

Anhang 1

Verkehrliche Konflikte und Defizite

Verkehrskonzept Frankfurter Allee Nord

Anhang 1: Verkehrliche Konflikte und Defizite

1 Fußverkehr

1.1 Fehlende Querungshilfe

Knotenpunkt Rathausstraße/Rudolf-Reusch-Straße

Es fehlt eine Querungshilfe für zu Fuß Gehende, welche wegen überhöhter Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und schlechter Sichtbarkeit der zu Fuß Gehenden zwischen parkenden Autos erforderlich ist.



Abbildung 1.1: fehlende Querungshilfe am Knotenpunkt Rathausstraße/Rudolf-Reusch-Straße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 1.2.

Knotenpunkt Rüdigerstraße/Wotanstraße

Es fehlt nach Aussage der Anwohner eine Querungshilfe für zu Fuß Gehende über die Rüdigerstraße, um zum Spielplatz Freiaplatz zu gelangen – insbesondere vor dem Hintergrund, dass hier viele Kinder unterwegs sind und daher der Umweg über die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Rüdigerstraße / Siegfriedstraße nicht zumutbar ist.

Fußverkehr



Abbildung 1.2: fehlende Querungshilfe am Knotenpunkt Rüdigerstraße/Wotanstraße (links Blickrichtung Osten, rechts Blickrichtung Norden)

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.4.

Knotenpunkt Schottstraße/Roedeliusplatz

Es fehlt nach Aussage der Anwohner auf Höhe des Roedeliusplatzes eine Querungshilfe für zu Fuß Gehende über die Schottstraße. Dieses Defizit wird im Rahmen der laufenden Umgestaltung des Roedeliusplatzes nicht behoben.



Abbildung 1.3: fehlende Querungshilfe am Knotenpunkt Schottstraße/Roedeliusplatz

Maßnahme zur Behebung des Defizits: Derzeit gibt es keine Möglichkeit zur Errichtung einer Querungshilfe über die Schottstraße auf Höhe des Roedeliusplatzes.

Knotenpunkt Alte Frankfurter Allee / Siegfriedstraße

Der Knotenpunktbereich ist sehr groß. Die sich ergebende Breite der zu querenden Fahrbahn erschwert das Queren.



Abbildung 1.4: große Verkehrsfläche am Knotenpunkt Alte Frankfurter Allee / Siegfriedstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 1.1.

Westliche Gotlindestraße

Auf der Nordseite endet der Gehweg am Friedhof. Das Queren der Gotlindestraße ist wegen überhöhter Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs erschwert.



Abbildung 1.5: Ende des nördlichen Gehwegs der Gotlindestraße am Friedhof (links Blickrichtung Osten, rechts Blickrichtung Westen)

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.1.

Kita Singmäuse

Die Querung der Gotlindestraße ist für zu Fuß Gehende, insbesondere Kinder, durch hohes Kfz-Aufkommen herausfordernd.

Fußverkehr



Abbildung 1.6: fehlende Querungshilfe über die Gotlindestraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.2.

Rathausstraße zwischen Dottistraße und Rudolf-Reusch-Straße

Im Bereich der Kita „Weltentdecker“ fehlt eine Querungshilfe für zu Fuß Gehende.



Abbildung 1.7: fehlende Querungshilfe über die Rathausstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 1.2.

Knotenpunkt Frankfurter Allee / Ruschestraße

Es fehlt die Fußgängerfurt im östlichen Knotenarm und die Wartezeiten an der Lichtsignalanlage sind für zu Fuß Gehende sehr lang.



Abbildung 1.8: fehlende Fußgängerfurt am östlichen Knotenarm des Knotenpunktes Frankfurter Allee / Ruschestraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: Es bestehen keine kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten. Die Belange des Fußverkehrs sind im Rahmen des Abwägungsprozesses zur Umgestaltung der Frankfurter Allee zu berücksichtigen.

Knotenpunkt Frankfurter Allee / Alfredstraße

Es fehlt die Fußgängerfurt im östlichen Knotenarm und die Wartezeiten an der Lichtsignalanlage sind für zu Fuß Gehende sehr lang.

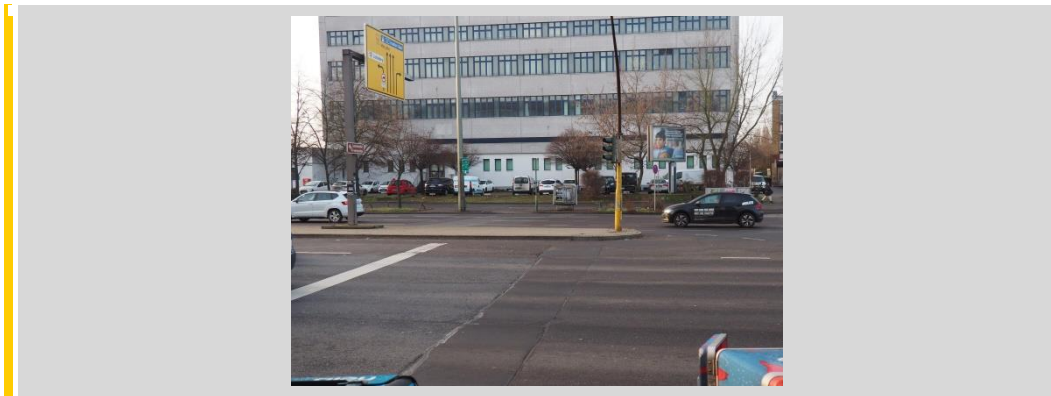


Abbildung 1.9: fehlende Fußgängerfurt am östlichen Knotenarm des Knotenpunktes Frankfurter Allee / Alfredstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: Es bestehen keine kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten. Die Belange des Fußverkehrs sind im Rahmen des Abwägungsprozesses zur Umgestaltung der Frankfurter Allee zu berücksichtigen.

Fußverkehr

1.2 Fehlende straßenbegleitende Fußwege

Rutnikstraße zwischen Rudolf-Reusch-Straße und Ruschestraße

Es fehlt ein straßenbegleitender Fußweg auf der nördlichen Straßenseite.



Abbildung 1.10: fehlender straßenbegleitender Fußweg in der Rutnikstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.9.

Gotlindestraße zwischen dem Friedhof und Siegfriedstraße

Es fehlt ein straßenbegleitender Fußweg auf der nördlichen Straßenseite.



Abbildung 1.11: fehlender straßenbegleitender Fußweg in der Gotlindestraße (links Straßenabschnitt ohne nördlichen Gehweg, rechts Ende des straßenbegleitenden Gehwegs am Friedhof)

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.1.

Gotlindestraße zwischen Dietlindestraße und dem Zugang zum Landschaftspark

Es fehlt ein straßenbegleitender Fußweg auf der nördlichen Straßenseite.

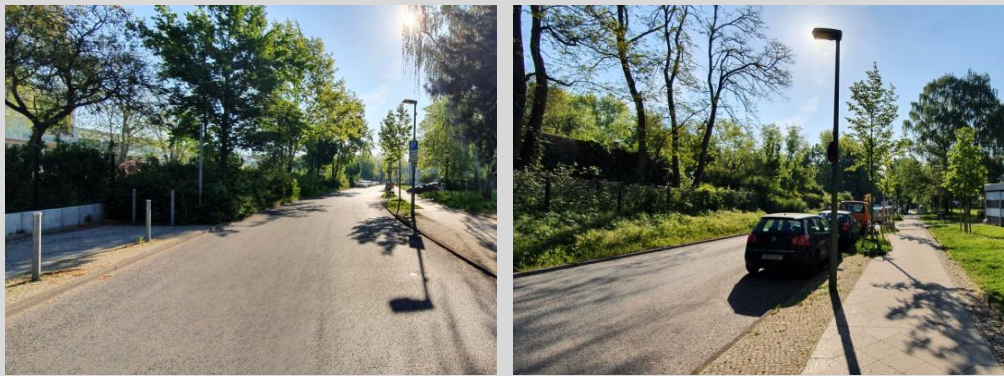


Abbildung 1.12: fehlender straßenbegleitender Fußweg in der Gotlindestraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.6.

Frankfurter Allee zwischen der Bushaltestelle Lichtenberger Brücke und der Hubertusstraße

Es fehlt ein straßenbegleitender Fußweg auf der nördlichen Straßenseite.



Abbildung 1.13: fehlender straßenbegleitender Fußweg in der Frankfurter Allee (links Blick von der Bushaltestelle Lichtenberger Brücke, rechts Blick von der Hubertusstraße)

Maßnahme zur Behebung des Defizits: Es bestehen keine kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten. Die Belange des Fußverkehrs sind im Rahmen des Abwägungsprozesses zur Umgestaltung der Frankfurter Allee zu berücksichtigen.

Fußverkehr

1.3 Gehwege in baulich schlechtem Zustand / "Trampelpfad"

Rudolf-Reusch-Straße

Die Gehwege auf beiden Straßenseiten sind zwischen Hendrichplatz und Normannenstraße sowie auf der westlichen Straßenseite auch zwischen Rathausstraße und Normannenstraße in baulich schlechtem Zustand.



Abbildung 1.14: Gehwegschäden in der Rudolf-Reusch-Straße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.11.

Ruschestraße zwischen Kunzeweg und Rutnikstraße

Der Gehweg auf der östlichen Straßenseite ist in baulich schlechtem Zustand.



Abbildung 1.15: Gehwegschäden in der Ruschestraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.12.

Hubertusstraße zwischen Frankfurter Allee und dem Gelände der SANA-Klinik

Der Gehweg auf der westlichen Straßenseite ist in baulich schlechtem Zustand.



Abbildung 1.16: Gehwegschäden in der Hubertusstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.13.

Hubertusstraße zwischen Rüdigerstraße und Fanningerstraße

Die Gehwege auf beiden Straßenseiten sind in baulich schlechtem Zustand.

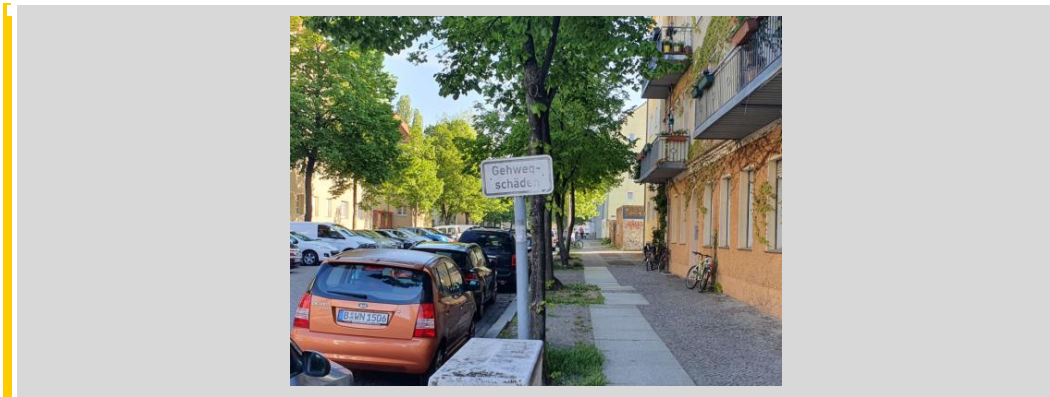


Abbildung 1.17: Gehwegschäden in der Hubertusstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.13.

Dreiecksfläche Gudrunstraße / Rüdigerstraße / Kriemhildstraße

Die Gehwege entlang der Dreiecksfläche sind in der Rüdiger- und Kriemhildstraße in baulich schlechtem Zustand.

Fußverkehr



Abbildung 1.18: Gehwegschäden in der Kriemhildstraße (links) und in der Rüdigerstraße (rechts)

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.10.

1.4 Zu schmale Gehwege

Rathausstraße zwischen Rudolf-Reusch-Straße und Normannenstraße

Der Gehweg auf der nordöstlichen Straßenseite ist zu schmal.



Abbildung 1.19: zu schmaler Gehweg in der Rathausstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 1.3.

Normannenstraße zwischen Ruschestraße und Zufahrt zum Campus für Demokratie

Der Gehweg auf der südlichen Straßenseite ist zwischen den parkenden Pkw und dem Gebäude zu schmal.

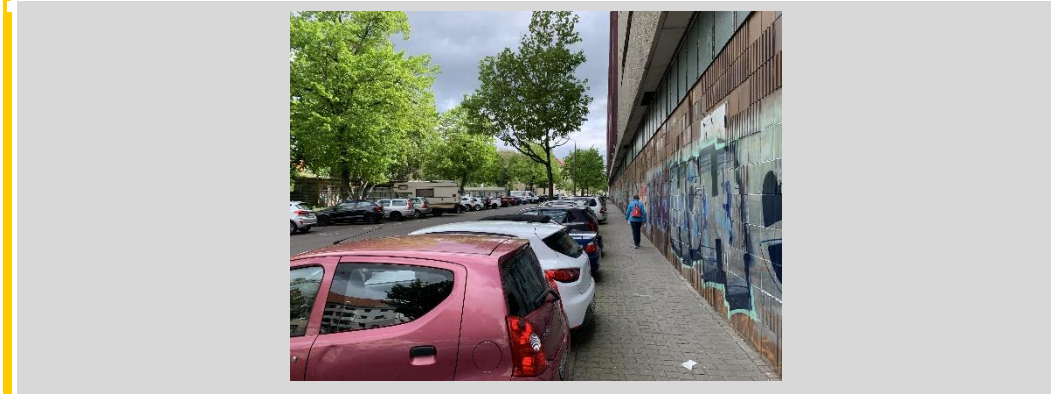


Abbildung 1.20: zu schmaler Gehweg in der Normannenstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.7.

Dietlindestraße zwischen Selma-Lagerlöf-Schule und Ortliebstraße

Der Gehweg auf der westlichen Straßenseite ist zu schmal.



Abbildung 1.21: zu schmaler Gehweg in der Dietlindestraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.8.

1.5 Lange Wartezeiten an LSA

Knotenpunkt Möllendorffstraße / Zufahrt Parkhaus „Ringcenter“

An der Lichtsignalanlage müssen zu Fuß Gehende lange warten, um die Möllendorffstraße zu queren.

Fußverkehr

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.14.

Knotenpunkt Frankfurter Allee / Rathausstraße

An der Lichtsignalanlage müssen zu Fuß Gehende und Radfahrende lange warten, um die Frankfurter Allee zu queren.

Maßnahme zur Behebung des Defizits: Es bestehen keine kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten. Die Belange des Fußverkehrs sind im Rahmen des Abwägungsprozesses zur Umgestaltung der Frankfurter Allee zu berücksichtigen.

Knotenpunkt Frankfurter Allee / Ruschestraße – Schulze-Boysen-Straße

An der Lichtsignalanlage müssen zu Fuß Gehende lange warten, um die Frankfurter Allee zu queren.

Maßnahme zur Behebung des Defizits: Es bestehen keine kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten. Die Belange des Fußverkehrs sind im Rahmen des Abwägungsprozesses zur Umgestaltung der Frankfurter Allee zu berücksichtigen.

Knotenpunkt Frankfurter Allee / Buchberger Straße – Atzpodienstraße

An der Lichtsignalanlage müssen zu Fuß Gehende und Radfahrende lange warten, um die Frankfurter Allee zu queren.

Maßnahme zur Behebung des Defizits: Es bestehen keine kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten. Die Belange des Fußverkehrs sind im Rahmen des Abwägungsprozesses zur Umgestaltung der Frankfurter Allee zu berücksichtigen.

1.6 Mangelnde Barrierefreiheit

Knotenpunkt Fanningerstraße/Hubertusstraße

Es fehlt ein sicherer, barrierefreier Übergang über die Hubertusstraße.



Abbildung 1.22: fehlender barrierefreier Übergang am Knotenpunkt Fanningerstraße/Hubertusstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.5.

Knotenpunkt Fanningerstraße/Siegfriedstraße

Es fehlt ein sicherer, barrierefreier Übergang über die Siegfriedstraße.



Abbildung 1.23: fehlender barrierefreier Übergang am Knotenpunkt Fanningerstraße/Siegfriedstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 1.4.

Fußverkehr

Westliche Gotlindestraße

Auf der Nordseite endet der Gehweg am Friedhof mit einem hohen Bordstein. Es fehlt eine barrierefreie Querungsmöglichkeit.



Abbildung 1.24: Ende des nördlichen Gehwegs der Gotlindestraße am Friedhof mit hohem Bord

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.1.

1.7 Sonstiges

Möllendorffstraße Höhe Rathauspark

Der Radweg auf der östlichen Straßenseite ist entlang des Rathausparks aufgehoben. Der Radverkehr wird in diesem Abschnitt auf dem Gehweg geführt (Fußweg – Rad frei). Dadurch ergeben sich Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr.



Abbildung 1.25: Radwegende am Rathauspark (links), Radweganfang am Rathaus (rechts)

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 3.6.

2 Radverkehr

2.1 Ungeeignete Straßenoberfläche / Radweg in baulich schlechtem Zustand

Rutnikstraße zwischen Rudolf-Reusch-Straße und Ruschestraße

Die Straßenoberfläche ist für den Radverkehr ungeeignet: Sie ist rissig und uneben.



Abbildung 2.1: Straßenoberfläche der Rutnikstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 3.2.

Gotlindestraße zwischen Ruschestraße und Siegfriedstraße

Die Straßenoberfläche ist für den Radverkehr ungeeignet: Sie besteht aus löchri-gen Betonplatten.

Radverkehr



Abbildung 2.2: Straßenoberfläche der Gotlindestraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 3.1.

Fanningerstraße zwischen Siegfriedstraße und Gudrunstraße

Die Straßenoberfläche ist für Radfahrer ungeeignet: Die Fahrbahn besteht aus Großpflaster, lediglich in der Straßenmitte, wo die Straßenbahntrasse langführt, ist ein asphaltierter Streifen vorhanden. Dieser ist neben den Straßenbahngleisen jedoch recht schmal.

Die schlechte Straßenoberfläche ist an dieser Stelle besonders negativ zu bewerten, weil die Fanningerstraße auch in diesem Abschnitt Teil des Fahrradrouternetzergänzungsnetzes ist.



Abbildung 2.3: Straßenoberfläche der Fanningerstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 3.3.

Frankfurter Allee zwischen Magdalenenstraße und Möllendorffstraße

Der Radweg ist in baulich schlechtem Zustand.



Abbildung 2.4: Radwegschäden in der Frankfurter Allee

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 3.4.

Möllendorffstraße zwischen Normannenstraße und Frankfurter Allee

Der Radweg auf der westlichen Straßenseite ist in baulich schlechtem Zustand.



Abbildung 2.5: Radwegschäden in der Möllendorffstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 3.5.

Radverkehr

Knotenpunkt Alte Frankfurter Allee / Hubertusstraße

Eine ungehinderte Durchfahrt für Radfahrende von der Alten Frankfurter Allee kommend Richtung Innenstadt ist wegen des durchgehend hohen Bordsteins nicht möglich.



Abbildung 2.6: hoher Bordstein am Knotenpunkt Alte Frankfurter Allee / Hubertusstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 3.11.

2.2 Zu schmale Radwege

Frankfurter Allee

Auf der nördlichen Straßenseite ist der Radweg zwischen der Hubertusstraße und der Möllendorffstraße zu schmal.

Auf der südlichen Straßenseite ist der Radweg zwischen der Möllendorffstraße und der Alfredstraße zu schmal.

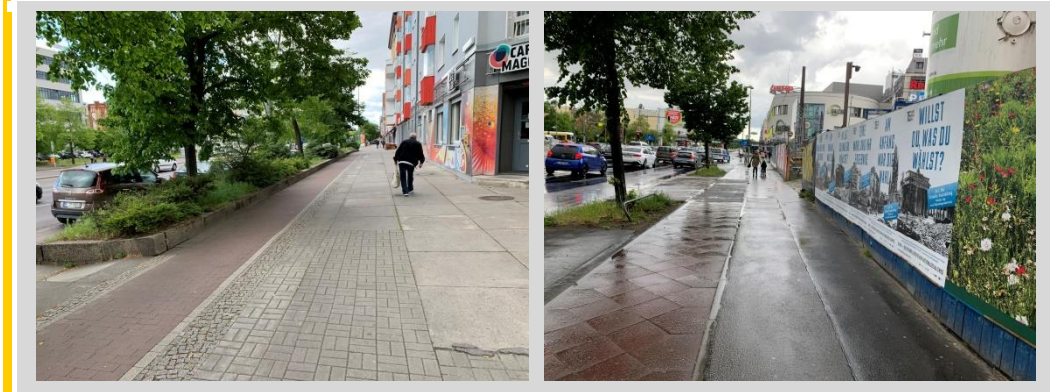


Abbildung 2.7: zu schmaler Radweg in der Frankfurter Allee, nördliche Straßenseite



Abbildung 2.8: zu schmaler Radweg in der Frankfurter Allee, südliche Straßenseite

Maßnahme zur Behebung des Defizits: Es bestehen keine kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten. Die Belange des Radverkehrs sind im Rahmen des Abwägungsprozesses zur Umgestaltung der Frankfurter Allee zu berücksichtigen.

Möllendorffstraße

Die Radwege sind beidseitig zwischen der Frankfurter Allee und dem Loeperplatz zu schmal.

Radverkehr



Abbildung 2.9: zu schmaler Radweg in der Möllendorffstraße (links westliche Straßenseite, rechts östliche Straßenseite)

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 3.5.

2.3 Ungünstige Führung der Radfahrer

Rüdigerstraße zwischen Atzpodienstraße und Siegfriedstraße

Es fehlt eine Radverkehrsanlage. Diese ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrslastungen in der Rüdigerstraße in Verbindung mit der zulässigen Kfz-Geschwindigkeit laut der FGSV-Empfehlung für Radverkehrsanlagen (2010) erforderlich.



Abbildung 2.10: fehlende Radverkehrsanlage in der Rüdigerstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 3.7.

Ruschestraße zwischen Normannenstraße und Bornitzstraße

Auf der westlichen Straßenseite fehlt eine Radverkehrsanlage. Diese ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastungen in der Rüdigerstraße in Verbindung mit der zulässigen Kfz-Geschwindigkeit laut der FGSV-Empfehlung für Radverkehrsanlagen (2010) erforderlich.

Auf der östlichen Straßenseite wird der Radverkehr auf dem Gehweg geführt (Fußweg – Rad frei). Angesichts des hohen Radverkehrsaufkommens ist dies bei der vorhandenen nutzbaren Wegbreite laut der FGSV-Empfehlung für Radverkehrsanlagen nicht zulässig.



Abbildung 2.11: fehlende Radverkehrsanlage in der westlichen Ruschestraße (links), gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fuß- und Radverkehr in der östlichen Ruschestraße (rechts)

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 3.8.

Möllendorffstraße Höhe Rathauspark

Der Radverkehr wird auf der östlichen Straßenseite auf dem Gehweg geführt (Fußweg – Rad frei). Angesichts des hohen Radverkehrsaufkommens ist dies bei der vorhandenen nutzbaren Wegbreite laut der FGSV-Empfehlung für Radverkehrsanlagen nicht zulässig.

Radverkehr



Abbildung 2.12: gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fuß- und Radverkehr in der Möllendorffstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 3.6.

Siegfriedstraße zwischen Rüdigerstraße und Alte Frankfurter Allee

Der Radverkehr wird zwischen längs parkenden Kfz und den Straßenbahngleisen geführt. Außerdem ist die Straßenoberfläche mit Großpflaster für den Radverkehr ungeeignet.



Abbildung 2.13: fehlende Radverkehrsanlage in der Siegfriedstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 3.9.

Knotenpunkt Frankfurter Allee / Alfredstraße

Es fehlt eine Radverkehrsanlage in der Knotenpunktzufahrt in der Alfredstraße.



Abbildung 2.14: fehlende Radverkehrsanlage in der Knotenpunktzufahrt in der Alfredstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: Es bestehen keine kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten. Die Belange des Radverkehrs sind im Rahmen des Abwägungsprozesses zur Umgestaltung der Frankfurter Allee zu berücksichtigen.

Knotenpunkt Frankfurter Allee / Ruschestraße

Die Radverkehrsanlage endet wenige Meter vor dem Knotenpunkt. Aus diesem Grund wird häufig unerlaubterweise der Gehweg genutzt.



Abbildung 2.15: fehlende Radverkehrsanlage am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Ruschestraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: Es bestehen keine kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten. Die Belange des Radverkehrs sind im Rahmen des Abwägungsprozesses zur Umgestaltung der Frankfurter Allee zu berücksichtigen.

Radverkehr

Knotenpunkt Frankfurter Allee / Rathausstraße

Die Frankfurter Allee ist für Radfahrende, die aus der Rathausstraße kommen, umständlich zu queren: Es muss abgestiegen und das Fahrrad geschoben werden, um die Fußgänger-LSA zur Querung der Rathausstraße und anschließend die Fußgänger-LSA über die Frankfurter Allee zu nutzen. Es gibt keine legale Möglichkeit, ohne vom Fahrrad abzusteigen.

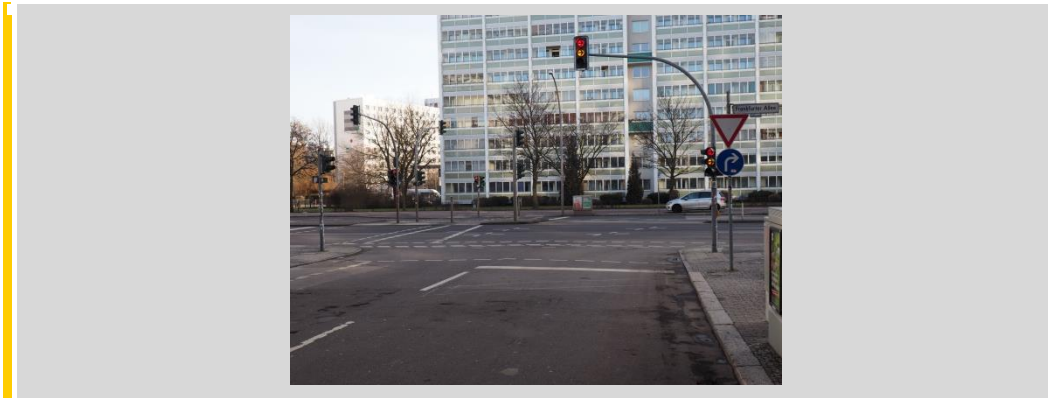


Abbildung 2.16: Knotenpunkt Frankfurter Allee / Rathausstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: Es bestehen keine kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten. Die Belange des Radverkehrs sind im Rahmen des Abwägungsprozesses zur Umgestaltung der Frankfurter Allee zu berücksichtigen.

2.4 Nicht freigegebene Einbahnstraßen ohne dichte Umfahrung

Rathausstraße

Die Rathausstraße ist zwischen Normannenstraße und Rudolf-Reusch-Straße eine Einbahnstraße und nicht für den Radverkehr freigegeben. Dabei ist die Rathausstraße in diesem Bereich Teil des Fahrradrouthenetzes: Hier verläuft eine Ergänzungsrouten.



Abbildung 2.17: für den Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße in der Rathausstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 1.3.

Nördliche Atzpodienstraße

Am Knotenpunkt Rüdigerstraße/Atzpodienstraße ist die Einfahrt in den Knotenarm Atzpodienstraße Nord verboten. Es handelt sich um eine unechte Einbahnstraße. Es gibt für den Radverkehr keine dichte Umfahrungsmöglichkeit.



Abbildung 2.18: Einfahrt in den Knotenarm Atzpodienstraße Nord

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 3.10.

Fanningerstraße zwischen Siegfriedstraße und Hagenstraße

Dieser Abschnitt der Fanningerstraße ist eine Einbahnstraße. Es gibt keine dichte Umfahrungsmöglichkeit für den Radverkehr. Das ist insbesondere deshalb kritisch, weil die Fanningerstraße Teil einer Fahrradergänzungsrouten ist.

Radverkehr



Abbildung 2.19: für den Radverkehr nicht freigegebene Einbahnstraße in der Fanningerstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 1.4.

2.5 Fehlende Fahrradabstellanlagen

U-Bahn Lichtenberg

Es gib zu wenige Fahrradstellplätze. Die vorhandenen Abstellanlagen sind überlastet.

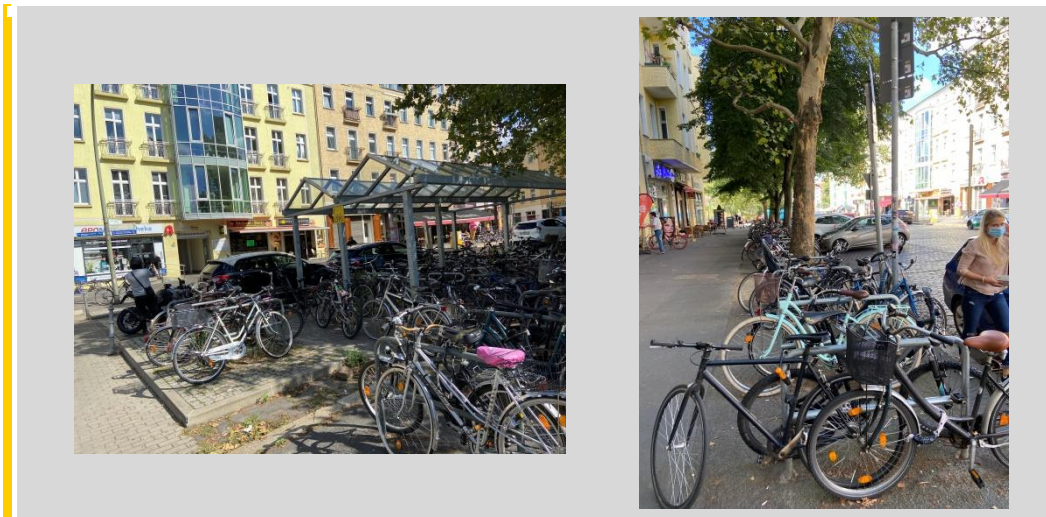


Abbildung 2.20: überlastete Fahrradabstellanlage am U-Bahn Lichtenberg

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 3.14.

2.6 Sonstiges

Gotlindestraße zwischen Plonzstraße und Hagenstraße

Es besteht ein Erschließungsdefizit durch Bike-Sharing-Angebote, wenn man ein Einzugsgebiet von 400 m um die vorhandenen Bike-Sharing-Stationen zugrunde legt.

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 4.1.

Wohnquartier Lindenhof

Es fehlt ein Angebot zum Leih-Lastenrad-Verleih.

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 4.2.

Knotenpunkt Frankfurter Allee / Möllendorffstraße – Gürtelstraße

Der Knotenpunkt ist eine allgemeine Unfallhäufungsstelle für alle Verkehrsteilnehmer. Teil des Problems für den Fuß- und Radverkehr ist, dass im Knotenarm Gürtelstraße die Fußgängerampel schon „Rot“ zeigt, während die Fahrradampel noch kurz „Grün“ bleibt. Rechtsabbiegende Autofahrer achten nach Aussage von Anwohnern mehr auf die rote Fußgängerampel und fahren ohne entsprechende Rücksicht auf den Radverkehr. Das ist eine große Gefahr für Radfahrende.



Abbildung 2.21: Knotenarm Gürtelstraße des Knotenpunktes Frankfurter Allee / Möllendorffstraße – Gürtelstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 3.12 und 6.1.

Radverkehr

Von der Unfallkommission sind weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erwarten.

Knotenpunkt Frankfurter Allee / Buchberger Straße – Atzpodienstraße

Der Radverkehr erhält zum Queren der Frankfurter Allee von Süd nach Nord abends und in der Nacht eine Freigabe nur nach Bedarfsanmeldung.

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 3.13.

3 ÖPNV

3.1 Nicht optimale ÖPNV-Erschließung

Ruschestraße zwischen Hoenerweg und Hendrichplatz

Die ÖPNV-Erschließung ist nicht optimal. Die Luftlinienentfernung zur nächstgelegenen Haltestelle mit einem Angebot im 20-Minuten-Takt im Tagesverkehr (die Bushaltestelle Schottstraße, die U-Bahn-Station Magdalenenstraße oder die Straßenbahnhaltestellen der Linien M13 und 16 in der Möllendorffstraße) beträgt mehr als der im Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 definierte Zielwert von 300 m bzw. Toleranzwert von 400 m.

Das heißt, dass beispielsweise zwischen dem Jobcenter Berlin Lichtenberg in der Gotlindestraße und der nächstgelegenen Haltestelle (Bushaltestelle Schottstraße) ein Fußweg von etwa 650 m zurückzulegen ist.

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 5.2.

Wohnanlage Lindenhof

Die ÖPNV-Erschließung ist nicht optimal. Die Luftlinienentfernung zur nächstgelegenen Haltestelle mit einem Angebot im 20-Minuten-Takt im Tagesverkehr (die Bushaltestelle Rüdigerstr./Kriemhildstr.) beträgt mehr als der im Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 definierte Zielwert von 300 m bzw. Toleranzwert von 400 m.

Das heißt, dass beispielsweise zwischen der Kita am Lindenhof und der Bushaltestelle Rüdigerstr./Kriemhildstr. ein Fußweg von etwa 500 m zurückzulegen ist.

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 5.1.

3.2 Mangelnde Haltestellenausstattung

Tramhaltestelle Fanningerstraße

Die Haltestelle ist noch nicht zu einer barrierefreien Kaphaltestelle umgebaut.



Abbildung 3.1: Tramhaltestelle Fanningerstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 5.3.

Bus- und Tramhaltestelle Freiaplatz

Die Haltestelle ist noch nicht zu einer barrierefreien Kaphaltestelle umgebaut.



Abbildung 3.2: Bus- und Tramhaltestelle Freiaplatz

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 5.3.

Bus- und Tramhaltestelle Gotlindestraße

Die Haltestelle ist noch nicht zu einer barrierefreien Kaphaltestelle umgebaut.



Abbildung 3.3: Bus- und Tramhaltestelle Gotlindestraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 5.3.

4 fließender Kfz-Verkehr

4.1 Nicht gut erkennbare oder fehlende Verkehrszeichen

Knotenpunkt Rüdigerstraße/Hagenstraße

Zusatzzeichen 1000-33 (Radverkehr im Gegenverkehr) fehlt in Knotenausfahrt Hagenstraße Nord.



Abbildung 4.1: fehlendes Zusatzzeichen 1000-33 in Knotenausfahrt Hagenstraße Nord

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 6.8.

Hagenstraße (am Übergang zwischen der 33. Grundschule und der Selma-Lagerlöf-Schule)

Es fehlt ein Hinweis an den Kfz-Verkehr, dass dort ein Schuleingang ist.



Abbildung 4.2: Übergang zwischen der 33 Grundschule und der Selma-Lagerlöf-Schule

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 6.9.

Knotenpunkt Siegfriedstraße/Rüdigerstraße

Der Beginn der Tempo-30-Zone ist in Richtung der Knotenarme Rüdigerstraße Ost und Siegfriedstraße Süd nicht gut zu erkennen. Die Tempo-30-Zone-Schilder werden von den LSA-Signalmasten verdeckt.



Abbildung 4.3: verdecktes Tempo-30-Zone-Schild am Knotenpunkt Siegfriedstraße/Rüdigerstraße (Blickrichtung Knotenarm Siegfriedstraße Süd)

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 6.7.

fließender Kfz-Verkehr

Knotenpunkt Siegfriedstraße/Fanningerstraße

Es wird nach Aussage von Anwohnern der vom Knotenarm Nord nach Osten abbiegenden Straßenbahn regelmäßig die Vorfahrt genommen, da das entsprechende Verkehrszeichen kaum sichtbar ist.



Abbildung 4.4: Knotenpunkt Siegfriedstraße/Fanningerstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.1 und 6.1.

Knotenpunkt Gotlindestraße / Klara-Weyl-Straße – Kriemhildstraße

Die Klara-Weyl-Straße wird nicht als gleichwertige Straße wahrgenommen, sondern für eine untergeordnete Zufahrt gehalten. Daher wird nach Aussage von Anwohnern den Verkehrsteilnehmern, die aus der Klara-Weyl-Straße kommen, häufig die Vorfahrt genommen.



Abbildung 4.5: Knotenpunkt Gotlindestraße / Klara-Weyl-Straße – Kriemhildstraße
(Blickrichtung aus Gotlindestraße)

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 6.1 und 6.2.

Knotenpunkt Rathausstraße/Rudolf-Reusch-Straße

Die hier geltende Vorfahrtsregelung „rechts vor links“ ist aus der Gestaltung des Knotenpunkts nicht zu erkennen.



Abbildung 4.6: Knotenpunkt Rathausstraße/Rudolf-Reusch-Straße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 1.2.

Tramhaltestelle S+U Lichtenberg / Gudrunstraße

Die meisten Autofahrer wissen nicht, dass während der langen Standzeit der Straßenbahn an dieser Haltestelle (Endhaltestelle) Fahrgäste permanent ein- und aussteigen können. Daher fahren die Meisten nach Aussage von Anwohnern nicht mit ausreichend reduzierter Geschwindigkeit an der Straßenbahn vorbei. Dies birgt Gefahren.

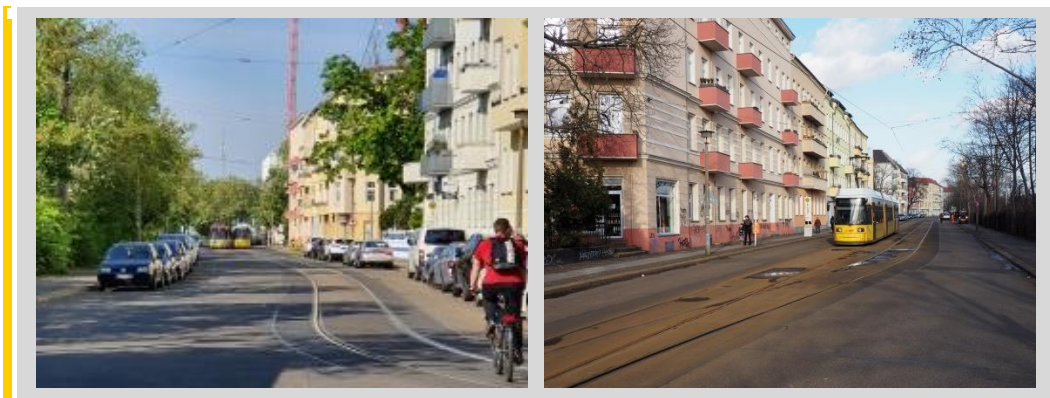


Abbildung 4.7: Endhaltestelle der Straßenbahn in der Gudrunstraße

fließender Kfz-Verkehr

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 6.1 und 6.10.

4.2 Hohe Kfz-Geschwindigkeiten

Westliche Gotlindestraße

In der Gotlindestraße zwischen Ruschestraße und Siegfriedstraße wird nach Aussage von Anwohnern häufig mit überhöhten Geschwindigkeiten gefahren.

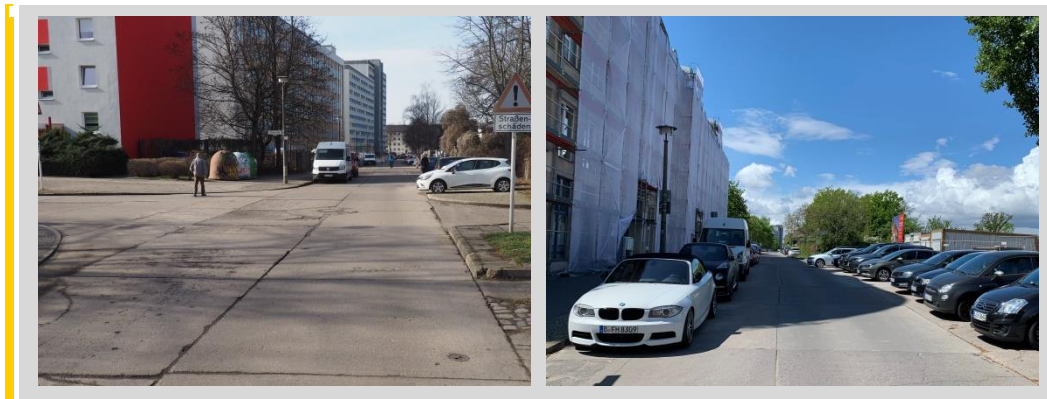


Abbildung 4.8: Gestaltung der westlichen Gotlindestraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 6.1 und 6.5.

Kita Singemäuse, Gotlindestraße 36

Die zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h wird nach Aussage von Anwohnern und Eltern häufig überschritten, um die im Straßenraum parkenden Fahrzeuge schnell zu passieren, wenn Gegenverkehr kommt.

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.2 und 6.1.

Rathausstraße

Die Straße wird häufig als Umgehung des Knotenpunkts Frankfurter Allee / Möllendorffstraße genutzt. Dabei wird nach Aussage von Anwohnern eine schnelle und aggressive Fahrweise an den Tag gelegt.



Abbildung 4.9: Gestaltung der Rathausstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 1.2 und 6.1.

Rudolf-Reusch-Straße

Die Straße wird nach Aussage von Anwohnern oft mit überhöhter Geschwindigkeit befahren.



Abbildung 4.10: Gestaltung der Rudolf-Reusch-Straße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 1.2 und 6.1.

Knotenpunkt Normannenstraße/Rudolf-Reusch-Straße

Insbesondere in der Relation Süd nach Ost kommt es nach Aussage von Anwohnern aufgrund der Vorfahrtsregelung „rechts vor links“ zu hohen Geschwindigkeiten, was zu einer Gefährdung von zu Fuß Gehenden führt.

fließender Kfz-Verkehr



Abbildung 4.11: Knotenpunkt Normannenstraße/Rudolf-Reusch-Straße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 6.1 und 6.3.

Schottstraße zwischen Gotlindestraße und Rüdigerstraße

Die Straße wird nach Aussage von Anwohnern oft mit hohen Geschwindigkeiten befahren.



Abbildung 4.12: Anfang der „Tempo-30-Zone“ in der Schottstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 6.1 und 6.6.

Knotenpunkt Fanningerstraße/Bürgerheimstraße

Der Knotenpunkt wird nach Aussage von Anwohnern oft mit hohen Geschwindigkeiten befahren, was zu einem sehr gefährlichen Abbiegen aus der Bürgerheimstraße kommend führt.

fließender Kfz-Verkehr



Abbildung 4.13: Knotenpunkt Fanningerstraße/Bürgerheimstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 1.5 und 6.1.

Knotenpunkt Siegfriedstraße/Fanningerstraße

Der Knotenpunkt ist nicht entsprechend einer Tempo-30-Zone gestaltet, weshalb hier der Kfz-Verkehr nach Aussage von Anwohnern häufig mit überhöhter Geschwindigkeit fährt.



Abbildung 4.14: Knotenpunkt Siegfriedstraße/Fanningerstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 1.4.

Siegfriedstraße zwischen Alter Frankfurter Allee und Rüdigerstraße

Die Siegfriedstraße wird im Bereich der Tempo-30-Zone nach Aussage von Anwohnern häufig mit 50 km/h befahren.

fließender Kfz-Verkehr



Abbildung 4.15: Siegfriedstraße zwischen Alter Frankfurter Allee und Rüdigerstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 1.1 und 6.1.

4.3 Eingeschränkte Sicht / unübersichtliche Verkehrsführung

Knotenpunkt Gotlindestraße / Klara-Weyl-Straße – Kriemhildstraße

Die Sichtbeziehungen zwischen der Gotlindestraße und der Klara-Weyl-Straße sind eingeschränkt: Es ist nach Aussage von Anwohnern kaum zu überschauen, ob Verkehrsteilnehmer aus der Klara-Weyl-Straße kommen, wenn man die Gotlindestraße überqueren möchte und umgekehrt sind zu Fuß Gehende, die die Klara-Weyl-Straße queren, aus der Gotlindestraße nicht zu sehen.



Abbildung 4.16: Knotenpunkt Gotlindestraße / Klara-Weyl-Straße – Kriemhildstraße (Blickrichtung aus Gotlindestraße)

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 6.2.

Knotenpunkt Frankfurter Allee / Magdalenenstraße

Die Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Radverkehr sind durch das U-Bahn-Schild blockiert, weshalb Radfahrende von Autofahrenden beim Abbiegen in die Magdalenenstraße erst zu spät wahrgenommen werden.



Abbildung 4.17: Knotenpunkt Frankfurter Allee / Magdalenenstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: Es bestehen keine kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten. Die Belange des Radverkehrs sind im Rahmen des Abwägungsprozesses zur Umgestaltung der Frankfurter Allee zu berücksichtigen.

Knotenpunkt Fanningerstraße/Bürgerheimstraße

Die Sichtbeziehungen an dem Knotenpunkt sind durch im Knotenpunktbereich parkende Fahrzeuge versperrt.



Abbildung 4.18: Knotenpunkt Fanningerstraße/Bürgerheimstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 1.5 und 6.1.

fließender Kfz-Verkehr

Knotenpunkt Normannenstraße/Rudolf-Reusch-Straße

Der Knotenpunkt ist mit „rechts vor links“ geregelt, was jedoch in seiner Gestaltung nicht ersichtlich ist. Erschwerend kommt hinzu, dass der Knotenpunkt regelmäßig mit parkenden Pkw verstellt ist.



Abbildung 4.19: Knotenpunkt Rudolf-Reusch-Straße/Normannenstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 6.1 und 6.3.

Fanningerstraße

An den als „rechts vor links“ geregelten Knotenpunkten wird diese Vorfahrtsregelung häufig missachtet oder übersehen.

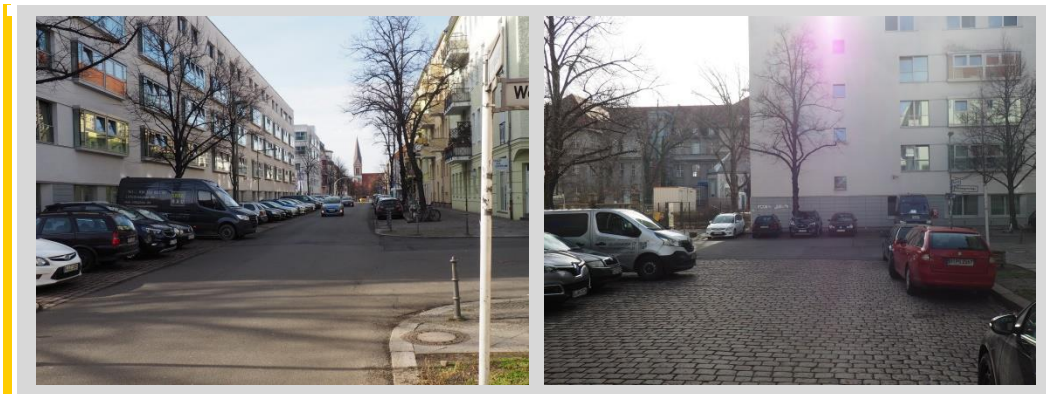


Abbildung 4.20: Knotenpunkt Fanningerstraße/Wotanstraße

fließender Kfz-Verkehr



Abbildung 4.21: Knotenpunkt Fanningerstraße/Hubertusstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 6.1 und 6.4.

Knotenpunkt Fanningerstraße / Gudrunstraße / Gernotstraße

Die Verkehrsführung an dem Knotenpunkt ist bedingt durch die dreieckförmige Mittelinsel unübersichtlich.



Abbildung 4.22: Knotenpunkt Fanningerstraße / Gudrunstraße / Gernotstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 6.12.

Knotenpunkt Gudrunstraße / Rüdigerstraße / Vorplatz Zentralfriedhof Friedrichsfelde

Die Verkehrsführung am Vorplatz des Zentralfriedhofs ist unübersichtlich.

fließender Kfz-Verkehr



Abbildung 4.23: Vorplatz des Zentralfriedhofs Friedrichsfelde

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 6.11.

Knotenpunkt Frankfurter Allee / Atzpodienstraße / Buchberger Straße

Die Führung der Linksabbiegenden Kfz auf der Frankfurter Allee führt häufig zum Versperren der Rad- und Fußverkehrsfurten zum Queren der Frankfurter Allee.

Maßnahme zur Behebung des Defizits: Es bestehen keine kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten. Die Belange des Fuß- und Radverkehrs sind im Rahmen des Abwägungsprozesses zur Umgestaltung der Frankfurter Allee zu berücksichtigen.

4.4 Durchgangverkehr

Gotlindestraße zwischen Siegfriedstraße und Ruschestraße

Die Gotlindestraße wird nach Aussage von Anwohnern als Schleichweg für den Durchgangsverkehr benutzt.

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 6.5.

4.5 Sonstiges

Nördliche Atzpodienstraße (vor der Grundschule auf dem lichten Berg)

Vor der Grundschule auf dem lichten Berg gibt es nach Aussage von Anwohnern ein hohes Verkehrsaufkommen. Dies verursacht Lärm und gleichzeitig Gefahren für die Schüler*innen.

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 2.3.

Knotenpunkt Möllendorffstraße / Normannenstraße – Parkaue

Es kommt insbesondere im Knotenarm Möllendorffstraße Nord zu längeren Wartezeiten für den Kfz-Verkehr. Die Leistungsfähigkeitsberechnung hat für die Linksabbieger in die Normannenstraße in der Frühspitze im Bestand die Qualitätsstufe E und in der Spätspitze die Qualitätsstufe D ausgewiesen. Die errechnete Rückstaulänge ist größer als die vorhandene Aufstellfläche für die Linksabbieger.

Es kommt jedoch nicht zu starken Beeinträchtigungen der weiteren Kfz-Verkehrsströme vom Knotenarm Möllendorffstraße Nord aus, da zwei Fahrspuren zur Verfügung stehen und die Leistungsfähigkeit dieser Verkehrsströme im Bestand sowohl in der Früh- als auch in der Spätspitze mit der Qualitätsstufe A bewertet ist.

Es besteht lediglich die Gefahr, dass die Linksabbieger in die Normannenstraße die Fußgängerfurt im Knotenarm Möllendorffstraße Nord überstauen, obwohl gemäß StVO §11 Absatz 1 bei stockendem Verkehr keine Einfahrt in die Kreuzung erlaubt ist.

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 6.1.

Knotenpunkt Ruschestraße/Normannenstraße

Es kommt insbesondere im Knotenarm Ruschestraße Süd zu längeren Wartezeiten für den Kfz-Verkehr. Die Leistungsfähigkeitsberechnung hat für die Linksabbieger in die Normannenstraße in der Spätspitze im Bestand die Qualitätsstufe D ausgewiesen. Die errechnete Rückstaulänge ist größer als die vorhandene Aufstellfläche für die Linksabbieger. Dadurch kommt es zu Beeinträchtigungen der weiteren Verkehrsströme vom Knotenarm Ruschestraße Süd aus, da nur eine Fahrspur zur Verfügung steht.

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 6.13.

Knotenpunkt Frankfurter Allee / Möllendorffstraße – Gürtelstraße

Es kommt insbesondere im Knotenarm Möllendorffstraße zu längeren Wartezeiten für den Kfz-Verkehr. Die Leistungsfähigkeitsberechnung hat für die Frühspitze im Bestand die Qualitätsstufe E und in der Spätspitze die Qualitätsstufe F ausgewiesen.

fließender Kfz-Verkehr

Maßnahme zur Behebung des Defizits: Es bestehen keine kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten. Die Belange des Kfz-Verkehrs sind im Rahmen des Abwägungsprozesses zur Umgestaltung der Frankfurter Allee zu berücksichtigen.

Knotenpunkt Frankfurter Allee / Ruschestraße

Es kommt insbesondere im Knotenarm Ruschestraße zu längeren Wartezeiten für den Kfz-Verkehr. Die Leistungsfähigkeitsberechnung hat sowohl für die Früh- als auch die Spätspitze im Bestand die Qualitätsstufe E ausgewiesen.

Maßnahme zur Behebung des Defizits: Es bestehen keine kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten. Die Belange des Kfz-Verkehrs sind im Rahmen des Abwägungsprozesses zur Umgestaltung der Frankfurter Allee zu berücksichtigen.

Knotenpunkt Frankfurter Allee / Alfredstraße

Es kommt insbesondere im Knotenarm Alfredstraße zu längeren Wartezeiten für den Kfz-Verkehr. Die Leistungsfähigkeitsberechnung hat für die Frühspitze im Bestand die Qualitätsstufe E und in der Spätspitze die Qualitätsstufe F ausgewiesen.

Maßnahme zur Behebung des Defizits: Es bestehen keine kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten. Die Belange des Kfz-Verkehrs sind im Rahmen des Abwägungsprozesses zur Umgestaltung der Frankfurter Allee zu berücksichtigen.

5 ruhender Kfz-Verkehr

5.1 Sehr hohe bis nicht legal abbildbare Parkraumauslastung

Ehemaliges MfS-Gelände (Campus für Demokratie)

Die Parkraumauslastung auf dem Campusgelände ist sehr hoch bis nicht legal abbildbar.



Abbildung 5.1: parkende Kfz auf dem Campus für Demokratie

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 7.1.

Frankfurter Allee zwischen Möllendorffstraße und Hubertusstraße

Die Parkraumauslastung an Werktagen ist laut einer Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Berlin-Lichtenberg aus dem Jahr 2016 sehr hoch bis nicht legal abbildbar.

ruhender Kfz-Verkehr



Abbildung 5.2: parkende Kfz in der Frankfurter Allee

Maßnahme zur Behebung des Defizits: Hier bestehen keine kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten. Die Belange des ruhenden Verkehrs sind im Rahmen des Abwägungsprozesses zur Umgestaltung der Frankfurter Allee zu berücksichtigen.

Hubertusstraße zwischen Frankfurter Allee und Klinik-Gelände

Die Parkraumauslastung an Werktagen ist laut einer Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Berlin-Lichtenberg aus dem Jahr 2016 sehr hoch bis nicht legal abbildbar.



Abbildung 5.3: parkende Kfz in der Hubertusstraße

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 7.2.

Alte Frankfurter Allee zwischen Hubertusstraße und Hagenstraße

Die Parkraumauslastung an Werktagen ist laut einer Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Berlin-Lichtenberg aus dem Jahr 2016 sehr hoch bis nicht legal abbildbar.



Abbildung 5.4: parkende Kfz in der Alten Frankfurter Allee

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 7.2.

5.2 Eingeschränktes Stellplatzangebot für künftige Entwicklungen

In Vorgriff auf die Bearbeitung der beiden Schwerpunkte „Campus für Demokratie“ und „HOWOGE-Arena Hans Zoschke“ werden im Folgenden kurze Ausblicke auf beide Entwicklungsvorhaben gegeben.

Campus für Demokratie

Gemäß den Richtzahlen der FGSV-Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) ergibt sich für die angestrebten Nutzungen auf dem Campus für Demokratie ein zusätzlicher Stellplatzbedarf von etwa 1.350 Pkw-Stellplätzen, zzgl. 47 zusätzlicher Pkw-Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl (Richtzahlen gemäß der Berliner AV Stellplätze 2007). Diese Bedarfe lassen sich auf dem Gelände des Campus für Demokratie nicht decken.

Es ist das politisch beschlossene Sanierungsziel, dass künftig auf Pkw-Stellplätze im Blockinnenbereich verzichtet wird. Es sollen nur die rechtlich notwendigen Stellplätze geschaffen werden – dies sind die Pkw-Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl. Die Umsetzung dieses Ziels bedingt die Aufstellung eines entsprechenden Konzeptes.

ruhender Kfz-Verkehr

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 7.1.

HOWOGE-Arena Hans Zoschke

Bei Ausnutzung der maximalen Zuschauerkapazität entsteht während eines Spiels im Stadion ein Stellplatzbedarf von etwa 370 bis 530 Pkw-Stellplätzen, zzgl. etwa 3 bis 6 Busstellplätze. Dies ist abhängig von der Festsetzung der maximalen Zuschauerkapazität, vergleiche Teilkonzept HOWOGE-Arena Hans Zoschke.

Die umliegenden Straßen sind laut einer Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Berlin-Lichtenberg aus dem Jahr 2016 an Werktagen mittel bis hoch und an Samstagen sehr gering bis mittel ausgelastet, können den Stellplatzbedarf des Stadions dennoch nicht decken.

Maßnahme zur Behebung des Defizits: 7.3.