

Nr.	<i>Empfehlungen der E Klima sowie deren Beurteilung in Bezug auf den vorliegenden Anlagenentwurf</i>	nicht relevant	umgesetzt	abgewogen
<b>1</b>	<b>Handlungsfelder Prozess/Bewertung</b>			
	Überregionale/Regionale Verkehrsentwicklungspläne und Verkehrskonzepte	X		
<b>2</b>	<b>Handlungsfelder Entwurf/Betrieb</b>			
<b>2.1</b>	Einrichtung einer gut zugänglichen Ladeinfrastruktur	X		
	Übergeordnetes Thema, nicht relevant für Stadtbahnplanung			
<b>2.2</b>	Festlegung von zielorientierten und angepassten Bemessungsverkehrsstärken		X	X
	In dem der Planung zugrundeliegenden Verkehrsmodell wurden die Bemessungsverkehrsstärken im Prognosezustand unter Berücksichtigung des Stadtbahnausbaus ermittelt und berücksichtigt.			
<b>2.3</b>	Erhöhung der Zugangs- und Abgangszeiten von und zu Parkständen (Verlagerung von Straßenraumparkständen zu zusammenhängenden Bereichen und zu Parkbauten)		X	
	Entfallende einzelne Parkstände an der Querumer Straße wurden nur teilweise an der Paul-Jonas-Meier-Straße ersetzt. Die Verlagerung von Parkständen in zusammenhängende Bereiche und Parkbauten ist nicht Gegenstand des Stadtbahnausbaus.			
<b>2.4</b>	Förderung der Infrastruktur für kleine Fahrzeuge (gesonderte Parkstandabmessungen, gesonderte Parkzonen)	X		
	Nicht Gegenstand der Stadtbahnplanung.			
<b>2.5</b>	Förderung der Nutzung von E-Rädern und Lastenrädern (gesonderte Radabstellanlagen, Umnutzung von Parkbauten)		X	
	Radabstellanlagen sind vorgesehen und größtenteils auch für E-Räder und Lastenräder nutzbar.			
<b>2.6</b>	Geringere zulässige Höchstgeschwindigkeiten und geringere angestrebte Fahrtgeschwindigkeiten im MIV-Netz unter besonderer Beachtung der ÖV-Belange	X		
	Nicht Gegenstand der Stadtbahnplanung.			
<b>2.7</b>	Straßenentwurf zur Unterstützung der Wahl stetiger und homogener Geschwindigkeiten:			
<b>2.7.1</b>	• Bevorzugung von Wohnwegen in Erschließungsgebieten (verkehrsberuhigte Bereiche)	X		
	Nicht Gegenstand der Stadtbahnplanung.			
<b>2.7.2</b>	• Gestaltungen in Anlehnung an Begegnungszonen, Shared Space auf Hauptverkehrsstraßen			X
	Aufgrund des Planungsbereichs und der Wegebeziehungen hier nicht geeignet.			
<b>2.7.3</b>	• Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (Teilaufpflasterungen, Versätze in dichter Folge von 100 – 150 m, ...)		X	X
	Aufpflasterungen werden im Zuge der Ausführungsplanung an den Einmündungen untergeordneter Straßen vorgesehen. Auf Hauptverkehrsstraßen mit Busverkehr sind die beschriebenen Maßnahmen nicht geeignet.			
<b>2.7.4</b>	• Knotenpunkte mit Rechts-vor-Links-Regelungen in Erschließungsgebieten	X		
	Erschließungsgebiete sind nicht Gegenstand der Stadtbahnplanung.			
<b>2.7.5</b>	• Mini-Kreisverkehre und kleine Kreisverkehre			X
	Die Voraussetzungen für Kreisverkehre sind nicht gegeben.			
<b>2.7.6</b>	• Abschnittsbildung mit wechselnden Querschnitten			X
	Wechsel im Querschnitt, die zu Verschwenkungen der Fahrstreifen führen, sind aufgrund des relativ kurzen Abschnitts und der fehlenden Flächenverfügbarkeit nicht vertretbar.			
<b>2.8</b>	Nachweis der Angebots- und Verkehrsqualität (anzustreben: bestenfalls Stufe D im MIV, Stufen A bis C im Rad- und Fußverkehr, Stufen A und B im ÖV)			X

Nr.	<i>Empfehlungen der E Klima sowie deren Beurteilung in Bezug auf den vorliegenden Anlagenentwurf</i>	nicht relevant	umgesetzt	abgewogen
	Aufgrund der zugrundeliegende verkehrsplanerischen Konzepte der Stadt Braunschweig können die genannten anzustrebenden Angebots- und Verkehrsqualitäten am betreffenden Knotenpunkt nicht vollumfänglich erfüllt werden. Eine Optimierung ist im Zuge der Ausführungsplanung in Abhängigkeit der Verkehrsplanungskonzepte der Stadt Braunschweig vorgesehen.			
2.9	Verkehrsabhängige Steuerungen, Netzsteuerung, dynamisches Verkehrsmanagement	X	X	
	Verkehrsabhängige Steuerung und Netzsteuerung wurden bei der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt, dynamisches Verkehrsmanagement ist nicht Gegenstand der Stadtbahnplanung.			
2.10	Zuflussregelung	X		
	Übergeordnetes Thema, nicht relevant für Stadtbahnplanung			
2.11	Verflüssigung und Lenkung durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen	X		
	Übergeordnetes Thema, nicht relevant für Stadtbahnplanung			
2.12	Förderung des Umweltverbundes (ÖV, Rad- und Fußverkehr)		X	
	Das vorliegende Stadtbahn-Vorhaben incl. des Ausbaus der Infrastruktur mit den vorgesehenen Anpassungen im Rad- und Fußverkehr fördert alle Modi des Umweltverbundes.			
2.13	Priorisierung der Verkehrsteilsysteme in der Reihenfolge Fußverkehr – Radverkehr – ÖV – fließender MIV – ruhender Verkehr (priorisierende Verkehrsplanung, priorisierender Straßenentwurf und priorisierendes Verkehrsmanagement)			

Nr.	<i>Empfehlungen der E Klima sowie deren Beurteilung in Bezug auf den vorliegenden Anlagenentwurf</i>	nicht relevant	umgesetzt	abgewogen
	<p><u>Priorisierung in der Verkehrsplanung:</u> Der Bau der Stadtbahntrasse ist prioritäres Ziel.</p> <p><u>Priorisierung der Reihenfolge im Straßenentwurf:</u></p> <p><u>Fußverkehr:</u> Die Gehwege sind bis auf wenige punktuelle Einengungen mit 2,50 m regelkonform geplant. Aufgrund des Umfeldes und des nicht sehr starken Fußverkehrsaufkommens werden in Abwägung mit dem für größere Flächen erforderlichen Grunderwerb und der zu erwartenden sehr geringen Reduzierung der Emissionen durch diese Maßnahme kein Erfordernis für breitere Gehwege gesehen. Die Einengung auf der Nordwestseite des Knotens vor Berliner Straße 19 erfolgt zur Gewährleistung von ausreichenden Aufstellflächentiefen für den Fußverkehr auf der Mittelinsel und am nördlichen Fahrbahnrand. Die 3,25 m Fahrstreifenbreite kann aus Sicherheitsgründen im Bereich der Aufstellflächen nicht unterschritten werden. Der Radweg erhält in diesem Bereich die Regelbreite von 2,00 m. Aufgrund der zu erwartenden Fußverkehrsmengen wird nach Abwägung unter besonderer Berücksichtigung des ansonsten erforderlichen Eingriffs in den Privatgrund bzw. des Zwangspunktes (Haus) die punktuelle Einengung des Gehwegs auf &gt; 1,80 m als vertretbar angesehen. An den Ausbauenden erfolgt die Verziehung auf den Bestand. Aufstellflächen für den Fußverkehr zwischen Radweg und Verkehrsanlage sind größtenteils vorgesehen. Lediglich an der Querung der Querumer Straße südlich der Paul-Jonas-Meier-Straße und östlich der Einmündung An der Wabe (Querung Berliner Str. stadtauswärts) wurde auf Aufstellflächen verzichtet. In die Abwägung für die Entscheidung wurde neben der Flächenverfügbarkeit/erforderlicher Grunderwerb u. a. auch die barrierefreie Radwegquerung eingestellt.</p> <p><u>Radverkehr:</u> Die Radwege werden in einer Breite von 2,30 m, also 0,30 m breiter als das Regelmaß ausgeführt. Lediglich aufgrund des Zwangspunktes am Haus Nr. 19 und in den Verziehungsbereichen an den Ausbauenden auf den Bestand wird das Maß unterschritten.</p> <p><u>Priorisierung der Reihenfolge im Verkehrsmanagement:</u></p> <p>Verkehrsmanagement ist ein übergeordnetes Thema und nicht Gegenstand der Stadtbahnplanung.</p>	X	X	X
2.14	<p>Umverteilung von Flächen zugunsten der umweltfreundlichen Modi und zugunsten von Retentions- und Grünflächen sowie Baumstandorten</p> <p>Es erfolgt eine Umverteilung der Flächen zugunsten Fuß- und Radverkehr, Stadtbahn und Grünflächen. Es erfolgt ein Rückbau von Fahrbahnflächen des MIV.</p>		X	
2.15	<p>Bereitstellung hinreichender und attraktiver Flächenangebote für umweltfreundliche Modi (z. B. Aufhebung oder Verhinderung des Gehwegparkens zugunsten von nutzbaren Gehwegbreiten und Aufenthaltsbereichen)</p> <p>Nutzung von MIV-Flächen zur Integration der Stadtbahnanlage. Schaffung für von Fuß- und Radverkehr nutzbaren Flächen (siehe 2.13).</p>		X	
2.16	<p>Verlässlichkeit, Qualitätssicherung und Finanzierung des ÖV</p> <p>Mit dem Stadtbahnausbau wird die Qualität und Verlässlichkeit des ÖV erhöht.</p>		X	
2.17	<p>Beschleunigung und Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs (straßenorganisatorische und verkehrslenkende Maßnahme, dynamische Straßenraumfreigabe oder räumlich geschützte Fahrwege für den ÖV sowie LSA-Bevorrechtigung)</p> <p>Die Führung erfolgt weitestgehend auf räumlich geschützten Fahrwegen. LSA-Bevorrechtigung für Stadtbahnen und Busse ist vorgesehen.</p>		X	

Nr.	<i>Empfehlungen der E Klima sowie deren Beurteilung in Bezug auf den vorliegenden Anlagenentwurf</i>	nicht relevant	umgesetzt	abgewogen
2.18	Stärkung des Schnellbusverkehrs, des Schienenpersonennahverkehrs und des öffentlichen Personenfernverkehrs und deren Verknüpfung mit den innerstädtischen Netzen Durch den Stadtbahnausbau wird der öffentliche Personennahverkehr gestärkt. Weder SPNV noch Fernverkehr sind Gegenstand der Stadtbahnplanung.	X		
2.19	Förderung von Sharing-Konzepten und multimodalen Angeboten Übergeordnetes Thema, nicht relevant für Stadtbahnplanung.	X		
2.20	Ersatz von Wegen durch virtuelle Mobilität (Homeoffice, Videokonferenzen) Übergeordnetes Thema, nicht relevant für Stadtbahnplanung.	X		
2.21	Veränderung der Verkehrsangebote (z. B. durch Fahrstreifenreduktion) Das Verkehrsangebot wird mit dem Bau der Stadtbahn und der regelkonformen Rad- und Gehwege im Sinne des Klimaschutzes verändert. Eine Fahrstreifenreduktion erfolgt in der Querumer Straße.		X	
2.22	Reduzierung der Zu- und Abgangszeiten von und zu Haltestellen Die Reduzierung der Zu- und Abgangszeiten von und zur Haltestelle wird durch die Verschlinkung der Knotenpunkttopologie sowie der Anpassung des LSA-Programms erreicht.		X	
2.23	Reduzierung der Anzahl der Umstiege und Umsteigezeiten im ÖV (Direktverbindungen sowie Fahrtenhäufigkeit und Anschlussoptimierung) Keine Änderung der Haltestellensituation.	X		
2.24	Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten Verbesserte Abwicklung des Weser-Harz-Heide-Radfernweges		X	
2.25	Anzahl und gut zugängliche Lage von Radabstellanlagen Eine angemessene Anzahl gut zugänglicher Radabstellanlagen ist vorgesehen.		X	
2.26	Premium-Routen im Fußverkehr mit guter Erreichbarkeit Nicht Gegenstand der Stadtbahnplanung.	X		
2.27	Geringe Wartezeiten des Rad- und Fußverkehrs an Überquerungen mit Lichtsignalanlage, Anlage von Querungsanlagen Eine bedarfsbezogene Anzahl von Querungsanlagen ist vorgesehen. Die abschließende Festlegung der Wartezeiten erfolgt zur Ausführungsplanung.		X	
2.28	Städtebaulich ansprechende Gestaltung, Aufenthaltsbereiche Durch den Rückbau und die erforderliche Verlagerung von Verkehrsflächen können Aufenthaltsbereiche nördlich der Wendeschleife hinzugewonnen und gestaltet werden. Es sind Baumstandorte und Grünflächen vorgesehen. Eine möglichst ansprechende Gestaltung wird durch die Wahl der niedrigeren Fahrdrahthöhe und der Lage der Fahrleitungsmaste an den äußeren Grenzen des Straßenraums berücksichtigt.		X	
2.29	Stadtlogistik mit kleinteiligem Mikro-Umschlag bis hin zum Schienengüterverkehr Übergeordnetes Thema, nicht relevant für Stadtbahnplanung.	X		
<b>3.</b>	<b>Sonstige Handlungsfelder</b>			
3.1	Priorität der Nutzung und Auslastung der vorhandenen Verkehrsangebote (insbesondere im Schienenverkehr unter Beibehaltung einer hohen erzielbaren Betriebsqualität) vor Aus- und Neubaumaßnahmen Der Bau der Zwischenwendeschleife in Gliesmarode steht in betrieblicher Abhängigkeit zum Ausbau der Stadtbahnstrecke in Volkmarode. Die verdichtete Wohnbebauung zwischen der Innenstadt und Gliesmarode kann durch eine zusätzliche Linie mit der Wendemöglichkeit in Gliesmarode Rechnung getragen werden.		X	
3.2	Wegweisung mit den Zielen der Förderung kurzer Wege und der Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs	X	X	

Nr.	<i>Empfehlungen der E Klima sowie deren Beurteilung in Bezug auf den vorliegenden Anlagenentwurf</i>	nicht relevant	umgesetzt	abgewogen
	Die besondere Radwegbeziehung von An der Wabe zum Karl-Hintze-Weg wird in der Planung berücksichtigt, die Beschilderung ist Gegenstand der Ausführungsplanung, ansonsten nicht Gegenstand der Stadtbahnplanung.			
3.3	Verkehrsschau, Straßenbetriebsdienst, Winterdienst, Qualitätsüberprüfungen mit besonderer Beachtung des Rad- und Fußverkehrs und von ÖV-Anlagen Übergeordnetes Thema, nicht relevant für Stadtbahnplanung.	X		
3.4	Baumpflanzungen und Grünanlagen, Begrünungen von Verkehrsanlagen und Lärmschutzanlagen Wurde so weit möglich unter Berücksichtigung von zu vermeidenden Eingriffe in Privatgrundstücke und der Gestaltung von Aufenthaltsflächen vorgesehen. Ansonsten Schaffung neuer Grünanlagen und Ausgleich nach Bundesnaturschutzgesetz bei den Eingriffen in das Bestandsgrün.		X	
3.5	Förderung von „Blue-Green-Street“-Konzepten, Schaffung von Retentionsflächen, Bewässerung von Anpflanzungen Förderung von „Blue-Green-Street“-Konzepten: übergeordnetes Thema, nicht Gegenstand der Stadtbahnplanung. Schaffung von Retentionsflächen/Bewässerung von Anpflanzungen: Großflächige Retentionsräume sind für den Bau der Wendeanlage nicht erforderlich und daher nicht Gegenstand des Stadtbahnausbaus. Unter Beachtung des Wasserschutzgebietes ist eine Entwässerung von Rad- und Gehwegflächen in angrenzende Grünflächen vorgesehen.	X	X	
3.6	Bereitstellung ausreichender Flächen zum Warenumsatz, wie Mikrodepots und Terminals Übergeordnetes Thema, nicht relevant für Stadtbahnplanung.	X		
<b>4.</b>	<b>Steckbrief zur E Klima 2022, mit Ergänzungen 09/2023</b>			
<b>4.1</b>	<b>Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Stand 2022</b>			
4.1.1	Klimaschutz bei Entwurfsziel und Abwägung (priorisiert) berücksichtigen Die Belange des Klimaschutzes wurden bereits bei der Planung berücksichtigt. Mit diesem Papier wird geprüft, ob die Belange mit dem gemäß Klimaschutzgesetz hohen Gewicht in der Planung und Abwägung berücksichtigt wurden.		X	
4.1.2	Umweltschutz, ausreichende Begrünung beachten Umweltschutz wurde beachtet (siehe Unterlagen 9 und 19) umfangreiche Begrünung ist vorgesehen		X	
4.1.3	Entsiegelung prüfen Durch die erforderliche Verlagerung der Fahrbahn der Querumer Straße können ehemalige Verkehrsflächen entsiegelt werden.		X	
4.1.4	Retentionsräume schaffen Siehe 3.5		X	
4.1.5	Priorisierung Belange ÖV, Rad-/Fußverkehr gegenüber des fließenden und des ruhenden Kfz-Verkehrs Siehe 2.13	X	X	X
4.1.6	Ansprüche Lade-, Liefer- und Wirtschaftsverkehr berücksichtigen Die Ausweisung von Ladezonen in der Querumer Straße hätte gravierende Auswirkungen auf die Eingriffe in die Grundstücke (Westseite) zur Folge. Auf der Ostseite wären nicht nur Stellflächen, sondern auch zusätzlich Flächen für den Fußverkehr mit entsprechender Versiegelung erforderlich. Die Grünfläche würde erheblich reduziert. In Abwägung unter Berücksichtigung der möglichen Flächen für Lieferverkehr in der Paul-Jonas-Meier-Straße mit den etwas längeren Lieferwegen für die Querumer Straße 71 und 72 wird auf die Ausweisung von Lieferflächen an der Ostseite der Querumer Straße verzichtet.			X



Nr.	<i>Empfehlungen der E Klima sowie deren Beurteilung in Bezug auf den vorliegenden Anlagenentwurf</i>	nicht relevant	umgesetzt	abgewogen
4.1.7	<p>Zur Erreichung von Klimaschutzziele soll für den ÖV ein attraktives Angebot vorgehalten werden, dass die Leistungsfähigkeit bei konkurrenzfähigen Reisezeiten zum MIV gewährleistet</p> <p>Durch den Stadtbahnausbau nach Volkmarode Nord (inkl. der Wendeschleife Gliesmarode) werden sich die Reisezeiten im ÖPNV insgesamt verringern. Damit werden die Reisezeiten konkurrenzfähiger zum MIV.</p>		X	
4.1.8	<p>Durchgehend regelkonformes Rad-/Fußverkehrsnetz mit Anbindungen an Infrastruktur- und Kultureinrichtungen, Wohnen und Gewerbe</p> <p>Siehe 2.13</p>		X	X
4.1.9	<p>Beengte Situationen/Flächenkonflikte: Abschnitte mit reduzierter Fahrbahnbreite</p> <p>Flächenkonflikt nordwestlich des Knotens bei Berliner Straße 19: Siehe 2.13 (schmalere Fahrbahn im Bereich der Aufstellflächen ist sicherheitsgefährdend für den Fuß- und Radverkehr)</p>			X
4.1.10	<p>Ausreichend breite Rad- und Gehwege: Die in den RAST 06 angegebenen Regelmaße für Gehwege und Radverkehrsführungen sind als Mindestwerte anzusehen und diese Anlagen sind möglichst breiter zu wählen. Die in den RAST 06 angegebenen Klammerwerte für Radverkehrsanlagen sind nicht mehr anzuwenden.</p> <p>Bis auf wenige punktuelle Ausnahmen erfolgt. Siehe 2.13</p>		X	
4.1.11	<p>Ruhender Verkehr: Sicherheitstrennstreifen bei allen Arten der Radverkehrsführung</p> <p>Pkw-Parkstände werden nur entlang der Paul-Jonas-Meier-Straße vorgesehen. Die Paul-Jonas-Meier-Straße liegt in einer Tempo-30-Zone; der Radverkehr fährt auf der Straße.</p>	X		
4.1.12	<p>Vermeht Überquerungshilfen für Rad- und Fußverkehr</p> <p>Eine bedarfsbezogene Anzahl von Querungsmöglichkeiten ist vorgesehen.</p>		X	
4.1.13	<p>Geringe Anzahl von Parkständen zugunsten Grünbereiche bzw. Entwässerung</p> <p>Entfallende Parkstände an der Querumer Straße werden zugunsten der Grünbereiche nur in geringem Umfang in der Paul-Jonas-Meier-Straße ersetzt.</p>		X	
4.1.14	<p>Alternativ zusammenhängende Parkflächen oder Parkbauten zur effizienten Abwicklung von E-Ladevorgängen, Liefer- und Ladeverkehre sowie für Sharing-Angebote als Mobilitätshub/Mobilitätsstation anbieten.</p> <p>Übergeordnetes Thema, nicht Gegenstand der Stadtbahnplanung.</p>	X		
4.1.15	<p>Autofreie/autoarme Stadtquartiere entwickeln</p> <p>Übergeordnetes Thema, nicht relevant für Stadtbahnplanung.</p>	X		
4.1.16	<p>Niedrige Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs für bessere Aufenthaltsqualität und zur Förderung des Fuß- und Radverkehr berücksichtigen</p> <p>Übergeordnetes Thema.</p> <p>Bei der Berliner Straße handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung (nur) im Planungsbereich wird in Abwägung der Belange unter Berücksichtigung der nur moderaten Qualitätssteigerung bei regelkonformen Fuß- und Radverkehrsanlagen und der sich daraus ergebenden Emissionsreduzierung als nicht hinreichend begründbar angesehen. Darüber hinausgehende Geschwindigkeitsreduzierungen sind nicht Gegenstand der Stadtbahnplanung.</p>	X		
4.1.17	<p>Neue Werkzeuge der StVO berücksichtigen: Fahrradzonen, Fahrradstraßen, Bevorrechtigung von E-Antrieb</p> <p>Nicht relevant für diese Stadtbahnplanung.</p>	X		
4.1.18	<p>Steckbriefe ERA, EFA, EAR, H BVA zusätzlich berücksichtigen</p> <p>ERA, EFA, EAR siehe unten, H BVA wurde und wird konkret im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt.</p>		X	

Nr.	<i>Empfehlungen der E Klima sowie deren Beurteilung in Bezug auf den vorliegenden Anlagenentwurf</i>	nicht relevant	umgesetzt	abgewogen
<b>4.2</b>	<b>Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) (Stand 06.12.22)</b>			
	Hier werden zur Vermeidung von Dopplungen nur ergänzende Anforderungen aufgenommen, die nicht bereits in den RASSt enthalten sind.			
<b>4.2.1</b>	Geschwindigkeitsreduktion bei Mischverkehr auf Hauptstraßen prüfen Nicht relevant für diese Stadtbahnplanung, da kein Mischverkehr auf Hauptstraßen stattfindet.	X		
<b>4.2.2</b>	Lücken im Radverkehrsnetz: Ummarkierungen von Fahrstreifen zu Radfahrstreifen sind schnell umsetzbar und sicher, wenn an angrenzenden Knoten sichere Führung möglich ist. Keine Lücke im Radverkehrsnetz vorliegend.	X		
<b>4.3</b>	<b>Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) (Stand 23.08.2022)</b>			
	Hier werden nur ergänzende Anforderungen aufgenommen, die nicht bereits in den RASSt enthalten sind.			
<b>4.3.1</b>	Durchgehende, attraktive Netze Durchgehende Netz mit Querungsstellen und regelkonformen Breiten sind vorgesehen.		X	
<b>4.3.2</b>	Aufenthaltsflächen Siehe 2.28		X	X
<b>4.3.3</b>	Sitzmöglichkeiten Nicht Gegenstand der Genehmigungsplanung. Sitzmöglichkeiten sind vorgesehen, eine Prüfung/Festlegung der konkreten Standorte erfolgt in der Ausführungsplanung.		X	
<b>4.3.4</b>	Ausstattungen Nicht Gegenstand der Genehmigungsplanung.	X		
<b>4.3.5</b>	Durchgehend barrierefreie Verkehrsanlagen Durchgehend barrierefreie Verkehrsanlagen sind vorgesehen und werden im Zuge der Ausführungsplanung konkretisiert. An relevanten Punkten wurde die Umsetzbarkeit geprüft.		X	
<b>4.3.6</b>	Ausreichende und gut einsehbare Überquerungsanlagen Es erfolgte eine Prüfung der Sicht an den Überquerungsanlagen.		X	
<b>4.3.7</b>	Erweiterung der Anzahl an Bäumen im Straßenraum prüfen Zahlreiche Baumstandorte sind vorgesehen.		X	
<b>4.4</b>	<b>Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) (Stand 06.12.22)</b>			
	Hier werden nur ergänzende Anforderungen aufgenommen, die nicht bereits in den RASSt enthalten sind.			
<b>4.4.1</b>	Empfohlene Anpassungen zu „Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ (Anhang D) können bei der Bemessung ebenfalls berücksichtigt werden. Nicht relevant für diese Stadtbahnplanung	X		
<b>4.4.2</b>	In Kürze werden zudem „Empfehlungen zum Parkraummanagement“ veröffentlicht (aktualisierte Standards zum Umgang mit dem Parkraumangebot und der Parkraumbewirtschaftung) In Bezug auf Klima/Emissionen nicht relevant, da hier nur sehr eingeschränktes bzw. aufgrund der Stadtbahn begründetes Parkangebot vorgesehen ist.	X		