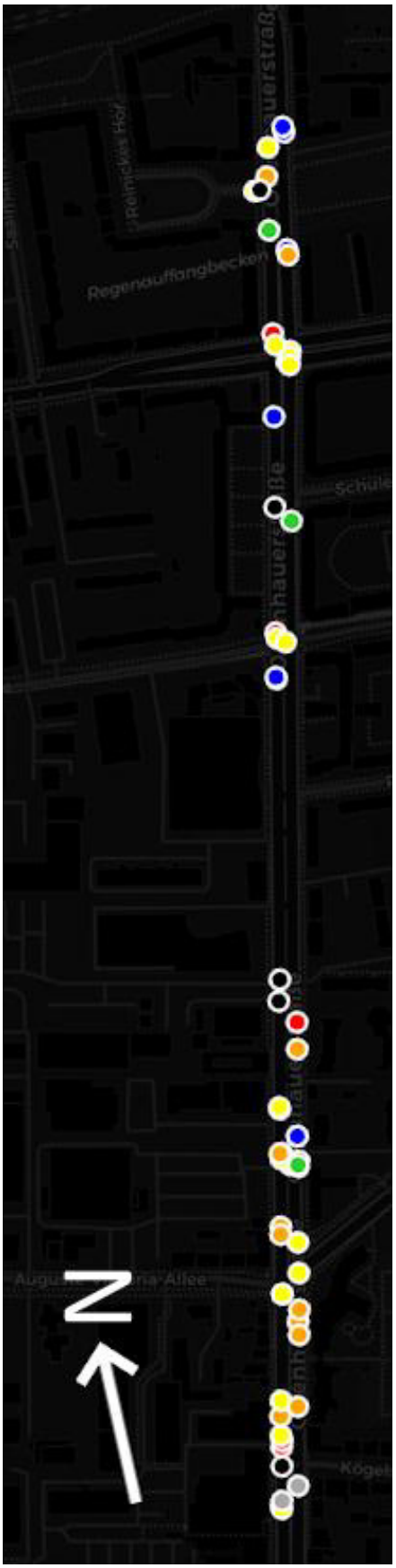
Ausschließlich als digitaler Anhang beigefügt.

## Anhang 2: Unfallkarten

Auch als digitaler Anhang beigefügt.

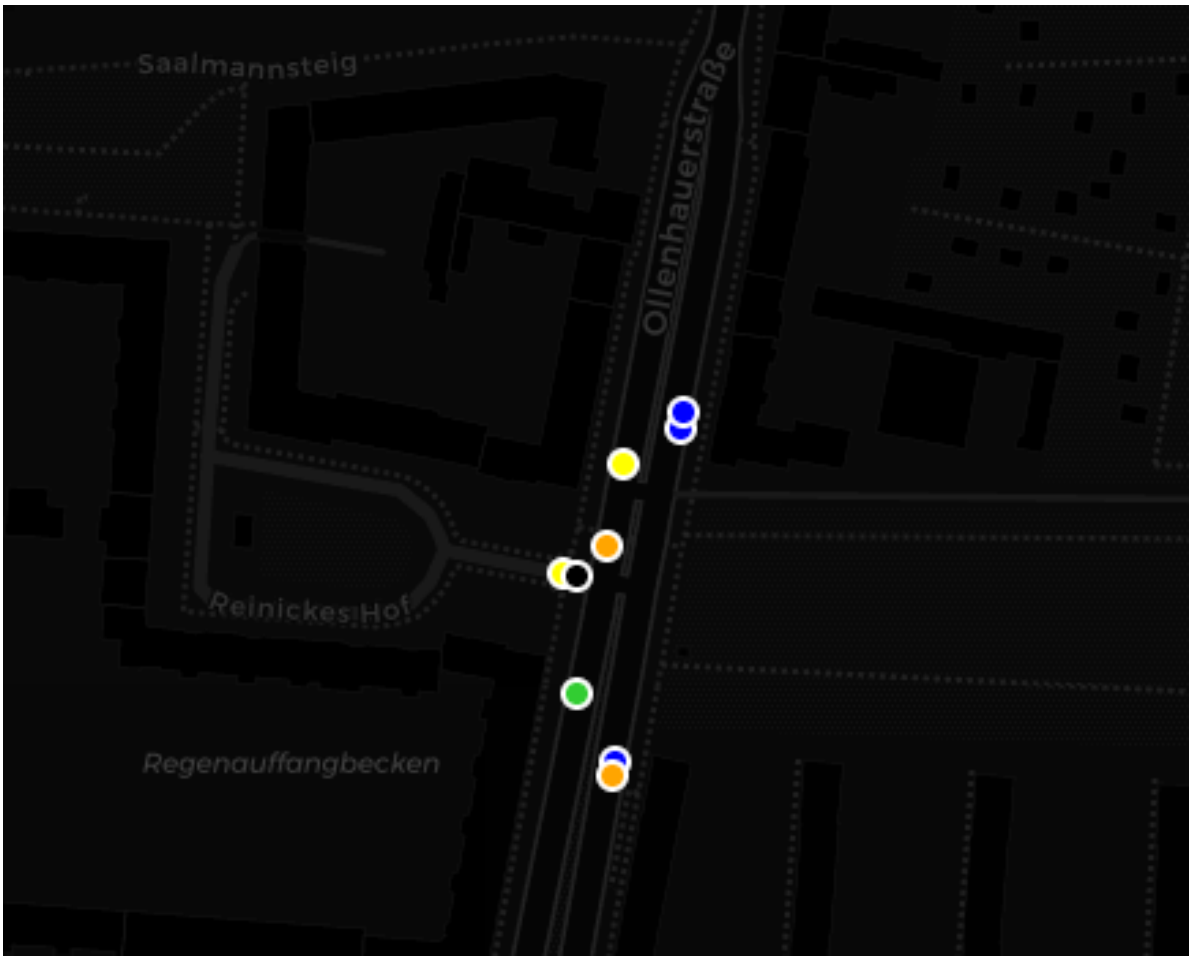
Siehe umseitig.

*Abbildung 196: 3-JK des gesamten Straßenabschnitts (Norden oben)*



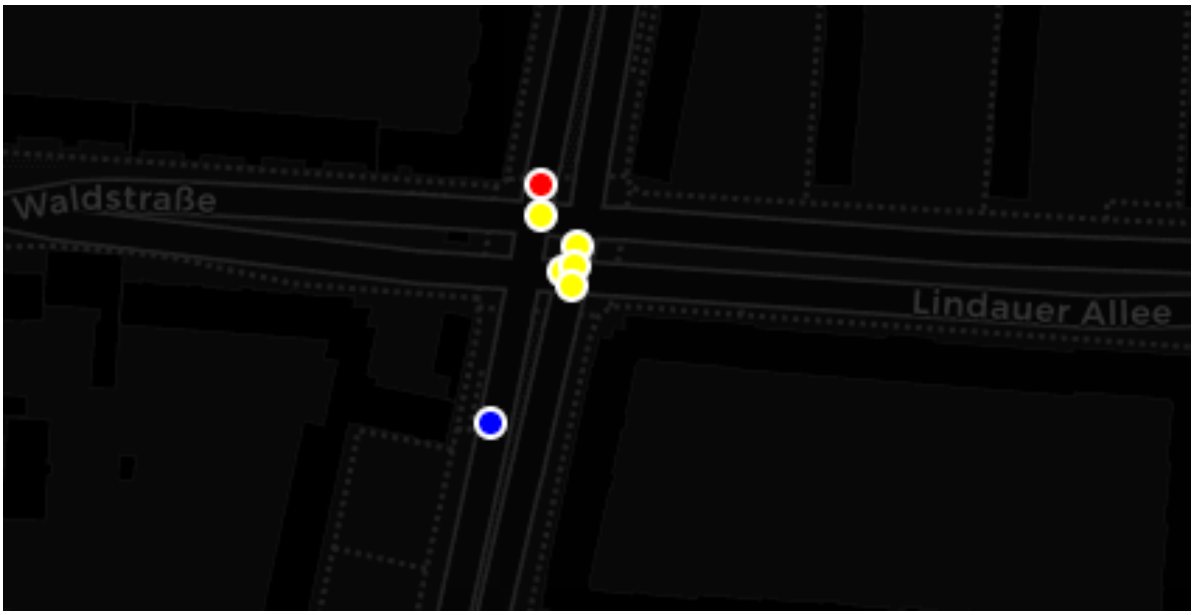

*Bildquelle: Veränderte Darstellung nach OpenStreetMap-Mitwirkende (2026) auf Basis von DeStatis (Hrsg.) (o. J. a), DeStatis (Hrsg.) (o. J. b) und DeStatis (Hrsg.) (o. J. c); Kartendaten unter ODbL, Kartenkacheln von CartoDB, unter CC BY 3.0; Alle Unfalldaten von DeStatis unter dl-de/by-2-0.*

*Abbildung 20: 3-JK des Knotenpunkts Reinickes Hof / Kolonie Einheit (Norden oben)*



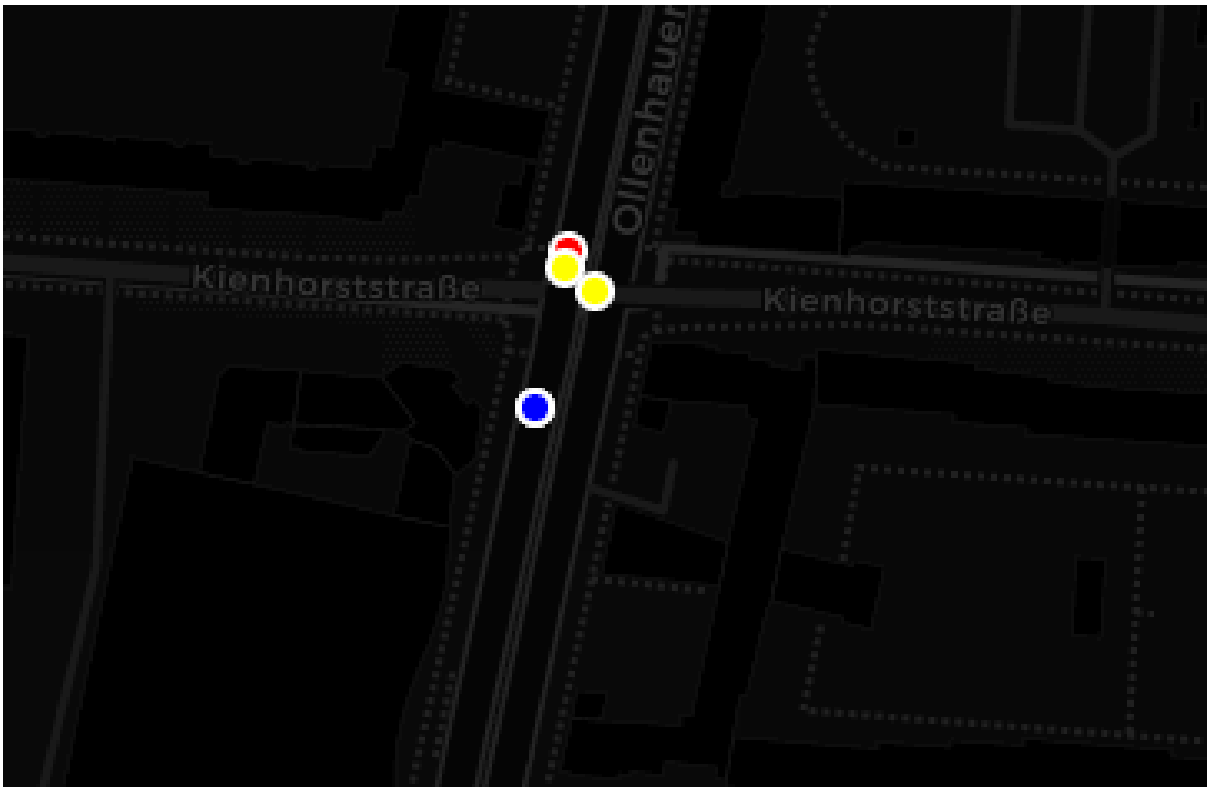

*Bildquelle: Veränderte Darstellung nach OpenStreetMap-Mitwirkende (2026) auf Basis von DeStatis (Hrsg.) (o. J. a), DeStatis (Hrsg.) (o. J. b) und DeStatis (Hrsg.) (o. J. c); Kartendaten unter ODbL, Kartenkacheln von CartoDB, unter CC BY 3.0; Alle Unfalldaten von DeStatis unter dl-de/by-2-0.*

*Abbildung 217: 3-JK des KP Lindauer Allee (Norden oben).*




*Bildquelle: Veränderte Darstellung nach OpenStreetMap-Mitwirkende (2026) auf Basis von DeStatis (Hrsg.) (o. J. a), DeStatis (Hrsg.) (o. J. b) und DeStatis (Hrsg.) (o. J. c); Kartendaten unter ODbL, Kartenkacheln von CartoDB, unter CC BY 3.0; Alle Unfalldaten von DeStatis unter dl-de/by-2-0.*

*Abbildung 228: 3-JK des Knotenpunkts Kienhorststraße (Norden oben); Ein Unfall des Typs 1 ist hinter dem blauen Punkt versteckt, da diese dieselbe Georeferenz besitzen.*



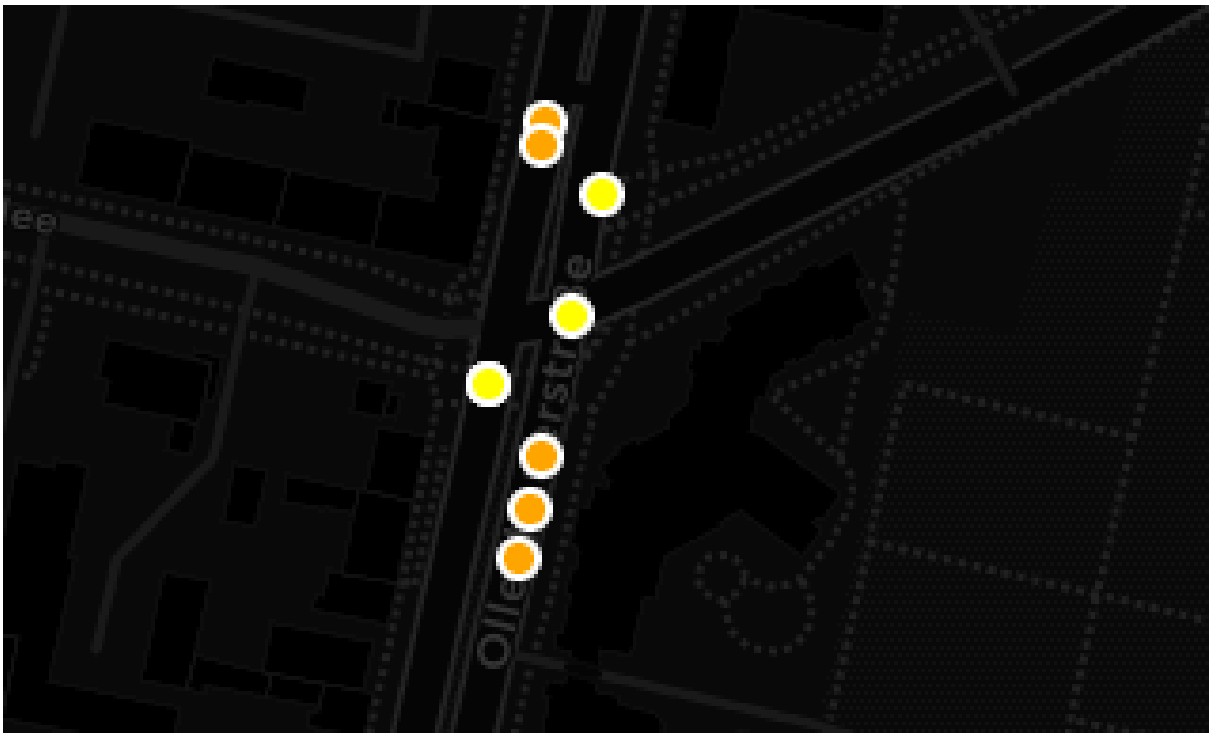

*Bildquelle: Veränderte Darstellung nach OpenStreetMap-Mitwirkende (2026) auf Basis von DeStatis (Hrsg.) (o. J. a), DeStatis (Hrsg.) (o. J. b) und DeStatis (Hrsg.) (o. J. c); Kartendaten unter ODbL, Kartenkacheln von CartoDB, unter CC BY 3.0; Alle Unfalldaten von DeStatis unter dl-de/by-2-0.*

*Abbildung 23: 3-JK des unfallauffälligen Bereiches um die Zufahrt zu „Edeka“ (Norden rechts)*



*Bildquelle: Veränderte Darstellung nach OpenStreetMap-Mitwirkende (2026) auf Basis von DeStatis (Hrsg.) (o. J. a), DeStatis (Hrsg.) (o. J. b) und DeStatis (Hrsg.) (o. J. c); Kartendaten unter ODbL, Kartenkacheln von CartoDB, unter CC BY 3.0; Alle Unfalldaten von DeStatis unter dl-de/by-2-0.*

*Abbildung 24: 3-JK des Knotenpunkts Humboldtstraße (Norden oben)*



*Bildquelle: Veränderte Darstellung nach OpenStreetMap-Mitwirkende (2026) auf Basis von DeStatis (Hrsg.) (o. J. a), DeStatis (Hrsg.) (o. J. b) und DeStatis (Hrsg.) (o. J. c); Kartendaten unter ODbL, Kartenkacheln von CartoDB, unter CC BY 3.0; Alle Unfalldaten von DeStatis unter dl-de/by-2-0.*

*Abbildung 24: 3-JK des Knotenpunkts Kögelstraße (Norden oben)*




*Bildquelle: Veränderte Darstellung nach OpenStreetMap-Mitwirkende (2026) auf Basis von DeStatis (Hrsg.) (o. J. a), DeStatis (Hrsg.) (o. J. b) und DeStatis (Hrsg.) (o. J. c); Kartendaten unter ODbL, Kartenkacheln von CartoDB, unter CC BY 3.0; Alle Unfalldaten von DeStatis unter dl-de/by-2-0.*