

## **Anhang 2**

Auswertung Bürgerbeteiligung (Konflikttabelle)

Kriterium / Defizit	Bürgerbeteiligungsveranstaltung	mündbar	Stadtbüro Fanningstraße	Relevanz für Verkehrsökonom										
				Einschätzung VDB	Begründung VDB	Einschätzung Statbau	Begründung Statbau	Einschätzung SGA	Begründung SGA	Einschätzung Stapt	Begründung Stapt			
Fehlende Querungshilfe	Am Knotenpunkt Siegfriedstraße / Bornitzstraße fehlt eine Querungshilfe.			nein	Der Konfliktpunkt liegt außerhalb des Untersuchungsgebiets.									
	Am Knotenpunkt Atzpodenstr. / Fanningstraße fehlt im Knotenarm Fanningstraße Ost eine Gehwegvorrichtung.		Eine Querungshilfe für zu Fuß Gehende fehlt am Knotenpunkt Atzpodenstr. / Fanningstraße.	ja				nein	Es sind in der Fanningstraße (West) Gehwegvorrichtungen vorhanden, auf der Ostseite sind die Bords auch abgesenkt. Es ist nur ein Fahrbahn (Einbahnstraße) zu überqueren. Vorrichtung Ost könnte Langzeit an Schließstellen für abgelenkte Kfz schaffen.					
		Im Knotenpunktbereich Rüdigerstraße / Schottstraße ist das Queren für zu Fuß Gehende derzeit aufwändiger als nötig. Um von der südwestlichen Knotenpunktsseite zur nordwestlichen zu gelangen, müssen sowohl Rüdigerstraße als auch Schottstraße gekreuzt werden, obwohl es nahezu kein Verkehrsaufkommen in den Knotenarmen Rüdigerstraße West und Schottstraße Nord gibt. (Anzahl der Nennungen: 3; weitere Nr.: 18237, 18547)	Der Übergang für zu Fuß Gehende von der Rüdigerstraße zur Schottstraße ist eine Gefahrenstelle.	ja	Die Breite der zu querenden Fahrbahn ist an diesem Knotenpunkt schon Teil des Konfliktpunkts.									
	Es fehlt eine Querungshilfe am Knotenpunkt Rüdigerstraße / Freiplatz beim großen Kinderspielfeld. (Anzahl der Nennungen: 3; weitere Nr.: 18556, 18574)	Von der Wotanstraße zum Spielplatz Freiplatz fehlt ein Querungshilfe für zu Fuß Gehende.	nein	Am Knotenpunkt Rüdigerstraße / Siegfriedstraße ist eine durch eine LK gesicherte Querung der Rüdigerstraße möglich. Das ist ca. 150 m vom Knotenpunkt Rüdigerstraße / Wotanstraße entfernt und daher nutzbar. Für zu Fuß Gehende, die von Westen in den Knotenpunkt Rüdigerstraße / Wotanstraße gelangen, besteht alternativ am Knotenpunkt Rüdigerstraße / Atzpodenstr. die Möglichkeit zur sicheren Querung der Rüdigerstraße. Diese LK ist ca. 100 m entfernt.	ja	Solch eine Entfernung ist mit kleinen Kindern kaum machbar.								
	Die Breite der zu querenden Fahrbahn ist am Knotenpunkt Rodellplatz (Nord) / Schottstraße im Knotenarm Rodellplatz zu groß.	Von der Wotanstraße zum Spielplatz Freiplatz fehlt ein Querungshilfe für zu Fuß Gehende.	nein	An dieser Stelle ist bereits eine Mittelinsel als Querungshilfe vorhanden. Weiterhin wird die Umgestaltung des Rodellplatzes in einer separaten Planung bearbeitet. Wir gehen davon aus, dass in deren Rahmen alle Belange gegeneinander abgewägt werden und dass es zu einer Verbesserung der Querungsbedingungen kommt.										
		Es ist kaum möglich zu Fuß oder mit dem Fahrrad sicher die Fahrbahn nahe Rodellplatz und Fanningstraße zu überqueren. (Anzahl der Nennungen: 10; weitere Nr.: 17185, 17502, 17923, 2020-06040, 18023, 18050, 18535, 2020-06009, 2020-07368)	Von der Alfelderstraße zur Fanningstraße fehlt eine Querungshilfe für zu Fuß Gehende.	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktpunkts.			nein	Die Gehwegverbreiterung in der Fanningstraße wurde vor ca. 2 Jahren auf Druck der Bürger bereits hergestellt, ist also vorhanden. Aufgrund der Schmelzeisen der Kfz (siehe auch LinkedIn Google) ist eine Verbreiterung der Querungshilfe nicht möglich. Hinweis: Es sind zwei Fahrbahnen im Einrichtungsverkehr zu querem.					
		Es fehlen Querungshilfen, um von der Magdalenenstraße zum Spielplatz Rodellplatz sowie von der Magdalenenstraße über die Normannenstraße zu gelangen. Die Ecke ist wegen eingeschränkter Sicht durch parkenden Autos und hohe Geschwindigkeit gefährlich.		nein	Die Umgestaltung des gesamten Rodellplatzes wird in einer separaten Planung bearbeitet. Wir gehen davon aus, dass in deren Rahmen alle Belange gegeneinander abgewägt werden und dass es zu einer Verbesserung der Querungsbedingungen kommt.			nein	Aussage "überhöhe Geschwindigkeit" ist subjektiv, im Bereich Magdalenenstraße niedriger Kfz Verkehr.					
		Insbesondere für Kinder und ältere Menschen ist der Übergang zur Haltestelle S+U Lichtenberg/Siegfriedstraße häufig mit der Gefahr verbunden, mit Fahrzeugen zu kollidieren, die hier häufig mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind. (Anzahl der Nennungen: 3; weitere Nr.: 18640, 2020-07148)		ja	Breite der zu querenden Fahrbahn ist bereits Teil des Konfliktpunkts. Die hohen Kfz-Geschwindigkeiten sind ergänzend zu berücksichtigen.									
		Die beiden Kitas in der Gottfriedstraße 36/37 stehen im Zusammenhang, so kommt es vor, dass Kinder regelmäßig die Halter wechseln müssen. Problem: mangelnde Sichtbarkeit der Kinder beim Überqueren. (Anzahl der Nennungen: 3; weitere Nr.: 17611, 2020-07039, 2020-07180)		ja	Dies ist schon Teil des Konfliktpunkts.									
		Es fehlt eine Querungshilfe im Bereich der Kita Wehnenacker (Ruhstraße) zwischen der Gottstraße und der Rudolf-Reuch-Straße. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18293)		ja										
		Vom Beckmannweg kommend gelangt man nur über Umwege zum Rathauspark. Es fehlt eine Querungshilfe am Knotenpunkt Ruhstraße / Rudolf-Reuch-Straße, welche wegen überhöhter Geschwindigkeiten des Kfz Verkehrs und schlechter Sichtbarkeit der Fußgänger*innen zwischen parkenden Autos erforderlich ist. (Anzahl der Nennung: 3; weitere Nr.: 2020-07134, 18564)		ja	Dies ist schon Teil des Konfliktpunkts.									
		Die östliche Zufahrt zum Knotenpunkt Frankfurter Allee / Ruschstraße ist für den Fußverkehr nicht überquerbar. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18551)		ja	Dies ist schon Teil des Konfliktpunkts.									
		Der Zentralfriedhof Friedrichstraße ist aus südlicher Richtung (Bereich Rosenfelder Straße) nur über lange Umwege zu Fuß oder per Rad erreichbar. (Anzahl der Nennungen: 3; weitere Nr.: 18037, 18577)		nein	Die Umgestaltung des Rodellplatzes wird in einer separaten Planung bearbeitet. Wir gehen davon aus, dass in deren Rahmen alle Belange gegeneinander abgewägt wurden und dass es zu einer Verbesserung der Querungsbedingungen kommt, z. B. Herstellung von Barrierefreiheit durch abgesenkte Bords.									
		Im Hinblick auf die Attraktivierung des Rodellplatzes mit der einbegehbaren höheren Frequenzierung sind die Querungsanlagen in diesem Bereich insgesamt sehr schlecht.		nein	Die Fahrbahn der Möllendorffstraße ist in diesem Bereich durch einen Grünstreifen mit umlaufendem Gehweg geteilt, was einer Mittelinsel gleichzusetzen ist. Eine zusätzliche Querungshilfe ist nicht erforderlich.			nein	Es sind zwei Fahrbahnen im Einrichtungsverkehr zu querem.					
		Es fehlt am Knotenpunkt Möllendorffstraße / Ruhstraße-Kuhlböckstraße eine Querungshilfe über die Möllendorffstraße.		nein	Im Bestand gibt es an diesem Knotenpunkt bereits eine Mittelinsel als Querungshilfe der Ruschstraße im südlichen Knotenarm.			nein	siehe VDB					
	Es fehlt am Knotenpunkt Ruschstraße / Gottfriedstraße eine Querungshilfe über die Ruschstraße.		nein	Die Plonstraße ist eine schmale, vergleichsweise wenig befahrene Wohnstraße in einer Tempo-30-Zone, zu deren Querung keine Querungshilfe erforderlich ist.			nein							
	Es fehlt am Knotenpunkt Gottfriedstraße / Plonstraße eine Querungshilfe über die Plonstraße.		nein	Im Bestand gibt es an dieser Stelle bereits eine Gehwegvorrichtung als Querungshilfe.										
	Es fehlt in der Gottfriedstraße auf Höhe der Kita Villa Mila eine Querungshilfe.		nein	Dort ist auf der nördlichen Straßenseite bereits eine Gehwegvorrichtung vorhanden, auf der gegenüberliegenden südlichen Straßenseite befindet sich ein abgesenkter Bordstein, welcher ebenfalls nicht tagaktuell werden darf. Diese Querungshilfen werden in einer Tempo-30-Zone als geeignete Querungshilfe angesehen, sodass sich daraus kein Bedarf für die verkehrskonzeptbasierte Bau ist. Es wird empfohlen die Einbindung der Parkhäuser durch das Ordnungsamt prüfen zu lassen.										
	Auf der Nordseite der Gottfriedstraße endet der Fußweg von der Ruschstraße kommend am Friedhof. Es fehlt eine Querungshilfe wegen überhöhter Geschwindigkeiten des Kfz Verkehrs. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 2020-07487)		ja											
straßenbegleitende Fußwege fehlen	Im gesamten Wohnquartier Lindenhof fehlen Gehwege.		nein	Der gesamte Lindenhof ist ein verkehrsüberlasteter Bereich, wo generell keine straßenbegleitenden Fußwege vorzuziehen sind.			nein	siehe VDB, Lindenhof ist weiterhin überwiegend Privatgrundstück						
	Eintrag der Gottfriedstraße fehlt ein Gehweg.		ja	Der fehlende Gehweg auf der nördlichen Straßenseite zwischen dem Friedhof und der Siegfriedstraße ist schon Teil des Konfliktpunkts.										
	Eintrag der Ruhstraße fehlt ein Gehweg.		ja	Der fehlende Gehweg auf der nördlichen Straßenseite zwischen dem Heindrichshof und der Ruschstraße ist schon Teil des Konfliktpunkts.										
Gehweg in baulich schlechtem Zustand /			nein	Der Weg zwischen Bornitzstraße und Gottfriedstraße an der Kaufhalle wurde von Kindern als Gefahr benannt.			nein	Streu-Wegeverbodnung gibt es absichtlich, da hier eine Überbauung stattgefunden hat.						



	Um vom Lindenhof zur MB-Habstrasse am Evangelische Krankenhaus KEN zu gelangen, muss man bisher einen großen Umweg in Kauf nehmen. Auch der neue Übergang über den Seelitzgraben bringt hier kein eine Verbesserung.	nein	Die mögliche ÖPNV-Anbindung des Lindenhofs ist bereits Bestandteil des Konfliktplans. Der konkret genannte Konfliktpunkt liegt außerhalb des Untersuchungsgebietes.						
	Die Sanierung des Knotenpunktes Siegfriedstraße / Frankfurter Allee entspricht keinen Anforderungen eines Barrierefreien, funktionsfähigen Knotenpunktes. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18564)	nein	Die Umgestaltung des Haltebereichs am Vorplatz zum U-Bahnhof Lichtberg wird in einer separaten Planung bearbeitet. Hier gehen davon aus, dass in deren Rahmen alle Befehle 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.				
	Im Bereich des Knotenpunktes Alte Frankfurter Allee / Siegfriedstraße besteht ein sehr hoher Fußverkehrsaufkommen. Im Konflikt dazu findet hier auch sehr viel Parkverkehr der Kfz Verkehr statt. (Anzahl der Nennungen: 3; weitere Nr.: 2020-27336, 18563)	nein	Im Parkverkehr und die Kfz-Geschwindigkeiten reduziert, sodass die Gefahr hier vor allem durch die Breite der Verkehrsfläche hervorgerufen wird, die ohne Überwegung zu überwinden ist. Dies ist schon Teil des Konfliktplans. Weiterhin wird die Umgestaltung des Knotenpunktes im Rahmen der Haltebereichsgestaltung am Vorplatz 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.				
	Am Knotenpunkt Ruschstraße / Bonitzstraße wird der vorhandene Fußgängerübergang vom Kfz Verkehr häufig nicht beachtet. Zusätzlich blockieren parkende Fahrzeuge die Sichtbeziehungen. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18272)	nein	Der Konfliktpunkt liegt außerhalb des Untersuchungsgebietes. Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrsberichts sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.						
	Hundeleer ist im gesamten Wertungsbereich ein Problem.	nein	Die Sauberkeit der Gehwege ist nicht Gegenstand des Verkehrsberichts. Auch dies fällt in den Zuständigkeitsbereich des örtlichen Ordnungsamtes.						
	Dem Zubehörsplatz fehlen Töne, was den Nachteil hat, dass Radfahrende einfach ausweichen können und dass unsere Kinder stöhnen. Außerdem fehlt eine Beschilderung für den Spielplatz. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18642)	nein	Die Gestaltung von Spielplätzen ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzeptes.						
	In der Möllendorffstraße 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)	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.						
	Erfang der Frankfurter Allee fehlt es an den Knotenpunkten an geeigneten (geschützten) LSA-Schaltungen.	nein	Die Aufgabe ist zu konkret für eine Berücksichtigung.						
Straßenoberfläche für Radfahrer ungeeignet / Radweg in baulich schlechtem Zustand	Wegen Kopfsteinpflasters ist die Gernotstraße ist für den Radverkehr ungeeignet.	nein	Der Zielkonflikt zwischen dem Komfort für Radfahrende und den realisierten Kfz-Geschwindigkeiten wird wegen der untergeordneten Streckenpriorität im Fahrschutzkonzept gegen den Radverkehr entschieden.						
		Fahrdewege sind spärlich. (ohne Ortangaben)	nein	Die Anforderungen an den Zustand für eine Berücksichtigung.	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.			
	Der Radweg entlang der Frankfurter Allee ist in einem miserablen Zustand.	ja	Die Radwege sind ungenügend ausgebaut, insbesondere in der Frankfurter Allee und Landsberger Allee, der Möllendorffstraße, Wolfenauer Weg zur Landsberger Allee, der Ruschstraße, Hubertstraße zur Landsberger Allee und der Atzpodenstrasse-Siegfriedstraße zur Landsberger Allee.	ja	Der baulich schlechte Zustand des Radwegs ist schon Teil des Konfliktplans.				
	In der Frankfurter Allee fehlen oftmals einige Meter Radweg. (Anzahl der Nennungen: 3; weitere Nr.: 17814, 17993)	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.						
	Ab Beginn der Schienenführung von Gudenstraße / Fanningstraße bis zur Siegfriedstraße ist es wirklich spürbar, mit dem Fahrrad zu fahren, aufgrund des Belags, der Schienen und der Höhe zu den parkenden PKW. (Anzahl der Nennungen: 4; weitere Nr.: 2020-07260, 18304, 18343)	nein	Es fehlt eine Konzeptschulung für die Verkehrsfläche von der Gudenstraße zur Lichtberger Brücke.	ja	Die Bordsteinabsenkung ist im Bestand bereits vorhanden.				
	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 parkende Autos im Weg. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 17447)	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.						
	Eine sehr schlechte Fahrbahn für Radfahrende befindet sich auf der Buchberger Straße, welche die Frankfurter Allee mit der Schön-Boyen-Straße und dem Kanalbau verbindet. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18310, 18376)	nein	Der Konfliktpunkt liegt außerhalb des Untersuchungsgebietes.						
	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 Querwegmöglichkeit am Knotenpunkt zur Frankfurter Allee (insbesondere aus Süden kommend).	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans, sowohl die fehlenden Radweikanlagen entlang der Ruschstraße als auch die fehlende östliche Furts am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Ruschstraße - Schön-Boyen-Straße.						
	Die Straße an der Nordseite des Rodulaplatzes hat den Verlauf und die Breite aus der Zeit als hier noch eine Straßenbahn in der Länge 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 Ausweichstreifen gleich nutzen können. Die Pflastersteine produzieren Lärm und für Radfahrende gibt es hier sowieso keinen Komfort.	nein	Die für den Radverkehr ungeeignete Straßenoberfläche ist bereits Teil des Konfliktplans. Darüber hinaus wird die Umgestaltung des Rodulaplatzes derzeit in einer separaten Planung bearbeitet. Hier gehen davon aus, dass in deren Rahmen alle Befehle gegeneinander abgewägt wurden und dass es zu einer Anpassung der Aufteilung der Verkehrsflächen sowie einer Verbesserung der Straßenoberfläche für Radfahrende kommt.						
	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)	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.						
	Der Zustand der Deckfläche der nördlichen Abschnitte der Schottstraße und Rosowstraße (Liniel der Gottfriedstraße) ist sehr schlecht.	nein	Der Zielkonflikt zwischen dem Komfort für Radfahrende und den realisierten Kfz-Geschwindigkeiten wird wegen der untergeordneten Streckenpriorität im Fahrschutzkonzept gegen den Radverkehr entschieden.						
	Wegen Kopfsteinpflasters ist die Wotanstraße für den Radverkehr ungeeignet.	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 Fahrschutzkonzept gegen den Radverkehr entschieden.						
Die Oberfläche der Gottfriedstraße ist für Radfahrende ungeeignet. Es fehlt ein Radweg.	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.							
Die Oberfläche der Rutenstraße ist für Radfahrende ungeeignet. Es fehlt ein Radweg.	ja	Die schlechte Straßenoberfläche zwischen dem Mündungsplatz und der Ruschstraße ist schon Teil des Konfliktplans. Ein Radweg ist bei den bestehenden Verkehrsbelastungen durch den Kfz-Verkehr nicht erforderlich.							
Radweg zu schmal	Der Fahrradweg an der Frankfurter Allee zwischen Rathausstraße und Möllendorffstraße 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)	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.						
	Es fehlen Radspuren nach Westen und Osten auf der Frankfurter Allee, wie beispielsweise die Pop-Up-Radweg in Friedrichshain-Kreuzberg.	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.						
	Die Fanningstraße ist ungenügend für den Radverkehr freigehalten. Sie wird für nichtplanmäßigen Funktionen als Fußgängerzone nicht gerecht.	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.						
		Es fehlt eine Radweikanlagen von der Schottstraße über die Rodulaplatz bis zur Siegfriedstraße.	ja	Dies ist schon Teil des Konfliktplans.					
	Stadtteilwärts verläuft der Fahrradweg 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.: 18332)	ja	Die zu geringe Breite des Radwegs in diesem Bereich ist schon Teil des Konfliktplans.						



Kategorie	Beschreibung	Maßnahme	Bewertung	Anmerkungen	Status	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 (gesicherten) 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 "Fanningstraße" ist wegen eines schief stehenden Baums schon seit Längerem gesperrt.	Da sich in der Nähe der Bushaltestelle Siegfriedstraße wohnen, werden sich über eine "Haltestellenschiefe" der Haltestelle für den Bus 256 sehr freuen. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 2020-07438)		ja		nein	Konflikt wird am 31.01.2021 durch Baumfällung beseitigt. BVG-Fahrer werden nicht mehr an, weil der Baum die Lichtvergrößerung der Straße regt.
	Viele Anwohner wünschen sich eine (Bus-)Haltestelle in der Nähe des Linderhofs. (Anzahl der Nennungen: 4; weitere Nr.: 18582, 2020-06945, 2020-06947, 2020-06946)	Es fehlt eine Bushaltestelle in der Nähe des Linderhofs. (Anzahl der Nennungen: 8; weitere Nr.: 17, 33, 34)		ja	Die fehlende OPNV-Erstellung im Linderhof ist schon Teil des Konfliktplans.		
	Es gibt keine direkte Verbindung an das Jobcenter Berlin Lichtenberg.	Es fehlt eine Bushaltestelle in der Nähe des Linderhofs. (Anzahl der Nennungen: 6; weitere Nr.: 17818, 17999, 18223, 18278, 18481)		ja	Die fehlende OPNV-Erstellung im nördlichen Bereich der Siegfriedstraße 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)		nein	Der Konfliktplan liegt außerhalb des Untersuchungsgebiets.			
	Es fehlen Sitzgelegenheiten an der Haltestelle S+U Lichtenberg / Siegfriedstraße.	Die Gestaltung der Tramhaltestelle S+U Bahnhof Lichtenberg / Siegfriedstraße ist verbesserungswürdig.		ja	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.
	Es fehlt an der Haltestelle S+U Lichtenberg/Siegfriedstraße Richtung Zentralfriedhof ein Anzeiger analog der Gegenseite. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 17820)		ja				
	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 anliegendem Fußgänger- und Radverkehr.		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 Mühlenstraße / 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 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	Eine Umplanung der Straßenbahnführung in diesem Bereich wird von der BVG bereits in einer separaten Planung bearbeitet. Im Ergebnis soll der Straßenbahnhaltepunkt am Knotenpunkt Fanningstraße / 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 Gottfriedstraße häufig ungeeignet.		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 Gottfriedstraße ist sehr eng und mindestens eine Spur ist immer zugeparkt, was es schwierig macht dem Gegenverkehr zuzuschauen.		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.
	Regelmäßig sind Grünflächen, abgegrenzte Biotopzonen und Kreuzungsbereich im Quartier rund um den Landschaftspark zugeparkt. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 17796)		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.
	Auf der Hagenstraße Höhe Selma-Lagerlöf-Schule herrscht häufig Verkehrschaos, da in diesem Bereich der Radverkehr in Gegenrichtung unterwegs ist und die abgegrenzten Biotopzonen als Parkplatz genutzt werden, wodurch das Queren der Hagenstraße für Schüler*innen erschwert wird.		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.
	Parkende Kfz erschweren den Übergang an der Rüdigerstraße Höhe des Freizeitplatzes für Familien.		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.
Auf der Rüdigerstraße (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 Fanningstraße werden häufig aus dem Bereich der Fanningstraße und umliegenden Straßen des Oskar-Zahlen-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 Biotopzonen 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 Gudrunstraße ist häufig zugeparkt. Die Fahrgäste müssen oft zwischen den Autos herumklettern.		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 Gudrunstraße und am Vorplatz zum Zentralfriedhof Freizeitschilde 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 Fahrbahnen und teilweise zu Fuß Gehende.		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 Ausdehnung am Wochenende durch Anwohner der Gottfried- und Bornitzstraße gehen wir davon aus, dass vor der Umsetzung dieser Wohnmaßnahmen geeignete Parkraumkonzepte zu erstellen werden und das Spielplatzangebot demnach ausreichte bemessen wurde. Im Bereich des Ballhausplatzes 11-19 wurden nachweislich 40 Spielplätze geschaffen.				
Parkraumausstattung sehr hoch bis nicht legal abbaubar		nein	Die Aussage ist zu unkonkret für eine Berücksichtigung.				
In der nördlichen Schottstraße finden Anwohner*innen nur schwer Parkplätze, da diese durch Mitarbeiter*innen der Arbeitgeber*innen, Besucher*innen des Gemeindehauses sowie Bundesbürger*innen, die in die Bäder an der Stadt Magdalenenstraße umziehen, besetzt sind. Am Wochenende werden die Parkplätze auch von Anwohnern zwischen Gottfriedstraße und Bornitzstraße genutzt, sodass auch dann der Parkdruck sehr hoch ist. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18558)		nein	Der Konfliktplan liegt außerhalb des Untersuchungsgebiets. Weiterhin liegen Ermöglichtungen zum Parkraum gering bis mittel ausgelegte Alternativen im unmittelbaren Umfeld.				
Der Parkdruck im Nördlingenkei (Bereich zwischen Siegfriedstraße, Gottfriedstraße und Gudrunstraße) ist sehr hoch.		nein	Der Konfliktplan liegt außerhalb des Untersuchungsgebiets. Weiterhin liegen Ermöglichtungen zum Parkraum gering bis mittel ausgelegte Alternativen im unmittelbaren Umfeld.				
Nördlich des Knotenpunkts Siegfriedstraße / Gottfriedstraße fehlen in der Siegfriedstraße Anwohner*innen-Parkplätze.		nein	Der Konfliktplan liegt außerhalb des Untersuchungsgebiets. Weiterhin liegen Ermöglichtungen zum Parkraum gering bis mittel ausgelegte Alternativen im unmittelbaren Umfeld.				

		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 (91 bis 100 %) Auslastung des Parkraums aus. Jedoch gibt es zu dieser Zeit Baulstellen in der Rothau- 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 Verkehrslebens.	nein	Wie soll der Konflikt gelöst werden? Der Parkdruck ist im FAH 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 Gully und dennoch ist der Hof voll mit Autos. (Anzahl der Nennungen: 4; weitere Nr.: 2020-06841, 17187, 18010)	ja						
		Im Wohnquartier Lindenhof sind die Tiefgaragen leer, aber auf den öffentlichen Parkplätzen sind viele Autos. Man könnte dort man keine freien Parkplätze. Die wenigen freien Parkplätze 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 (Flügelanlagen) 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.			
Sonstiges		Es fehlen Aufstellstellen für E-Autos im gesamten Untersuchungsgebiet. (Anzahl der Nennungen: 5; weitere Nr.: 2020-07182, 2020-07216, 2020-07249, 2020-07321)	nein	Die Ausweisung von Stellplätzen unterliegt teilweise betrieblichen Zwängen. Außerdem ist die Aussage zu unkonkret für eine Berücksichtigung.	nein	Im Verkehrslebensnetz ergeben sich teilweise Schnittmengen mit Standorten für Ladestationen, jedoch ist für die Betrachtung des kompletten Untersuchungsgebietes die Erarbeitung eines E-Konzepts erforderlich, was den Umfang des Verkehrslebens übersteigt. Die Durchführung einer separaten Planung wird empfohlen.			
		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	Das kann im Rahmen des Verkehrskonzepts nicht überprüft und eingeschätzt werden. Die Ausweisung der Bürgerstellplätze wird zum Projektabschluss der öffentlichen Verwaltung zu Verfügung gestellt.	nein	Aber diese Meldung ggf. über spezifischen Berg, Berlin da an die betriebliche Straßenverkehrsbehörde weiterleiten.			
		In der Bürgerheimstraße sind die Parkplätze auf der Westseite der Straße schlecht bzw. gar nicht markiert. Sie werden häufig durch feldmäßig geparkte Autos ohne einen Parkplatz verwehrt.	ja		nein	Es besteht im öffentlichen Straßenrand kein Anrecht auf einen Stellplatz. Bei Nichtbeachtung vorhandener Parkstandsmarkierungen kann ggf. ein Ordnungszettel 1234 werden.			
		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.	nein	Das Verkehrszeichen ist gut sichtbar an gerader Strecke angebracht.			
Verkehrsmittel nicht gut erkennbar oder fehlend		In der Clara-Weyl-Straße wird der Beginn des verkehrsüberwachten Bereichs (gelblich) oft nicht gesehen.	ja		nein	Tempo-30-Zone und damit Rechts-vor-Links			
		Am Knotenpunkt Gottfriedstraße / Clara-Weyl-Straße - Kreuzungsbereich wird der Verkehrsüberwachten, die aus der Clara-Weyl-Straße kommen, regelmäßig die Vorfahrt genommen, da die Clara-Weyl-Straße für keine echte Straße gehalten wird.	ja						
		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 Vorfahrtregulierung unklar. Zusätzlich wird durch parkende Fahrzeuge insbesondere in der Rudolf-Rauch-Straße der Verkehrslärm massiv behindert. (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 17183, 18000)	ja				Worin besteht die Unklarheit der Vorfahrtregelung?		
		Am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Atzpodenstr. steht an der Eastart in die Atzpodenstr. das Verkehrszeichen 253 (Lkw-Durchfahrtsverbot), was jedoch regelmäßig missverstanden / ignoriert wird.	nein	Das Schild ist gut sichtbar an der Knotenpunktsaufahrt abgebracht. Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrslebens sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.					
		Am Knotenpunkt Gottfriedstraße/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-Durchgangswahl im Wohngebiet zu vermeiden. Zur sinnvollen Umleitung der Lkw-Verkehr ist dieses Verkehrszeichen in Gegenrichtung am Knotenpunkt Siegfriedstraße / Bornstraße aufzubringen. Dieser Knotenpunkt liegt jedoch außerhalb des Untersuchungsgebietes.					
		An der derzeitigen Einbahnstelle der Straßenbahn 21/27 (Gottfriedstraße) ist es gefährlich, da die Straße dort Standstill haben (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.	nein	subjektiv - Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrslebens sondern Aufgabe der Ordnungsorgane.			
	hohe Kfz-Geschwindigkeit	Die Siegfriedstraße wird insbesondere zwischen der Allee Frankfurter Allee und der Rüdigerstraße, wo Tempo-30-Zone ist, als "Reinstraßen" genutzt. Ursache dafür ist die gradlinige Straßengestaltung.	nein	Die Wohnstraße ist entsprechend einer Tempo-30-Zone gesteuert. Wegen des auf dem Kopfplatztars verursachten Lärms werden die Kfz-Geschwindigkeiten häufig überschritten.	nein	subjektiv - Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrslebens sondern Aufgabe der Ordnungsorgane.			
		Der geradlinige Verlauf der Wohnstraße verleiht zum Raus.	ja		nein	subjektiv - Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrslebens 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 220m	nein	Die Rüdigerstraße ist ihrer Funktion entsprechend als Hauptverkehrsstraße gesteuert. Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrslebens sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.	subjektiv - Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrslebens sondern Aufgabe der Ordnungsorgane.					
	Das Tempo auf der Rüdigerstraße ist zu hoch, die ebenfalls an einem großen Stellplatz mit Park (Freiplatz) entlang fährt.	nein	Die Anweisung ist zu unkonkret für eine Berücksichtigung, da die Fanningstraße zu großen Teilen entsprechend einer Tempo-30-Zone gesteuert ist. Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrslebens sondern Aufgabe des örtlichen Ordnungsamtes.						
	Geschwindigkeitskontrollen auf Fanningstraße fehlen (häufige Überschreitungen über 30er Zone). (Anzahl der Nennungen: 2; weitere Nr.: 18217)	nein	Die Magdalenenstraße ist entsprechend einer Tempo-30-Zone gesteuert. Wegen des auf dem Kopfplatztars verursachten Lärms werden die Kfz-Geschwindigkeiten häufig überschritten.						
	Die Magdalenenstraße wird von stadtbewirtschaftende Autos als Abkürzung genutzt, um den Lkw-Knotenpunkt Frankfurter Allee / Rüdigerstraße zu umgehen. Dabei entstehen Lärm und ein Gefährdungspotential durch die häufig überhöhten Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. (Anzahl der Nennungen: 3; weitere Nr.: 17183, 2020-06009)	nein	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 unedigen Kfz-Verkehr zu entlasten.						
	Der gesamte Kiez ist geprägt von Umfahrlinien und zu hoher Geschwindigkeit auf den vielen Kopfplatztarsstraßen. Die Hauptadern: Allee, Siegfriedstraße und Rüdigerstraße haben ein enormes Verkehrsaufkommen in den Stoßzeiten und sind sehr gefährlich für alle Verkehrsteilnehmer. Trotz wenig Sicht und vielen Stellen werden die 30 km/h auf der Gottfriedstraße 36/37, bei der Kita Singelbühl, gerne überschritten. Autos beschleunigen häufig auslösch, 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		nein	subjektiv - Die Überprüfung der Einhaltung der Verkehrsregeln ist nicht Gegenstand des Verkehrslebens sondern Aufgabe der Ordnungsorgane.				

	<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, 2020-07427)</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 Knotenpunktzufahrt 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 zu 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, 18242, 18580, 2020-07488)</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 Fanningstraße 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 Reserve 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 empfand 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 Fanningstraße missachtet oder übersahen. (Anzahl der Nennungen: 2, weitere Nr.: 18217)</p>	ja					
	<p>Am Knotenpunkt Gottdiedstraße / Klara-Weyl-Straße - Erbenstraße ist kaum zu übersehen, ob ein Verkehrsteilnehmer*in aus der Klara-Weyl-Straße kommt, wenn man die Straße überquert 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 Fanningstraße 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 Ausweichroute?	
	<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 Fanningstraße 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 Fanningstraße, 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>	ja	In der Siegfriedstraße treten sehr hohe Verkehrsbelastung auf.				
	<p>Die das Linksabbiegen am Knotenpunkt Frankfurter Allee / 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			nein	Da das Linksabbiegen am Knotenpunkt Möllendorffstraße nicht gegeben ist, muss der Kfz-Verkehr eine Möglichkeit nutzen, um auf der Frankfurter Allee (PA1) abzubiegen.	



