

Trampelpfad		Die Gehwege sind insbesondere an folgenden Straßenzügen ungenügend ausgebaut: Frankfurter Allee und Landsberger Allee, Möhlendorfer/Wießener Weg zur Landsberger Allee, Ruchstraße-Vulkanstraße zur Landsberger Allee, Atzpodenstr./Rudolfsstraße-Siegfriedstraße zur Landsberger Allee.	nein	Zu unkonkret. Teilweise sind Strömungsabschnitte im Konfliktplan schon berücksichtigt.		nein	siehe V08			
	Die Gehwege in der Rudolf-Rauch-Straße und der Normannenstraße haben Gehwegschäden.		ja							
	Der Zugang zum Landschaftspark Herzberge vom Linderhof ist nur über Linseweg oder Trampelpfad möglich. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 2020-07473)		nein	Es gibt auch von der Klaus-Weyl-Straße über den Spielplatz einen sehr gut ausgebauten Zugang.		nein	Linderhof ist Privatgrundstück			
	Der Weg zwischen dem Wohngebiet und Zentralhof III in den Landschaftspark hinein ist sehr schmal und nicht beleuchtet. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18036)		ja	Die Einrichtung zum Zustand der Wegverbindung kann nicht bestätigt werden. Im Rahmen der Maßnahmenbeurteilung werden punktuell fehlende Beleuchtungen, die festgestellt wurden, berücksichtigt.		nein	Linderhof ist Privatgrundstück, Parkwege / Wege in Grünanlagen müssen nicht beleuchtet sein, kein öffentliches Straßenland.			
	In der Ruchstraße ab dem Kurvenweg ist der Fußweg, insbesondere in nördlicher Richtung, in einem dezenten Zustand. Zusätzlich wird dieser auch vom Radverkehr genutzt. Die Gehwege entlang der Frankfurter Allee zwischen dem U-Bahnhof Magdalenenstraße und Lichtenberg sind abdimensioniert und in schlechtem Zustand. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18216)		nein	Die Einrichtung zum aktuellen Zustand kann nicht bestätigt werden. Größtenteils Anlagen des nicht motorisierten Individualverkehrs sind kein Konflikt sondern wünschenswert.						
	Die Oberfläche des Bürgersteigs der Fanningstraße und der Hagenstraße sind teils sehr uneben. Wurzeln haben den Belag zu einer Spaltlücke verdrängt.		nein	Die Einrichtung kann nicht für die gesamten Straßenzüge bestätigt werden. Für eine Berücksichtigung sind die Angaben jedoch zu überprüfen.						
Gehweg zu schmal	Der Gehweg der Normannenstraße zwischen den Parkplätzen und dem Gebäude Normannenstraße 17 ist zu schmal und schlecht beleuchtet. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18220)		ja	Die geringe Breite des Gehwegs ist schon Teil des Konfliktplans.						
lange Wartezeiten an USA			nein	Die Auswertung von Lagenplan und VTU dieses Knotenpunkts Rüdigerstraße / Siegfriedstraße hat ergeben, dass die Freigabzeiten den Vorgaben von SenUV und der RLGA entsprechen. Die längste maximale Wartezeit für zu Fuß Gehende an dem Knotenpunkt tritt im Knotenarm Siegfriedstraße Nord auf. In der Früh- und Spätspitze sind es 61 Sekunden, was ÖDV C entspricht und als akzeptabel angesehen wird. Ausführungen zum Knotenpunkt Gottindestraße / Siegfriedstraße sind in der folgenden Zeile angegeben.			Thema zur Klärung an SenUV, Abs. VI			
	Am Knotenpunkt Siegfriedstraße / Rüdigerstraße müssen zu Fuß Gehende lange warten.	Die Ampelphasen rund um die Siegfriedstraße (Freisplatz) und Ecke Gottindestraße sind für zu Fuß Gehende viel zu kurz.	nein	Die Auswertung von Lagenplan und VTU zeigt, dass zu Fuß Gehende an der USA 12 Sekunden Freigabe haben, um eine Straßenbreite von 12,5 m zu überqueren. Das ist auch unter Annahme von 1 m/s nur Berücksichtigung von mobilitätsgeschwächten Personen ausreichend. Die maximale Wartezeit beträgt 48, was dem ÖDV C entspricht. Hinsichtlich der Sichtbarkeit der Fußgängerfurt wird auf das Vorhandensein eines Blindstreifens "Achtung zu Fuß Gehende!" hingewiesen, wodurch diese als ausreichend angesehen wird.			Thema zur Klärung an SenUV, Abs. VI			
	Die Grünphase der Fußgänger USA am Knotenpunkt Gottindestraße/Siegfriedstraße ist zu kurz. Des Weiteren ist für Rechtsabfahrer aus der Gottindestraße in Richtung Süden die Querung erst spät sichtbar. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18495)	Die Grünphase für zu Fuß Gehende ist häufig zu kurz. (ohne Ortsumgebung)	nein	Die Aussage ist zu unkonkret für eine Berücksichtigung			Thema zur Klärung an SenUV, Abs. VI			
	Am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Rathausstraße müssen zu Fuß Gehende lange warten. Außerdem kann die Fahrbahn nicht in einem Zug gequert werden. (Anzahl der Nennungen: 6; weitere Nr.: 17915, 18292, 18484, 2020-07360, 18561)	Gefährliche und oft sehr zu kurz bemessene Grünphasen für die Überquerungen der Frankfurter Allee am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Ruchstraße, Scheidebogen-Strasse. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 17184)	ja	Die Auswertung von Lagenplan und VTU dieses Knotenpunkts bestätigt dies. Es ist lediglich im Tagesplan ein Queren der Fahrbahn von Süd nach Nord in einem Zuge möglich. In Gegenrichtung sowie in der Früh- und Spätspitze funktioniert dies nicht, wodurch für die zu Fuß Gehenden Wartezeiten größer 85 Sekunden entstehen.			Thema zur Klärung an SenUV, Abs. VI			
	Die südliche Fußgänger-/miniquering des Knotenpunktes Möhlendorfer/Wießener-Weg/Herzberger-Weg ist für zu Fuß Gehende sehr ungünstig gestaltet, sodass eine Querung sehr lange dauert. Eine Querung im Ganzen ist nicht möglich.		ja	Die Auswertung von Lagenplan und VTU dieses Knotenpunkts bestätigt dies. Die daraus resultierende lange Wartezeit ist bereits Teil des Konfliktplans.			Thema zur Klärung an SenUV, Abs. VI			
	Am Knotenpunkt Ruche- Ecke Normannenstraße ist die Grünphase für zu Fuß Gehende zu kurz.		nein	Die Auswertung von Lagenplan und VTU dieses Knotenpunkts hat ergeben, dass die Freigabzeiten den Vorgaben von SenUV und der RLGA entsprechen. Die längste maximale Wartezeit für zu Fuß Gehende an dem Knotenpunkt tritt im Knotenarm Ruchstraße Nord auf. In der Spätspitze sind es 52 Sekunden, was einer ÖDV C entspricht und als akzeptabel gilt.			Thema zur Klärung an SenUV, Abs. VI			
	Die Grünphase der zu Fuß Gehenden auf der westlichen Seite der Buchbergerstraße zur Nordseite der Frankfurter Allee ist deutlich zu kurz. Der Siedler der Ampel (die zur Verkehrsinsel) schaltet ausreichend lange auf grün. Der Nordteil der Fußgängerampel über schaltet nur für wenige Sekunden auf grün. Eine Querung in einem Zuge ist nicht möglich.		ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.			Thema zur Klärung an SenUV, Abs. VI			
	Darüber ist die Wartezeit für zu Fuß Gehende und Fahradfahrende an den Ampeln am Übergang der Atzpodenstr. (Frankfurter Allee stadteinwärts) umföng lang. Die Schaltung der USA ist extrem ungünstig.		ja	Die Auswertung von Lagenplan und VTU dieses Knotenpunkts bestätigt dies: in der Frühspitze müssen zu Fuß Gehende bis zu 93 Sekunden auf ihre Freigabe warten, was einem ÖDV F entspricht und nicht akzeptabel ist.			Thema zur Klärung an SenUV, Abs. VI			
Barrierefreiheit	Im Bereich der Magdalenenstraße auf Höhe des Spielplatzes Ruedelsplatz sowie am Knotenpunkt Magdalenenstraße / Normannenstraße ist das Queren mit einem Rollstuhl wegen der hohen Bordsteine nicht möglich.		nein	Die Umgestaltung des Ruedelsplatzes wird in einer separaten Planung bearbeitet. Wir gehen davon aus, dass dieser Konflikt darin behoben wird.						
	Es fehlt ein sicherer, barrierefreier Übergang über die Hubertstraße und die Siegfriedstraße, wenn man die Fanningstraße zum Krankenhaus und zur Kita Herzberger Wurzelswege entlang läuft.		ja	Die Gehwegvorstellungen am beiden Knotenpunkten (Fanningstraße / Hubertstraße und Fanningstraße / Siegfriedstraße) erleichtern lediglich das Queren der Fanningstraße.						
	Am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Atzpodenstr. behindern Radfahrende häufig die zu Fuß Gehenden. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18508)		ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.			Zu unkonkret. Wo treten die Behinderungen auf? Es ist genügend Raum für Fußgänger und Radfahrer vorhanden.			
	Gegenüber der Agentur für Arbeit in der Gottindestraße existiert ein Gehweg, welcher jedoch mit einem hohen Bord endet, ohne wegzuführen.		ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.						
fehlende Beleuchtung		Zwischen Bornitzstraße und Gottindestraße fehlen Wegbeleuchtungen.	nein	Diese Wegverbindung gilt als abgeklärt, da hier eine Überbauung geplant ist.		nein	kein öffentliches Straßenland, Parkwege / Wege in Grünanlagen müssen nicht beleuchtet werden.			
	Die Beleuchtung der Fußwege entlang der Frankfurter Allee ist schlecht.		nein	Im Rahmen des Verkehrskonzept kann die Beleuchtungsqualität nicht beurteilt werden.						
	Teilweise befindet sich an den Wegen im Landschaftspark eine Gehwegbeleuchtung, die jedoch nicht zu Funktionen kommt. Durch den Rathauspark wurde ein Weg neu gebaut, welcher eine wichtige Fußverkehrsverbindung darstellt. Dieser ist jedoch unbeleuchtet. (Anzahl der Nennungen: 3; weitere Nr.: 2020-07305, 18289)		ja	Im Rahmen der Maßnahmenbeurteilung werden punktuell fehlende Beleuchtungen, die festgestellt wurden, berücksichtigt.	nein	Die Umgestaltung des Rathausparks ist noch nicht abgeschlossen. Die Beleuchtung wird noch ergänzt.		siehe StBau		
	Die Beleuchtung entlang der Bürgersteige in der Möhlendorferstraße auf der Seite des Rathausparks ist besonders in den Wintermonaten nicht hell genug.		nein	Im Rahmen des Verkehrskonzept kann die Beleuchtungsqualität nicht beurteilt werden.						
Sonstiges			nein	Die Umgestaltung des Ruedelsplatzes wird in einer separaten Planung bearbeitet. Wir gehen davon aus, dass in deren Rahmen alle Belange gegeneinander abgewartet werden.						
	Am Ruedelsplatz ist bisher keine Fußgängerzone eingerichtet worden.	Die Verkehrsplanung am Knotenpunkt Siegfriedstraße / Rüdigerstraße ist für zu Fuß Gehende gefährlich, insbesondere durch Rechtsabfahrer vom Knotenarm Siegfriedstraße Nord in den Knotenarm Rüdigerstraße West.	nein	Das Queren wird durch eine USA gesichert.						
		Der Knotenpunkt Fanningstraße / Hagenstraße ist unübersichtlich.	nein	Dieser Einbruch kann aus eigener Erfahrung im Rahmen zweier Ortsumgehungen nicht bestätigt werden. Weiterhin sind im Unfallstatistik für das Jahr 2018 an dieser Stelle keine Unfälle mit Personenschaden verzeichnet.						
	Das Areal des ehemaligen MfS-Geländes ist fast komplett zubetoniert/gepflastert. Es fehlen Grünflächen. (Anzahl der Nennungen: 5; weitere Nr.: 17187, 17968, 18003, 18431)		nein	Gründerplanung ist nicht Bestandteil des Verkehrskonzept. Die Umgestaltung des Campus für Demoziele wird in einer separaten Planung bearbeitet.						

Sanierungs- und Fördergebiet Frankfurter Allee Nord - Verkehrskonzept - Auswertung der Beteiligung

Dezember 2020

	<p>Um vom Lindenhof zur M8-Haltestelle am Evangelische Krankenhaus KEH zu gelangen, muss man bisher einen großen Umweg in Kauf nehmen. Auch der neue Übergang über den Seilzug bringt hier kein eine Zeitersparnis.</p>	nein	Die mögliche ÖPNV-Anbindung des Lindenhofs ist bereits Bestandteil des Konfliktplans. Der konkret genannte Konfliktpunkt liegt außerhalb des Untersuchungsgebietes.						
	<p>Die Sanierung des Knotenpunktes Siegfriedstraße / Frankfurter Allee entspricht keinen Anforderungen eines Barrierefreien, funktionsfähigen Knotenpunktes. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18564)</p>	nein	Die Umgestaltung des Haltebereichs am Vorpark zum U-Bahnhof Lichtberg wird in einer separaten Planung bearbeitet. Hier gehen davon aus, dass in deren Rahmen alle Befrage gegeneinander abgewägt wurden und dieser Konflikt behoben wird.	ja	Hier ist ein Verweis auf die BVG Planung nicht ausreichend. Es sollten (entsprechend) Lösungen für eine Verbesserung der Situation gefunden werden.				
	<p>Im Bereich des Knotenpunktes Alte Frankfurter Allee / Siegfriedstraße besteht ein sehr hohes Fußverkehrsaufkommen. Im Konflikt dazu findet hier auch sehr viel Parkverkehr des Kfz Verkehrs statt. (Anzahl der Nennungen: 3; weitere Nr.: 2020-27336, 18563)</p>	nein	Im Parkverkehr und die Kfz-Geschwindigkeiten reduziert, sodass die Gefahr hier vor allem durch die Breite der Verkehrsfläche hervorgerufen wird, die ohne Überweghilfe zu überwinden ist. Dies ist schon Teil des Konfliktplans. Weiterhin wird die Umgestaltung des Knotenpunktes im Rahmen der Haltebereichsgestaltung am Vorpark zum U-Bahnhof Lichtberg von der BVG in einer separaten Planung bearbeitet, wodurch auch dieser Konflikt behoben wird.	ja	Hier ist ein Verweis auf die BVG Planung nicht ausreichend. Es sollten (entsprechend) Lösungen für eine Verbesserung der Situation gefunden werden.				
	<p>Am Knotenpunkt Ruschstraße / Bornitzstraße wird der vorhandene Fußgängerübergang vom Kfz Verkehr häufig nicht beachtet. Zusätzlich blockieren parkende Fahrzeuge die Sichtbeziehungen. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18272)</p>	nein	Der Konfliktpunkt liegt außerhalb des Untersuchungsgebietes. Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrsberichts sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.						
	<p>Hunderlei ist im gesamten Wertungsbereich ein Problem.</p>	nein	Die Sauberkeit der Gehwege ist nicht Gegenstand des Verkehrsberichts. Auch dies fällt in den Zuständigkeitsbereich des örtlichen Ordnungsamtes.						
	<p>Dem Zubehörsfeld Spielplatz fehlen Töne, was den Nischen hat, dass Radfahrende einfach ausweichen können und dass unsere Kinder stöhnen gehen. Außerdem fehlt eine Beschilderung für den Spielplatz. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18642)</p>	nein	Die Gestaltung von Spielplätzen ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzeptes.						
	<p>In der Mühlendorffstraße Höhe Rathauspark endet der zugewiesene Radweg auf der östlichen Straßenseite für einen Teilabschnitt. Für Fußgänger ist das schlecht ersichtlich. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18156)</p>	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.						
	<p>Erfang der Frankfurter Allee fehlt es an den Knotenpunkten an einzelnen geschützten USA-Schulungen.</p>	nein	Die Aufgabe ist zu konkret für eine Berücksichtigung.						
Straßenoberfläche für Radfahrer ungeeignet / Radweg in baulich schlechtem Zustand	<p>Wegen Kopfsteinpflasters ist die Gemotstraße für den Radverkehr ungeeignet.</p>	nein	Der Zielkonflikt zwischen dem Komfort für Radfahrende und den realisierten Kfz-Geschwindigkeiten wird wegen der untergeordneten Streckenpriorität im Fahrdrahtnetz gegen den Radverkehr entschieden.						
		nein	Die Anforderungen an die Bauweise sind für eine Berücksichtigung.	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.				
	<p>Der Radweg entlang der Frankfurter Allee ist in einem miserablen Zustand.</p>	ja	Die Radwege sind ungenügend ausgebaut, insbesondere in der Frankfurter Allee und Landsberger Allee, der Mühlendorffstraße, Wolfensener Weg zur Landsberger Allee, der Ruschstraße, Hubertstraße zur Landsberger Allee und der Atzpodenstrasse-Rudolfstraße Siegfriedstraße zur Landsberger Allee.	ja	Der baulich schlechte Zustand des Radwegs ist schon Teil des Konfliktplans.				
	<p>In der Frankfurter Allee fehlen oftmals einige Meter Radweg. (Anzahl der Nennungen: 3; weitere Nr.: 17814, 17993)</p>	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.						
	<p>Ab Beginn der Schienenführung von Gudrunstraße / Fanningstraße bis zur Siegfriedstraße ist es wirklich spürbar, wie sich der Verkehr verändert, aufgrund des Übergangs der Schienen und der Nähe zu den parkenden PKW. (Anzahl der Nennungen: 4; weitere Nr.: 2020-07260, 18304, 18343)</p>	nein	Es fehlt eine Konstruktivlösung für die Verbindung von der Gudrunstraße zur Lichtberger Brücke.						
	<p>Am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Hubertstraße fehlt die Möglichkeit für Radfahrende von der Allee Frankfurter Allee auf den Radweg zu kommen. Es sind ein hoher Bordstein und fehlende Autos im Weg. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 17447)</p>	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans, sowohl die fehlenden Radweirampen entlang der Ruschstraße als auch die fehlende östliche Furk am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Ruschstraße - Schulze-Boysen-Straße.						
	<p>Eine ungehinderte Durchfahrt für Radfahrende ist am Knotenpunkt Alte Frankfurter Allee / Hubertstraße wegen einer Parkzone nicht möglich.</p>	nein	Der Konfliktpunkt liegt außerhalb des Untersuchungsgebietes.						
	<p>Eine sehr schlechte Fahrbahn für Radfahrende befindet sich auf der Buchberger Straße, welche die Frankfurter Allee mit der Schulze-Boysen-Straße und dem Karolinen verbindet. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18310, 18376)</p>	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans, sowohl die fehlenden Radweirampen entlang der Ruschstraße als auch die fehlende östliche Furk am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Ruschstraße - Schulze-Boysen-Straße.						
	<p>Erfang der Ruschstraße benutzen viele Radfahrende den westlichen Gehweg um in Richtung Norden zu fahren. Gleiches gilt für die östliche Richtung (trotz vorhandenem Radweg). Der Grund dafür ist die unzureichende Querschnittsgröße am Knotenpunkt zur Frankfurter Allee (insbesondere aus Süden kommend).</p>	nein	Der für den Radverkehr ungeeignete Straßenoberfläche ist bereits Teil des Konfliktplans. Darüber hinaus wird die Umgestaltung des Radwegstatus derzeit in einer separaten Planung bearbeitet. Hier gehen davon aus, dass in deren Rahmen alle Befrage gegeneinander abgewägt wurden und dass es zu einer Anpassung der Aufteilung der Verkehrsflächen sowie einer Verbesserung der Straßenoberfläche für Radfahrende kommt.						
	<p>Die Straße an der Nordseite des Rodolphiplatzes hat den Verlauf und die Breite aus der Zeit als hier noch eine Straßenbahn in der Mitte fuhr bzw. endete. Nachdem die Gleise ausgebaut wurden, ist hier nie etwas verändert worden. Es ist eine viel zu breite gepflasterte Straße die nicht mal Ausdrehende gleich nutzen können. Die Pflastersteine produzieren Lärm und für Radfahrende gibt es hier sowieso keinen Komfort.</p>	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.						
<p>Der Zustand der Deckfläche der Gottfriedstraße zwischen Ruschstraße und Siegfriedstraße ist sehr schlecht, sodass dieser Abschnitt für den Radverkehr äußerst ungeeignet ist. (Anzahl der Nennungen: 3; weitere Nr.: 18299, 18248)</p>	nein	Der Zielkonflikt zwischen dem Komfort für Radfahrende und den realisierten Kfz-Geschwindigkeiten wird wegen der untergeordneten Streckenpriorität im Fahrdrahtnetz gegen den Radverkehr entschieden.							
<p>Der Zustand der Deckfläche der nördlichen Abschnitte der Schottstraße und Rosenecke (Umkehr der Gottfriedstraße) ist sehr schlecht.</p>	nein	Dies ist schon Teil des Konfliktplans. Dennoch wird der Zielkonflikt zwischen dem Komfort für Radfahrende und den realisierten Kfz-Geschwindigkeiten wegen der untergeordneten Streckenpriorität im Fahrdrahtnetz gegen den Radverkehr entschieden.							
<p>Wegen Kopfsteinpflasters ist die Wotanstraße für den Radverkehr ungeeignet.</p>	ja	Die schlechte Straßenoberfläche zwischen dem Friedhof und der Siegfriedstraße ist schon Teil des Konfliktplans. Ein Radweg ist bei den bestehenden Verkehrsbelastungen durch den Kfz-Verkehr nicht erforderlich.							
<p>Die Oberfläche der Gottfriedstraße ist für Radfahrende ungeeignet. Es fehlt ein Radweg.</p>	ja	Die schlechte Straßenoberfläche zwischen dem Heindrichplatz und der Ruschstraße ist schon Teil des Konfliktplans. Ein Radweg ist bei den bestehenden Verkehrsbelastungen durch den Kfz-Verkehr nicht erforderlich.							
<p>Die Oberfläche der Rutenstraße ist für Radfahrende ungeeignet. Es fehlt ein Radweg.</p>	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.							
Radweg zu schmal	<p>Der Fahrradweg an der Frankfurter Allee zwischen Rathausstraße und Mühlendorffstraße in Fahrtrichtung stadteinwärts ist zu eng. Der Radweg ist in einem schlechten Zustand und das Platz für Fuß Gehende ist so eng, dass diese immer wieder auf den Radweg ausweichen müssen. Dies führt alljährlich zu mehreren Beinahe-Unfällen. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18005)</p>	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.						
	<p>Es fehlen Radspuren nach Westen und Osten auf der Frankfurter Allee, wie beispielsweise die Pop-Up-Radweg in Friedhofscha-Kreuzberg.</p>	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.						
	<p>Die Fanningstraße ist ungenügend für den Radverkehr freigehalten. Sie wird für akzeptierten Funktionen als Fußgängerzone nicht gerecht.</p>	ja	Der Bereich zwischen Alleestraße und Siegfriedstraße ist gut ausgebaut und durch die Einrichtung im Tempo 30 Zone auch gut für den Radverkehr geeignet. Die für den Radverkehr ungeeignete Straßenoberfläche bei der Siegfriedstraße ist schon Teil des Konfliktplans.						
		ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.						
	<p>Es fehlt eine Radverkehrsanlage von der Schottstraße über die Rudolphstraße bis zur Siegfriedstraße.</p>	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.						
	<p>Stadtteilwärts verläuft die Fahrbahn von der Lichtberger Brücke kommend in Höhe der Hubertstraße in den Seitenraum. Dieser ist insbesondere bei der Kreuzung Atzpodenstrasse eher schmal und unübersichtlich. Gerade im Kreuzungsbereich Atzpodenstrasse führt dies regelmäßig zu schwierigen Situationen. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18327)</p>	ja	Die zu geringe Breite des Radwegs in diesem Bereich ist schon Teil des Konfliktplans.						

<p>Führung der Radfahrer ungenügend</p> <p>Es fehlt ein von der Straße und dem Gehweg abgrenzter Radweg von der Siegfriedstr über die Rüdigerstr. und Althedorf zur Frankfurter Allee. (Anzahl der Nennungen: 3, weitere Nr.: 17967, 18048)</p> <p>Das hohe Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Althedorfstraße / Fanningstraße macht diese Kreuzung für Radfahrerinnen sehr schwierig passierbar.</p> <p>Der Zugang zur Wegverbindung zwischen dem Landschaftspark und dem Zentralbahnhof Lindendamm ist derzeit nur ein halb offener Weg durch ein geöffnetes Tor. Insbesondere für Radfahrerinnen ist dies ein kompliziertes Unterfangen. Der Weg wird stark frequentiert. (Anzahl der Nennungen: 2, weitere Nr.: 18078)</p> <p>Von der Ruschstraße kommend an den Knotenpunkt zur Frankfurter Allee fahren endet die Radverkehrsanlage wenige Meter vor dem Knotenpunkt, sodass der Radverkehr häufig den Gehweg nutzt. (Anzahl der Nennungen: 4, weitere Nr.: 2020-07181, 17998, 18457)</p> <p>Im Bereich Ruschstraße/Rothstraße ist die Radverkehrsführung entlang der Ruschstraße im Kontext des starken Kfz-Verkehrs sehr schlecht. (Anzahl der Nennungen: 2, weitere Nr.: 18091, 18458, 2020-07256, 17996, 18222, 18151)</p> <p>Auf der Siegfriedstraße besonders im südlichen Abschnitt fehlen Radverkehrsanlagen, was besonders in Kombination mit der schlechten Oberflächeneigenschaften und der Straßenbahnführung sehr unattraktiv ist.</p> <p>Der Knotenpunkt Normannenstraße / Magdalenenstraße wird als sehr radunfreundlich und wenig übersichtlich wahrgenommen.</p> <p>Am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Althedorfstraße wechseln die Radfahrer in der Knotenpunktzufahrt von Norden häufig von der Fahrbahn auf den Gehweg (hier der Bushaltestelle). (Anzahl der Nennungen: 2, weitere Nr.: 18219)</p> <p>In der Althedorfstraße fehlt eine Radverkehrsanlage, insbesondere auch am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Althedorfstraße. Es fehlt ein Radstreifen zum Linksabbiegen in Richtung Lichtenberger Brücke über die ganze Kreuzung.</p> <p>Am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Althedorfstraße ergeben sich Richtung Westen Raumprobleme am U-Bahn-Ausgang zwischen Radfahrern und zu Fuß Gehenden. (Anzahl der Nennungen: 4, weitere Nr.: 18315, 18352, 2020-07003)</p> <p>Die Rathausstraße ist bisher von Süd nach Nord (also von der Frankfurter Allee zur Möllendorferstraße) nicht durchgängig für Radfahrerinnen betriebsbar.</p> <p>Für die Querverbindung der Frankfurter Allee von Richtung Rathausstraße gibt es für Radfahrerinnen eigentlich keine legale Möglichkeit. Es müsste rechts abgebogen und dann die Frankfurter Allee am Knotenpunkt Möllendorferstraße/Frankfurter Allee gequert werden. Das macht natürlich niemand, sodass am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Rathausstraße immer die Rathausstraße gequert wird, um zu der am östlichen Arm gelegenen Fußgänger LS zu gelangen. An dieser Stelle ist der Fahrweg auf der Straße jedoch zu eng für Zweirichtungsverkehr.</p> <p>In der Möllendorferstraße Höhe Rathauspark endet der ausgewiesene Radweg auf der östlichen Straßenseite für einen Teilbereich. (Anzahl der Nennungen: 2, weitere Nr.: 18156)</p>	<p>Es fehlt ein geschützter Radweg entlang der Siegfriedstraße</p>	<p>Das ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Das ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Das ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Das ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Das ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Das ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Das ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Das ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Das ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Das ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Das ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Das ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Das ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Das ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Das ist schon Teil des Konfliktplans.</p>
<p>Für Radverkehr nicht freigelegene Einbahnstraße ohne getrennte Einbahnspur</p> <p>Abstellanlagen</p> <p>Es gibt zu wenig Fahrradstellplätze am U-Bahnhof Lichtenberg (Fahrer dürfen aus Gebäuden angehängen)</p> <p>Im gesamten Gebiet fehlen Fahrradstellplätze. (Anzahl der Nennungen: 2, weitere Nr.: 18465)</p> <p>Im gesamten Quartier sind zu wenige Fahrradstellplätze vorhanden, insbesondere am Landschaftspark Herberge.</p> <p>Nach der Schließung von Radabstellanlagen an der Rüdigerstraße Ecke Hagenstraße, Nordseite zeigen sich Vandalenschäden an dort angehängten Rädern. Es fehlt eine Beleuchtung. (Anzahl der Nennungen: 2, weitere Nr.: 18373)</p> <p>In der Fanningstraße und Hagenstraße fehlen Fahrradabstellanlagen.</p> <p>Aktuell gibt es keine Abstellmöglichkeiten für Fahrer vor der Kita Singenau (beidseitig). Fahrer werden häufig "wild" auf dem Gehweg abgestellt. Zudem ist ein sicheres Anschließen nicht möglich.</p>	<p>Die Einbahnstraßenregelung in der Knotenpunktzufahrt ist schon Teil des Konfliktplans.</p> <p>Auf einer langen Strecke ist in der Althedorfstraße eine Busspur vorhanden, die für den Radverkehr freigegeben ist. Lediglich in der Knotenpunktzufahrt Frankfurter Allee / Althedorfstraße fehlt in der Althedorfstraße eine Radverkehrsanlage. Dieser Defizit ist schon Teil des Konfliktplans.</p> <p>Der zu schmale Radweg in diesem Bereich ist schon Teil des Konfliktplans.</p> <p>Die Einbahnstraßenregelung in der Rathausstraße wurde im Konfliktplan nicht berücksichtigt, da es eine dicke Umfahrungsmöglichkeit über die Rudolf-Reusch-Straße und Normannenstraße gibt.</p> <p>Der zu schmale Radweg in diesem Bereich ist schon Teil des Konfliktplans.</p> <p>Dies ist schon Teil des Konfliktplans.</p> <p>Die Einbahnstraßenregelung ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Die Einbahnstraßenregelung ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Die Einbahnstraßenregelung ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Die Einbahnstraßenregelung ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Die Einbahnstraßenregelung ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Die Einbahnstraßenregelung ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Die Einbahnstraßenregelung ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Die Einbahnstraßenregelung ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Die Einbahnstraßenregelung ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Die Einbahnstraßenregelung ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Die Einbahnstraßenregelung ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Die Einbahnstraßenregelung ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Die Einbahnstraßenregelung ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Die Einbahnstraßenregelung ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Die Einbahnstraßenregelung ist schon Teil des Konfliktplans.</p>	<p>Die Einbahnstraßenregelung ist schon Teil des Konfliktplans.</p>
<p>Sonstiges</p> <p>Am Knotenpunkt Hagenstraße / Fanningstraße ist der Fußgängerüberweg in der Fanningstraße häufig mit Fahrrädern und Krad zugestellt, wodurch die Sichtachsen blockiert werden.</p> <p>Der U-Bahn-Tunnel zur Unterpierung der Lichtenberger Brücke Richtung Frankfurter Allee ist für Radfahrerinnen nicht geeignet. Der Fußgänger ist zu klein für Fahrrad / Anhänger und Rampen gibt es nicht.</p> <p>In der Göttdorfstraße fehlt eine Bike Sharing Station. Die nächste ist mindestens 10 Gehminuten entfernt. Bei der übergeordneten Fahrradroute Schaffelfstraße-Benckstraße ist eine Querverbindung der Möllendorferstraße in einem Zug mit dem Rad nicht möglich. (Anzahl der Nennungen: 2, weitere Nr.: 18276)</p> <p>Die Radverkehrs-LSA zum Queren der Frankfurter Allee funktioniert am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Fanningstraße / Althedorfstraße abends nur nach Bedarfsmeldung. Die parallel laufenden zu Fuß Gehenden jedoch bekommen ohne Auforderung kein. Auch die HT-Signale der Frankfurter Allee schalten regelmäßig automatisch auf rot. (Anzahl der Nennungen: 2, weitere Nr.: 18276)</p>	<p>Die Siegfriedstraße und die Rüdigerstraße sind eine der wenigen Verbindungen von der Landsberger Straße zur Frankfurter Allee, weshalb hier ein hohes Verkehrsaufkommen vorzufinden ist. Das ist gefährlich für Radfahrerinnen.</p> <p>Entlang der Göttdorfstraße besteht zwischen Pflanzstraße und Hagenstraße tatsächlich ein Erschließungsdéfizit durch Bike Sharing. Angebots, wenn man ein Einweggebiet von 400 m um die vorhandene Bike-Sharing-Station herumgehen muss.</p> <p>Der Konfliktplan liegt außerhalb des Untersuchungsgebietes.</p>	<p>Die Siegfriedstraße und die Rüdigerstraße sind eine der wenigen Verbindungen von der Landsberger Straße zur Frankfurter Allee, weshalb hier ein hohes Verkehrsaufkommen vorzufinden ist. Das ist gefährlich für Radfahrerinnen.</p>	<p>Die Siegfriedstraße und die Rüdigerstraße sind eine der wenigen Verbindungen von der Landsberger Straße zur Frankfurter Allee, weshalb hier ein hohes Verkehrsaufkommen vorzufinden ist. Das ist gefährlich für Radfahrerinnen.</p>	<p>Die Siegfriedstraße und die Rüdigerstraße sind eine der wenigen Verbindungen von der Landsberger Straße zur Frankfurter Allee, weshalb hier ein hohes Verkehrsaufkommen vorzufinden ist. Das ist gefährlich für Radfahrerinnen.</p>	<p>Die Siegfriedstraße und die Rüdigerstraße sind eine der wenigen Verbindungen von der Landsberger Straße zur Frankfurter Allee, weshalb hier ein hohes Verkehrsaufkommen vorzufinden ist. Das ist gefährlich für Radfahrerinnen.</p>	<p>Die Siegfriedstraße und die Rüdigerstraße sind eine der wenigen Verbindungen von der Landsberger Straße zur Frankfurter Allee, weshalb hier ein hohes Verkehrsaufkommen vorzufinden ist. Das ist gefährlich für Radfahrerinnen.</p>	<p>Die Siegfriedstraße und die Rüdigerstraße sind eine der wenigen Verbindungen von der Landsberger Straße zur Frankfurter Allee, weshalb hier ein hohes Verkehrsaufkommen vorzufinden ist. Das ist gefährlich für Radfahrerinnen.</p>	<p>Die Siegfriedstraße und die Rüdigerstraße sind eine der wenigen Verbindungen von der Landsberger Straße zur Frankfurter Allee, weshalb hier ein hohes Verkehrsaufkommen vorzufinden ist. Das ist gefährlich für Radfahrerinnen.</p>	<p>Die Siegfriedstraße und die Rüdigerstraße sind eine der wenigen Verbindungen von der Landsberger Straße zur Frankfurter Allee, weshalb hier ein hohes Verkehrsaufkommen vorzufinden ist. Das ist gefährlich für Radfahrerinnen.</p>	<p>Die Siegfriedstraße und die Rüdigerstraße sind eine der wenigen Verbindungen von der Landsberger Straße zur Frankfurter Allee, weshalb hier ein hohes Verkehrsaufkommen vorzufinden ist. Das ist gefährlich für Radfahrerinnen.</p>	<p>Die Siegfriedstraße und die Rüdigerstraße sind eine der wenigen Verbindungen von der Landsberger Straße zur Frankfurter Allee, weshalb hier ein hohes Verkehrsaufkommen vorzufinden ist. Das ist gefährlich für Radfahrerinnen.</p>	<p>Die Siegfriedstraße und die Rüdigerstraße sind eine der wenigen Verbindungen von der Landsberger Straße zur Frankfurter Allee, weshalb hier ein hohes Verkehrsaufkommen vorzufinden ist. Das ist gefährlich für Radfahrerinnen.</p>	<p>Die Siegfriedstraße und die Rüdigerstraße sind eine der wenigen Verbindungen von der Landsberger Straße zur Frankfurter Allee, weshalb hier ein hohes Verkehrsaufkommen vorzufinden ist. Das ist gefährlich für Radfahrerinnen.</p>	<p>Die Siegfriedstraße und die Rüdigerstraße sind eine der wenigen Verbindungen von der Landsberger Straße zur Frankfurter Allee, weshalb hier ein hohes Verkehrsaufkommen vorzufinden ist. Das ist gefährlich für Radfahrerinnen.</p>	<p>Die Siegfriedstraße und die Rüdigerstraße sind eine der wenigen Verbindungen von der Landsberger Straße zur Frankfurter Allee, weshalb hier ein hohes Verkehrsaufkommen vorzufinden ist. Das ist gefährlich für Radfahrerinnen.</p>	<p>Die Siegfriedstraße und die Rüdigerstraße sind eine der wenigen Verbindungen von der Landsberger Straße zur Frankfurter Allee, weshalb hier ein hohes Verkehrsaufkommen vorzufinden ist. Das ist gefährlich für Radfahrerinnen.</p>

Kategorie	Beschreibung	Ja	Nein	Keine Angabe	Keine Angabe	Bemerkungen	
OPNV-Erstellung nicht optimal	Es fehlt ein Verleih von Leih-Lasteräder im neuen Wohnquartier Linderhof. (Anzahl der Nennungen: 3; weitere Nr.: 18584, 18249)	ja	Dieses Defizit wurde im Rahmen des Konzepts für alternative Mobilitätsangebote ebenfalls festgelegt.			nein	Linderhof ist Privatgelände, Konflikt nur mit Eigentümer dort lösbar.
	Entlang der Frankfurter Allee fehlt es an den Knotenpunkten an geeigneten geschützten LSA-Einbauten.	nein	Die Aussage ist zu unkonkret für eine Berücksichtigung.				
	Es fehlt eine Verlagerung der Clara-Weyl-Straße zum Landschafts- und Grünbereich Herzberg.	nein	Es gibt von der Clara-Weyl-Straße über den Spielplatz einen sehr gut ausgebauten Zugang zum Landschaftspark Herzberg.				
	Die Bus-Haltestelle "Fanningersstraße" ist wegen eines schief stehenden Baums schon seit Längerem gesperrt.	ja				nein	Konflikt wird am 31.01.2021 durch Baumfällung beseitigt. BVG-Fahrer werden nicht mehr an, weil der Baum die Lichtvorflur der Straße regt.
	Viele Anwohner wünschen sich eine (Bus-)Haltestelle in der Nähe des Linderhofs. (Anzahl der Nennungen: 4; weitere Nr.: 18582, 2020-0945, 2020-0947, 2020-0956)	ja	Es fehlt eine Bushaltestelle in der Nähe des Linderhofs. (Anzahl der Nennungen: 8; weitere Nr.: 17, 33, 34)				
	Es gibt keine direkte Anbindung an das Jobcenter Berlin Lichtenberg.	ja	Die fehlende OPNV-Erstellung im Linderhof ist schon Teil des Konfliktplans.				
	Es fehlt ein direkter Ausgang am S-Bahnhof Frankfurter Allee Richtung Osten. (Anzahl der Nennungen: 6; weitere Nr.: 17818, 17999, 18223, 18278, 18481)	ja	Die fehlende OPNV-Erstellung im nördlichen Bereich der Busstraße ist schon Teil des Konfliktplans.				
	Es fehlen Sitzgelegenheiten an der Haltestelle S+U Lichtenberg / Siegfriedstraße.	nein	Der Konfliktpunkt liegt außerhalb des Untersuchungsgebiets.				
	Es fehlt an der Haltestelle S+U Lichtenberg/Siegfriedstraße Richtung Zentralfriedhof ein Anzeiger analog der Gegenseite. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 17920)	nein	Die Umsetzung der Haltestelle am Vorplatz des U-Bahnhofs Lichtenberg wird von der BVG in einer separaten Planung bearbeitet. Wir gehen davon aus, dass diese Konflikte damit behoben werden.	ja			Hier ist ein Verweis auf die BVG-Planung nicht ausreichend. Es sollten (temporäre) Lösungen für eine Verbesserung der Situation gefunden werden.
	In der Siegfriedstraße gibt es noch keine Kapahalszonen. Die Haltestelle Altpodenstraße/U-Magdalenenstraße (beide Richtungen) ist ungenügend beleuchtet.	ja					
Sonstiges	In der Siegfriedstraße zwischen Bornitzstraße und Rüdigerstraße kommt es abends zum Betriebsende regelmäßig zum Straßenbahnstau.	nein	Die Beleuchtungsqualität kann im Rahmen des Verkehrskonzept nicht beurteilt werden.				
	Für weit ausdehnende rechtsablenkende Gelenkbusse an der Kreuzung Altpodenstraße / Rüdigerstraße entstehen Konflikte mit an der Kreuzung abbiegenden Fahrzeugen in der Rüdigerstraße und mit rechts stehenden Radfahrern in der Altpodenstraße.	nein	Es ergeben sich daraus keine Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer, weshalb hier kein Bedarf im Rahmen des Verkehrskonzepts gesehen wird. Außerdem ist zur Beurteilung eine detaillierte Ausmaßstudie mit der BVG Betriebsplanung erforderlich, was den Umfang des Verkehrskonzepts übersteigt. Eine separate Planung kann ggf. Abhilfe schaffen.				
	An Knotenpunkt Mühlenhofstraße / Frankfurter Allee muss die Straßenbahn lange Wartezeiten hinnehmen.	nein	Die Schließungsverpflichtung ergab, dass Standard- und Gelenkbusse an dieser Stelle Konflikte abgeben können.				
	Die Straßenbahn verursacht an der Ecke Siegfriedstraße/Magdalenenstraße starken Lärm, dazu ist der Bereich für den Radverkehr ungenügend. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18299)	nein	Hierfür ist die Erarbeitung eines Beschleunigungskonzepts erforderlich, was den Umfang des Verkehrskonzepts übersteigt. Eine separate Planung kann hier ggf. Abhilfe schaffen.				
	Die Einbindung des Geh- und Radwegs in Richtung Landschaftspark ist an der Gottdenkestraße häufig ungeeignet.	nein	Einen Umplanung der Straßenbahnführung in diesem Bereich wird von der BVG bereits in einer separaten Planung bearbeitet. Im Ergebnis soll der Straßenbahnhaltepunkt am Knotenpunkt Fanningersstraße / Siegfriedstraße zurückgeplant werden, wodurch hier künftig kein Abbiegen (verursacht den meisten Lärm) mehr erfolgt. Die Anmerkung zum Radverkehr ist für eine Berücksichtigung zu unkonkret. Ggf. wird durch die Umplanung der BVG auch dieses Problem behoben.				
	Die Einbindung des Geh- und Radwegs in Richtung Landschaftspark ist an der Gottdenkestraße häufig ungeeignet. Die Gottdenkestraße ist sehr eng und mindestens eine Spur ist immer zugeparkt, was es schwierig macht dem Gegenverkehr zusehnen.	nein	Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.				Die Anmerkungen sollten ggf. in einer separaten Karte dargestellt werden, um dem Ordnungsamt Hinweise für eine Überprüfung geben zu können.
	Regelmäßig sind Grünflächen, abgegrenzte Biotopzone und Kreuzungsbereich im Quartier rund um den Landschaftspark zugeparkt. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 17796)	nein	Die Aussage ist zu unkonkret für eine Berücksichtigung. Außerdem ist die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.				Die Anmerkungen sollten ggf. in einer separaten Karte dargestellt werden, um dem Ordnungsamt Hinweise für eine Überprüfung geben zu können.
	Auf der Hagenstraße Höhe Selma-Lagerlöf-Schule herrscht häufig Verkehrschaos, da in diesem Bereich der Radverkehr in Gegenrichtung unterwegs ist und die abgegrenzten Biotopzone als Parkplatz genutzt werden, wodurch das Queren der Hagenstraße für Schüler*innen erschwert wird.	nein	Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.				Die Anmerkungen sollten ggf. in einer separaten Karte dargestellt werden, um dem Ordnungsamt Hinweise für eine Überprüfung geben zu können.
	Parkende Kfz erschweren den Übergang an der Rüdigerstraße Höhe des Freizeitplatzes für Familien.	nein	Wie in Zeile 7 beschrieben, sollte die LSA am Knotenpunkt Rüdigerstraße / Siegfriedstraße oder alternativ am Knotenpunkt Rüdigerstraße / Altpodenstraße zum Queren der Rüdigerstraße genutzt werden.	ja			Solch eine Entfernung ist mit kleinen Kindern kaum machbar.
	Auf der Ruhnkestraße (am Ballhauspark) befindet sich eine Markierung zur Verbesserung der Fußgängerquerung, die jedoch regelmäßig zugeparkt und vom fließenden Verkehr nicht wahrgenommen wird.	nein	Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.				Die Anmerkungen sollten ggf. in einer separaten Karte dargestellt werden, um dem Ordnungsamt Hinweise für eine Überprüfung geben zu können.
Radfahrer*innen der Fanningersstraße werden häufig aus dem Bereich der Fanningersstraße und umliegenden Straßen des Oskar-Zürchen-Krankenhaus durch Parkplatzsuchende und zweite Reihe-Parkende.	nein	Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.				Die Anmerkungen sollten ggf. in einer separaten Karte dargestellt werden, um dem Ordnungsamt Hinweise für eine Überprüfung geben zu können.	
In der Siegfriedstraße und der Allee Frankfurter Allee wird regelmäßig in 2. Reihe geparkt.	nein	Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.				Die Anmerkungen sollten ggf. in einer separaten Karte dargestellt werden, um dem Ordnungsamt Hinweise für eine Überprüfung geben zu können.	
An Knotenpunkt Rüdigerstraße / Kriemhildstraße sind der Kreuzungsbereich und die abgegrenzten Biotopzone immer wieder zugeparkt.	nein	Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.				Die Anmerkungen sollten ggf. in einer separaten Karte dargestellt werden, um dem Ordnungsamt Hinweise für eine Überprüfung geben zu können.	
Die Endhaltestelle der Linie 37 in der Guddrunstraße ist häufig zugeparkt. Die Fahrgäste müssen oft zwischen den Autos herumlaufen.	nein	Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.				Die Anmerkungen sollten ggf. in einer separaten Karte dargestellt werden, um dem Ordnungsamt Hinweise für eine Überprüfung geben zu können.	
In der Guddrunstraße und am Vorplatz zum Zentralfriedhof Freischichtende werden häufig Fahrzeuge mit mehr als 7,5 Tonnen verbotener Weise abgestellt.	nein	Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.				Die Anmerkungen sollten ggf. in einer separaten Karte dargestellt werden, um dem Ordnungsamt Hinweise für eine Überprüfung geben zu können.	
An der Kreuzung Frankfurter Allee / Altpodenstraße parken sehr häufig Fahrzeuge im nördlichen Kreuzungsbereich und blockieren Fahrgänger*innen und teilweise zu Fuß Gehende.	nein	Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.				Die Anmerkungen sollten ggf. in einer separaten Karte dargestellt werden, um dem Ordnungsamt Hinweise für eine Überprüfung geben zu können.	
Parkraumausstattung sehr hoch bis nicht legal abbaubar	In der nördlichen Schottstraße finden Anwohner*innen nur schwer Parkplätze, da diese durch Mitarbeiter*innen der Arbeitgeber*innen, Besucher*innen des Gemeindefestivals sowie Bundesbürger*innen, die in die Bäder an der Stadtan-Magdalenenstraße umziehen, besetzt sind. Am Wochenende werden die Parkplätze auch von Anwohnern zwischen Gottdenkestraße und Bornitzstraße genutzt, sodass auch dann der Parkdruck sehr hoch ist. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18558)	nein	Zur angemessenen Beurteilung hinsichtlich der Besetzung des Parkraums durch Verwaltungsmitarbeiter ist die Erarbeitung eines Parkraumkonzepts erforderlich, wobei ein Aspekt der Beschäftigtenzahlen mit den für die Verwaltungen zur Verfügung stehenden Stellätzen (auch in den Innenhöfen) erfolgt. In diesem Bereich war die Parkraumuntersuchung von 2016 nicht detailliert genug. Das übersteigt den Umfang des Verkehrskonzepts. Hinsichtlich der Auslastung am Wochenende durch Anwohner der Gottdenke- und Bornitzstraße gehen wir davon aus, dass vor der Umsetzung dieser Wohnmaßnahmen geeignete Parkraumkonzepte zu erstellen werden und das Stellplatzangebot demnach ausreißend bemessen wurde. Im Bereich des Biotopzonenplans 11-02 wurden nachweislich über 40 Stellplätze geschaffen.				
	Der Parkdruck im Nibelungenkiez (Bereich zwischen Siegfriedstraße, Gottdenkestraße und Guddrunstraße) ist sehr hoch.	nein	Die Aussage ist zu unkonkret für eine Berücksichtigung.				
	Nördlich des Knotenpunkts Siegfriedstraße / Gottdenkestraße fehlen in der Siegfriedstraße Anwohner*innen-Parkplätze.	nein	Der Konfliktpunkt liegt außerhalb des Untersuchungsgebiets. Weiterhin liegen Ermöglichtungen zum Parkraum gering bis mittel ausgebaute Alternativen im unmittelbaren Umfeld.				

Sonstiges	Der Parkdruck in der Rudolf-Rauch-Straße ist sehr hoch, insbesondere während der Öffnungszeiten des Bürgeramtes. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18294)	nein	Die Parkraumuntersuchung von 2016 weist für den südlichen Bereich der Rudolf-Rauch-Straße eine hohe (51 bis 100 %) Auslastung des Parkraums aus. Jedoch gibt es zu dieser Zeit Baulücken in der Roth- und Eckenstraße, welche das Angebot an Parkplätzen im Umfeld einschränken. Anhand dieser Grundlage kann die Einschätzung somit nicht bestätigt werden. Zur angemessenen Beurteilung hinsichtlich der Besetzung des Parkraums durch Mitarbeiter und Besucher des Bürgeramtes ist eine ergänzende Parkraumuntersuchung vorzunehmen. Das überträgt den Umfang des Verkehrskonzeptes.	nein	Wie soll der Konflikt gelöst werden? Der Parkdruck ist im FA-N überall sehr hoch.
	Es wäre toll, wenn es das Areal des ehemaligen MfL ein Platz für alle würde und nicht nur ein gigantischer Parkplatz für die Angestellten des Finanzamtes. Das ist nicht ein- und Gullys und dennoch ist der Hof voll mit Autos. (Anzahl der Nennungen: 4; weitere Nr.: 2020-06841, 17187, 18010)	ja			
	Im Wohnquartier Lindenhof und die Terrassen hier, aber auf den öffentlichen Parkplätzen sind viele kleine Autos (Kleinwagen) geparkt. Findet man keine freien Parkstände. Die wenigen freien Parkstände sind ständig durch Anwohnende ohne eigenen Stellplatz belegt, genauso die Stellplätze der Kita. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18553)	nein	Der Lindenhof ist als Wohnquartier inklusive großzügiger Anlagen des ruhenden Verkehrs (Fluggast) konzipiert. Das Parkraumkonzept war genehmigungsfähig und Stellplatzangebot wurde ausreichend bemessen. Für die Umsetzung ist der Betreiber zuständig.	nein	Der Lindenhof ist Privatgelände. Weiterhin besteht im öffentlichen Straßenrand kein Anrecht auf einen Stellplatz.
	Es fehlen Aufstellstellen für E-Autos im gesamten Untersuchungsgebiet. (Anzahl der Nennungen: 5; weitere Nr.: 2020-07182, 2020-07256, 2020-07349, 2020-07352)	nein	Die Ausweisung von Stellplätzen unterliegt teilweise betrieblichen Zwängen. Außerdem ist die Aussage zu unkonkret für eine Berücksichtigung.		
	An der Rüdigerstraße 79 gibt es einen Parkplatz mit Sondergenehmigung. Der Anwohner wohnt hier aber nicht mehr. Es wäre schön wenn dieser Parkplatz freigegeben wird.	nein	Im Verkehrsdiagnostik ergeben sich teilweise Schnittmengen mit Standorten für Leidschulen, jedoch ist für die Betrachtung des kompletten Untersuchungsgebietes die Erarbeitung eines Konzepts erforderlich, was den Umfang des Verkehrskonzepts übersteigt. Die Durchführung einer separaten Planung wird empfohlen.		
	In der Bürgerheimstraße sind die Parkstände auf der Westseite der Straße schlecht bzw. gar nicht markiert. Sie werden häufig durch feldschieflich geparkte Autos mehrere Parkstände verwehrt.	ja	Das kann im Rahmen des Verkehrskonzepts nicht überprüft und eingeschätzt werden. Die Ausweisung der Bürgerstellung wird zum Projektabschluss der öffentlichen Verwaltung zu Verfügung gestellt.	nein	Aber diese Meldung ggf. über spaf@lindenhof.berlin.de an die betriebliche Straßenverkehrsbehörde weiterleiten.
	Der Beginn der Tempo-30-Zone ist am Knotenpunkt Siegfriedstraße / Fanningstraße in Richtung der Knotenpunkte Rüdigerstraße Ost und Siegfriedstraße Süd nicht erkennbar.	ja	Der Beginn der Tempo-30-Zone am Knotenpunkt Rüdigerstraße / Siegfriedstraße ist nicht deutlich erkennbar.		
	In der Clara-Weyl-Straße wird der Beginn des verkehrsüberwachten Bereichs (gelblich) oft nicht gesehen.	nein	Das Verkehrszeichen ist gut sichtbar an gerader Strecke angebracht.		
	Am Knotenpunkt Gottliebstraße / Clara-Weyl-Straße - Kreuzungsbereich wird der Verkehrsüberwachungsbeginn, der aus der Clara-Weyl-Straße kommen, regelmäßig die Vorfahrt genommen, da die Clara-Weyl-Straße für keine echte Straße gehalten wird.	ja		nein	Tempo-30-Zone und damit Rechts-vor-Links
	Am Knotenpunkt Siegfriedstraße / Fanningstraße wird der absteigenden Straßenbahn regelmäßig die Vorfahrt genommen, da die entsprechende Verkehrszeichen kaum sichtbar ist.	ja			
	An dem Knotenpunkt Rathausstraße / Rudolf-Rauch-Straße ist die Vorfahrtreglung unklar. Zusätzlich wird durch parkende Fahrzeuge insbesondere in der Rudolf-Rauch-Straße der Verkehrsfluss massiv behindert. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 17183, 18000)	ja			Worin besteht die Unklarheit der Vorfahrtreglung?
	Am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Atzpodenstr. steht an der Ostseite in die Atzpodenstr. das Verkehrszeichen 253 (Lkw-Durchfahrtsverbot), was jedoch regelmäßig missverstanden / ignoriert wird.	nein	Das Schild ist gut sichtbar an der Knotenpunktszufahrt abgebrachte. Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.		
Am Knotenpunkt Gottliebstraße/Siegfriedstraße in Richtung Rüdigerstraße fehlt die Beschilderungskombination "Durchfahrt verboten" und "keine Fei", was so an der Einbahn in die Atzpodenstr. am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Atzpodenstr. vorhanden ist.	nein	Am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Atzpodenstr. steht das Verkehrszeichen 253 (Lkw-Durchfahrtsverbot), um Lkw-Durchgangskontrolle im Wohngebiet zu vermeiden. Zur sinnvollen Umleitung der Lkw-Verkehr ist dieses Verkehrszeichen in Gegenrichtung am Knotenpunkt Siegfriedstraße / Bornitzstraße aufzustellen. Dieser Knotenpunkt liegt jedoch außerhalb des Untersuchungsgebietes.			
An der derzeitigen Einbahnstelle der Straßenbahn 21/27 (Gottliebstraße) ist es gefährlich, da die Züge dort stehen bleiben (insbesondere Linie 21). Man kann die ganze Zeit (20min) ein- und wieder aussteigen, da es eine Einbahn-Kreuzung ist. Das birgt Gefahren. Die meisten Autofahrer wissen nicht, dass man dort ein- und aussteigen darf, somit fahren die meisten mit überhöhten 30 km/h.	ja				
Die Beschilderung an der Kreuzung Hagenstraße Ecke Rüdigerstraße ist fehlerhaft oder unvollständig. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18337)	ja	Das fehlende Zusatzzeichen 1000-33 ist schon Teil des Konfliktpklaus.		subjektiv - Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe der Ordnungsorgane.	
Die Siegfriedstraße wird insbesondere zwischen der Allee Frankfurter Allee und der Rüdigerstraße, wo Tempo-30-Zone ist, als "Reinverkehr" genutzt. Ursache dafür ist die gradlinige Straßenführung.	nein	Die Wohnstraße ist entsprechend einer Tempo-30-Zone gesteuert. Wegen des auf dem Kopfplatzzustand verursachten Lärms werden die Kfz-Geschwindigkeiten häufig überschritten.		subjektiv - Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe der Ordnungsorgane.	
Der geradlinige Verlauf der Wohnstraße verleiht zum Raus.	nein	Die Wohnstraße ist entsprechend einer Tempo-30-Zone gesteuert. Wegen des auf dem Kopfplatzzustand verursachten Lärms werden die Kfz-Geschwindigkeiten häufig überschritten.		subjektiv - Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe der Ordnungsorgane.	
Der Knotenpunkt Siegfriedstraße / Fanningstraße ist nicht entsprechend einer Tempo-30-Zone gesteuert, weshalb hier der Kfz-Verkehr häufig mit überhöhter Geschwindigkeit fährt.	ja		nein	subjektiv - Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe der Ordnungsorgane.	
Das Tempo auf der Rüdigerstraße ist zu hoch, die ebenfalls an einem großen Spielplatz mit Park (Freizeitplatz) entlang fährt.	nein	Die Rüdigerstraße ist ihrer Funktion entsprechend als Hauptverkehrsstraße gesteuert. Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.			
Geschwindigkeitskontrollen auf Fanningstraße fehlen (häufige Überschreitungen über 30er Zone). (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18217)	nein	Die Anweisung ist zu unkonkret für eine Berücksichtigung. In der Fanningstraße zu großen Teilen entsprechend einer Tempo-30-Zone gesteuert ist. Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.			
Die Magdalenenstraße wird von stadtweit fahrenden Autos als Abkürzung genutzt, um den Lkw-Knotenpunkt Frankfurter Allee / Rüdigerstraße zu umgehen. Dabei entstehen Lärm und ein Gefahrenpotential durch die häufig überhöhten Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. (Anzahl der Nennungen: 3; weitere Nr.: 17183, 2020-06009)	nein	Die Magdalenenstraße ist entsprechend einer Tempo-30-Zone gesteuert. Wegen des auf dem Kopfplatzzustand verursachten Lärms werden die Kfz-Geschwindigkeiten häufig überschritten.			
Der gesamte Kiez ist geprägt von Umladestation und zu hoher Geschwindigkeit auf den vielen Kopfplatzzuständen. Die Hauptadern: Allee, Siegfriedstraße und Rüdigerstraße haben ein enormes Verkehrsaufkommen in den Stoßzeiten und sind sehr gefährlich für alle VerkehrsteilnehmerInnen. Trotz wenig Sicht und vielen Stellen werden die 30 km/h auf der Gottliebstraße 36/37, bei der Kita Singelbühl, gerne überschritten. Autos beschleunigen häufig zusätzlich, um die parkenden Fahrzeuge schnell zu passieren, wenn Gegenverkehr kommt. Sondern das Wohngebiet im Lindenhof fertiggestellt ist, fahren zudem deutlich mehr Autos dort vorbei. (Anzahl der Nennungen: 5; weitere Nr.: 17183, 17620, 17655, 2020-07097, 18548, 2020-06999, 2020-07098, 17599)	ja	Der erste Teil der Aussage ist zu unkonkret für eine Berücksichtigung. Die Hauptverkehrsstraßen übernehmen Bündelungsfunktionen und sollen den übergeordneten Verkehr durch das Untersuchungsgebiet leiten, um das Nebennetz von umliegenden Kfz-Verkehr zu entlasten.	nein	subjektiv - Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe der Ordnungsorgane.	

Bewertung des Verkehrs

	<p>Im westlichen Bereich der Gottdiedstraße wird häufig mit überhöhten Geschwindigkeiten gefahren. Ein Überqueren der Straße als Fußgänger*in kommt aus der Privatstraße nach Norden zur Grünanlage auf dem ehemaligen Friedhof ist dabei oft gefährlich. (Anzahl der Nennungen: 3; weitere Nr.: 18562, 2020-07477)</p>	ja			nein	subjektiv - Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzeptes sondern Aufgabe der Ordnungsorgane.	
	<p>Die Gottdiedstraße wird oft zu Umfahrung genutzt - das zeigt sich in überhöhten Geschwindigkeiten. (Anzahl der Nennungen: 4; weitere Nr.: 2020-07162, 17765, 17811)</p>	nein	Die Gottdiedstraße ist entsprechend einer Tempo-30-Zone gestaltet. Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzeptes sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.				
	<p>Auf dem Abschnitt der Ruschstraße zwischen Normannenstraße und Frankfurter Allee wird insbesondere zu Nachtzeiten mit überhöhten Geschwindigkeiten gefahren. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18004)</p>	nein	Die Ruschstraße ist ihrer Funktion entsprechend als Hauptverkehrsstraße gestaltet. Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzeptes sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.				
	<p>Am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Möllendorffstraße wird insbesondere in der Knotenpunktsituation Möllendorffstraße mit zu hohen Geschwindigkeiten gefahren, um die Knotenpunkte Möllendorffstraße / Am Containerbahnhof und Frankfurter Allee / Möllendorffstraße - Grünanlage in einem Zug passieren zu können.</p>	nein	Die Möllendorffstraße ist ihrer Funktion entsprechend als Hauptverkehrsstraße gestaltet. Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzeptes sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.				
	<p>Die Rathausstraße wird häufig als Umgehung des Knotenpunktes Möllendorffstraße / Frankfurter Allee genutzt. Dabei wird eine schnelle und aggressive Fahrweise an den Tag gelegt. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18293)</p>	ja			nein	subjektiv - Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzeptes sondern Aufgabe der Ordnungsorgane.	
	<p>Die Rathausstraße und Rudolf-Reusch-Straße werden oft mit überhöhter Geschwindigkeit befahren. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18566)</p>	ja			nein	subjektiv - Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzeptes sondern Aufgabe der Ordnungsorgane.	
	<p>Aufgrund der Vorlärmsituation (Rechts- vor Links) am Knotenpunkt Normannenstraße / Rudolf-Reusch-Straße kommt es insbesondere in der Relation Süd nach Ost zu hohen Geschwindigkeiten, was zu einer Gefährdung von auf Fuß Gehenden führen kann. (Anzahl der Nennungen: 4; weitere Nr.: 2020-07125, 18483, 18533)</p>	ja			nein	subjektiv - Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzeptes sondern Aufgabe der Ordnungsorgane.	
	<p>Im Bereich des Linderhofes kommt es regelmäßig zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. (Anzahl der Nennungen: 12; weitere Nr.: 18095, 18561, 2020-06816, 17318, 17824, 17941, 17960, 2020-07275, 18542, 18580, 2020-07489)</p>	nein	Der Linderhof ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, weshalb hier kein Bedarf für das Verkehrskonzept gesehen wird. Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzeptes sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.		nein	Linderhof ist Privatgelände	
	<p>Die Fanningenstraße im Bereich Bürgerheimstraße dient vielen Autofahrern gerade zu Stoßbreiten als Ausweichroute zur Rüdigerstraße. Oft mit hohen Geschwindigkeiten (besonders über Schyns). Das führt zu einer hohen Lärmbelastung der Straße und zu einem sehr gefährlichen Abbiegen aus der Bürgerheimstraße kommend.</p>	ja			nein	subjektiv - Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzeptes sondern Aufgabe der Ordnungsorgane.	
	<p>Die Reiseri in der oberen Schottstraße (Tempo-30-Zone) hat stark zugenommen, ebenfalls der Lieferverkehr, welcher mit Entföpfung des Reue-Marktes in der Gottdiedstraße noch stärker werden kann. (Anzahl der Nennungen: 3; weitere Nr.: 18515, 18559)</p>	ja			nein	subjektiv - Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzeptes sondern Aufgabe der Ordnungsorgane.	
	<p>Südlich der Rüdigerstraße ist eine Tempo-30-Zone eingerichtet. Diese gibt bisher nicht im Bereich der Siegfriedstraße zwischen Rüdigerstraße und Gottdiedstraße. Insbesondere die lange Strecke zwischen den beiden LSA an dieser Knotenpunkt erleidet zu häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen, um "Grün" nicht zu bekommen.</p>	nein	Die Siegfriedstraße ist nördlich der Rüdigerstraße eine örtliche Straßeneinbindung gemäß der Klassifizierung des Straßenetzes (STEP 2020) und kann aufgrund der aus dieser Klassifizierung abgeleiteten Funktion nicht als Tempo-30-Zone gestaltet werden.		nein	subjektiv - Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzeptes sondern Aufgabe der Ordnungsorgane.	
	<p>Auf dem Grundstück östlich der Ruschstraße zwischen Gottdiedstraße und dem Supermarkt (Netto) wird eine Kita errichtet werden. Sollte sich doch 50 m/hn errichten. Die Geschwindigkeit empfände ich zu hoch, wenn die Kita eröffnet hat.</p>	nein	Zu dieser Kita wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahren ein Verkehrsstudien erstellt, dass sich mit dieser Angelegenheit auseinandergesetzt hat. Dort wurde die Einrichtung eines Tempo 30-Bereichs vor der Kita empfohlen.				
eingeschränkte Sicht / unübersichtliche Verkehrsführung	<p>Die Rechts-vor-Links-Regelungen werden auf der Fanningenstraße missachtet oder übersahen. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18217)</p>	ja					
	<p>Am Knotenpunkt Gottdiedstraße / Klara-Weyl-Straße - Kriemhildstraße ist kaum zu übersehen, ob ein Verkehrsteilnehmer*in aus der Klara-Weyl-Straße kommt, wenn man die Straße überqueren oder von der Gottdiedstraße in die Klara-Weyl-Straße einbiegen möchte. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18026)</p>	ja					
	<p>Der Knotenpunkt Rudolf-Reusch-Straße / Normannenstraße ist mit Rechts-vor-Links geregelt, was jedoch in der gesamten Gestaltung nicht existenziell ist. Zusätzlich ist der Knotenpunkt regelmäßig mit parkenden Pkw verstopft. Knotenpunkt Frankfurter Allee / Atzpodtstraße / Buchberger Straße: Die Führung der Linksabbiegenden auf der Frankfurter Allee führt häufig zum Versperren der Rad- und Fußverkehrsräume zum Queren der Frankfurter Allee. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18579)</p>	ja					
	<p>Am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Magdalenenstraße sind die Stoßbreiten zwischen Kfz- und Radverkehr blockiert, weshalb Radfahrer*innen von Ausweichrouten beim Abbiegen in die Magdalenenstraße erst zu spät wahrgenommen werden.</p>	ja					
	<p>Die Fanningenstraße im Bereich der Bürgerheimstraße dient vielen Autofahrern gerade zu Stoßbreiten als Ausweichroute zur Rüdigerstraße. Besonders beim Abbiegen ist die Sicht hier nach Osten oft sehr schlecht durch parkende Fahrzeuge.</p>	ja			nein	Wo liegt der Konflikt? 1) Ist es die Ausweichroute und höhere Verkehrsbelastung? 2) Ist es die "blinde" Sicht für den Kfz-Verkehr auf der Reue-Weyl-Straße?	
	<p>Am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Möllendorffstraße - Grünanlage zeigt die Fußgängerampel im Knotenraum Grünanlage Rot, während die Fahrradampel noch kurz Grün bleibt. Autofahrer (Rechtsabbieger) sehen aber nur die rote Fußgängerampel und fahren. Die Stelle ist für diesen kurzen Zeitabschnitt eine große Gefahr für Fußfahrende. Die Verkehrsführung am Vorgelände des Zentralfriedhofs ist unübersichtlich.</p>	ja			ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.	
Durchgangsverkehr	<p>Es besteht großer Durchgangsverkehr durch das Wohngebiet PA4. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18551)</p>	nein	Die Aussage ist zu unkonkret für eine Berücksichtigung.				
	<p>Die Fanningenstraße wird als Abkürzung zum Erreichen der Alten Frankfurter Allee von der Atzpodtstraße genutzt. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18217)</p>	nein	Dies ist eine vollkommen legitime Nutzung der Fanningenstraße, zumal es keine verkehrlichen Alternativen gibt. Wobei man hier es sich dabei um keinen gebietsfremden Verkehr, sondern Quil- und Zielverkehr des Untersuchungsgebiets.				
	<p>Der Durchgangsverkehr, insbesondere auch von Lkw, zwischen Landberger Allee und Frankfurter Allee behindert die Anwohner der Siegfriedstraße (Lärm, Abgas). (Anzahl der Nennungen: 3; weitere Nr.: 18338, 2020-07420)</p>	nein	Die Beschaffenheit des Straßennetzes legt nahe, dass es sich dabei nicht um gebietsfremden Durchgangsverkehr, sondern um Quil- und Zielverkehr des Gebiets zwischen den Straßenzügen Frankfurter Allee, Möllendorffstraße, Landberger Allee und Rhinstraße handelt. Die Funktion der Siegfriedstraße als Hauptverkehrsstraße umfasst die Abwicklung der Sammelverkehrs des Untersuchungsgebiets.				
	<p>Die das Linksabbiegen am Knotenpunkt Möllendorffstraße / Möllendorffstraße - Grünanlage von Knotenraum Möllendorffstraße Richtung Frankfurter Allee Ost nicht möglich ist, welches viele Autofahrer auf die Normannenstraße, Rathausstraße, Dottorstraße und Ruschstraße aus. (Anzahl der Nennungen: 4; weitere Nr.: 18024, 18038, 18280)</p>	ja	In der Siegfriedstraße treten sehr hohe Verkehrsbelastung auf.		nein	Da das Linksabbiegen am Knotenpunkt Möllendorffstraße nicht gegeben ist, muss der Kfz-Verkehr eine Möglichkeit nutzen, um auf der Frankfurter Allee (PA) abzubiegen.	

Sonstiges		Die Goltzstraße wird als Schleichweg für den Durchgangsverkehr benutzt. (Anzahl der Nennungen: 3; weitere Nr.: 18241, 18246)	ja	Die Beschaffenheit des Straßennetzes liegt nahe, dass es sich dabei nicht um gebührenden Durchgangsverkehr, sondern um Quell- und Zielverkehr des Gebiets zwischen den Straßenzügen Frankfurter Allee, Möhlendorferstraße, Leimböcker Allee und Ruchestraße handelt. Eine Abwicklung dieser Verkehre sollte dennoch nicht über die Goltzstraße erfolgen, deren Funktion die Fernerschlebung der anliegenden Wohnquartiere ist.					
			ja						
			nein	Zur angemessenen Beurteilung ist die Erarbeitung eines Schutzplans erforderlich, was den Umfang des Verkehrskonzepts übersteigt.					
		In der Farnbergstraße werden Rettungsfahrzeuge, die das Sanie-Kitbox erreichen wollen, durch die schmale Fahrbahn und die hohe Verkaufsaufkommen behindert. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18217)	nein	Die Freihaltung der Rettungswegs liegt im Zuständigkeitsbereich der unteren Verkehrsbehörde und des Klinikbetriebers. Im Rahmen des Verkehrskonzepts wird die Lage des Kitboxens und dessen Artfahrbarkeit mit Rettungsfahrzeugen berücksichtigt.					
		Am Knotenpunkt Ruchestraße / Frankfurter Allee kommt es besonders am Nachmittag zu längeren Wartezeiten für den KV-Verkehr. (Anzahl der Nennungen: 5; weitere Nr.: 2020-07111, 18549, 18550, 18567)	ja	Die Rücktauschschaltungen in Folge der geringen Leistungsfähigkeit der LSA am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Ruchestraße - Schulze-Beyen-Straße ist schon Teil des Konzepts.					
			nein	Neben dem Fahrtrahnen Richtung Norden ist an dieser Stelle ein Schutzstreifen für den Radverkehr angelegt. Dadurch ist es möglich, an einem wartenden Kfz unter Nutzung des Schutzstreifens vorbeizufahren. Es entstehen also keine gravierenden Behinderungen. Desweiteren müsste der Gegenverkehr laut StVO während der Wartezeit am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Ruchestraße den Kreuzungsbereich freihalten, sodass in dieser Zeit ein Abblenden möglich ist. Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.	nein				
		Aufgrund hoher Verkaufsstellen ist es meist nicht möglich, aus der Ruchestraße (von der Frankfurter Allee kommend) in die Dietrichstraße abzubiegen. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18000)	ja			nein	subjektiv, kommt der Verkehr ggf. vom Bring- und Hol-Dienst der Eltern?		
		Vor der Grundschule auf dem linken Berg auf der Aspöckelstraße ist zu viel Verkehr (Lärm, Gefahren auf dem Schulweg, ...). (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18530)	nein	Die Beschaffenheit des Straßennetzes liegt nahe, dass es sich dabei nicht um gebührenden Durchgangsverkehr, sondern um Quell- und Zielverkehr des Gebiets zwischen den Straßenzügen Frankfurter Allee, Möhlendorferstraße, Leimböcker Allee und Ruchestraße handelt. Die Funktion der Ruchestraße als Hauptverkehrsstraße umfasst die Abwicklung der Sammelverkehrs des Linienverkehrsgebiets. Zur Beurteilung der Umweltauswirkungen (Lärm, Abgas) ist eine separate Untersuchung erforderlich. Dies übersteigt den Umfang des Verkehrskonzepts.					
		Eine große Gefährdung und Lärm- und Abgasbelastung entsteht auf der Ruchestraße durch Umlenken des Verkehrs durch ein Wohngebiet.	nein	Die Möhlendorferstraße ist laut StEP Verkehr als übergeordnete Straßeneinbindung klassifiziert, wodurch ihre Funktion auch in der Abwicklung Übergangsvorkehr (Durchgangs-Verkehre) besteht.					
		Auf der Möhlendorferstraße besteht ein sehr hohes Verkaufsaufkommen.	nein						
Danksage	vom Ersteller geböckte Kommentare	geböckert	nein						
		geböckert	nein						
		geböckert	nein						
		geböckert	nein						
	geposteter Kommentar / Ergänzung zu eigenem Kommentar	gepostet / ergänzend zu Nr.: 18237	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 17185	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 18550	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 2020-07104	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 2020-07307	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 18563	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 17447	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 18515	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 2020-07335	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 18428	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 2020-07259	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 2020-06998	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 2020-06998	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 18250	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 2020-07182	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 2020-07229	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 2020-07104	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 18519	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 18560	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 2020-07117	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 2020-07118	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 2020-07391	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 2020-07391	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 2020-07391	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 2020-07391	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 18046	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 2020-07181	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 18178	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
		gepostet / ergänzend zu Nr.: 2020-07366	gepostet / ergänzend zu Nr.: 14	nein					
	anderweitig nicht zufführende Beiträge, technische Hinweise etc.		Gastronomie um den Platz - um Gottes willen - mir reichen schon die Lärmwerte! Lade aus der Kirche abends - kann ja nach hause werden wenn dieser Spielplatz dann offen ist - solche Ideen können auch nur von Leuten kommen, die nicht direkt da wohnen - ich ja - ich schau direkt auf die Kirche mit ihrem Platz.	nein					
		Bitte die Markierung nach auf der Karte an die richtige Stelle setzen (viel weiter östlich). Danke.	nein						
		Wofür die andere Straßenseite benutzen ... da ist ein geschützter 2 Meter breiter Gehweg	nein						
		Verlängern für wen und was und welche Richtung???	nein						
		Da genügt es, den Radweg und Gehweg zu flicken. Sie möchten doch nur Status provozieren.	nein						
		Dass eine Umwidmung einer Fahrbahn keine Status produziert, sieht man doch aktuell jeden Tag, wenn die LKW's der Baustelle dort parken.	nein						
		Ich vermute mal es ist die Entfernung der Einbahnstrassenrichtung gemeint oder zumindest Freigabe für Radfahrer in Einbahnstrassenrichtung dort zu fahren.	nein						
		Abklärung eines Vortrags	nein						
		Ich weiß nicht, wie ich das mit dem "orientalischen Bazar" verstehen soll, außer als rassistische Anspielung. Menschenfeindlichkeit ist jedenfalls keine Grundfrage, um über die Verbesserung der Verkehrssituation hier zu reden.	nein						
			nein						
	Es könnte ein schöner deutscher Bazar mit orientalischem Flair und internationaler Außenbauqualität werden, alles Stadtplatz mit Läden und Gastronomie, aber die Autos müssten zurückgedrängt werden, siehe Vorschlag Wohnwand, ich gehöre zur Nachbarschaft ... und von noch mehr Radambos würde ich nicht profitieren.	nein							
	Dieser bodenbenutzende Vorschlag liefert letztendlich auf eine Parkraumbewirtschaftung hinaus ...	nein							
	Generell scheint es, als wenn die Howoge seit "Fertigstellung" der Anlage ein wenig die Luft verdicken zu haben.	nein							
	Ich habe da eigentlich gerne durch.	nein							
	Ich habe das für keine gute Idee, da es das Umlenken des Verkehrs deutlich erhöhen würde.	nein							

