

# Querungsanlagen im Verlauf der 20 grünen Hauptwege in Berlin

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland



15.2.2010

# Querungsanlagen im Verlauf der 20 grünen Hauptwege in Berlin

**Projekt-Abschlussbericht (1. + 2. Bearbeitungsphase 2008 + 2009)**  
**15. Februar 2010**

**Herausgeber:**



**FUSS e.V.**  
Fachverband Fußverkehr Deutschland  
Exerzierstraße 20  
13357 Berlin-Mitte  
Telefon: 030 / 492 74 73  
Fax: 030 / 492 79 72  
Mail: [info@fuss-ev.de](mailto:info@fuss-ev.de)  
[www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de)

**Projektleitung und Redaktion:**

Bernd Herzog-Schlagk

**Maßnahmenentwicklung:**

Bernd Herzog-Schlagk  
Frank Biermann  
Stefan Lieb  
Nina Vogel  
Stefanie Grüneberg  
Friederike Gabriel  
Stephanie Kutzner  
Michel Uhlig  
Sonja Tesch  
Christiane Herzog-Schlagk

**Website:**

Frank Biermann

**Mitarbeit:**

Susan Hildebrandt  
Robin Lieb  
Sophie Vender  
Helen Lieb  
Olivia Milz  
Mareike Thies  
Katharina Appel  
Eva-Maria Biermann-Vender

**Fachliche Begleitung:**

Planungsbüro Richter-Richard,  
Aachen/Berlin

**Fotos:**

Bernd Herzog-Schlagk

Das Projekt wurde unterstützt mit Mitteln der Verkehrslenkung Berlin (VLB) der



Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung

Die digitale Fassung dieser Studie finden Sie unter: [www.Fussverkehrs-Audit.de](http://www.Fussverkehrs-Audit.de)

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Auch auszugsweiser Nachdruck ist nur bei genauer Angabe der Quelle und bei Zusendung eines Belegexemplares erlaubt. Die Verwendung von Texten im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit oder zu gewerblichen Zwecken ist genehmigungspflichtig.

Titelfoto: Bernd Herzog-Schlagk

**ISBN 3 - 922504 - 45 - 0**

# Inhalt

<b>Gehen bewegt die Stadt – Vorwort zum Bericht 2008</b>	<b>7</b>
<b>Die Stadt bewegt sich – Vorwort zum Bericht 2009</b>	<b>8</b>
<b>1. 20 grüne Hauptwege in Berlin</b>	<b>9</b>
1.1 Modellvorhaben	9
1.2 Ziele, Zielgruppen und Schwerpunktsetzung	10
<b>2. Beschlusslage und Grundlagen</b>	<b>14</b>
2.1 Grüne Wege	14
2.2 Verkehrsflächen	15
2.3 Richtlinien und Empfehlungen	16
<b>3. Straßenquerungen im Wegesystem</b>	<b>19</b>
3.1 Wegenetz	19
3.2 Festlegung des Untersuchungsgebietes	19
3.3 Knotenpunkte im Wegenetz	21
<b>4. Analyse der Querungsbedingungen</b>	<b>22</b>
4.1 Vorgehensweise	22
4.2 Begehungen	22
4.3 Erfassung der örtlichen Gegebenheiten	23
4.4 Lücken bei der Erfassung	25
4.5 Querungsstellen-Begehungsbogen	26
<b>5. Maßnahmen an Querungsstellen</b>	<b>28</b>
5.1 Ansprüche und Grenzen	28
5.2 Sichere Benutzbarkeit	29
5.3 Maßnahmen-Gruppen	31
5.4 Verkehrsaufkommen	33
<b>6. Dringlichkeit von Verbesserungsmaßnahmen</b>	<b>35</b>
6.1 Qualitätsstufen von Fußgängerverkehrsanlagen nach HBS	35
6.2 Prioritätenfestlegung durch Mängeluntersuchungen nach EFA	36
6.3 Priorität aufgrund von Unfallhäufungen nach MAS bzw. ESN	38
6.4 Vordringliche Behebung von Sicherheitsdefiziten nach ESAS	40
6.5 Dringlichkeits-Stufen für Maßnahmen im Rahmen des Projektes	41

<b>7.</b>	<b>Festgestellte Mängel und Maßnahmen-Vorschläge</b>	<b>43</b>
	<b>GHW Nr. 01</b> „Spreeweg / Berliner Urstromtal“	43
	<b>GHW Nr. 02</b> „Spandauer Weg“	61
	<b>GHW Nr. 03</b> „Heiligenseer-Weg“	68
	<b>GHW Nr. 04</b> „Lübarser Weg“	78
	<b>GHW Nr. 05</b> „Nord-Süd-Weg“	86
	<b>GHW Nr. 06</b> „Lindenberger Korridor“	110
	<b>GHW Nr. 07</b> „Höhnower Weg“	134
	<b>GHW Nr. 08</b> „Kaulsdorfer Weg“	162
	<b>GHW Nr. 09</b> „Dahmeweg“	171
	<b>GHW Nr. 10</b> „Britz-Buckower Weg“	173
	<b>GHW Nr. 11</b> „Wannseeweg“	184
	<b>GHW Nr. 12</b> „Havelseenweg“	192
	<b>GHW Nr. 13</b> „Barnimer Dörferweg“	197
	<b>GHW Nr. 14</b> „Wuhleweg“	214
	<b>GHW Nr. 15</b> „Teltower Dörferweg“	221
	<b>GHW Nr. 16</b> „Humboldtspur“	238
	<b>GHW Nr. 17</b> „Teltowkanalweg“	254
	<b>GHW Nr. 18</b> „Innerer Parkring“	267
	<b>GHW Nr. 19</b> „Tiergartenring“	299
	<b>GHW Nr. 20</b> „Bullengrabenweg“	325
<b>8.</b>	<b>Erfassung des Maßnahmen-Bedarfs</b>	<b>331</b>
	8.1 Bezirksübersicht	331
	8.2 Überblick über die vorgeschlagenen Maßnahmen	333
	8.3 Überschlägliche Kosteneinschätzung	337
	8.4 Anmerkungen zum Netzschluss	342
	8.5 Vorschläge zur Weiterentwicklung des Netzes	343
	8.6 Markierung und Marketing	344
<b>9.</b>	<b>Anmerkungen zu Querungsanlagen in Berlin</b>	<b>347</b>
	9.1 Sehen und gesehen werden	347
	9.2 Angemessene Fahrgeschwindigkeiten im Querungsbereich	349
	9.3 Angemessene Querungszeiten für Fußgänger	350
	9.4 Fußgängerfreundlichere Signalisierung	351
	9.5 Fußgängerfreundlichere Verhaltensweisen unterstützen	353
	9.6 Querungsstellen müssen erkennbar sein	354
	9.7 Querungsstellen sollten im direkten Wegeverlauf liegen	356
	9.8 Querungswege sollen möglichst kurz sein	360
	9.9 Fußgänger benötigen Warteflächen	362
<b>10.</b>	<b>Zusammenfassung und Ausblick</b>	<b>363</b>
<b>11.</b>	<b>Extract</b>	<b>366</b>

- 
- **Empfehlungen und Maßnahmen- oder andere Vorschläge** sind in der vorliegenden Untersuchung stets in dieser Form (d.h. mit Spiegelstrich) gekennzeichnet.

Fachverband Fußverkehr Deutschland

## **Gehen bewegt die Stadt - Vorwort zum Bericht 2008**

Regelmäßiges Gehen im Alltag und in der Freizeit steigert das Wohlbefinden. Wer täglich auch nur eine halbe Stunde zu Fuß unterwegs ist, trainiert den gesamten Körper und beugt damit den meisten Zivilisationskrankheiten vor. Fußgänger haben sich darüber hinaus für die umweltgerechteste und sozial verträglichste Mobilität entschieden. Gehen schon das Klima und verursacht keinen Lärm. Menschen zu Fuß machen die Stadt zu einem Lebensraum. Deshalb unterstützt der FUSS e.V. als Fachverband Fußverkehr Deutschland Initiativen, die die Sicherheit und Annehmlichkeit für alle Menschen verbessern, die zu Fuß unterwegs sind. Das Netz der 20 grünen Hauptwege stellt als bundesweites Modellvorhaben einen wesentlichen Baustein für eine nachhaltige Mobilität in der Bundeshauptstadt Berlin dar. FUSS e.V. setzt sich im Rahmen des gemeinsamen Projektes insbesondere dafür ein, dass die Wegeverbindungen höchste Verkehrssicherheit, eine möglichst große soziale Sicherheit und ein komfortables und attraktives Angebot bieten.

Berlin ist auf dem richtigen Weg: Die am 8. Oktober 2008 veröffentlichte Studie des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ergab: „Der Berliner Straßenverkehr ist der sicherste aller großen europäischen Hauptstädte“, allerdings verzeichnen „andere Hauptstädte...weit größere Fortschritte bei der Vermeidung tödlicher Verkehrsunfälle.“ Die EU-Experten fordern „eine Stadtplanung, die auf gute Erreichbarkeit von Einrichtungen mit Bus und Bahn sowie zu Fuß und per Fahrrad setzt...Bei der Planung sollten vor allem die Verletzlichsten berücksichtigt werden: Fußgänger und Radler, die zusammen rund die Hälfte der Verkehrstoten ausmachen.“<sup>1</sup> FUSS e.V. will mit diesem Projekt daran mitwirken, dass die 20 grünen Hauptwege durch angemessene Querungsanlagen über die Straßen als sicheres und komfortables Wegenetz ausgebaut werden.

Wir bedanken uns bei den Flaneurinnen und Flaneuren des Bürgerprojektes „Netzwerk für 20 grüne Hauptwege in Berlin“ für die ausgezeichnete Recherche und Hilfe bei der Festlegung der Wegeführung. Sie und viele andere interessierte Bürger haben den FUSS e.V. auf Querungsanlagen hingewiesen, die sie als nicht fußgängerfreundlich oder gar gefährlich ansehen. Wir waren sehr erfreut über die teilweise sehr kurzfristig übermittelten Hinweise und Hilfestellungen durch die angesprochenen Bezirksamter, Bezirksverordnetenversammlungen, Quartiersmanagements der Sanierungsgebiete, Bürgerinitiativen und des Referats VII B „Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Eine wesentliche Grundlage war, dass 2008 die beiden Kartenverlage piekart-Verlag Berlin ([www.piekart.de](http://www.piekart.de)) und Pharus-Plan ([www.dein-plan.de](http://www.dein-plan.de)) die 20 grünen Hauptwege in ihren Stadtplänen veröffentlicht haben. Nicht zuletzt bedanken möchten wir uns bei den Kooperationspartnern des Gesamtprojektes Referat IE „Naturschutz, Landschaftsplanung und Forstwesen“ der Senatsverwaltung und Stadtentwicklung und BUND Berlin e.V., ohne deren Idee und Initiative das Konzept nicht entstanden wäre und auch nicht weiterentwickelt werden konnte.

Anregungen und Korrekturen zur vorliegenden Studie sind erwünscht.

FUSS e.V.

---

<sup>1</sup> Stefan Jacobs: „Berlins Straßen sind ein sicheres Pflaster“, Der Tagesspiegel, 9.10.2008

Fachverband Fußverkehr Deutschland

## **Die Stadt bewegt sich – Vorwort zum Bericht 2009**

Ein derart umfassendes Fußverkehrs-Audit für ein zusammenhängendes städtisches Fußverkehrs-Netz mit einer Länge von etwa 500 Kilometern und die häufig mehrfache Begutachtung von immerhin etwa 825 Querungsstellen ist nicht nur in Deutschland erst- und einmalig, sondern nach unserem Wissen auch in anderen Städten auf der Welt noch nicht durchgeführt worden. Selbstverständlich ist dies eine auf den Beobachtungs-Zeitraum zugeschnittene Analyse und selbst die Veränderungen innerhalb der etwa 1 ½ Jahre dauernden Untersuchung konnten nicht alle erfasst und berücksichtigt werden. Dennoch geben die Beschreibungen durchaus einen Querschnitt der Probleme wieder, mit denen sich Alltags- und Freizeit-Geher/innen auseinandersetzen müssen. Sie sollen Kommunalpolitiker und Planer anregen, sich intensiver mit dem Fußverkehr auseinanderzusetzen. Dabei ist es dann letztlich nebensächlich, ob die eine oder andere Beschreibung oder der eine oder andere Maßnahmen-Vorschlag dieser Studie beim Lesen bereits aufgrund von Veränderungen nicht mehr aktuell ist. Das Projekt ist damit ohnehin nicht abgeschlossen, wird nie abgeschlossen sein, denn überall in der Stadt wird gebaut, Wege werden noch einmal verlegt, Vorschläge werden so oder in einer anderen für den Fußverkehr positiven Form umgesetzt, oder aber es treten andere und neue Herausforderungen auf.

Auf eines möchten wir noch einmal deutlich hinweisen: Fußverkehrs-Audits ersetzen oder stehen nicht in Konkurrenz zur sonstigen Verkehrssicherheitsarbeit, sondern ergänzen diese im Bereich der nicht unwesentlichen Unfallprävention, häufig in einem niederschweligen und kostengünstigen Bereich. Bei der Beseitigung von Unfallhäufungsstellen, -linien oder -gebieten muss ein besonders Augenmerk auf sehr viele örtliche Gegebenheiten gerichtet werden, denn die Verkehrsunfallanzeigen und die Unfalltypen-Steckkarten sind für zahlreiche latente Gefahren nur beschränkt oder gar nicht aussagefähig. Darüber hinaus aber geschehen Unfälle gerade mit Fußgängerbeteiligung häufig nicht an bereits vermerkten Unfallschwerpunkten, sondern an neuen Stellen. Deshalb muss daran gearbeitet werden, die allgemein maßgeblichen Unfallursachen ausfindig zu machen. Berlin ist dabei auf dem Weg.

Nachdem der FUSS e.V. Mitte Januar 2009 den 1. Teil der Untersuchung vorgelegt hatte, werden im hiermit vorliegenden 2. Teil die restlichen Wege und damit annähernd 2/3 des gesamten Untersuchungsgebietes analysiert. Da die beiden Teile in der Internetpräsentation [www.fussverkehrs-audit.de](http://www.fussverkehrs-audit.de) zusammengefügt werden, wird die inhaltliche Gliederung des 1. Teiles beibehalten - Gliederungspunkte werden aber nur dann aufgeführt, wenn sich Ergänzungen oder Änderungen ergeben haben.

Anregungen und Korrekturen zur vorliegenden Studie sind erwünscht.

FUSS e.V.

Fachverband Fußverkehr Deutschland

# 1. 20 grüne Hauptwege in Berlin

## 1.1 Ein Modellvorhaben

Für den Fachverband Fußverkehr Deutschland stellt das Konzept zur Umsetzung eines Netzes mit 20 grünen Hauptwegen in Berlin ein bundesweit bemerkenswertes Modellvorhaben dar. Es ist ein wesentlicher Baustein für eine nachhaltige d.h. umweltgerechte und sozial verträgliche Mobilität in der Bundeshauptstadt Berlin.

- Mit insgesamt rund 500 Kilometern Spazierwegen, Promenaden, durchgrüntem Straßenräumen, Gehwegen, aber auch Fahrbahnquerungen ist dieses Projekt in seiner flächenmäßigen Ausdehnung und Netzdichte in Deutschland einmalig.
- Die Engmaschigkeit des Wegenetzes führt für alle Bewohner dieser Stadt zu einer maximalen Distanz zwischen der eigenen Wohnung und einem der Wege von ca. 3 Kilometern.
- Die Wegeführung ermöglicht Erholungsspaziergänge, Gesundheits-Training und alltägliche Wege in der Stadt und schließt darüber hinaus die Wanderwege des Berliner Umlands an.
- Das Wegenetz verbindet die verschiedenartigen Landschaftsräume, Parkanlagen und andere Grün- und Freiflächen unter Einbeziehung der Flussufer und der Wege an den zahlreichen Wasserflächen mit den Stadtquartieren.
- Das Projekt beinhaltet eine bemerkenswerte Zusammenarbeit zwischen Bürgern, Verbänden und der Verwaltung. Etwa 150 Flaneurinnen und Flaneure des Bürgerprojektes haben das Wegenetz begangen, haben fotografiert, die Wege und auch die Probleme beschrieben und nach Alternativen gesucht, wo zur Zeit noch keine Durchgänge vorhanden sind.
- Das Projekt hat durch die Beschlüsse des Berliner Senats und des Abgeordnetenhauses zum Landschaftsprogramm eine verbindliche Arbeitsgrundlage für alle Verwaltungen Berlins (vgl. Abschnitt 2.1).

„Das stadtweite, gut verteilte grüne Wegenetz privilegiert die Langsamkeit, nützt der Stadtnatur und stärkt gerade damit die Urbanität. Die Naturerlebnis-Potenziale dieser 'grünen Stadt' werden als ein gemeinschaftlicher Wohlstand herausgestellt, den es zu pflegen und auszubauen gilt.“<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Eva-Maria Epple, Koordinatorin des Bürgerprojektes „Netzwerk für 20 grüne Hauptwege in Berlin“

## 1.2 Ziele, Zielgruppen und Schwerpunktsetzung

### Grüne Hauptwege sind

- für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt lebensraumnah und für die Gäste attraktiv geführte Spazier- bzw. Wanderwege und gleichzeitig Fußwegeverbindungen für die Alltagsmobilität,
- die sich weitgehend in öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen befinden; in der Netzführung aber auch andere Grundstücke einbeziehen und
- in der Stadt flächendeckend auch Verkehrsflächen kreuzen müssen.



*Grüne Wege führen, wie hier am Bellevue-Ufer direkt neben dem Sitz des Bundespräsidenten in Mitte, häufig durch öffentliche Grünanlagen...*



*... oder auch mitten durch Innenstadtviertel. Ein Blumenladen an der Stephanuskirche im Wedding.*

### Sie sollen für die Fußgänger

- attraktive und teilweise auch kürzere Wegeverbindungen für den Alltags- und den Freizeitverkehr darstellen,
- eine höchste Verkehrssicherheit und eine möglichst große soziale Sicherheit bieten,
- durch die Wegeführung und Begrünungen stärker vor Lärm schützen als dies durch Maßnahmen der Lärminderung im Straßennetz erreicht werden kann,
- gleichzeitig als Frischluftschneisen das gesamte Stadtklima positiv beeinflussen,
- die Naturverbundenheit der Stadtbewohner stärken und ausbauen,
- den Berlinerinnen und Berlinern und den Gästen schöne oder interessante Stadt-Ansichten und -Aussichten ermöglichen,
- Zielorte miteinander verbinden, die zum Verweilen einladen und damit die Kommunikation stärken,

- zur körperlichen Bewegung im Sinne der Gesundheits-Prävention und -Therapie animieren sowie
- ein Herauswandern aus der Stadt und ein Hineinwandern in die Stadt ermöglichen.

Ziel ist es, eine angenehme Alternative zur Autonutzung - insbesondere auf kurzen Wegen - anzubieten. Bürger und Gäste sollen zum Gehen angeregt werden.



*Die Fußgänger- und Radfahrer-Brücke Schwedter Steg in Pankow ist als Nord-Süd-Verbindung über die S- und Regionalbahn-Gleise östlich Bhf. Gesundbrunnen („Nordkreuz“) sehr beliebt.*



*Die Rampe zur Unterquerung Behmstraße ist überaus komfortabel ausgefallen. (GHW Nr. 18-051)*

## Zielgruppen

Zielgruppe des Modellvorhabens sind in erster Linie alle Fußgänger, Flaneure, Wanderinnen und Wanderer, also alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, die zu Fuß mobil sind.

- Dabei muss ein besonderes Augenmerk auf mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer gelegt werden, also auf Menschen mit Körperbehinderungen, aber auch auf Personen, die mit einem Kinderwagen, Koffer, der „Rentnerkarre“, etc. unterwegs sind.
- Die grünen Hauptwege sind für den Alltags- und Freizeitverkehr mit einem hohen Anteil von Kindern, Familien, älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen gedacht.
- Soweit sie dafür geeignet sind, ist auch eine gemeinsame Nutzung von Wegeabschnitten durch langsame Radfahrerinnen und Radfahrer möglich.

## Schwerpunktsetzung

Der FUSS e.V. konzentriert sich im Rahmen der drei Kernaspekte des Projektes: „Natur + Gehen + Bürgerprojekt“ inhaltlich auf das Gehen und setzt dabei drei Schwerpunkte:

1. **Sicherheit** - Vermeidung von Verkehrs- und Eigenunfällen, Verbesserung der sozialen Sicherheit,

2. **Gesundheit** - Sport, Prävention, Therapie und
3. **Lebensqualität** - Stadtweites Wegesystem, Wohnumfeldverbesserung, Straßenrückbau, Lernen, Urbanität.

### Leitziele

Hinter dem Gesamt-Konzept stehen folgende strategische Zielsetzungen:

- Der Fußverkehr muss als eine tragende Säule der nachhaltigen Mobilität in der Stadt gefördert werden.
- Die Abnahme des Fußwegeanteils am Verkehrsaufkommen muss gebremst und durch attraktive Angebote für Fußgänger und eine Reduzierung der Förderung des motorisierten Verkehrs gesteigert werden.
- Auch beim Fußverkehr müssen Wegeverbindungen sicher, attraktiv, komfortabel und direkt gestaltet werden.

Dass es dazu noch einiger Überlegungen und Maßnahmen bedarf, zeigt die folgende kleine Foto-Dokumentation:



*Wer aus der Grünanlage „Berliner Balkon“ in Marzahn-Hellersdorf kommt und zum Butzer See spazieren möchte....*



*... wird auf einem abgenickten Weg mit Sperrgitter in den Ausrundungsbereich geführt...*



*....versucht in der Regel dennoch die recht stark befahrene Elsenstraße zu queren...*



*...kann damit aber ziemliche Probleme bekommen. (GHW Nr. 08-035)*

Die Abbildung auf der folgenden Seite zeigt die Vielfältigkeit des Modellvorhabens allein bei Betrachtung des Kernaspektes „Gehen“.

Abb.: Der folgend abgebildete Teil „Gehen“ aus der Übersicht über die Kernaspekte des Gesamtvorhabens entstand als Arbeitsgrundlage der Kooperationspartner im Juni 2006 und wurde zwischenzeitlich weiterentwickelt. Die Stichpunkte markieren den Handlungsbereich insbesondere des FUSS e.V. Die hier rot dargestellten Aspekte betreffen im engeren oder weiteren Sinne das Projekt „Querungsanlagen im Verlauf der 20 grünen Hauptwege in Berlin“. Es wird deutlich, dass Verkehrssicherheit nicht von anderen Sicherheitsaspekten trennbar ist und eng mit dem Erhalt der Gesundheit und der Verbesserung der Lebensqualität zusammenhängt.

## 20 grüne Hauptwege in Berlin 27. Leitprojekt der Lokalen Agenda 21

### Kernaspekte:

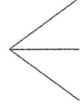
#### Natur



#### Gehen

Spazierengehen + Flanieren + Laufen / Spielen + Alltagsgehen + Erkundungsgänge + Wandern

#### Bürgerprojekt



#### Sicherheit

Vermeidung von Verkehrsunfällen

- \* Tempomanagement auf Spazierwegen (Rad, Skater, etc.)
- \* sichere+komfortable Querungsanlagen im Wegeverlauf
- \* Tempomanagement auf Verkehrsflächen

Vermeidung von Eigenunfällen

- \* Qualitätsverbesserungen der Wege, Treppen, Rampen, etc.
- \* Spaziergangsbegleitung

Verbesserung der sozialen Sicherheit

- \* Übersichtlichkeit, Lichtverhältnisse + Beleuchtung,
- \* Förderung des Orientierungsvermögens
- \* Belebung der Wege

#### Gesundheit

Sport

- \* Wegequalität
- \* saubere Luft
- \* Ruhe

Prävention

- Alltagsbewegung, Spaziergänge, gymnastische Übungen, Stärkung der Psyche, Trendsportarten, Mobilität bis ins hohe Alter erhalten

Stadtweites Wegesystem

- \* Querungen, Fußgängerbrücken, Fahren, etc.
- \* Veränderungen des mentalen Stadtplans

Straßen-Rückbau

- Entsiegung

Wohnumfeldverbesserung

- \* gute Erreichbarkeiten
- \* Aufenthaltsqualität
- \* Verträglichkeit
- \* Licht+Schatten

Lernen

- \* Orientierung
- \* Gehen+Lernen
- \* Spaß am Gehen

Urbanität

- \* Freiräume
- \* grüne Ver-netzung
- \* Einkauf, Kultur, etc.

## 2. Beschlusslage und Grundlagen

### 2.1 Grüne Wege

“Das Projekt - 20 grüne Hauptwege für Berlin - wurde aus dem von Senat und Abgeordnetenhaus 1994 beschlossenen Landschaftsprogramm des Landes Berlin entwickelt. Das mit dem Flächennutzungsplan abgestimmte Landschaftsprogramm ist behördenverbindlich und dementsprechend Vorgabe für alle nachfolgenden Planungsebenen.”<sup>3</sup> Es sollen hier nur die wesentlichen Rahmenbedingungen kurz erwähnt werden:

Es handelt sich um das 27. Leitprojekt der Agenda 21 Berlin, die mit Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umweltschutz des Abgeordnetenhauses von Berlin am 18. Mai 2006 zur “Leitidee der künftigen Landespolitik” erklärt wurde.<sup>4</sup> Der Senat wird mit dem am 8. Juni 2006 vom Abgeordnetenhaus Berlin ohne Gegenstimme verabschiedeten Konzept aufgefordert, “die Agenda 21 Berlin als Leitidee seiner künftigen Politik aufzunehmen und die aufgeführten Qualitäts- und Handlungsziele so schnell wie möglich umzusetzen.” Die grünen Hauptwege werden darin als „Hauptwegenetz für Fußgänger“ bezeichnet.<sup>5</sup>

In verschiedenen Antworten auf Anfragen im Abgeordnetenhaus Berlin hat sich die Senatsverwaltung zur Umsetzung in Teilabschnitten erklärt.<sup>6</sup> Darüber hinaus hat der Senat in seinem „Bericht über die Ergebnisse der Umsetzung des 2004 beschlossenen Tourismuskonzeptes“ 2008 hervorgehoben: „Für eine Stadt der Größe

Berlins einmalig ist das sich über rund 550 Kilometer erstreckende Wander- und Spazierwegenetz, das in den ‘20 grünen Hauptwegen` zusammengefasst ist und Bewegung suchenden Touristinnen und Touristen die Möglichkeit eröffnet, sich die bauliche und landschaftliche Vielfalt von Stadt und Umland in individuellen Etappen zu erwandern.“<sup>7</sup>

Im Gegensatz zu diesen Beschlüssen und Aussagen wird das Projekt von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Ende 2004 veröffentlichten „Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020 (StEK 2020)“ als „20 grüne Hauptwege für Fußgänger, Jogger, Skater und Radfahrer“ bezeichnet. Das ist verwirrend, obwohl korrekt darauf verwiesen wird: „auch wenn es sich teilweise nur um Streckenabschnitte handelt“. Diese generelle Erweiterung der Nutzergruppen ist nicht nachvollziehbar. Bei den grünen Hauptwegen geht es um die Umsetzung eines Wegenetzes; für Radfahrer kann aber kein Netz entstehen, wenn nach der Straßenverkehrsordnung nicht benutzbare Verkehrsflächen eingebunden sind. Es ist darüber hinaus fraglich, ob mit einer solchen Bündelung die erwünschte „Veränderung des Modal-Split“ erreicht werden kann, oder eher eine Verlagerung dieser Verkehrsteilnehmergruppen von den Verkehrsflächen auf Wege in

<sup>3</sup> Antwort des Senats zu einer Kleinen Anfrage der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen) im Abgeordnetenhaus, Drucksache 16/11291, hrsg. am 30. Oktober 2007

<sup>4</sup> Drucksache 15/3245 des Abgeordnetenhauses von Berlin, hrsg. am 18. Mai 2006

<sup>5</sup> Abgeordnetenhaus Berlin, Plenarprotokoll 15/87, 8. Juni 2006

<sup>6</sup> z.B. „Gibt es ein Freizeit- und Tourismuskonzept für den Teltowkanal?“, Kleine Anfrage des Abgeordneten Albert Weingartner (FDP), Drucksache 16/10110, 2007; „Planungen im Spreerraum“, Kleine Anfrage des Abgeordneten Dirk Behrendt (Bündnis 90/Die Grünen), Drucksache 16/12161, 2008

<sup>7</sup> „Mitteilung –zur Kenntnisnahme- Tourismuskonzept evaluieren“, Abgeordnetenhaus Berlin, Drucksache 16/1634, hrsg. Am 3. Juli 2008, die Angabe 550 Kilometer ist nicht ganz korrekt, das Netz umfasst derzeit ca. 500 Kilometer.

Grünanlagen. Das StEK 2020 ist kein Beschluss des Senats oder des Abgeordnetenhauses, sondern soll eine Debatte über die zukünftige Stadtentwicklung anregen.<sup>8</sup>

Um die im Landschaftsprogramm in der groben Wegeführung enthaltenen 20 grünen Hauptwege in der Praxis genauer festzulegen und durchgängig nutzbar zu machen, wird das Projekt auf einer breiten Basis aktiv unterstützt. Seit 2003 ist der FUSS e.V. und seit 2005 sind FUSS e.V. und der BUND Berlin e.V. gemeinsame Projektträger des Bürgerprojektes "Netzwerk für 20 grüne Hauptwege". Im März 2006 haben beide Verbände und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in einer "Kooperationsvereinbarung" zugesagt, zukünftig bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des Projektes zusammenzuarbeiten.<sup>9</sup>

*Der Übergang zwischen Grün- und Verkehrsflächen ist für den Benutzer so wenig erkennbar, wie der Unterschied zwischen Wandern und Spaziergehen definierbar ist:*



*Eine wenig verständliche Übergangssituation über die Oberbaumstraße in Kreuzberg-Friedrichshain: Auf der nördlichen Straßenseite trifft man genau auf einen neu gepflanzten Baum. (GHW Nr. 01-004) Fußgänger oder Wanderer bleiben auf der Verkehrsfläche, sind aber gezwungen, das Straßenbegleitgrün zu betreten.*



*Am Abgang vom Tegeler Weg in Richtung Nonnendamm gibt es eigentlich nur eine Treppe, das Sperrgitter zu einem Rampenweg wurde nachträglich entfernt. (bisher temporärer Umweg GHW Nr. 18) Hier wurde also von Amts wegen oder durch eine illegale Tat für einen barrierefreien Abgang der „Grenzzaun“ zwischen Grün- und Verkehrsflächen beseitigt.*

## 2.2 Verkehrsflächen

Am 8. Juli 2003 legte der Senat von Berlin mit dem „Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin – mobil 2010 (StEP Verkehr 2003)“ dem Parlament ein „integrativ angelegtes Planwerk“ zum Beschluss vor, „das ein schlüssiges Handlungskonzept mit den möglichen und notwendigen Schritten für die nächsten Jahre mit einer langfristigen strategischen Orientierung verbindet“.<sup>10</sup> „Die Mobilität im Nahbereich ... durch überall günstige Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer“ zu erleichtern, wurde zum Leitbild erklärt. Der Senat bekannte sich eindeutig dazu, dass „auch beim Fußgängerverkehr... Steigerungspotenziale (bestehen), wenn Sicherheit, Bequemlichkeit und Attraktivität der öffentlichen Räume erhöht werden.“<sup>11</sup>

Als Lösungsstrategie wurde für den Verkehrssicherheitsbereich formuliert: „Das überdurchschnittliche Tötungs- und Verletzungsrisiko nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer muss deutlich reduziert werden durch Verbesserung der

<sup>8</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020. Statusbericht und perspektivische Handlungsansätze, 5. November 2004

<sup>9</sup> Kooperationsvereinbarung auf Gegenseitigkeit zu den „20 grünen Hauptwegen“ zwischen dem BUND Berlin e.V. und FUSS e.V. Berlin und Land Berlin (Referat I E), 20. März 2006

<sup>10</sup> aus dem Vorwort, Peter Strieder, Senator für Stadtentwicklung

<sup>11</sup> StEP Verkehr 2003, II.1.2

Sicherheitsbedingungen...für Fußgänger vor allem durch mehr Überquerungshilfen, verbesserte Ampelschaltungen und eine bessere Übersichtlichkeit in dicht besiedelten Stadträumen durch sicherheitsorientierte Parkplatzbeschränkungen etc.,...“.<sup>12</sup> Als Handlungsbedarf für die „Innere Stadt“ (vgl. Abschnitt 3.2) wird noch einmal deutlich hervorgehoben: „Zur Verbesserung der Bedingungen des Fußgängerverkehrs sind ausreichend breite Gehwege, eine bessere Wegweisung und verbesserte Querungsmöglichkeiten von Hauptverkehrsstraßen vorrangig.“<sup>13</sup>

Zwar wurde die Schaffung „geschlossener Radwege-Netze“ im Handlungsbedarf ausdrücklich aufgenommen<sup>14</sup>; die Erwähnung einer Netzwegekonzeption für Fußgänger aber bedauerlicherweise versäumt. Dennoch sind die 20 grünen Hauptwege als eine „Weiterentwicklung der Konzeption für ein fußgängerfreundliches Berlin“ einzuordnen und die Untersuchung der Querungsstellen im Rahmen dieses Projektes als eine vordringliche Maßnahme: „Benennung der prioritären Orte und Maßnahmen (Verbesserung der Bedingungen für den Fußgängerverkehr, insbesondere durch Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen / Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Wegweisung, Verbesserung der Aufenthaltsqualität)“.<sup>15</sup>



An der Bernauer Straße in Reinickendorf wurden Schilder „Unfallschwerpunkt“ aufgestellt und Parkplätze links und rechts der Straße angelegt.



Für Übergänge zumindest an den Haltestellen an dieser kilometerlangen Strecke haben bisher die Mittel oder der Wille gefehlt. (GHW Nr. 03-018)

## 2.3 Richtlinien und Empfehlungen

In den letzten 25 Jahren wurde in den technischen Regelwerken zumindest die gleichberechtigte Behandlung des Fußverkehrs verankert. Von wenigen Ausnahmen abgesehen ist es ausreichend, die in den geltenden Regelwerken festgelegten Standards als „Stand der Technik“ in die Praxis umzusetzen. Für die Entscheidungen der Maßnahmenvorschläge (Abschnitt 7.) wurden folgende Richtlinien, Empfehlungen und Einföhrungserlasse zugrunde gelegt:

### ESAS 2002:

#### Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen ESAS

Ausgabe 2002, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.), Köln, 2002

<sup>12</sup> StEP Verkehr 2003, III.4.3.2 Pkt. 10

<sup>13</sup> StEP Verkehr 2003, III.4.4.1, Pkt. 4.

<sup>14</sup> StEP Verkehr 2003, III.4.5.1

<sup>15</sup> StEP Verkehr 2003, I 24, Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs

**MAS 2003:**<sup>16</sup>

Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, Teil 1: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten.

Ausgabe 2003, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.), Köln, 2003

**MAS 2001:**<sup>17</sup>

Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, Teil 2: Maßnahmen gegen Unfallhäufungen.

Ausgabe 2001, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.), Köln, 2001

**RASt 2006:**

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen.

Ausgabe 2006, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.), Köln, 2006

**Einführungserlass 2008:**

Rundschreiben über die Einführung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Straßenentwurf, vom 3. Dezember 2007, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, ABI.Nr.3 / 18.01.2008

**EFA 2002:**<sup>18</sup>

Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen.

Ausgabe 2002, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.), Köln, 2002

**AV Geh- und Radwege:**

Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege)

vom 13. März 2008, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, ABI. Nr. 15/ 28.03.2008

**R-FGÜ 2001:**

Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.), Bonn 2001

**Einführungserlasse 2001/2008:**

Vom 3. Dezember 2001, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, ABI. Nr. 70/ vom 4. März 2008, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

**Regelblätter:**

Anlage und Ausstattung und Markierung von Fußgängerüberwegen

RP 250-253, Verkehrslenkung Berlin (VLB), 20.11.2007

**RiLSA 1992:**

Richtlinien für Lichtsignalanlagen RiLSA - Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr -

Ausgabe 1992, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.), Köln, 1992

**RiLSA Teilfortschreibung 2003:**

Ausgabe 2003, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.), Köln, 2003

**RiLSA 2007:**<sup>19</sup>

Richtlinien für Lichtsignalanlagen RiLSA – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr –

Ausgabe 2007, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.), Köln, 2007

**HBS 2005:**

<sup>16</sup> Diese Abkürzung wird nur im Rahmen dieser Untersuchung verwendet.

<sup>17</sup> Diese Abkürzung wird nur im Rahmen dieser Untersuchung verwendet.

<sup>18</sup> Die EFA wurde in Berlin nicht eingeführt, da lt. Aussage der Senatsverwaltung die „AV Geh- und Radwege“ darüber hinausgeht. Siehe dazu Ausführungen im Text.

<sup>19</sup> Die RiLSA 2007 wurde noch nicht veröffentlicht, wurde aber im Rahmen dieser Untersuchung herangezogen.

Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen.

Ausgabe 2001, Fassung 2005, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.), Köln, 2005

### **Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren**

Ausgabe 2006, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.), Köln, 2006

### **MWBF 2007:**

Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr

Ausgabe 2007, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.), Köln, 2007

### **FGSV-Arbeitspapier Nr. 39:**

Fußgängerquerungsanlagen innerhalb bebauter Gebiete

Ausgabe 1996, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.), Köln, 2007

### **Handbuch zur Gestaltung von Straßen und Plätzen in Berlin**

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie, Berlin 1999

Mit der grundsätzlichen Wende durch die Einführung der „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE“ im Jahre 1985 und acht Jahre später der entsprechenden „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen EAHV“ wurde die Betrachtung des Verkehrsraumes aus der Sicht der Verkehrstechnik, der Verkehrsanlagen und der Verkehrsabwicklung durch eine gesamtstädtische Betrachtung ergänzt.<sup>20</sup> Dieser Ansatz wurde weitestgehend mit der aktuellen Einführung einer neuen Richtlinienstruktur 2007 übernommen und teilweise weiterentwickelt. Insofern handelt es sich bei der vorliegenden Untersuchung um ein Pilotprojekt zu den erst im letzten Jahr eingeführten „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt06“ zur städtebaulichen Eingliederung eines Wegenetzes.

Das Land Berlin hat die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA 2002“ nicht übernommen mit der Begründung, dass die darin enthaltenen Aussagen durch Einführung der Ausführungsvorschriften „AV Geh- und Radwege“ vom Dezember 1998 in Berlin bereits eingeführt waren und die darin enthaltenen Aussagen teilweise im Sinne der Verbesserung der Fußverkehrsbedingungen über die EFA hinaus gehen.

In der AV sind allerdings zahlreiche Aussagen und Regelungen aus der EFA zu Bestands- und Mängeluntersuchungen, zur Ausstattung Fußgängerverkehrsanlagen sowie zu den Querungsanlagen nicht enthalten, die im Rahmen der Projektbearbeitung als wesentlich angesehen wurden. Deshalb wird die Empfehlung bei der Erörterung der Maßnahmen (Abschnitt 7.) neben den in Berlin gültigen Richtlinien, Empfehlungen und Ausführungsvorschriften als „Stand der Technik“ berücksichtigt.

- **Es wird empfohlen, die EVA 2002 auch in Berlin einzuführen mit dem Vermerk, dass die in der AV Geh- und Radwege 2008 enthaltenen Aussagen und Regelungen vorrangig zu beachten sind.**

---

<sup>20</sup> Beide genannten Empfehlungen EAE und EAHV wurden im Jahr 2007 durch die Richtlinie RASSt ersetzt.

## 3. Straßenquerungen im Wegesystem

### 3.1 Wegenetz

Die Festlegung einer genaueren Wegeführung mit seiner „Ideallinie“ und den aufgrund der örtlichen Gegebenheiten notwendigen „temporären Umwegen“ erfolgte ab dem Jahr 2003 durch die Begehungen der Flaneurinnen und Flaneure des Bürgerprojektes „Netzwerk für 20 grüne Hauptwege“ unter Projekträgerschaft des FUSS e.V. und später auch des BUND Berlin e.V. in Zusammenarbeit mit dem Referat IE „Naturschutz, Landschaftsplanung und Forstwesen“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Mit Unterstützung der Senatsverwaltung konnten die Ergebnisse der Begehungen aufgenommen und in einer ersten „Interaktiven Wanderkarte“ auf der Website der Verwaltung veröffentlicht werden.

Im Mai 2008 veröffentlichte der piekart-Kartenverlag in Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, dem BUND Berlin e.V. und FUSS e.V. eine durch die Senatsverwaltung und die Stiftung Naturschutz Berlin geförderte Übersichtskarte. In dieser im Handel erhältlichen Karte sind erstmals die Ergebnisse der Begehungen und der darauf folgenden Abstimmungsverfahren mit den Bezirksamtären weitestgehend punktgenau festgelegt. Diese Übersichtskarte im Maßstab 1:40 000 „Berlin / Flanieren – Spazieren – Wandern / 20 grüne Hauptwege“ wurde für das Projekt 2008 und die mit der Senatsverwaltung Mitte 2009 abgestimmte Karte „BERLIN Große Ausgabe“ im Maßstab 1:22.800 des Verlages Pharus-Plan im Jahr 2009 als Planungsgrundlage verwendet.

Veränderungen der Wegeführung, die seitens der Bezirke oder durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nach der Herausgabe der Übersichtskarte erfolgten, konnten aufgrund des knappen Bearbeitungszeitraumes nicht berücksichtigt werden. Überschneidungen zwischen „offiziellen“ Veränderungen und der Bearbeitung dieses Projektes mit seinen Veränderungsvorschlägen waren ohnehin nicht auszuschließen.

Der Zustand von Querungsanlagen in diesem Wegenetz wurde bisher lediglich ansatzweise durch die Flaneurinnen und Flaneure des Bürgerprojektes ermittelt. Notwendig war daher eine sehr intensive Nacherfassung.

### 3.2 Festlegung des Untersuchungsgebietes

Repräsentanz und nicht Vollständigkeit war das Ziel der Projektphase 2008, da in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht alle Querungsanlagen im Verlauf des etwa 500 Kilometer langen Netzes der 20 grünen Hauptwege in Berlin untersucht werden konnten. Das ausgewählte Untersuchungsgebiet setzt sich aus folgenden Wegen und Wegeabschnitten zusammen:

1. Das engere Untersuchungsgebiet umfasst in groben Zügen alle Querungsanlagen innerhalb des städtischen S-Bahn-Ringes (sogenannter „Hundekopf“) bzw. der „Umwelt-Zone“. Das Gebiet wurde allerdings im Gegensatz

zur üblichen Eingrenzung der Innenstadt mit dem streckenweise etwas darüber

hinausgehenden grünen Hauptweg GHW Nr. 18 „Innerer Parkring“ definiert. Damit wurde ein geschlossenes Wegesystem der Berliner Innenstadt mit einer geschätzten Netzlänge von 100 Kilometern einbezogen (etwa 2/3 der untersuchten Wegenetzlänge).

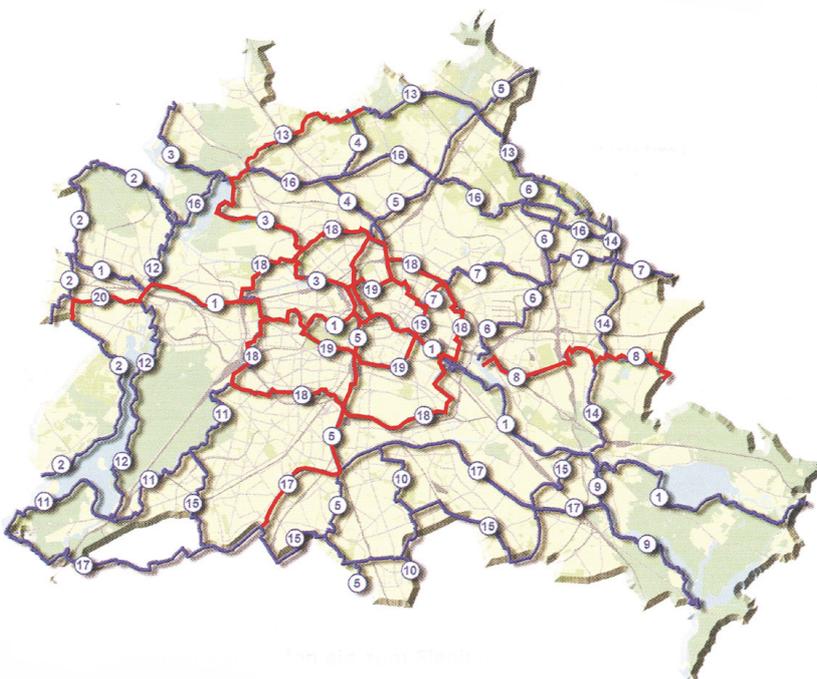
2. Zusätzlich wurden alle Querungsanlagen auf Wegeverbindungen untersucht, die in den vier Himmelsrichtungen aus dem inneren Stadtgebiet bis zur Berliner Stadtgrenze hinausgehen und zwar  
im Norden bis Lübars,  
im Osten bis Mahlsdorf,  
im Süden bis Schönow und  
im Westen bis Staaken.

Diese im Projekt als „Ausläufer“ bezeichneten Wege stellen einen Querschnitt durch die Bebauungs- und Besiedlungsdichte dar: Der Südausläufer (Zehlendorf) als städtischer Kernbereich, der Nordausläufer bis hin zum dörflichen Lübars, die Ost- und Westausläufer als eine Kette von berlintypischer Bebauung, über Satellitensiedlungen bis hin zur Einfamilienhäuser-Siedlung.

Die Wege haben zusammen eine geschätzte Länge von insgesamt 50 Kilometern (etwa 1/3 der untersuchten Wegenetzlänge).

Die Auswahl erfolgte, weil damit neben dem Stadtgebiet zusätzlich sehr unterschiedlich strukturierte Gebiete in die Untersuchung einbezogen werden konnten. Dabei zeigte sich deutlich, dass Querungsanlagen in den Randbereichen der Stadt keineswegs aufgrund eines angenommenen geringeren Verkehrsaufkommens oder der geringeren Besiedlungsdichte sicherer oder komfortabler ausgestaltet sind.

Die folgende Übersicht des Gesamtwegenetzes wurde mit freundlicher Genehmigung durch den Kartenverlag piekart e.K., [www.piekart.de](http://www.piekart.de) übernommen und durch Angaben zum Untersuchungsgebiet (rote Linien) ergänzt. In der Bearbeitungsphase 2009 wurden alle restlichen Wege und damit etwa 2/3 des Wegenetzes untersucht.



### 3.3 Knotenpunkte im Wegenetz

In die Betrachtung einbezogen wurden alle „Idealwege“ im Untersuchungsgebiet, die bereits zum Zeitpunkt der Herausgabe der Plangrundlage (Stand 6. Mai 2008, piekart-Übersichtskarte) begehbar waren. Lücken im Idealwegenetz wurden nicht einbezogen, weil eine Recherche über den Zeitpunkt der geplanten Lückenschließung im Rahmen der Untersuchung nicht möglich war. In diesem Sinne blieben auch bereits begehbare Wegeabschnitte unberücksichtigt, die auf eine nicht begehbare Lücke stoßen und für die es deshalb zur Zeit einen Vorschlag für einen „temporären Umweg“ gibt.

Als Knotenpunkt (KP) wird im Rahmen der Untersuchung eine Straßen-Kreuzung, -Einmündung oder ein Straßenabschnitt auf der Strecke bezeichnet, den Benutzer des grünen Hauptweges auf einer Verkehrsfläche queren, bzw. über- oder unterschreiten müssen. Ein Knotenpunkt kann sich aus mehreren aufeinander folgenden Querungsstellen (QSt) zusammensetzen.

Als Querungsstelle wird eine gradlinige Querung einer Fahrbahn über Rad-, Park- und Fahrstreifen in beiden Fahrrichtungen ohne oder mit einer Mittelinsel bzw. einem Mittelstreifen bezeichnet. Querungen über Eck auch über eine Dreiecksinsel sind somit zwei Querungsstellen innerhalb eines Knotenpunktes.

Unterführungen unter oder Brücken über Straßen werden ebenfalls als Querungsstelle bezeichnet. Sie wurden in die Untersuchung einbezogen, weil die Knotenpunkte im Netz in der Regel auch Zugangs- bzw. Abgangsstellen zu bzw. von den grünen Hauptwegen darstellen.

Die Wegeführung außerhalb der Knotenpunkte eines grünen Hauptweges wurde in der Regel nur dann in die Betrachtung einbezogen, wenn mit ihr Sicherheits- oder Komforteinbußen an Knotenpunkten verbunden sind.

*Ein „Knotenpunkt“ muss nicht zahlreiche „Querungsstellen“ haben und kann dennoch unübersichtlich sein. Die beiden Damen mit den Rucksäcken auf dem rechten Foto haben fast zehn Minuten benötigt, um ihren Wunsch umzusetzen, von der einen zur anderen Straßenseite zu gelangen:*



*Eine völlig verwirrende Übergangssituation über die Oberbaumstraße in Kreuzberg-Friedrichshain: Die Autofahrerinnen und Autofahrer entscheiden sich ganz kurzfristig, welche der Spuren in Richtung Norden sie benutzen. (GHW Nr. 01-004)*



*Unübersichtliche und gefährliche Querung über die Oberbaumstraße zur Falckensteinstraße. Doch wer bis hierher findet, ist erleichtert, damit die letzten gefährlichen Fahrstreifen überwunden zu haben. (GHW Nr. 01-003)*

## 4. Analyse der Querungsbedingungen

### 4.1. Vorgehensweise

Alle Querungsstellen im Verlauf von grünen Hauptwegen im Untersuchungsgebiet wurden anhand eines „Begehungsbogens“, durch zusätzliche Aufzeichnungen (Anmerkungen per Notiz oder Recorder) und durch digitale Fotos erfasst und analysiert. Im Innenstadtbereich fanden zwei bis vier, auf den Ausläufer-Strecken in der Regel zwei Begehungen jeder Querungsstelle statt. Obwohl für die Maßnahmenempfehlungen ein Kartenausschnitt im Maßstab 1:5000 sowie ausgefüllte Querungsstellen-Begehungsbögen und Fotos zur Verfügung standen, waren an unerwartet zahlreichen Stellen Nachbegehungen notwendig. An ausgesuchten Problem-Knotenpunkten fanden darüber hinaus Ortsbesichtigungen mit einer Fachberatung durch das Planungsbüro Richter-Richard Aachen/Berlin statt.

Obwohl eine breite Einbindung der Anwohner bei diesem ersten Durchgang noch nicht als angemessen angesehen wird, wurden alle Berlinerinnen und Berliner der FUSS-Adress-Datei über ein Newsletter um Mithilfe angesprochen, welche Wünsche sie zur Qualitätsverbesserung an ihnen bekannten Knotenpunkten an den grünen Hauptwegen haben. Diese Hinweise wurden soweit wie möglich einbezogen. Die meisten Anregungen konnten allerdings nicht bearbeitet werden, da sie nicht das eingegrenzte Untersuchungsgebiet betrafen.

Darüber hinaus wurden alle Bezirksämter, Bezirksverordnetenversammlungen und Quartiers-Managements der Sanierungsgebiete gebeten, über etwaige Bemühungen zur Verbesserung von Querungsanlagen zu informieren.

Anhand der vorhandenen Unterlagen werden in Abschnitt 7. die Gegebenheiten beschrieben und Vorschläge entwickelt.

### 4.2 Begehungen

Die vor etwa 30 Jahren von FUSS e.V. entwickelte Methode „BLITZ-licht“ als eine zeitlich sehr kurze Betrachtung von Gegebenheiten auf Gehwegen oder an Knotenpunkten (z.B. „Ampel-TESTER“) aus der Sicht der Fußgänger wurde vom Verband mehrfach in deutschen Städten angewandt. Parallel und teilweise miteinander verknüpft setzte sich in der Verkehrswissenschaft und auch im Rahmen von Mängelanalysen von Planungsbüros und Ämtern immer stärker die Erkenntnis durch, dass der Fußverkehr eine sehr kleinteilige Betrachtungsweise erfordert, sowie ausgiebige Beobachtungen und eine Beteiligung der Betroffenen bzw. Nutzer der Verkehrsanlagen.<sup>21</sup>

Ein aktuelles und in Deutschland herausragendes Beispiel sind die „Mängeltouren“ des Arbeitskreises Fußverkehr Kiel. Hier werden in regelmäßigen Abständen von

---

<sup>21</sup> Besonders deutlich nachvollziehbar ist diese Entwicklung in der Literatur und der öffentlichen Diskussion zur Schulwegsicherung, vgl. [www.schulwegplaene.de](http://www.schulwegplaene.de)

den Vertretern der Verbände Mängeltouren für eine „Schwachstellen-Analyse“ festgelegt. Die Linie der Tour und eine Liste der zu besprechenden Mängel wird mit der Einladung zu einer Ortsbesichtigung verschickt, an der Vertreter der Verbände, des Amtes, der Fraktionen in der Stadtverordnetenversammlung, der Polizei, der Schulwegkommission, etc. teilnehmen. Die Ergebnisse werden protokolliert und sind Grundlage für zukünftige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Qualität des Wegenetzes für den Fußverkehr.

In der Schweiz, die in Fußgängerbelangen in Europa immer einen Schritt voraus ist, wird diese Methode als „Augenschein Fussverkehr“ bezeichnet. Sie wird mit öffentlichen Mitteln gefördert, weil man zur Erkenntnis gekommen ist, dass sie für den Fußverkehr die effektivste und letztlich kostengünstigste Methode ist. In Großbritannien und Skandinavien wird diese Methode der Schwachstellen-Analyse „Pedestrian Audit“ genannt.

Verkehrswissenschaftler und Planer haben vergleichbare Formen zu einem anerkannten Analyse- und Bewertungs-Instrumentarium entwickelt. In Deutschland bieten seit 2002 die „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit an Straßen (ESAS 2002)“

das Handwerkszeug für eine Abfrage der Situation bezüglich der Verkehrssicherheit, weniger aber der Akzeptanz und nicht des Komforts von Querungsanlagen.

Alle diese Ansätze werden in der Regel mit einer Bürgerbeteiligung vor Ort verbunden. Das war bei diesem Projekt nicht nur aus zeitlichen Gründen, sondern auch durch die linienhafte Betrachtung von Knotenpunkten auf Wegeabschnitten mit einer Länge von ca. 150 Kilometern nicht möglich. Eine breitere Öffentlichkeitsarbeit wurde auch als noch nicht angemessen angesehen.

### 4.3 Erfassung der örtlichen Gegebenheiten

Der im Rahmen des Projektes erstellte „Querungsstellen-Begehungsbogen“ wurde aufgrund von Erfahrungen bei vergleichbaren Projekten des FUSS e.V. erstellt und orientiert sich weitgehend an die „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS 2002)“. Mit den dort angebotenen Checklisten für 1. die Vorplanung, 2. den Vorentwurf, 3. den Ausführungsentwurf und 4. die Verkehrsfreigabe sollen nicht nur die Querungsanlagen, sondern alle Gegebenheiten einer Straße überprüft werden. Sie waren für eine örtliche Erfassung wegen des Umfangs und auch wegen der mehrschichtigen Gliederung der Fragestellungen nicht praktikabel.

Folgende „Fragestellungen“ wurden beispielhaft für Hauptverkehrsstraßen aus der ESAS 2002, Anhang 2.3, 3. Ausführungsentwurf im „Querungsstellen-Begehungsbogen“ berücksichtigt (Merkmal z.B. 3.3 Linienführung oder 3.4 Knotenpunkte / Nummer der Fragestellung):

#### **Knotenpunkt**

- „Sind die Belange der Fußgänger und Radfahrer berücksichtigt?“ (3.4/18)
- „Sind Querungshilfen erforderlich?“ (3.4/21)

- „Entspricht die Lage der Fußgängerfurten den Wunschwegen des Fußgängerverkehrs?“ (3.4/22)
- „Sind alle Kreuzungszufahrten mit Furten ausgestattet?“ (3.4/23)
- „Ist die Fußgängerführung so angelegt, dass eine maximale Nutzung gewährleistet ist und die Straße nicht an anderen Stellen überquert wird?“ (3.4/20)
- „Ist die Ausbildung und Ausstattung des gewählten Knotenpunktes für die Funktion der Straße und der kreuzenden Straßen angemessen (Kreuzung, Einmündung, Kreisverkehr, Lichtsignalanlage usw.)? (3.4/3)

### Sichtbehinderungen baulich / zeitweise

- „Sind die für alle Verkehrsteilnehmer erforderlichen Sichtdreiecke frei einsehbar?“ (3.4/8)
- „Wird die Sicht durch z.B. Schutzzäune, Begrenzungszäune, Straßenausstattung, Parkmöglichkeiten, Verkehrszeichen, Landschaftsgestaltung/Bepflanzung, Brückenwiderlager, Gebäude behindert?“ (3.4/10)
- „Werden die Sichtlinien zeitweise behindert, z.B. durch geparkte Fahrzeuge in Haltebuchten, durch den ruhenden Verkehr oder durch aufgestauten Verkehr?“ (3.4/12)
- „Sind Halteverbote vorzusehen?“ (3.4/35)

### Ampelphase

- „Können Fußgänger die Straße in einem Zug überqueren? Ist die Grünzeit ausreichend?“ (3.4/42)

### Barrierefrei

- „Sind spezielle Vorkehrungen für besondere Gruppen oder Einrichtungen erforderlich (auch Krankenhäuser), z.B. für junge, ältere Mitbürger, Kranke, Behinderte, Taube oder Blinde?“ (3.4/26)
- „Sind die Bordsteine an den Überquerungsstellen für Fußgänger und Radfahrer abgesenkt?“ (3.4/50)

### Zulässige Höchstgeschwindigkeit

- „Sind geeignete Maßnahmen vorgesehen, dass die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten eingehalten werden?“ (3.3/10)
- „Ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit in Richtung des Knotenpunktes erforderlich?“ (3.4/36)
- „Sind Inselversätze oder Fahrbahneinengungen erforderlich?“ (3.3/11)



Der Friedrich-Neumann-Platz ist städtebaulich durchaus gelungen und die Straßenquerungen parallel zur stark und schnell befahrenen Residenzstraße wirken wie eine Fortsetzung des Platzes als Verkehrsberuhigter Bereich.



Doch ein einziges schnell in die Letteallee einbiegendes Fahrzeug reicht aus, um diese Illusion zu zerstören. Und es biegen ständig einzelne Fahrzeuge mit unangemessener Geschwindigkeit ein. (GW Nr. 18-063)

## 4.4 Lücken bei der Erfassung

Bei der Erfassung durch die „Querungsstellen-Begehungsbögen“ nicht berücksichtigt wurden mit Ausnahme des „Wartens auf dem Mittelstreifen“ alle anderen latenten Gefahren an Lichtsignalanlagen. Eine Erfassung der genauen Wegelängen bei der Überquerung und der Schaltzeiten als Voraussetzung zur Beantwortung von Fragestellungen wie z.B. „Sind eigene Grünphasen für Fußgänger und Radfahrer erforderlich?“ (3.9/13) konnte im Rahmen dieses Projektes wegen des engen Zeitrahmens nicht durchgeführt werden. Der FUSS e.V. berät seit vielen Jahren interessierte und betroffene Bürger bei der Feststellung, ob Lichtsignalanlagen richtliniengemäß und sachgerecht geschaltet sind („Ampel-Tester“). Da in der Regel die dafür erforderlichen Daten (genaue Querungsweglänge, Signalzeitenpläne) nicht vorliegen oder nicht zur Verfügung gestellt werden, ist eine derartige Prüfung aufwändig und könnte nur als ein gesondertes Vorhaben umgesetzt werden. Dennoch werden an mehreren Stellen der Maßnahmen-Vorschläge (Abschnitt 7.) Bitten oder gar dringende Empfehlungen zur Überprüfung von Lichtsignalschaltungen ausgesprochen.

Darüber hinaus wurden die Fragestellungen nach den Aufstellflächen nicht berücksichtigt, wie z.B. „Sind die Aufstellflächen für wartende Fußgänger und Radfahrer ausreichend?“ (3.4/24) oder „Sind die Aufstellflächen auf den Inseln groß und breit genug, damit überquerende Radfahrer oder wartende Fußgänger sich dort aufstellen können?“ (3.4/59). Messungen konnten aus Zeitgründen nicht durchgeführt werden, entsprechende Eindrücke wurden allerdings den Begehungsbögen als Anmerkung beigefügt und wurden als Hinweise bei den Maßnahmen-Vorschlägen (Abschnitt 7.) berücksichtigt.



*Bei der Überquerung der westlichen Straßenseite der Schönhauser Allee ist die Grün-Zeit für den Kraftfahrzeugverkehr nicht ausgenutzt und die Wartezeit für die Fußgänger unverständlich lang.*



*Nach einigen Sekunden queren einzelne Fußgänger bei Rot, dann werden es mehr und mitunter sind bei Grün keine wartenden Fußgänger mehr am Straßenrand. (GHW Nr. 18-050)*

## 4.5 Querungsstellen-Begehungsbogen

Der 2008 verwendete Erfassungsbogen wurde aufgrund der Erfahrungen der Geherinnen und Geher noch einmal überarbeitet. In der folgend abgedruckten 2009 verwendeten Fassung sind grundsätzlich nur noch Angaben enthalten, die vor Ort einzutragen sind.

Inhaltlich wurden einige Konkretisierungen vorgenommen, z.B. die genaue Angabe, wo sich der Radweg genau an der Querungsstelle befindet (z.B. auf Fahrbahn-niveau abgesenkt) und ob eine Aufstellfläche für die Fußgänger vorhanden ist.

Die wesentlichste Änderung ergab sich aus dem Benutzungsproblem, vor Ort unter den unterschiedlichsten Witterungsbedingungen immer wieder sehr schnell die richtige Zeile für die Angabe zu finden. Dabei wurde die Grundstruktur nicht verändert, sondern optisch hervorgehoben: Die Angaben „Querung der Park- und Fahrstreifen in Geh-Richtung“ müssen in der gleichen Reihenfolge eingetragen werden, wie man die Straße quert. Dabei sind die Bordsteine durch eine dickere Linie und alle Park- und Fahrstreifen gelb hervorgehoben. An den Rändern sind noch einmal die Flächen auf Gehwegniveau wie in einer Querschnittszeichnung dargestellt. Diese Gestaltung und das hervorheben (fett gedruckt) der wesentlichen Stichpunkte hat die Benutzung deutlich vereinfacht und hat sich bewährt, so dass am Ende der Untersuchungszeit keine Änderungen mehr gewünscht wurden.

### [2Q] 20GHW - Querungsstellen-Begehungsbogen

Bearbeiter/in \_\_\_\_\_

FUSS e.V. 8.07.2009

Datum \_\_\_\_\_ Zeit \_\_\_\_\_

von \_\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_

Bitte **eine oder mehrere Kennzahl/en** z.B. „1“ oder **eine Zahl** z.B. „100“ (in m) eintragen, in die Rubrik **ein Kreuz** setzen oder **Hinweise auf Anmerkungen** z.B. „a)“ eintragen. Anmerkungen für jede Spalte getrennt a), b) usw. vergeben, z.B. „10-007a)“.

Nr. des grünen Hauptweges	<b>GHW</b> [01-20]				
Nr. der Querungsstelle	<b>QSt</b> [001-...]				
<b>Zulässige Höchstgeschwindigkeit soweit erkennbar in [Zahl km/h]</b>					
<b>Kreuzung</b> (1) <b>Einmündung</b> (2) <b>freie Strecke</b> (3)					
Querung einer <b>Vorfahrts-Straße</b> (1) <b>im Verlauf einer Vorfahrts-Straße</b> (2) <b>“Rechts vor links”</b> (3) <b>Einbahnstraße</b> (4)					
<b>Ampel LSA</b> (1) <b>Zebrastrreifen FGÜ</b> (2) <b>Mittelinsel MIN</b> (3) <b>Mittelstreifen mit Übergang MST</b> (4) <b>Fußgängerkap KAP</b> (5) Plateaupflasterung PLA (6) <b>Teilaufpflasterung AUF</b> (7) durchgezogener Gehweg (8) <b>Baken, Schraffur etc. PAR</b> (9)					
Überführung (1) <b>Unterführung</b> (2) <b>barrierefrei</b> (3)					
Keine Querungsanlage, nächste Querungsstelle in etwa [m]					
<b>Radweg</b> auf Gehwegniveau (1) <b>an der QSt auf Fahrbahnniveau</b> (2)					
<b>Aufstellfläche</b> vorhanden (1) <b>bepflanzt</b> (2)					
<b>Fußgängerkap KAP</b> über Parkstreifen hinaus (1) nur bis zum Ende des Parkstreifens (2) baulich (3) <b>mit Pollern</b> (4) <b>markiert</b> (5)					
<b>Bordsteinabsenkung</b> (1) <b>Rillenplatten</b> (2)					

<b>Parkstreifen</b> oder -buchten längs (1) quer (2) schräg (3) Parken beidseitig zugelassen, aber nur auf einer Seite möglich (X) Busstreifen (4) Straßenbahn in Seitenlage (5) Straba mit eigenen Gleiskörper (6)				
<b>Radstreifen</b> auf Fahrbahn [Kreuz]				
<b>Fahrstreifen</b> [Anzahl] markiert (m)				
<b>Bordsteinabsenkung</b> (1) Rillenplatten (2)				
<b>Mittelinsel</b> (1) durchgehender Mittelstreifen (2) Straßenbahn in Mittellage (3) Straßenbahn mit eigenen Gleiskörper in Mittellage (4) Hochbahn (5)				
<b>Bordsteinabsenkung</b> (1) Rillenplatten (2)				
<b>Fahrstreifen</b> [Anzahl] markiert (m)				
<b>Radstreifen</b> auf Fahrbahn [Kreuz]				
<b>Parkstreifen</b> oder -buchten längs (1) quer (2) schräg (3) Busstreifen (4) Straßenbahn in Seitenlage (5) Straba mit eigenen Gleiskörper (6)				
<b>Bordsteinabsenkung</b> (1) Rillenplatten (2)				
<b>Fußgängerkap KAP</b> über Parkstreifen hinaus (1) nur bis zum Ende des Parkstreifens (2) baulich (3) mit Pollern (4) markiert (5)				
<b>Aufstellfläche</b> vorhanden (1) bepflanzt (2)				
<b>Radweg</b> auf Gehwegniveau (1) an der QSt auf Fahrbahnniveau (2)				
<b>Sichtbehinderungen</b> baulich (1) Kurve (2) Bepflanzung (3) parkende Kfz (4) andere zeitweise (5)				
<b>Bauliche Hindernisse</b> Gitter (1) nicht überquerbare Mittelstreifen (2) Bepflanzung (3)				
<b>Ampel: warten auf Mittelinsel bzw. -streifen erforderlich</b> [Kreuz]				
Andere Querungs-Probleme				

## 5. Maßnahmen an Querungsstellen

### 5.1 Ansprüche und Grenzen

Die Gewährleistung der höchstmöglichen Verkehrssicherheit ist nach Auffassung des FUSS e.V. die zentrale Herausforderung des gesamten Projektes. Eine besondere Schwierigkeit für die Nutzerinnen und Nutzer ist es, dass Wege in Grünanlagen per Gesetz keine Verkehrsflächen sind; beim Verlassen der Grünanlage aber im gleichen Wegeverlauf eines grünen Hauptweges für einzelne Wegeabschnitte die Straßenverkehrs-Ordnung StVO gilt. Da der Anteil der Verkehrsflächen und damit der Wechsel zwischen Vorrang für den Fußverkehr und StVO-Regelung keineswegs unbedeutend ist, beinhaltet dies ein latentes und erhebliches Gefährdungspotenzial. Es kann nur durch sorgfältige Planung und Umsetzung von Maßnahmen im Systemzusammenhang vermindert werden.

Anders als bei üblichen Mängelanalysen von einzelnen Querungsanlagen muss es darum gehen, die Situation der den Grünanlagenweg unterbrechenden Verkehrsfläche als einen Teil einer empfohlenen Wegeroute auch für Flaneure und Wanderer zu betrachten. D.h. die baulichen Gegebenheiten müssen für alle Verkehrsteilnehmer möglichst eindeutig die erhöhte Gefahr verdeutlichen. Da bei diesen Wegen mit einem hohen Anteil von Kindern, Jugendlichen und Senioren zu rechnen ist, muss bei den Querungsanlagen insbesondere darauf geachtet werden, die Verkehrssicherheit durch gutes „Sehen und gesehen werden“ zu erhöhen.

Vergleichbare Schwierigkeiten wie sie die Wegennutzerinnen und Nutzer mit dem Rollenwechsel zwischen Spaziergänger und Verkehrsteilnehmer haben, entstehen bei der Planung und Umsetzung auch in den Ämtern, die auf Landes- und Bezirksebene für die unterschiedlichen Flächen zuständig sind.

- **Das gesamte Modellvorhaben hat nur eine Chance, wenn es gelingt, auf der einen Seite die Verkehrssicherheitsaspekte in das Grünplanungsprojekt „20 grüne Hauptwege in Berlin“ und auf der anderen Seite die Wegeführung der grünen Achsen auch in die zukünftige Verkehrs- und Verkehrssicherheitsplanung einzubeziehen.**



*Wer über lange Zeit am Tegeler Fließ entlang gewandert ist, wird über einen abschüssigen Weg in Form einer Grundstücksausfahrt geradezu in eine Querungsstelle „hineingezogen“, die äußerst gefährlich ist.*



*Der Waidmannsluster Damm in Reinickendorf ist eine stark und schnell befahrene Zufahrtsstraße zur Bundesautobahn, man sollte die nicht besonders komfortable Lichtsignalanlage nutzen. (GHW Nr. 13-007)*

Die 20 grünen Hauptwege sind allerdings auch in Teilabschnitten keine Alternative zu den in der ganzen Stadt notwendigen sicheren und attraktiven Fußverkehrsflächen und Querungsanlagen. Sie sind eine Ergänzung wie z.B. die seit vielen Jahren projektierten und umgesetzten quartiersübergreifenden Radwegeverbindungen in der Stadt, die gleichermaßen für kurze Wege im Quartier genutzt werden. Auch bei den Fernwanderwegen hat sich in Deutschland die Erkenntnis durchgesetzt, dass diese Wege Leitlinien sind, im Verhältnis recht wenig über die gesamte Länge genutzt werden und insbesondere für die Etappennutzung und auch für die engmaschigere regionale Wegevernetzung von großer Bedeutung sind.

Derartige Leitlinien können, das haben die Bemühungen zur Verbesserung von Wanderwegen in Deutschland seit 2002 gezeigt, einen wesentlichen Impuls zur Verbesserung des gesamten Wegenetzes beitragen.<sup>22</sup> Insofern liegt in der Umsetzung von Maßnahmen im Verlauf der 20 grünen Hauptwege ein großes Potenzial und die Chance, den im StEP Verkehr 2003 definierten Zielen näher zu kommen (vgl. Abschnitt 2.2).

## 5.2 Sichere Benutzbarkeit

Die „20 Grünen Hauptwege“ sind Alltags- und Freizeitwege für Fußgänger mit einem vorhandenen oder durch das Projekt vorgesehenen hohen Anteil von mobilitätseingeschränkten Personen, Betagten und Kindern. Deshalb müssen Sicherheits- und auch Komfortbedürfnisse differenziert in die Betrachtungen einbezogen werden. Dabei sollen mit der vorliegenden Untersuchung nicht die Aufgaben von Verwaltungen, Planern und Verkehrssicherheitsgremien übernommen oder konkurriert werden.

Bei der der Bestandserfassungen, der Mängelbetrachtungen und den Maßnahmen-vorschlägen wurden fünf Schwerpunkte gesetzt:

### ➤ **Fehlende Querungsanlagen**

Da es sich grundsätzlich um Querungsbedingungen für Fußgänger „im Zuge selbständig geführter Gehwege“ nach EFA 2002 (2.5, Bild 2) handelt, sind „fehlende Querungsanlagen“ - wie auch in der Empfehlung der FGSV - an erster Stelle zu nennen. Als „Querungsanlage“ werden allerdings nicht nur Lichtsignalanlagen oder Fußgängerüberwege berücksichtigt, sondern jede Maßnahme, die das Queren der Fahrspuren für Fußgänger sicherer und komfortabler macht.

### ➤ **Mangelhafte Sichtverhältnisse**

Besonderes Augenmerk wurde auf die Sichtverhältnisse im Bereich der Querungsanlagen gelegt, wobei dem in der Unfallerfassung und -statistik unterbewertete Straßenverkehrszustand „Querung behindert durch parkende Fahrzeuge“ (EFA 2002, 2.5, Bild 2, 2.Punkt) hohe Bedeutung zugemessen wird.

<sup>22</sup> siehe [www.wanderbares-deutschland.de](http://www.wanderbares-deutschland.de), ein Kooperationsprojekt des Deutschen Tourismusverbandes e.V. DTV und des Verbandes Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V. VDGWV (kurz: Deutscher Wanderverband), welches im Jahr des Ökologischen Tourismus 2002 mit Mitteln des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie gefördert wurde und in dessen Fachbeirat der FUSS e.V. mitgearbeitet hat.



*Der Fußgängerüberweg über die Soldiner Straße in Mitte im direkten Wegeverlauf des Grünzuges „Pankeweg“ ist frequentiert, aber leider nicht ungefährlich, da es für Fußgänger von Süd nach Nord keine ausreichende Sichtweite gibt.*



*Das Fahrzeug ist legal in einer Parkbucht abgestellt, die direkt an den Fußgängerüberweg anschließt. Die Gehwegvorstreckung ist zu kurz. Die Streifen mit Vorrecht nutzen da wenig. (GHW Nr. 05-001)*

### ➤ Ungünstige Lage im Wegeverlauf

In den baulichen Empfehlungen wird bei Querungsanlagen als Mangel an erster Stelle die „Lage“ genannt und damit zusammenhängend die „Akzeptanz“ (vgl. EFA 2002, 2.5, Bild 2, Fußgängerüberwege und Lichtsignalanlagen). Dieser Aspekt kommt bei der Verkehrsunfallbetrachtung kaum vor, ist aber ein wesentlicher Baustein von Sicherheitsaudits, also der Unfallprävention als notwendiger „Verhältnisprävention“.

### ➤ Gefährdende oder unkomfortable Gestaltung

Spätestens nach der sehr umfassenden Untersuchung von Fußgängerunfällen der Bundesanstalt für Straßenwesen aus dem Jahre 1976 ist bekannt, dass Fußgängerunfälle z.B. an Lichtsignalanlagen zu etwa 80 % auf elf „latente Gefahren“ zurückzuführen sind, also auf Schalt- oder bauliche Probleme. Weder der Prozentsatz, noch die Kernaussage müssen nach über 30 Jahren modifiziert werden. Die aktuellen baulichen Empfehlungen und Richtlinien der FGSV orientieren sich daran. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden u.a. der „gebrochene Lauf“ an Lichtsignalanlagen und die „fehlende Furt an Knotenpunkten“ berücksichtigt (vgl. EFA 2002, 2.5, Bild 2), eine genauere Analyse der Anlage von Lichtsignalanlagen war allerdings nicht möglich. Hier wäre eine vertiefende Zustandsanalyse notwendig.

### ➤ Unbenutzbar für Mobilitätsbehinderte

Die „Barrierefreiheit“ muss für die „20 grünen Hauptwege“ ein zentrales Herausstellungsmerkmal sein. Dabei geht es nicht nur um Verkehrssicherheit und Komfort, sondern um einen wesentlichen Bestandteil des Projektes, denn es soll die Zunahme der Benutzung der „20 grünen Hauptwege“ durch Mobilitätsbehinderte erreicht werden. In diesem Sinne sind Maßnahmen wie z.B. „Bordsteinabsenkungen“ (vgl. EFA 2002, 2.5, Bild 2) oder alternative Wegeführungen für Rollstuhlfahrer bei Treppen oder nicht abgesenkten Borsteinen ebenfalls prioritär.



*Die Erreichbarkeit des Uferweges an der Straße Nordufer in Mitte ist mit seinen Drängelgittern etwas Besonderes: Wer mehr als 40 cm Umfang hat, gilt als mobilitätsbehindert und wird nicht durchgelassen.*



*Danach folgt eine steile Rampe mit groben glatten Natursteinen, sehr schön anzusehen, aber leider nicht gut benutzbar. (GHW Nr. 03-007)*

## 5.3 Maßnahmen-Gruppen

Die Vorschläge im Abschnitt 7. werden in folgenden vierzehn standardisierten Maßnahmen-Gruppen zusammengefasst, die aufgrund der örtlichen Situation im Detail durchaus unterschiedlich ausfallen können:

- BAR** Barrierefreiheit für Mobilitätsbehinderte, z.B. Bordsteinabsenkung, Rampe, taktile Platten / taktile Flächen / Rillenplatten
- KAP** Gehwegvorstreckung / vorgezogene Seitenräume / Fußgängerkap / Gehwegnase
- PAR** Parken, Verhinderung legales und illegales Parken zur Verbesserung der Sichtverhältnisse
- MIN** Mittelinsel oder Mittelstreifen als Fahrbahnteiler
- PLA** Plateaupflasterung
- AUF** Teilaufpflasterung
- FGÜ** Fußgängerüberweg (FGÜ) / Zebrastreifen
- LSA** Lichtsignalanlage (LSA) / Lichtzeichenanlage (LZA) / Ampel
- SCH** Schaltungsprobleme an einer Lichtsignalanlage (untersucht wurde mit dem Begehungsbogen lediglich die Frage nach einer Querung in einem Zuge), z.B. frühzeitigere Freigabe für Fußgänger, Rundum-Grün, etc.
- KRE** Kleiner Kreisverkehr / Minikreisverkehr
- BRÜ** Planfreie Querungsanlage: Unter- bzw. Überführungen / Brücken / Tunnel, Rampen, Treppen, Fahrstühle

- SON** Sonstige Maßnahme im Kreuzungs- und Einmündungsbereich bzw. an einer Querung auf freier Strecke
- GES** Geschwindigkeitsreduzierung als linienhafte Maßnahme z.B. Versätze, Verkehrsberuhigter Bereich, Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Begegnungszone, Tempo 30-Zone, Tempo 30 linienhaft, Shared Space, etc.
- WEG** Veränderung der Wegeführung
- MAR** Markierung und Marketing (Erläuterung siehe Abschnitt 8.5)

Es ist möglich, dass für einen Knotenpunkt und sogar für eine Querungsstelle die Kombination verschiedener Maßnahmen aus dieser Liste vorgeschlagen wird. Anmerkungen zu einigen der festgelegten Maßnahme-Gruppen:

#### zu **BAR**

Als grundlegende Vorgabe wurde vorausgesetzt, dass es keine Alternativstrecken im Gesamtwegenetz für Mobilitätsbehinderte geben sollte, sondern die ausgewählten Idealwege Schritt für Schritt barrierefrei gestaltet werden müssen. In diesem Sinne muss bei der Untersuchung der Querungsstellen im Verlauf der grünen Hauptwege ebenfalls das Ziel der Barrierefreiheit beachtet werden. An Querungsstellen ist als Ausnahme von der Regel allerdings zu akzeptieren, dass es mitunter z.B. neben Treppen mit einem kurzen Umweg erreichbare Rampen gibt.

- **Bei der zukünftigen Planung sollte versucht werden, so weit wie möglich die Rampe als Idealweg und die Treppe als zusätzliche Möglichkeit zu betrachten.**

Abstriche von dieser engen Regel wurden bei der Fragestellung gemacht, ob der grüne Hauptweg auch an allen Brückenunterquerungen für Mobilitätsbehinderte erreichbar ist.

Im Sinne der Barrierefreiheit wurden bei den Begehungen auch fehlende taktile Flächen erfasst, die bei Um- und Neubaumaßnahmen in Berlin zur Standardgestaltung gehören (AV Geh- und Radwege 2008, 3- (2) und (3)). Bei den Maßnahmevorschlägen (Abschnitt 7.) wurden diese allerdings größtenteils nicht aufgeführt, wenn sie in ruhigen Seitenstraßen mit Bordsteinkanten fehlten.



*Ein sehr schöner Durchgang durch die Kleingartenkolonie „Holzwurm“ in Mitte. Von der Koloniestraße kommt man mit einer flachen Rampe auf den etwas tiefer liegenden Weg.*



*Nur leider ist dies für Rollstuhlfahrer eine Falle, denn aus der Kleingartenkolonie „Sommergück“ gibt es keinen Aufgang zur Papierstraße. (GHW Nr. 18-057)*



### zu **LSA**

Hervorzuheben ist, dass Anmerkungen zu den Lichtsignalschaltungen auf Beobachtungen zum Zeitpunkt der Begehung beruhen. Es wurde keine Messungen durchgeführt und auch keine Schaltpläne angefordert. Eine Analyse der LSA hätte den Rahmen der Untersuchung gesprengt. Deshalb konnten in der Regel keine konkreten Vorschläge für Maßnahmen unterbreitet werden.

### zu **WEG**

Es war nicht Bestandteil des Projektes, die Wegeführung zu beurteilen. Dennoch trat relativ häufig die Fragestellung auf, ob nicht eine kurze Veränderung der Wegeführung zu besseren Netzschlüssen an Knotenpunkten führen kann oder zu weniger problematischen Querungen. Mitunter wurden auch Anmerkungen bei sehr auffälligen Problemen auf Verkehrsflächen zwischen den Knotenpunkten eingefügt.

Durch die Betrachtung der Straßenüberquerungen im Verlauf der grünen Hauptwege ergab sich an zahlreichen Wegeabschnitten die Fragestellung, ob nicht eine Verlegung der Wegeführung von einer zur anderen Straßenseite sinnvoll wäre, wenn dadurch die Anzahl der notwendigen Querungen vermindert bzw. die Querung im Knotenbereich vereinfacht werden kann. Im Rahmen dieser Überlegungen wurden stets auch die folgenden Wegeabschnitte einbezogen, um eine Verbesserung im Netz zu erreichen.

Da die 20 grünen Hauptwege in den kleinstmöglichen Wegeabschnitten benutzt werden, wurde in Querungsbereichen z.B. an Brücken teilweise auch auf die Erreichbarkeit und die Möglichkeit zum Verlassen des Weges geachtet.



*Es ergibt schon einen Unterschied, ob ein barrierefreier Zugang an einem historischen Bauwerk wie hier an der Molkebrücke ... (GHW Nr. 19-097)*



*... oder an einem Neubau wie hier am Marie-Elisabeth-Lüders-Steg direkt am Deutschen Bundestag fehlt. (GHW Nr. 19-099)*

## 5.4 Verkehrsaufkommen

Bei den Maßnahmenvorschlägen (Abschnitt 7.) wird teilweise das Kraftfahrzeug-Verkehrsaufkommen in der entsprechenden Straße angegeben. Die Verkehrsmengen sind dem „UMWELTATLAS Berlin – Bearbeitungsstand März 2007“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung entnommen ([www.stadtentwicklung.berlin.de](http://www.stadtentwicklung.berlin.de)). Datengrundlage ist die Straßenverkehrszählung 2005 (VLB C – Verkehrsregelungszentrale). „DTV“ bedeutet die durchschnittliche Verkehrsstärke als „Mittelwert über alle Tage des Jahres für die Zahl der einen Straßenquerschnitt in beiden Fahrrichtungen täglich passierenden Kraftfahrzeuge einschließlich Lkw

und Motorräder.“ Bei den Angaben ist zu bedenken, dass sich die angegebenen DTV in den Jahren nach der Zählung verändert und sich aufgrund aktueller Gegebenheiten auch vermindert haben können.

Um eine richtliniengemäße Bewertung von Maßnahmen vornehmen zu können, wären theoretisch auch die Fußgängerverkehrsmengen notwendig, die für die Projektbearbeitung nicht zur Verfügung standen und die im Rahmen des Projektes auch nicht erfasst werden konnten. Deshalb sind bei der Entscheidung über Maßnahmen in der Regel weniger als 50 Fußgänger pro Stunde angesetzt worden (vgl. Bild 6 EFA, bzw. Bild 77 RAS06).

Da es sich bei den grünen Hauptwegen um ein „Zielnetz“ oder „Angebotsnetz“ mit einer systemimmanenten Zunahme der Wege- und Querungsstellen-Nutzung handelt, spielt die Frage nach der Anzahl der querenden Fußgänger keine bedeutende Rolle. Ziel ist die Verbesserung des Gesamtnetzes und dies kann nur geschehen, wenn jetzt bereits frequentierte oder weniger benutzte Verkehrsanlagen genauso wie stark oder bisher weniger häufig benutzte Grünflächenwege sicherer und attraktiver werden. Es ist Auffassung aller am Gesamtvorhaben Beteiligten, dass auch Abschnitte mit geringem Fußgängerverkehrsaufkommen wesentlicher Bestandteil im Netzzusammenhang sind.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass punktuell bereits erhebliche öffentliche oder andere Mittel (z.B. Ausgleichsmaßnahme am Bullengraben in Spandau) in die Wegeführung investiert wurden. Dies geschah unter der Voraussetzung, mit diesen Wegen ein Angebot zu bieten und der Annahme, damit auch ein beachtenswertes Fußverkehrsaufkommen anzuregen. Deshalb wäre es nicht schlüssig, die Wege als ein Angebot zu dimensionieren, die Querungsanlagen dagegen nach dem derzeitigen Fußverkehrsaufkommen.

Zur Erreichung eines barrierefreien Weges ist ohnehin die Verkehrsstärke der Mobilitätsbehinderten unbedeutend, da bereits ein Querungsversuch eines Mobilitätsbehinderten deutlich machen kann, dass die Querungsstelle nicht benutzbar ist.

- **Sinnvoll wäre es dagegen, zum jetzigen Zeitpunkt an ausgesuchten Querungsstellen Fußverkehrszählungen durchzuführen, um sie als eine Evaluation wiederholen zu können, wenn das Netz durchgängig benutzbar ist.**

Damit würden für spätere Projekte zur Förderung des Fußverkehrs zumindest Anhaltspunkte vorliegen, in welcher Größenordnung sich Veränderungen der Fußverkehrsstärken durch gezielte Maßnahmen in Linien- und Netzbetrachtung erreichen lassen. Vergleichbare Daten sind in Deutschland bisher nicht bekannt. Darüber hinaus könnte mit einer Fußverkehrszählung an Knotenpunkten innerhalb von bereits beworbenen oder zumindest bekannten Wegeabschnitten wie z.B. dem Pankeweg oder dem Barnimer Dörferweg eine Grundlage für Verbesserungsmaßnahmen geschaffen werden.

## 6. Dringlichkeit von Verbesserungsmaßnahmen

Im Zusammenhang mit der vom Berliner Abgeordnetenhaus beschlossenen Umsetzung eines alternativen Fußwegenetzes für den Alltags- und Freizeitverkehr kann der Abwägungsprozess der Dringlichkeit von Verbesserungsmaßnahmen nicht ausschließlich durch Unfallsteckkarten bestimmt sein. Deshalb werden weitere Anhaltspunkte für eine Umsetzungs-Priorität

- aus dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2005)“ und
- den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)“ entnommen,
- durch Anmerkungen zum „Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, Teil 1 und 2 (2001/2003)“ (hier MAS genannt) und zu den „Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (ESN 2003)“ ergänzt und
- mit den Checklisten aus den „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS 2002)“ verknüpft.



*Die nicht vorhandene Querungsstelle über die Badstraße in Mitte ist die problematischste Barriere im Verlauf des wunderschönen innerstädtischen Grünzuges „Pankeweg“. (GHW Nr. 05-004)*



*Einen ebensolchen neuralgischen Punkt stellt die Querung der Berliner Straße in Reinickendorf im Verlauf des Barnimer Dörferwegs (Tegeler Fließ) dar. (GHW Nr. 13-007)*

### 6.1 Qualitätsstufen von Fußgängerverkehrsanlagen nach HBS

Im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2005)“ sind Qualitätsstufen für den Verkehrsablauf allgemein (HBS 2005, 2.5) und für den Fußgängerverkehr über „Grenzwerte der Fußgängerkehrsdichte für Fußgängerbewegungen und in Wartesituationen“ definiert worden (HBS 2005, 11.4.2). Die Eingruppierung in Qualitätsstufen (QSV) A bis F ist trotz der fehlenden Fußgängerkehrsdichten für die grünen Hauptwege von Interesse, da hier Anforderungen aus der Sicht der Fußgänger von allgemeiner Gültigkeit formuliert wurden. Für ein modellhaft konzipiertes Fußwegenetz mit Alltags- und ausgeprägter Freizeitnutzung kommen nach unserer Auffassung nur die beiden folgenden höchsten Qualitätsstufen in Betracht:

**Qualitätsstufe A:**

- „Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.“ (HBS 2005, 2.5)
- „Die Fußgänger haben freie Geschwindigkeitswahl. Sie werden durch andere Fußgänger äußerst selten beeinflusst. Die Verkehrsdichte ist sehr gering. In Wartesituationen gibt es keine Beeinträchtigungen.“ (HBS 2005, 11.4.2)

**Qualitätsstufe B:**

- „Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.“ (HBS 2005, 2.5)
- „Die Fußgänger werden nur selten wegen anderer Personen zu Geschwindigkeits- und Richtungsänderungen gezwungen. Bei geringer Verkehrsdichte kommt es insgesamt nur zu geringfügigen Beeinträchtigungen. In Wartesituationen gibt es nur sehr geringe Beeinträchtigungen.“ (HBS 2005, 11.4.2)

In der BS werden zwar „zulässige mittlere Wartezeiten“ an Querungsanlagen den Qualitätsstufen zugeordnet, nicht aber die Verträglichkeit von notwendigen Umwegen zur Erreichung der Querungsanlage.



Die Querungsstelle über die Kollwitzstraße ist mit einem Suchspiel für Fußgänger verbunden...



... ist aber mit etwas Geduld zu finden. (GHW Nr. 19-024)

## 6.2 Prioritätenfestlegung durch Mängeluntersuchungen nach EFA

Da in den „Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege 2008)“ keine Aussagen über die Dringlichkeit von Maßnahmen enthalten sind, werden im Folgenden die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)“ vorgestellt. In dieser werden „Bestands- und Mängeluntersuchungen“ ausdrücklich auch „in bestehenden Gebieten“ gefordert.

Aus der Reihenfolge der „Grundanforderungen an Fußgängerverkehrsanlagen“ ergeben sich Umsetzungsprioritäten, die den Anschein erwecken, als wenn sie genau für das Projekt „20 grüne Hauptwege“ formuliert wurden. Sie müssen:

- „hohe Verkehrssicherheit bieten,
- subjektive Ängste gegen Bedrohung mindern,
- umwegfreie Verbindungen schaffen,
- leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit ermöglichen,
- Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer minimieren,
- gute Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Orientierung ermöglichen,
- durch ansprechende Gestaltung das Gehen angenehm machen,
- soweit möglich Schutz vor ungünstiger Witterung bieten.“ (EFA 2002, 1.2)

Die Ermittlung der „Bereiche mit dem höchsten Handlungsbedarf“ sollen dann über folgende Prioritäten-Zuordnung für Querungsanlagen ermittelt werden:

**„1.Priorität - Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit:**

- Beseitigung von Unfallhäufungen (Stellen, Linien, Gebiete)
- Notwendige Maßnahmen zur Schulwegsicherung.

**2.Priorität – Maßnahmen von genereller Bedeutung für die Sicherheit und hoher Bedeutung für Komfort im Fußgängerverkehr an hochfrequentierten Bereichen:**

- Netzschluss von hoher Bedeutung (z.B. Verbindung von zwei funktional einander zugehörigen Quartieren mit mangelhaften Verbindungen)...

**3.Priorität – Maßnahmen von hoher Bedeutung für den Komfort:**

- Ergänzung von Querungsanlagen mit nachweisbarem Querungsbedarf zur Vermeidung von Umwegen, z.B. an Kreuzungen oder bei in Hauptverbindungsstraßen einmündenden Straßen, wenn die nächste Querungsanlage mehr als 200m entfernt ist
- Wegeverbindungen über Barrieren hinweg (z.B. Brücken)
- Umbau von Straßeneinmündungen im untergeordneten Kfz-Netz (z.B. in Tempo 30-Zonen)...

**Flankierende Maßnahmen:**

Aus „gestalterischen und funktionalen Gesichtspunkten“ wurden folgende Maßnahmen hinzugefügt:

- „- Umfeldorientierte gestalterische Ausbildung
- Orientierungsplatten für Blinde und Sehbehinderte
- Ebenheit
- Ortstypische Oberflächengestaltung von Gehwegflächen...“ (EFA 2002, 2.6.1)

In der „Checkliste für Bestands- und Mängeluntersuchungen“ werden für den Querverkehr aufgeführt:

**„ Fehlende Querungsanlage**

- z.B. im Zuge selbständig geführter Gehwege

**Querung behindert durch parkende Fahrzeuge**

- Sichtverhältnisse

**Fußgängerüberwege**

- Lage
- Akzeptanz
- Sichtverhältnisse

**Lichtsignalanlagen**

- Lage der Furt
- Wartezeiten (Anm.: Schaltungen wurden durch das Projekt nicht erfasst.)
- Gebrochener Lauf
- Fehlende Furt an Knotenpunkten
- Aufstellfläche (Anm.: Aufstellbereiche wurden durch das Projekt nicht explizit erfasst.)

**ÖPNV-Haltestellen** (Anm.: Die Erreichbarkeit von Haltestellen wurde durch das Projekt nicht erfasst.)

**Einmündungsbereiche**

- Breite
- Radian
- Einsehbarkeit
- Bordsteinabsenkung“ (EFA 2002, Bild 2)

Die EFA bietet also bereits eine sehr differenzierte Hilfestellung bei der Einschätzung von Dringlichkeiten. Da die Ausführungsvorschriften in Berlin (AV Geh- und Radwege 2008) vergleichbare Intentionen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Fußverkehrsverbindungen aufweisen, wird es für angemessen gehalten, die in Berlin nicht eingeführte EFA als Entscheidungsgrundlage heranzuziehen.



*Häufiges Problem sind die nicht aufeinander abgestimmten Übergänge auf den beiden Straßenseiten. Ein Eingang zu einem sehr schönen Uferweg...*



*... die andere Seite in der Straße Holsteiner Ufer in Mitte kann nur komfortabler für Fußgänger werden! (GHW Nr. 19-092)*

## 6.3 Priorität aufgrund von Unfallhäufungen nach MAS bzw. ESN

Nach dem „Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, Teil 1: Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten (2003)“ und „Teil 2: Maßnahmen gegen Unfallhäufungen“ ergibt sich die Priorität von Maßnahmen weitestgehend über die Höhe der jährlichen Unfallkosten und einer Kategorisierung nach „leicht“, „schwer“ und „gemischt“ an Unfallhäufungsstellen (UHS), -linien (UHL) und in

-gebieten (UHG). Sie sollen fiskalisch in einem angemessenen Verhältnis zur Unfallhäufigkeit und -schwere stehen: „Unfallhäufungen mit vergleichsweise geringen Folgen (UHS-Kat. 1 „leicht“) sollen mit geringen Maßnahmenkosten verbessert werden.“ Nur wenn es darum geht, „Unfälle mit schweren Folgen zu verhüten, die zu großem menschlichen Leid und hohen volkswirtschaftlichen Verlusten führen“, werden „zusätzliche Erhebungen (z.B. Geschwindigkeitsmessungen, Beobachtungen des Verhaltens von Fußgängern)“ als „vertretbar“ bezeichnet. (MAS 2001, 4.6)

Die „Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (ESN 2003)“ beinhalten eine eher technokratische Sichtweise zur Berücksichtigung von Unfällen auf Teilabschnitten und deren Zusammenfassung in Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten. Sie sind im Gegensatz zum Titel leider kaum zielführend für eine Betrachtung der Möglichkeiten der Unfall- und Konfliktminderung im Straßennetz.

Der Blick allein auf Unfallsteckkarten mit Unfallschwerpunkten reicht nicht aus. Zu beachten sind die den polizeilichen Aufnahmen von Straßenverkehrsunfällen vor Ort innewohnenden Zuordnungsprobleme. So sind z.B. der Unfall-Typ 4 "Überschreiten-Unfall (ÜS)" und Typ 5 "Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)" in der Regel nicht sachgerecht zu trennen und beim RV wird nicht erfasst, ob es sich um rechtlich bzw. widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge handelt. Das bedeutet, dass eine wesentliche Unfallursache zwar in den baulichen Richtlinien und Empfehlungen (z.B. R-FGÜ 2001 des BMVBS) ausführlich behandelt wird; bei der Unfallaufnahme und den daraus entstehenden Unfallsteckkarten, Unfallhäufungen sowie den Entscheidungen der Unfallkommission aufgrund der Vorlagen aber keine qualifizierte Rolle spielen kann. So wurde beispielsweise im "Verkehrssicherheitsbericht Berlin 2010" in der Unfall-Tabelle der Unfalltyp 5 als einziger mit einer leeren Spalte dargestellt.



*Die Zusammenstellung der Zeichen „Parken quer auf dem Gehweg“ und „Gehwegschäden“ dürfte zu den Delikatessen der Verdeutlichung von Ursache und Wirkung zählen. Der Gehweg sah dagegen an einer Grundstückszufahrt mit Mobilitätsbarriere an der Lichtenberger Straße in Kreuzberg-Friedrichshain nicht appetitlich aus. (GHW Nr. 19-045)*

Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die Hinweise zur „Maßnahmenfindung in der Unfallkommission“: „Keine einzelne Ursache, sondern meist das Zusammentreffen mehrerer Ursachen ist nachträglich als ‚mitwirkend‘ zu

erkennen... Wenn es gelingt, einen unfallbegünstigenden Umstand im Verkehrsraum zu isolieren, zu beschreiben und dann auch abzustellen, ist der Sicherheitsspielraum an dieser Stelle erweitert.“ (MAS 2001, 4.1)

Eine dem Wortlaut nach konsequente und ausschließliche Anwendung dieses Merkblattes und dieser Empfehlungen würde der Zielvorstellung des Projektes „20 grüne Hauptwege“ widersprechen, mit einem sicheren und komfortablen Gehwegnetz den Versuch zu unternehmen, auf das Unfallgeschehen in der Stadt positiv einzuwirken. Wesentlicher Teil der Verkehrssicherheitsarbeit muss es sein, die Konfliktmöglichkeiten zu reduzieren und ein verbessertes Verkehrssicherheitsklima in der Stadt zu schaffen.

## 6.4 Vordringliche Behebung von Sicherheitsdefiziten nach ESAS

Im Gegensatz zum „Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen“ werden in den „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS 2002)“ Vor-Ort-Beobachtungen und eine Mängelerfassung mit Hilfe von Fragestellungen und Checklisten in den Vordergrund gerückt. Einleitend wird hervorgehoben: „Da Fußgängerunfälle überwiegend Überschreitungsunfälle sind ..., deren Unfallfolgen noch deutlich höher liegen als der Durchschnittswert aller Fußgängerunfälle, kommt der Sicherung querender Fußgänger auf allen Innerortsstraßen große Bedeutung zu.“ (ESAS 2002, 2.0)

In die oberste Priorität für Maßnahmen in Querungsbereichen wurden folgende Sicherheitsdefizite aufgenommen,

### in Hauptverkehrsstraßen:

- „an Knotenpunkten unsichere Führung der Fußgänger und Radfahrer
- konfliktträchtige Lichtsignalsteuerung (fehlender Linksabbiegeschutz, zu lange Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer sowie fehlende Abstimmung mit der baulichen Gestaltung)...
- Ungünstige Flächenzuweisung für Parken/Laden“

### in Erschließungsstraßen:

- „unwirksame Geschwindigkeitsdämpfung
  - ungünstige Stellplatzanordnung
  - fehlender Sichtkontakt zwischen Kraftfahrern und Fußgängern
  - schlechte Erkennbarkeit von Knotenpunkten und deren Vorfahrtregelung.“
- (ESAS 2002, 2.0)

Maßnahmenvorschläge ergeben sich ohne Prioritätensetzung aus den Fragestellungen der Checkliste der ESAS 2002 (vgl. Abschnitt 4.1).

## 6.5 Dringlichkeits-Stufen für Maßnahmen im Rahmen des Projektes

Der vorliegende Bericht ist ausdrücklich als ein ergänzender Bestandteil der Verkehrssicherheitsbetrachtungen einzuordnen. Er soll die Arbeit der Unfallkommission unterstützen, die sich an dem „Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen“ (MAS 2001/2003) orientiert. Deshalb ist es für das Projekt naheliegend, bei Aussagen über die Dringlichkeit von Maßnahmen

- im Sinne der Qualitätsstufen A und B nach HBS für die Wegeabschnitte in Grün- und Erholungsanlagen sowie auch auf Verkehrsflächen die Erreichung der höchstmöglichen Qualität zum Ziel aller vorgeschlagenen Maßnahmen zu erklären;
- sich bei den konkreten Vorschlägen für Maßnahmen aber weitgehend an den Vorgaben der EFA und der ESAS zu orientieren.

In diesem Sinne werden in Abschnitt 7. Empfehlungen für folgende drei Dringlichkeits-Stufen ausgesprochen.

### **Dringlichkeits-Stufe \*\*\* :**

#### **Dringende Verbesserung der Verkehrssicherheit an Querungsstellen**

Es dürfte unstrittig sein, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dort vordringlich und schnellstmöglich notwendig sind, wo es um die „Beseitigung von Unfallhäufungen (Stellen, Linien, Gebiete)“ geht (vgl. EFA 2002, 2.5).

Ziel des Projektes ist es, Unfälle an offensichtlichen Konfliktstellen zu verhindern, bevor es Vermerke auf der Unfallsteckkarte gibt. Deshalb werden im Rahmen der Mängelerfassung (vgl. Abschnitt 4.) als konfliktträchtige Stellen erkannte Querungsanlagen unabhängig von ihrer Auffälligkeit als „Unfallhäufungs-Stelle“ generell in die erste Dringlichkeits-Stufe eingeordnet.

Die Umsetzung des Konzeptes der 20 grünen Hauptwege in Berlin könnte zukünftig generations- und verkehrsteilnehmerübergreifend für den Fußverkehr einen Stellenwert erhalten, den z.B. „sichere Schulwege“ für Schüler darstellen. In diesem Sinne wird es durchaus als angemessen angesehen, im Zweifelsfall eher erhöhte Ansprüche an die verkehrssichere Gestaltung von Querungsstellen zu stellen.

### **Dringlichkeits-Stufe \*\*:**

#### **Durchgängige Benutzbarkeit des Wegenetzes auf Verkehrsflächen**

Laut Projekt-Zielsetzung sind im Wegenetz der 20 grünen Hauptwege grundsätzlich alle Querungsstellen „von genereller Bedeutung für die Sicherheit und hoher Bedeutung für Komfort im Fußgängerverkehr an hochfrequentierten Bereichen“ (vgl. EFA 2002, 2.5). Dabei entspricht die Bezeichnung „hochfrequentiert“ (sic!) ebenfalls der Projektzielvorgabe (vgl. Abschnitt 5.4). Deshalb werden alle Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Komforts an Querungsstellen mit wenigen Ausnahmen der zweiten Dringlichkeits-Stufe zugeordnet.

Darunter fallen selbstverständlich auch alle Maßnahmen, die notwendig sind, damit Geh- und Sehhinderte diese Wege benutzen können. Dabei werden fehlende Bordsteinabsenkungen nur in Ausnahmefällen nicht dieser Dringlichkeits-Stufe zugeordnet, wenn Rollstuhlfahrer ohne zusätzliche Mühen direkt neben dem Überweg auf Fahrbahn- bzw. Gehwegniveau gelangen können, z.B. über den abgesenkten Radverkehrs-Übergang. Abgesenkte Bordsteine werden auch dann als dringlich angesehen, wenn die Wege davor oder danach noch nicht barrierefrei sind.

### **Dringlichkeits-Stufe \* :**

#### **Komfortverbesserungen im Netz und an den Querungsstellen**

Der dritten Dringlichkeits-Stufe werden alle vorgeschlagenen Maßnahmen zugeordnet, die zur Verbesserung der Nutzbarkeit im Wegenetz und an Knotenpunkten als sinnvoll angesehen werden. Dies sind auch Maßnahmen, die der Erreichbarkeit des grünen Hauptweges von den Wohnquartieren sowie der Erkennbarkeit des Wegeverlaufes dienen.

Darüber hinaus werden z.B. nicht vorhandene taktile Flächen dieser Stufe zugeordnet, wenn der Bordstein auf 3 cm abgesenkt und die Bordsteinkante damit fühlbar ist (in Anlehnung an EFA 2002, 2.6.1).

### **Abwägung**

Die konkreten Ansprüche an eine Querungsstelle unterliegen einem Abwägungsprozess und selbstverständlich auch dem Willen der Bürger, des Bezirkes oder der Stadtverwaltung. Ohne die 20 grünen Hauptwege in eine Qualitätshierarchie stellen zu wollen, wird es durchaus für angemessen gehalten, für z.B. landschaftlich oder quartiersmäßig herausragende grüne Hauptwege auch höhere Qualitätsanprüche für die Querungsbereiche geltend zu machen. In diesem Sinne dient auch eine Konkurrenz von Wegen letztlich der Qualitätsverbesserung.

Wenn z.B. im Verlauf des grünen Hauptweges Nr. 05 der Abschnitt „Pankeweg“ innerstädtisch und touristisch beworben werden soll, muss er mittelfristig auch an allen Straßenkreuzungen optisch, verkehrssicher und komfortabel durchgeführt werden. Wenn dieser Weg in einem Querungsbereich wie z.B. an der Badstraße durch einen längeren Umweg über die nächstfolgende Straßenkreuzung unterbrochen wird, kann er nicht als ein geschlossenes Angebot wahrgenommen werden.

Die folgenden Beschreibungen und Maßnahmen-Vorschläge sind nach den Nummern der grünen Hauptwege sortiert. Dateien mit diesen Beschreibungen und Maßnahmen-Vorschlägen für die **Berliner Verwaltungsbezirke** finden Sie auf unserer Website [www.fussverkehrs-audit.de](http://www.fussverkehrs-audit.de).

## 7. Festgestellte Mängel und Maßnahmen-Vorschläge

Die folgenden Beschreibungen und Maßnahmen-Vorschläge sind nach den Nummern der grünen Hauptwege sortiert. Bei Wegeüberschneidungen wurden die beiden Rundwege GHW 19 („Tiergartenring“) und GHW 18 („Innerer Parkring“) als geschlossenes System untersucht.

Die Nummern der Querungsstelle (z.B. 08-005 = GHW 08, Querungsstelle 005) sind lediglich als Sortiernummern für eine schnellere Kommunikation vorangestellt. Nach der örtlichen Beschreibung (Wegeverlauf vor und nach der Querung/ zu querende Straße) folgt ggf. eine oder mehrere Maßnahmen-Gruppe/n nach Abschnitt 5.3 und Dringlichkeits-Stufen nach Abschnitt 6.5.

### **GHW Nr. 01 „Spreeweg / Berliner Urstromtal“**

- Von Erkner (Berliner Straße) bis Spektelake (Finkenkruger Weg)
- durch Treptow-Köpenick, Mitte. Friedrichshain-Kreuzberg, Charlottenburg-Wilmersdorf und Spandau.

**Querungsanlagen:** Das Untersuchungsgebiet 2009 beginnt im Osten an der Stadtgrenze zu Erkner in der Fürstenwalder Allee. Nördlich der Köllnischen Vorstadt trifft der GHW Nr. 09 „Dahmeweg“ und kurz danach südlich der Wuhlheide der GHW Nr. 15 „Teltower Dörferweg“ auf den GHW Nr. 01. Nach der Querung mit dem GHW Nr. 18 („Innerer Parkring“) in der Schlesischen Straße Ecke Falckensteinstraße gehörte der weitere Verlauf des Weges von Ost nach West quer durch die Innenstadt und dann später als ein Teil des „Westausläufers“ zum Untersuchungsgebiet 2008. Es beginnt im Süden ab der Kreuzung mit dem GHW Nr. 18 („Innerer Parkring“) an der Oberbaumbrücke und führt im Westen bis an die Kreuzung mit dem GHW Nr. 19 („Tiergartenring“) am Bundestag (Marie-Elisabeth-Lüders-Steg). Ein weiterer Abschnitt verläuft ab Trennung vom GHW Nr. 19 („Tiergartenring“) am Wullenwebersteg bis zum GHW Nr. 18 („Innerer Parkring“) im Schlossgarten Charlottenburg. Für den Westausläufer wurde zusätzlich der Weg ab Schlossgarten Charlottenburg bis zum Ziegelhof in Spandau untersucht. Der Teil in Spandau nach der Querung des GHW Nr. 12 („Havelseenweg“) ab Stabholzgarten bis zur Stadtgrenze nach Gartenstadt Falkenhöhe am Luchweg gehört wieder zum Untersuchungsgebiet 2009 untersucht (Gesamtlänge ca. 57 km mit insgesamt 50 Querungsstellen).

**01-030 (Fürstenwalder Allee, Lutherstraße westliche Seite/ Querung Lutherstraße, Treptow-Köpenick): WEG\*\*\***

Der Fußweg befindet sich in der Lutherstraße ausschließlich auf der östlichen Seite und nicht, wie in der Planvorlage eingezeichnet, auf der westlichen Seite.

- Es wird deshalb empfohlen, die Wegeführung auf die östliche Seite der Lutherstraße zu verlegen. Dadurch muss die Lutherstraße an dieser Stelle nicht gequert werden.

**01-031 (Lutherstraße östliche Seite/ Querung Zufahrt zum Nachbarschaftszentrum und Seniorenwohnhaus Fürstenwalder Allee, Treptow-Köpenick): AUF\*\* + BAR\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist sowohl in der Lutherstraße als auch in der Zufahrt zum Nachbarschaftszentrum und Seniorenwohnhaus Fürstenwalder Allee gering (Straße nicht im Zählnetz). Bei der Querung wird die Sicht durch die stark gerundeten Gehwegecken und auf der südlichen Seite der Zufahrt durch parkende Kraftfahrzeuge eingeschränkt. Zudem verleiten die starken Eckausrundungen Kraftfahrzeugführer zum schnellen Einbiegen in die Zufahrt

- Es wird empfohlen, in der Zufahrt zum Nachbarschaftszentrum und Seniorenwohnhaus Fürstenwalder Allee eine Teilaufpflasterung einzurichten, um die Geschwindigkeit der einmündenden Kraftfahrzeuge zu drosseln (EFA 2002, 3.3.6.1).
- Auf beiden Seiten wird der Einbau von taktilen Flächen empfohlen.

**01-032 (Lutherstraße östliche Seite, Lindenstraße nordwestliche Seite/ Querung Lutherstraße, Treptow-Köpenick): KRE\*\*\* + SON \*\* + BAR\***

Die Kreuzung ist übermäßig groß angelegt. Die Gehwegecken sind so stark abgerundet, dass, wenn Fußgänger die Lutherstraße im Verlauf des Gehweges entlang der Lindenstraße queren, sie die Lutherstraße auch ohne am Rand parkende Kraftfahrzeuge nicht einsehen können. Obwohl das Verkehrsaufkommen relativ gering ist (nicht im Zählnetz), verleitet die bauliche Gestaltung der Kreuzung zur unangemessen schnellen Fahrweise. Obwohl sich die Kreuzung in einer Tempo-30-Zone befindet, biegen viele Kraftfahrzeuge mit hohen Geschwindigkeiten aus der Lindenstraße in die Lutherstraße ein, was durch die übermäßig stark abgerundeten Gehwegecken begünstigt wird.

- Es ist zu prüfen, inwieweit ein Kreisverkehr die Übersichtlichkeit erhöhen und die Geschwindigkeiten der abbiegenden Fahrzeuge reduzieren kann (Kv 2006, 1.4.1). Dies würde voraussetzen, dass die Überquerungsstellen als Fußgängerüberwege kennzeichnet werden, um eine eindeutige und allgemein verständliche Regelung des Vorrangs zu erzielen (Kv 2006, 4.0).
- Es wird empfohlen, die gesamte Kraftfahrzeugfläche im Kreuzungsbereich durch bauliche oder abmarkierte Flächen, z.B. mit Pollern oder Zeichen 600, 605 bzw. 630 StVO (Absperrschranken, Leitbake, Park-Warntafel) oder besser mit Pflanzenkübeln mit kurzem Bewuchs so einzuengen, dass die Verkehrsführung nach dem Verkehrsaufkommen angemessen ist und den Fußgängern eindeutige Querungswege und -stellen zugewiesen werden.

Zeitweilig kommt es zu Sichtbeeinträchtigungen durch parkende Kraftfahrzeuge.

- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken auf beiden Straßenseiten in den

richtliniengemäß freizuhaltenden Sichtfeldern z.B. durch eine Grenzmarkierung mit Zeichen 299 StVO auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1, Tabelle 31).

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

#### **01-033 (Lindenstraße nordöstliche Seite/ Querung Dämeritzstraße, Treptow-Köpenick): KAP\*\* + SON\*\***

An dieser Querungsstelle kommt es zeitweilig zu Sichtbehinderungen durch in der Dämeritzstraße geparkte Kraftfahrzeuge. Auf der westlichen Straßenseite behindert zusätzlich ein Baum die Sicht auf die sich aus Norden nähernden Kraftfahrzeuge.

- Um für Fußgänger jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung garantieren zu können wird empfohlen, auf der westlichen Straßenseite ein bauliches Fußgängerkap von etwa 70 cm vor die Bordsteinkante zu ziehen (RASt 2006, 6.1.8.1).
- Um das Einbiegen der Linienbusse zu ermöglichen, wird empfohlen, auf der östlichen Straßenseite ein Fußgängerkap von 70 cm vor die Bordsteinkante zu ziehen, um auch auf dieser Seite die Sichtbehinderung durch den Baum abzumildern, und daneben ein Straßenfeld abzumarkieren (Zeichen 298 StVO, Sperrfläche) Darüber hinaus ist ein Halteverbot mit Zeichen 283 StVO anzuordnen.

#### **01-034 (Lindenstraße nordwestliche Seite, Kanalstraße westliche Seite/ Querung Lindenstraße, Treptow-Köpenick): WEG\*\* + KAP\*\* + SON\*\***

Die Querungsstelle befindet sich gegenüber der spitzwinkligen Einmündung der Kanalstraße, die Lindenstraße ist eine Einbahnstraße. An der Querungsstelle befindet sich auf der nördlichen Straßenseite eine Garageneinfahrt sowie eine Stellfläche für den dort Freitags zwischen 11:30 und 13:30 Uhr haltenden Bücherbus. Zum Zeitpunkt der Begehung gab es Sichtbeeinträchtigungen in Richtung Nord-Osten durch parkende Kraftfahrzeuge, zudem muss man aus einer Baumreihe heraustreten.

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle um ca. 3 Meter westlich der Garageneinfahrt zu verlegen und auf beiden Seiten Fußgängerkaps zu markieren.
- Um für Fußgänger jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung garantieren zu können, wird empfohlen, das Parken im freizuhaltenden Sichtfeld auf der nördlichen Straßenseite durch eine Abmarkierung mit Zeichen 298 StVO bis zur Grundstückseinfahrt auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1).

Momentan ist ein Gehweg zwischen der Kanalstraße und der Lindenstraße im Bereich der spitzwinkligen Einmündung vorhanden. Dieser verleitet Fußgänger

jedoch dazu, nordöstlich der vorgeschlagenen Querungsstelle die Lindenstraße zu queren.

- Der Gehweg zwischen der Kanalstraße und Lindenstraße sollte im Bereich der spitzwinkligen Einmündung durch Straßenbegleitgrün ersetzt werden. Stattdessen wird empfohlen, einen neuen Gehweg im Verlauf der vorgeschlagenen Querungsstelle anzulegen. Dafür müsste die sich zum Zeitpunkt der Begehung befindliche Bank im Bereich der spitzwinkligen Einmündung um einige Meter nach Südwesten verlegt werden. Durch diese Maßnahmen wäre die Wegeführung besser erkennbar.
- Darüber hinaus ist unbedingt die Haltestelle des Bücherbusses auf die südliche Seite der Lindenstraße westlich der Querungsstelle zu verlegen, weil sie an der derzeitigen Stelle jede Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmern verhindert.

#### **01-035 (Kanalstraße/ Querung Bogenstraße, Treptow-Köpenick): SON\*\* + KAP\*\***

Die Sichtverhältnisse sind durch eine Kurve sowie eine Straßenkuppe in der Bogenstraße in nordwestliche Richtung für die aus Norden kommenden Fußgänger stark beeinträchtigt. Verstärkt wird die Sichtbehinderung noch durch einen mitten im Querungsbereich stehenden Baum und in der Bogenstraße auf der nördlichen Seite parkende Kraftfahrzeuge.

- Auf der nördlichen Straßenseite wird ein bauliches Fußgängerkap empfohlen, um die Sichtverhältnisse für von dieser Seite querende Fußgänger zu verbessern.
- Es wird dringend empfohlen, das Parken in den freizuhaltenden Sichtfeldern richtliniengemäß auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1, Tabelle 31). Auf der nördlichen Straßenseite sollte das Parken bis hinter die Kurve, auf der südlichen Straßenseite richtliniengemäß bis in 10 Meter Entfernung zu der Querungsstelle durch Zeichen 286 StVO (Halteverbot) ausgeschlossen werden.

#### **01-036 (Straße Im Haselwinkel, Triglawstraße westliche Seite/ Querung Straße Im Haselwinkel, Treptow-Köpenick): KAP\*\*\* BAR\*\***

Möchte ein Fußgänger die Straße Im Hasenwinkel an dieser Stelle queren, um auf der westlichen Seite der Triglawstraße weiter zu gehen, muss er auf beiden Straßenseiten das Straßenbegleitgrün queren. Die Gehwege sind so gestaltet, als wenn eine Querung der Straße im Bereich der Einmündung nicht erwünscht ist. Auf der nördlichen Straßenseite gab es zum Zeitpunkt der Begehung Sichtbehinderungen durch am nördlichen Straßenrand parkende Kraftfahrzeuge, was durch eine in nordwestliche Richtung verlaufende Kurve noch verstärkt wird.

- Empfohlen wird die Markierung eines Gehwegkaps auf der nördlichen Straßenseite mit in beiden Richtungen angrenzenden Sperrflächen (Zeichen

298), um das Parken von Kraftfahrzeugen auf der nördlichen Straßenseite zu unterbinden um die Sichtverhältnisse für Fußgänger zu verbessern.

- Notwendig ist, auf beiden Straßenseiten barrierefreie Aufstellflächen für Fußgänger vorzusehen. In diesem Zusammenhang sollten die Gehwegschäden beseitigt werden, auf die zum Zeitpunkt der Begehung mit einem Zusatzzeichen hingewiesen wird.

#### **01-037 (Weg durch Stadforst Köpenick, Schönhorster Weg / Querung Lindenstraße, Treptow-Köpenick): SON\*\*\***

Am Fahrbahnrand der Lindenstraße sowie des Schönhorster Weges, auf welchem der Wegeverlauf von der Querungsstelle aus in westlicher Richtung auf der nördlichen Straßenseite entlang führt, ist kein Gehweg vorhanden. Zwar ist das Kraftfahrzeugaufkommen gering (Straße nicht im Zählnetz), aber es herrscht ein reges, teilweise sehr schnelles Radverkehrsaufkommen. Es ist in der Lindenstraße sowie dem Schönhorster Weg möglich, Kraftfahrzeuge am Straßenrand zu parken. Zum Zeitpunkt der Begehung herrschte kein hoher Parkdruck, aber es ist durchaus denkbar, dass an Wochenend- oder Ferientagen die Parkflächen am Fahrbahnrand genutzt werden. In diesem Falle müssten die Fußgänger auf der Fahrbahn gehen.

- Es wird dringend empfohlen, das Parken von Kraftfahrzeugen auf der nördlichen Straßenseite im Straßenknick Schönhorster Weg / Lindenstraße durch z.B. eine Grenzmarkierung (Zeichen 299) zu unterbinden.

#### **01-038 (Schönhorster Weg / Querung Spreestraße, Treptow-Köpenick): SON\*\*\***

Am Fahrbahnrand des Schönhorster Weges, auf welchem der Wegeverlauf von der Querungsstelle aus in westlicher Richtung auf der nördlichen Straßenseite entlang führt, ist kein Gehweg vorhanden. Zwar ist das Kraftfahrzeugaufkommen gering (Straße nicht im Zählnetz), aber es herrscht ein reges, teilweise sehr schnelles Radverkehrsaufkommen. Es ist in dem Schönhorster Weg möglich, Kraftfahrzeuge am Straßenrand zu parken. Zum Zeitpunkt der Begehung herrschte kein hoher Parkdruck, aber es ist durchaus denkbar, dass an Wochenend- oder Ferientagen die Parkflächen am Fahrbahnrand genutzt werden. In diesem Falle müssten die Fußgänger auf der Fahrbahn gehen.

- Es wird empfohlen, das Parken von Kraftfahrzeugen auf der nördlichen Straßenseite des Schönhorster Weges von der Lindenstraße bis zur Abzweigung Waldweg zu unterbinden.

#### **01-039 (Schönhorster Weg / Querung Waldweg südlich Kolonie Schönhorst, Treptow-Köpenick): SON\*\*\***

Am Fahrbahnrand des Schönhorster Weges, auf welchem der Wegeverlauf von der Querungsstelle aus in westlicher Richtung auf der nördlichen Straßenseite entlang führt, ist kein Gehweg vorhanden. Zwar ist das Kraftfahrzeugaufkommen gering (Straße nicht im Zählnetz), aber es herrscht ein reges, teilweise sehr schnelles Radverkehrsaufkommen. Es ist in dem Schönhorster Weg möglich, Kraftfahrzeuge

am Straßenrand zu parken. Zum Zeitpunkt der Begehung herrschte kein hoher Parkdruck, aber es ist durchaus denkbar, dass an Wochenend- oder Ferientagen die Parkflächen am Fahrbahnrand genutzt werden. In diesem Falle müssten die Fußgänger auf der Fahrbahn gehen.

- Es wird empfohlen, das Parken von Kraftfahrzeugen auf der nördlichen Straßenseite des Schönhorster Weges von der Lindenstraße bis zur Abzweigung Waldweg zu unterbinden.

#### **01-040 (Schönhorster Weg / Querung Waldweg, Treptow-Köpenick): SON\*\*\***

Am Fahrbahnrand des Schönhorster Weges, auf welchem der Wegeverlauf von der Querungsstelle aus in westlicher Richtung auf der nördlichen Straßenseite entlang führt, ist kein Gehweg vorhanden. Zwar ist das Kraftfahrzeugaufkommen gering (Straße nicht im Zählnetz), aber es herrscht ein reges, teilweise sehr schnelles Radverkehrsaufkommen. Es ist in dem Schönhorster Weg möglich, Kraftfahrzeuge am Straßenrand zu parken. Zum Zeitpunkt der Begehung herrschte kein hoher Parkdruck, aber es ist durchaus denkbar, dass an Wochenend- oder Ferientagen die Parkflächen am Fahrbahnrand genutzt werden. In diesem Falle müssten die Fußgänger auf der Fahrbahn gehen.

- Es wird empfohlen, das Parken von Kraftfahrzeugen auf der nördlichen Straßenseite des Schönhorster Weges von der Lindenstraße bis zur Abzweigung Waldweg zu unterbinden.

#### **01-041 (Straße zu den Müggelheimer Wiesen südliche Seite, Weg durch Stadtforst Köpenick/ Querung Straße Zu den Müggelheimer Wiesen, Treptow-Köpenick): PLA\*\* + WEG\*\***

Auf der Straße Zu den Müggelheimer Wiesen bewegen sich die Kraftfahrzeuge teilweise mit höheren Geschwindigkeiten als der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und es ist kein Gehweg vorhanden.

- Es wird empfohlen, um die Querungsstelle in beide Richtungen Plateaupflasterungen als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorzusehen.
- Es wird empfohlen, auf der südlichen Straßenseite einen Gehweg zur Sicherung des Fußverkehrs zu bauen.

#### **01-042 (Weg durch Stadtforst Köpenick, Neuhelgoländer Weg östliche Seite/ Querung Einfahrt zum Hotel, Restaurant am Neuhelgoländer Weg, Treptow-Köpenick):**

Keine Anmerkung.

#### **01-043 (Weg durch Berliner Stadtforst Köpenick, Straße Zum Müggelhort/ Querung Straße Zum Müggelhort, Treptow-Köpenick): PLA\*\*\* + SON\*\***

Auf der Straße Zum Müggelhort ist das Kraftfahrzeugaufkommen gering (Straße nicht im Zählnetz), aber die Kraftfahrzeuge bewegen sich teilweise mit sehr hohen Geschwindigkeiten. Zudem gibt es auf dieser Straße ein sehr hohes Radverkehrsaufkommen. Aufgrund des kurvigen Straßenverlaufes ist die Straße für querende Fußgänger in beide Richtungen schlecht einsehbar.

- Aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse an der Querungsstelle wird dringend empfohlen, die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge im Bereich der Querungsstelle zu reduzieren. Es ist zu prüfen, ob in Fahrbahnmitte in beiden Richtungen jeweils direkt neben der Querungsstelle sowie vor der Kurve (ca. 50 Meter vor der Querungsstelle) versetzt Plateaupflasterungen mit zusätzlichen Leitbaken am Straßenrand als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorzusehen sind. Der Radstreifen sollte hinter einer Aufstellfläche abgeschwenkt vorbei geführt werden.

Ohne die Verkehrsaufkommen einschätzen zu können, dürfte die Plateaupflasterung als Maßnahme laut Bild 77 der RASSt 2006 für Geschwindigkeiten zwischen 30 und 50 km/h durchaus in Frage kommen. Die Erfahrungen bei Fernradwegen als Fahrradstraßen mit Plateaupflasterungen sind nicht bekannt. Sollten hier keine Bedenken bestehen, ist nicht einzusehen, warum nicht eine derartige Maßnahme auch auf Autoverkehrsstraßen geringer Bedeutung zum Einsatz kommen sollte.

- Es wird empfohlen, die südwestlich der Querungsstelle für die Kraftfahrzeugführer angebrachten Gefahrenzeichen Zeichen 138 StVO („Radfahrer kreuzen“) und Zeichen 142 StVO („Wildwechsel“) um das Gefahrenzeichen Zeichen 133 StVO („Fußgänger“) zu ergänzen.

**01-044 (Müggelsee-Promenade/ Querung Müggelschlösschenweg, Treptow-Köpenick):**

Keine Anmerkung

**01-045 (Uferweg südlich der Müggelspree, Salvador- Allende- Straße/ Unterquerung Salvador-Allende-Straße, Salvador-Allende-Brücke, Treptow-Köpenick):**

Keine Anmerkung

*Es folgt ein kurzer temporärer Umweg (westlich der Salvador- Allende- Straße bis Nixenweg), da der Idealweg am südlichen Spreeufer nördlich der Sportanlage und Kleingartenkolonie noch nicht zugänglich ist.*

**01-046 (Nixenweg, Wendenschlossstraße/ Querung Zufahrt zum Nixenweg und Neptunsweg in der Kleingartenanlage „Klein Venedig“, Treptow-Köpenick): WEG\***

In der Plangrundlage wird der Weg am Nixenweg über die Wendenschlossstraße auf die Südseite geführt und ca. 20 Meter später wieder zurück auf die Nordost-

Seite zum Weg am Stichkanal. Dieser Wegeverlauf könnte fälschlich aufgrund einer Baustellensituation in die Planung aufgenommen worden sein.

- Es wird empfohlen, den Weg auf der Nord-Seite direkt zum Weg am Stichkanal zu führen.

In der Wendenschlossstraße befand sich zum Zeitpunkt der Begehung im Bereich der Zufahrt zum Nixenweg und Neptunsweg eine Baustelle. Da es sich bei der Zufahrt allerdings nur um eine private, verschließbare Zufahrt zu einer Gartenkolonie handelt, ist an dieser Stelle nicht mit Querungsproblemen zu rechnen.

*Westlich vom Zufluss des Stichkanals in die Spree folgt von der Amtsstraße bis Straße Alter Markt ein kurzer temporärer Umweg, da der Idealweg durch die kleine Grünanlage zur Landjägerbrücke noch nicht zugänglich ist. Gleich nördlich der Landjägerbrücke folgt ein weiterer kurzer temporärer Umweg, da der Idealweg an der Spree bis zur Straße Freiheit noch nicht zugänglich ist.*

**01-047 (Straße Freiheit, Weg o. Namen westlich Straße Alt-Köpenick/ Unterquerung Lindenstraße, Dammbücke, Treptow-Köpenick):**

Keine Anmerkung.

**01-048 (Eiselenstraße, Uferweg an der Spree nördlich der Kleingartenkolonie Am Freibad Oberspree/ Unterquerung Spindlersfelder Straße, Wilhelm-Spindler-Brücke, Treptow-Köpenick): SON\*\***

Unter der Spindlersfelder Straße führt ein breiter Steinweg entlang, der allerdings noch vor der parallel zur Straße verlaufenden S-Bahntrasse abrupt endet, ohne wieder hinauf zu führen. Von dort aus führt nur ein schmaler Fußpfad unter der S-Bahntrasse entlang. Dies ist offensichtlich kein offizieller und barrierefreier Weg.

- Es wird empfohlen, den Weg, der unter der Spindlersfelder Straße entlang führt, unter der S-Bahntrasse weiter zu führen sowie barrierefreie Zu- und Abgänge einzurichten (RASt 2006. 6.1.8.8).

*An der Spindlersfelder Straße trifft der Weg auf den GHW Nr.15. beide Wege verlaufen gemeinsam bis zum Eisenbahnsportvereines Berlin-Mitte.*

*Am Bruno-Bürgel-Weg ist der Idealweg westlich ab dem Gelände des Eisenbahnsportvereines Berlin-Mitte als südlicher Spree-Uferweg bis zur Freien Waldorf-Schule am Bruno-Bürgel-Weg / Schnellerstraße noch nicht zugänglich. Im Verlauf des temporären Umweges gibt es keine Querungsstellen. Zwischen der Köllnischen Straße und der Rudower Straße hat die Schnellerstraße auf der Spree-Seite keinen Gehweg, so dass auch dieser Abschnitt bisher als temporärer Umweg angesehen wird.*

**01-049 (Uferweg südwestlich der Spree/ Unterquerung Hasselwerderstraße südlich vom Kaisersteg, Treptow-Köpenick):**

Keine Anmerkung.

*Ab Hasselwerder Straße ist der Spree-Uferweg bis zum im Bau befindlichen Grenzweg nicht begehbar. Die Querungsanlagen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

**01-050 (Güldenhofer Ufer, Uferweg westlich der Spree im Plänterwald/ Querung Baumschulenstraße südlich der Personenfähre, Treptow-Köpenick): SON\*\*\***

Die Baumschulenstraße wird an ihrem nordöstlichen Ende gequert. Die Querungsstelle befindet sich im Wendebereich der Straße, der unter anderem von Bussen genutzt wird. An diesem Wendebereich führt kein Gehweg entlang, weshalb die Fußgänger hier am Rand der Fahrbahn gehen müssen.

- Es wird empfohlen, am Rand des Wendebereiches einen Gehweg zu bauen, um Fußgänger sicher und bequem auf die andere Seite zu führen.

**01-051 (Uferweg südlich der Spree/ Unterquerung der S-Bahntrasse südlich der Parkwegbrücke und der Straße An den Treptowers südlich der Eisenbrücke, Treptow-Köpenick):**

Keine Anmerkung.

*Ab der Straße Vor dem Schlesischen Tor ist der Idealweg am Flutgraben über die Lohmühleninsel und dem Landwehrkanal an der südlichen Spreeseite bis zur Oberbaumbrücke noch nicht zugänglich. Die Querungen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

*Anschließend wird der GHW Nr. 18 „Innerer Parkring“ gequert und es beginnt das Untersuchungsgebiet 2008.*

**01-001 (Querung Oberbaumstraße, Friedrichhain-Kreuzberg): SON \*\*\***

Das Tempo 30-Schild am Gröbenufer in Richtung Oberbaumstraße, verbunden mit Zeichen 211 „vorgeschriebene Fahrtrichtung“ geradeaus und Zeichen 306 „Vorfahrtstraße“ wirken zusammen deplatziert und sind es wohl auch. Mit einer Kfz-Verkehrslast von etwa 27.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) und mit einem regen Fußgänger-Verkehrsaufkommen hat sich dieser Knotenpunkt mitten im Berliner Zentrum nach der Öffnung der innerdeutschen Grenze zu einer Strecke entwickelt, auf der fast alle Kraftfahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit fahren. Durch die allgemeine „Raserei“ des Kraftfahrzeugverkehrs, den eigenen von der Fahrbahn abgetrennten Fahrradstreifen und die abschüssige Strecke aus Richtung Warschauer Straße trifft dies auch auf fast alle Radfahrerinnen und Radfahrer zu. Insgesamt kann von einer „angemessenen Geschwindigkeit“ unter Berücksichtigung, dass hier Fußgänger die Straße queren könnten, nicht gesprochen werden.

Das ist offensichtlich auch nicht vorgesehen. Und dennoch regen Fragmente von Querungsanlagen Fußgänger dazu an, es zu versuchen. Und so rennen sie z.B. aus der Falckensteinstraße kommend durch Lücken im Verkehrsstrom, die aufgrund der

getrennten zwei Fahrstreifen aus Westrichtung entstehen, oder wenn sich ein Kraftfahrer doch für den anderen Fahrstreifen entscheidet, nicht entstehen. Sie erreichen damit gepflasterte Gehwegflächen, die zufällig aufgrund von notwendigen Brückenpfeilern der U-Bahn (hier Hochbahn) entstanden sind. Wer sich nicht auskennt, versucht ratlos wieder zurück zu rennen oder wiederum unter Gefährdung des Lebens die Schlesische Straße zu erreichen. Wenn die Fußgänger die „Insel“ an der richtigen Stelle erreicht haben, finden sie dort einen als Überweg gepflasterten Teil mit einer Bordsteinabsenkung in Richtung Gröbenufer. Ein umgeknickter Poller wirkt wie ein „Denkmal“ für die tatsächliche Lebensgefahr auch dieser nun folgenden Querung. Auf der anderen Straße befindet sich an dieser Stelle ein Baum mit Baumscheibe, Schutzeinrichtungen für den Baum und einer kunstvollen Pflasterung. Baumaßnahmen, die kaum noch einzuordnen sind.

Wer an dieser Stelle das Verhalten der Fußgänger beobachtet, wird zustimmen, dass die ihnen zugemuteten Umstände menschenunwürdig sind und bisher offensichtlich lediglich die Kraft- und teilweise die Radfahrer beachtet wurden.

- Aus Verkehrssicherheitsgründen ist zu prüfen, wie den zahlreichen Fußgängern, Flaneuren, Touristen zu Fuß und auch mit dem Fahrrad eine in sich geschlossene Querungsanlage geboten werden kann, entweder in der Oberbaumstraße oder direkt an der südlichen Seite der Oberbaumbrücke.

Unter der Annahme, dass der Idealweg ab Obere Freiarchenbrücke über die Lohmühleninsel als südlicher Uferweg an der Spree bis zur Oberbaumbrücke nicht kurzfristig zu schaffen sein wird, ist eine Überquerungsmöglichkeit mit einem Umweg von ca. 120 Metern über die Falckensteinstraße vertretbar. Diese würde den derzeitigen temporären und möglicherweise längerfristigen Umweg einbinden und wurde bei den drei durchgeführten Begehungen von den meisten Fußgängern und Radfahrern benutzt.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden als Ergebnis einer Ortsbegehung mit Fachberatung als relativ schnell umzusetzende Übergangs-Sicherung angesehen, um erst einmal durch eine eindeutiger Wegführung die „Querläufer“ zu reduzieren und die Sichtverhältnisse der Verkehrsteilnehmer untereinander zu verbessern. Die Maßnahmen würden Fußgängern und Radfahrern gleichermaßen nutzen. Es ergeben sich folgende Querungsstellen:

#### **01-002 (Falckensteinstraße/ Querung Falckensteinstraße, Friedrichhain-Kreuzberg): 2 KAP \*\*\* + SON \*\***

- Es wird empfohlen, die Gehweg-Ecke Oberbaumstraße / Falckensteinstraße bis etwa zur Hälfte in die Falckensteinstraße hineinzuziehen und dort zur Querung der Falckensteinstraße als Gehwegvorstreckung auszubilden. Auf der östlichen Seite ist ebenfalls eine Gehwegvorstreckung vorzusehen. Entfallende Parkflächen können ohne Probleme wenige Meter entfernt untergebracht werden, da hier eine überdimensionierte Straßenfläche zur Verfügung steht.
- Der Straßenabschnitt Falckensteinstraße sollte ab Schlesische Straße zumindest zur Einbahnstraße in Richtung Oberbaumbrücke erklärt werden.

Es ist zu prüfen, ob dieser Abschnitt nicht grundsätzlich für den Kraftfahrzeugverkehr zu sperren ist oder als Sackgasse umgebaut wird. In diesem Fall ließe sich der Gehweg als Teilaufpflasterung mit Fahrradüberfahrt ausbilden und die Fahrstreifen der Falckensteinstraße als Radweg und Parkfläche.

**01-003 (Falckensteinstraße/ Querung Oberbaumstraße, südlicher Fahrstreifen, Friedrichhain-Kreuzberg): GES \*\*\***

Erreicht werden muss, dass sich Fußgänger beim Queren der Oberbaumstraße auf den auf zwei Fahrstreifen nähernden Kraftfahrzeugverkehr konzentrieren können.

- Es ist zu prüfen, mit welchen Mitteln die Fahrgeschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs bereits ab Skalitzer Straße reduziert werden kann.

**01-004 (Gröbenufer/ Querung Oberbaumstraße, nördlicher Fahrstreifen, Friedrichhain-Kreuzberg): KAP \*\*\* + SON \*\*\***

- Ab Gröbenufer sollte der Fahrradstreifen mit deutlicher Markierung im Bereich der Grünanlage als Radweg hinter dem Gehweg durchgeführt werden. Dadurch würde erst einmal überhaupt eine Aufstellfläche in Form einer baulichen Gehwegvorstreckung für Fußgänger und Radfahrer entstehen, die die Oberbaumstraße queren möchten. Wartende Fußgänger und Radfahrer würden nicht weiterhin den Radstreifen auf der Fahrbahn blockieren. Die Querungs-länge würde sich auf die beiden Fahrstreifen für Kraftfahrzeuge reduzieren und die Sichtverhältnisse wären verbessert.
- Unabhängig von der ersten vorgeschlagenen Maßnahme muss der direkt im Übergangsbereich gepflanzte Baum umgehend umgesetzt werden.

**01-005 (Oberbaumstraße/ Querung Gröbenufer, Friedrichhain-Kreuzberg): AUF \*\***

Die vorgeschlagene Maßnahme ergäbe für den Fahrrad-Geradeausverkehr eine unwesentliche Einschwenkung der Fahrstreifen, dann aber für Fußgänger und Radfahrer in Richtung Falckensteinstraße/Schlesische Straße mehr Verkehrssicherheit und Querungskomfort. Beobachtungen haben gezeigt, dass es auch für den Radverkehr einen erheblichen Querungsbedarf gibt.

- Es wird empfohlen, den westlichen Gehweg in der Oberbaumstraße etwas in das Gröbenufer hineinversetzt als Teilaufpflasterung durchzuziehen und den Fahrradstreifen von der Oberbaumbrücke in diese Aufpflasterung hineinzuführen. Damit würde der Radweg nur noch den Gehweg kreuzen. Er könnte mit einem leichten Bogen in die kleine Grünanlage geführt und nach der Gehwegvorstreckung wiederum als Fahrradstreifen in Richtung Schlesisches Tor weitergeführt werden.

*Bis zur Pfuelstraße sind keine weiteren Querungen erforderlich. Ab Pfuelstraße bis zur Jannowitzbrücke gibt es Lücken im Idealwegenetz. Die Querungen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

**01-006 (Südliches Spreeufer östlich der Jannowitzbrücke, nördliches Spreeufer westlich der Jannowitzbrücke/ Querung Brückenstraße, Jannowitzbrücke, Mitte):**

An der Jannowitzbrücke stehen zwei Querungsmöglichkeiten zur Verfügung: Fußgänger mit Mobilitätsbehinderungen bzw. höherem Sicherheitsbedürfnis verlassen den grünen Hauptweg über einen niveaugleichen Zugang zum Gehweg auf der Westseite der Brücke und benutzen dann die LSA-geregelte Querung im Verlauf der Stralauer Straße/ Holzmarktstraße. Durch die Entfernung des „freien Rechtsabbiegers“ von der Brückenstraße in die Holzmarktstraße ist hier eine deutlich kürzere und sicherere Querung möglich geworden. Andere Fußgänger können – insbesondere außerhalb der Hauptverkehrszeit – die Treppen vom Uferweg zur Brücke und dann entweder den Wartebereich auf dem Mittelstreifen gegenüber dem U-Bahneingang oder die weiter südlich, etwa auf Höhe der Chinesischen Botschaft gelegene Mittelinsel zur Querung der Jannowitzbrücke nutzen.

**01-007 (Rolandufer, Spreeufer/ Unterquerung Mühlendamm nördliche Mühlendammbrücke, Mitte): BAR \*\***

Ein Zugang von der Mühlendammbrücke zum Weg Spreeufer ist auf der Nordwestseite über eine Rampe, auf der Südostseite nur über Treppenanlagen ohne Hilfen für Rollstuhlfahrer (integrierte Rampen) möglich. Mobilitätsbehinderte können den grünen Hauptweg von dieser Brückenseite daher zurzeit nur über einen Umweg über die Stralauer Straße, die Straße Am Krögel und die Neue Judenstraße erreichen.

- Es sollte geprüft werden, ob sich im Zusammenhang mit den Planungen zum Molkenmarkt und zum Klosterviertel (Bebauungsplan 1-14) Realisierungsmöglichkeiten für einen behindertengerechten Zugang zum grünen Hauptweg auch auf der Südostseite der Mühlendammbrücke ergeben.

**01-008 (Spreeufer/ Querung Rathausstraße nördlich Rathausbrücke, Mitte): 2KAP(AUF) \*\* + BAR \*\***

Der Weg Spreeufer erreicht den Gehweg auf der Südostseite der Rathausstraße auf Straßenniveau, nordwestlich der Straße ist der tiefer liegende Uferweg über eine Treppenanlage zugänglich. In die Treppenkonstruktion wurden zweispurige Rampen eingearbeitet, die eine Nutzung durch schiebende Radfahrer und Kinderwagen, wegen des Neigungswinkels aber nicht durch alle Rollstuhlfahrer ohne Hilfsperson ermöglichen. Zu den Zeitpunkten der Begehungen parkten meist auf beiden Straßenseiten Kraftfahrzeuge in enger Aufstellung. Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz).

- Es wird empfohlen, die Querungssituation an der Rathausstraße durch bauliche Gehwegvorstreckungen mit Bordsteinabsenkungen und taktilen Platten oder eine Teilaufpflasterung zu verbessern.

- Auf der nordwestlichen Seite ist der Bordstein abzusenken.

**01-009 (Spreeufer/ Unterquerung Karl-Liebknecht-Straße nördlich Karl-Liebknecht-Brücke, Str., Mitte):**

Keine Anmerkung.

**01-010 (Am Weidendam, Am Kupfergraben/ Querung Geschwister-Scholl-Straße südlich Ebertsbrücke, Mitte): SON \*\*\* + BAR \*\***

Der Spreeweg ist an dieser Behelfsbrücke durch Absperrgitter unterbrochen. Zum Zeitpunkt der Begehung benutzten die Fußgänger daher die Fahrbahn der Straßen, um diesen Bereich zum umgehen. Da hier eine akute Gefährdung vorliegt, kann nicht bis zur Realisierung einer Uferpromenade gewartet werden.

- Vielmehr müssen als Sofort-Maßnahme die Absperrgitter im Querungsbereich entfernt werden; im Brückenbereich können sie jedoch als Abgrenzung zwischen dem engen Gehweg und der Fahrbahn erhalten bleiben.
- Es ist zu prüfen, wie auch den Bedürfnissen Mobilitätsbehinderter an dieser Querung Rechnung getragen werden kann.

**01-011 (Reichstagsufer, Am Weidendam/ Querung Friedrichstraße südlich der Weidendambrücke, Mitte): WEG \* + KAP \*\*\* + FGÜ(LSA) \*\* + SON \*\*\***

Die Friedrichstraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 15.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV), zwei Straßenbahnlinien jeweils im 10-Minuten-Takt sowie Busverkehr. Es fanden fünf Begehungen zu verschiedenen Tageszeiten incl. einer Ortsbegehung mit Fachberatung statt. Dabei wurden ein großes Fußverkehrsaufkommen sowie ein hoher Querungsbedarf beobachtet.

Zwischen der Monbijoubrücke und der Weidendambrücke verläuft der Weg nach der Planungs-Grundlage am südlichen Spreeufer. Bei einem Gespräch mit dem Straßen- und Grünflächenamt Mitte wurde deutlich, dass ein Weg auf der Nordseite der Spree bevorzugt wird. Andererseits liegen Planungen ohne Festlegung eines Realisierungszeitpunktes vor, nach denen der schmale Gehweg auf der Südseite durch eine baumbestandene Promenade ersetzt und damit städtebaulich aufgewertet werden soll. Von hier aus ist der Blick in Richtung Norden auf die gegenüberliegende Seite deutlich ansprechender. Darüber hinaus ist zu beachten, dass der nördliche Weg durch Treppen zur Zeit von Mobilitätsbehinderten schwerer oder nicht benutzt werden kann.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf definitiv festzulegen, damit entsprechende Querungsanlagen zur Verfügung gestellt werden können. Das südliche Ufer wird bevorzugt.

Von der derzeitigen Wegführung ausgehend wurde die Querungsstelle südlich der Weidendambrücke untersucht. Die nächstliegende Lichtsignalanlage südlich von der Querungsstelle befindet sich am Admiralspalast in einer Entfernung von etwa 85

Metern, die nächste LSA im Norden liegt auf der Südseite des Friedrichstadtpalastes und ist ca. 160 Meter entfernt. Die Anlage einer LSA ist aus Gründen des Denkmalschutzes an der Weidendammbrücke problematisch, der Bau einer Mittelinsel ist wegen der straßenbündigen Führung der Tram in Mittellage ausgeschlossen. Die Anlage eines Fußgängerüberweges wäre aufgrund des Verkehrsaufkommens nach den in Berlin geltenden Einsatzkriterien möglich, nicht aber über Straßenbahngleise. Da es in anderen deutschen Städten vergleichbare Situationen mit Fußgängerüberwegen gibt, sollte geklärt werden, ob ein Fußgängerüberweg eine denkbare Maßnahme wäre.

Problematisch und für die Fußgänger unnötig gefährlich ist der lange Querungsweg über die Friedrichstraße, da die Ufer-Gehwege zueinander versetzt sind und es in der Straße Am Weidendamm eine nicht richtliniengemäße, deutlich zu große Eckausrundung gibt.

- Es wird dringend empfohlen, die Bordsteinkante bereits ca. 30-40 Meter vor der Friedrichstraße in einem Bogen nach Süden und dann mit kleiner Eckausrundung in Richtung Norden in die Friedrichstraße zu ziehen. Der Verlauf entspräche in etwa der erkennbaren Brücken-Dehnungsfuge. Die Querungsstrecke wird damit erheblich verkürzt.
- Wenn zusätzlich auf der Südseite der Straße Am Weidendamm vor der Friedrichstraße längs statt derzeit quer geparkt wird oder auf die wenigen Parkplätze verzichtet werden kann, können weiterhin Busse abbiegen.
- Darüber hinaus ist zu prüfen, ob der Übergang durch einen Fußgängerüberweg oder eine Lichtsignalanlage sicherer gemacht werden kann.

#### **01-012 (Wilhelmstraße, Marschallbrücke/ Querung Reichstagsufer, Mitte): KAP \*\***

Um östlich der Wilhelmstraße vom Uferweg an der Spree zum Gehweg auf der Südseite des Reichstagsufers zu gelangen, sind zwei Fahrbahnquerungen notwendig. Auf der Westseite der Wilhelmstraße ist der Weg an der Spree in der Straße Reichstagsufer über einen Straßenraum erreichbar, der zwar mit Gehwegen und Fahrstreifen mit geringem Niveauunterschied gestaltet, jedoch als „Geschützte Grünfläche“ ausgewiesen und an der Marschallbrücke mit Pollern abgesperrt ist.

- Auf der Südostseite des Reichstagsufers wird die Realisierung einer baulichen Gehwegvorstreckung empfohlen.

#### **01-013 (Reichstagsufer/ Querung Wilhelmstraße, Mitte): BAR \***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

*Der folgende Wegeabschnitt ab Marie-Elisabeth-Lüders-Steg bis zum Wullenwebersteg wird als GHW Nr. 19 („Tiergartenring“) untersucht.*

An der *Englischen Straße* fehlt zur Zeit ein noch ein Durchgang bis zur *Gotzkowskybrücke*. Der temporäre Umweg macht keine weitere Straßenquerungen notwendig und hat eine gemeinsame Wegeführung bis zur *Gotzkowskybrücke* mit dem „Naturlehrpfad Moabit“.

**01-014 (Wikingerufer/ Querung Gotzkowskybrücke südliche Seite, Charlottenburg-Wilmersdorf): WEG \***

An der im Plan angegebenen Stelle befindet sich an diesem Knotenpunkt mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 25.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) keine Querungsanlage. Dicht daneben muss zuerst die *Franklinstraße* gequert werden.

**01-015 (Helmholtzstraße/ Querung Franklinstraße, Charlottenburg-Wilmersdorf):**

Keine Anmerkung.

**01-016 (Franklinstraße/ Querung Helmholtzstraße, Charlottenburg-Wilmersdorf):**

Keine Anmerkung.

**01-017 (Levetzowstraße/ Querung Gotzkowskystraße, Charlottenburg-Wilmersdorf):**

Im bisherigen Verlauf des temporären Umweges, aber auch nach Herstellung des Idealweges ist alternativ diese eine übersichtlichere Querungsanlage statt der beiden Querungen südlich der *Gotzkowskystraße* zu benutzen.

*Es folgt ein weiterer kurzer temporärer Umweg, der aber die Querungssituation nicht tangiert.*

**01-018 (Dovestraße/ Querung Einfahrt, Charlottenburg-Wilmersdorf): WEG \***

An der *Dovestraße* muss eine breite Einfahrt über eine Art Mittelinsel zwischen zwei Einfahrten zum Betriebshof im Verlauf des nordwestlichen Gehweges überquert werden. Die Mittelinsel hat keine Bordsteinabsenkungen und war zugeparkt. Rollstuhlfahrer können aber auch, wenn sie das bemerken, den Weg über die Einfahrt vorher verlassen und dann die Bordsteinabsenkung südlich erreichen. Das Hauptproblem ist für sie allerdings, dass der Weg „In den neuen Spreeanlagen“ zwar an dieser Stelle originell gepflastert aber von Rollstuhlfahrern nicht benutzbar ist.

Von der *Dovestraße* südlich kommend ist der Wegeingang kaum zu erkennen, man muss nach der Querung der Einfahrt *Dovestraße 42* hineingehen. Wenn man diesen Eingang verpasst, befindet sich nach der nächsten Einfahrt ein Schild „Fußgänger“ an der Hauswand, hier aber betritt man den Betriebshof.

**01-019 (Cauerstraße, Dovestraße/ Übergang Dovebrücke, Charlottenburg-Wilmersdorf): BAR \*\***

Die Dovestraße wird an der Dovebrücke nicht gequert. Der Weg verläuft vom westlichen Gehweg auf der Brücke zum südlichen Uferweg an der Spree. Die Brücke ist über eine Treppe zu verlassen. Zusätzlich gibt es einen Weg über ein Teilstück der Galvanistraße und anschließend durch eine abschüssige kleine Grünanlage bis auf das Uferwegs-Niveau. Leider ist dieser Weg für Mobilitätsbehinderte nicht benutzbar und an der Galvanistraße befindet sich ein ununterbrochener flacher Eingrenzungszaun. Dies ist für alle Fußgänger unkomfortabel. Auf der westlichen Seite der Brücke gibt es eine Rampe zum Einsteinufer. Doch muss dann die stark befahrene Dovestraße ohne Querungsanlage überquert werden.

- Es wird dringend empfohlen, den Abgang von der Dovebrücke zum Spreeufer auch für die Nutzung durch Mobilitätsbehinderte herzurichten.

#### **01-020 (Weg am Landwehrkanal, Iburger Ufer/ Unterquerung Röntgenstraße, Röntgenbrücke, Charlottenburg-Wilmersdorf): BAR \*\***

Die Röntgenstraße wird auf dem südlichen Uferweg an der Spree unterquert. Etwa 50 Meter westlich von der Brücke entfernt befinden sich Treppen zum Iburger Ufer und damit auch zum Erreichen bzw. Verlassen des grünen Hauptweges.

Es ergibt an dieser Strecke nur für einen Teil der Nutzerinnen und Nutzer des grünen Hauptweges einen Sinn, stets auf dem Uferwegs-Niveau zu bleiben. Wichtig ist auch die Erreichbarkeit des Weges durch die Anwohnerinnen und Anwohner des Kietzes um Alt-Lietzow. Leider ist es momentan für Mobilitätsbehinderte nicht möglich, an dieser Stelle aus Charlottenburg an das Ufer zu gelangen.

- Es wird deshalb dringend empfohlen, den Abgang vom Iburger Ufer zum Spreeufer auch für die Nutzung durch Mobilitätsbehinderte herzurichten.

#### **01-021 (Iburger Ufer/ Unterquerung Siemenssteg, Charlottenburg-Wilmersdorf): KAP \*\***

Der Siemenssteg wird auf dem südlichen Uferweg an der Spree unterquert. Das Iburger Ufer ist nur über Treppen zu erreichen, die Ausgänge waren oben zugesperrt. Leider ist es momentan für Mobilitätsbehinderte nicht möglich, aus Charlottenburg an das Ufer zu gelangen. Wenn an der Röntgenbrücke ein Aufgang zum Iburger Ufer geschaffen wird, wird dies als ausreichende Anbindung Charlottenburgs angesehen.

- Es wird empfohlen, im Parkstreifen Fußgängerdurchgänge zu markieren.

#### **01-022 (Charlottenburger Ufer, Weg südlich der Spree/ Unterquerung Wintersteinstraße, Caprivibrücke, Charlottenburg-Wilmersdorf):**

Die Caprivibrücke wird auf dem südlichen Uferweg an der Spree unterquert. Auf der östlichen Seite der Brücke gibt es keinen Aufgang, der Weg konnte zuletzt an der Arcorstraße erreicht oder verlassen werden. Auf der westlichen Seite der Brücke gibt es eine Treppe und eine Rampe, über die auch Mobilitätsbehinderte das Charlottenburger Ufer / Wintersteinstraße erreichen können. Die folgenden

Durchgänge vom Weg zum Charlottenburger Ufer waren zugeparkt, das südliche Wohnquartier war erst wieder an der Lohmeyerstraße angebunden.

**01-023 (Charlottenburger Ufer, Schlossgarten/ Unterquerung Luisenplatz, Schlossbrücke, Charlottenburg-Wilmersdorf): WEG \***

Die Schlossbrücke wird auf dem südlichen Uferweg an der Spree unterquert. Auf der östlichen Seite an der Schiffsanlegestelle befinden sich Treppen und in ca. 20 Meter Entfernung von der Brücke eine behindertengerechte Rampe zur Erreichung des Charlottenburger Ufers und des Luisenplatzes.

- Auf der westlichen Seite gibt es einen Parkweg, doch leider ist das Tor zum Luisenplatz verschlossen, sodass ein Umweg bis zum Eingang Schlossstraße notwendig ist.

*Im Schlossgarten Charlottenburg trifft der GHW Nr. 01 auf den GHW Nr.18 „Innerer Parkring“, der die Begrenzung des inneren Untersuchungsgebietes darstellt. Es folgt der untersuchte Westausläufer:*

*Ab der Trennung vom GHW Nr. 18 „Innerer Parkring“ an der S-Bahnbrücke Jungfernheide nördlich vom Schlossgarten Charlottenburg gibt es im Verlauf des südlichen Uferweges der Spree bis zur Kolonie Dahlemer Wiese (Charlottenburg) am Wiesendamm (Spandau) keine Straßenquerungen.*

*Ab Wiesenbrücke bis zur Juliusturmbrücke gibt es Lücken im Idealwegenetz. Die Querungen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

*Ab Juliusturmbrücke sind im Verlauf des westlichen Weges am Ufer der Havel bis zum Abzweig des GHW 20 „Bullengrabenweg“ keine Straßen zu queren. Nach der Querung des GHW Nr. 12 „Havelseenweg“ wird die Grünanlage am Stabholzgarten durchschritten.*

**01-060 (Weg im Stabholzgarten, Straße Am Wall/ Querung Straße Am Stabholzgarten, Spandau):**

Keine Anmerkung.

**01-061 (Straße Am Wall, Vorplatz Rathaus Spandau/ Querung Carl-Schurz-Straße, Spandau):**

Keine Anmerkung.

**01-062 (Vorplatz Rathaus Spandau, Weg im Münsinger Park/ Querung Altstädter Ring, Spandau): BAR\*\* + WEG\*\***

- Es ist nach dem Ausbau der Fahrtreppen in der U-Bahn-Unterführung zu prüfen, ob Rollstuhlfahrer die neue Rampe benutzen können.
- Ist die Unterführung nicht barrierefrei, muss der Weg über die Querungsstelle Straße Stabholzgarten/ Seegefelder Straße geführt werden.

**01-063 (Weg im Münsinger Park/ Querung Galenstraße, Spandau): FGÜ\*\* + PAR\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen war zum Zeitpunkt mehrfacher Begehungen recht hoch (Straße nicht im Zählnetz) und vor allem sehr schnell. Da sich in nördlicher Richtung in 20 Meter Entfernung eine Lichtsignalanlage befindet, rechnen die Kraftfahrzeughalter, trotz Mittelinsel, nicht mit querenden Fußgängern. Des Weiteren ist die Sicht auf der westlichen Seite der Galenstraße durch parkende Kraftfahrzeuge beeinträchtigt. Von der östlichen Straßenseite ist die Sichtweite in Richtung Süden aufgrund der Straßenkurve sehr kurz, gerade aber aus dieser Richtung wird aufgrund der breiten Fahrspuren des Tunnels Am Bahnhof Spandau sehr schnell gefahren.

- Es wird empfohlen, trotz der LSA-Nähe einen Fußgängerüberweg anzulegen, um auf diese wichtige Querungsstelle hinzuweisen.
- Weiterhin wird empfohlen, das Parken durch eine Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote nach StVO (§41, Zeichen 299) bis zur Kreuzung Hohenzollernring/ Galenstraße an der südöstlichen Straßenseite deutlich über die Kurve hinaus auszuschließen.

**01-064 (Weg in der Grünanlage südlich vom Spekteweg, Spektewiesen/ Querung Zeppelinstraße, Spandau): SON\*\* + WEG\*\***

Die in der Planvorlage vorgegebene Wegeführung in der Grünanlage südlich vom Spekteweg südlich der Liegewiese direkt über die Zeppelinstraße ist nicht barrierefrei und nicht sicher.

- Da der Weg entlang der Spektewiesen noch nicht zugänglich ist, muss im Zusammenhang mit der Maßnahme entschieden werden, ob eine zusätzliche Querungsstelle zwischen der Straße An der Kappe und dem Spekteweg geschaffen wird oder die gesamte Wegeführung z.B. nach Norden verschwenkt wird, um die komfortable und sichere Querung mit einer Lichtsignalanlage an der Kreuzung Zeppelinstraße/ Spekteweg zu nutzen.

*Ab der Querung Zeppelinstraße ist der Weg durch die Kleingartenkolonien bis zum Großen Spektensee noch nicht zugänglich. Es gibt auf dem Idealweg und dem temporären Umweg nur eine Querungsstelle am Netphener Weg. Leider ist auch der in der Planvorlage angegebene temporäre Umweg auf der südlichen Seite des Spekteweges von Fußgängern nicht zu nutzen, da dort kein Gehweg vorhanden ist. Die Querungsstellen im Verlauf des auf die Nordseite des Spekteweges zu verlegenen temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

*Der Weg führt südlich vom Großen Spektensee unter der Spektebrücke (Straße Am Kiesteich) an der Spektelake entlang, verlässt am Luchweg das Stadtgebiet und führt zur Gartenstadt Falkenhöhe und zum Falkenhagener See.*

## **GHW Nr. 02 „Spandauer Weg“**

- **Vom Aalemannufer (Havel) bis zur Kladower Straße/ Sakrower Landstraße**
- **durch Spandau.**

**Querungsanlagen: Der Weg beginnt am Aalemannufer, wo neben dem GHW Nr. 02 noch zwei weitere Wege zusammentreffen: der GHW Nr. 12 „Havelseenweg“ aus dem Süden und der GHW Nr. 16 „Humboldt-Spur“, angebunden über die Fähre von der Jörsstraße aus dem Osten. Er führt zunächst entlang der Havel in nördliche Richtung, dann weitestgehend im Verlauf der Berliner Stadtgrenze um den Berliner Forst Spandau herum und kreuzt dann in Albrechtshof mit dem GHW Nr. 01 „Spreeweg“ und in Staaken mit dem GHW Nr. 20 „Bullengrabenweg“. Ab Hahneberg führt er weiter südlich, ab Gatow auf der Westseite der Havel und verlässt nördlich der Pfaueninsel die Stad in Richtung Sacrow (Gesamtlänge ca. 24 km mit insgesamt 17 Querungsstellen).**

### **02-001 (Uferweg westlich der Havel/ Querung Straße Aalemannufer, Spandau): KAP\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Auf Grund der Tatsache, dass die Fahrbahn an der Stelle gequert wird, wo die Kraftfahrzeuge aus der Fähre ankommen und abfahren, rechnen die Kraftfahrer an dieser Stelle nicht mit querenden Fußgängern. In Verkehrszeiten warten dagegen Kraftfahrzeuge aus Spandau auf die Fähre direkt an der vorgesehenen Querungsstelle.

- Es wird empfohlen, trotz der insgesamt schmalen Fahrbahn von beiden Seiten Fußgängerzonen zu markieren, um auf querende Fußgänger aufmerksam zu machen und das Aufstellen von Fahrzeugen zu vermindern.

### **02-002 (Weg im Berliner Forst Spandau, Niederneuendorfer Allee westliche Seite/ Querung Niederneuendorfer Allee, Spandau): GES\*\* + KAP\*\* + SON\*\* + BAR\*\***

Die Niederneuendorfer Allee hat eine Verkehrsbelastung von ca. 8.700 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Zum Zeitpunkt der Begehung wurde festgestellt, dass die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge unangemessen hoch war. Des Weiteren wurde beobachtet, dass insbesondere auch Lastkraftwagen auf diesem Straßenabschnitt zu schnell fahren. Vermutlich rechnen die Kraftfahrzeughalter an dieser Stelle nicht mit einer Querung der Fußgänger.

- Es wird empfohlen, deutlich vor dem Querungsbereich eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit (Zeichen 274 StVO) anzugeben.
- Außerdem wird in diesem Bereich empfohlen, trotz der insgesamt schmalen Fahrbahn von beiden Seiten Fußgängerzonen zu markieren und durch Zeichen 133 StVO (Fußgänger) auf querende Fußgänger aufmerksam zu machen.

- Des Weiteren wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten und die Bordsteinhöhe richtliniengetreu anzubringen, um auch Blinden und Sehbehinderten und Mobilitätseingeschränkten eine sichere Querung zu ermöglichen.

#### **02-003 (Mauerweg an den Laßzinswiesen, Schönwalder Allee südliche Seite/ Querung Schönwalder Allee, Spandau): KAP\*\* + SON\*\* + BAR\*\***

Die Schönwalder Allee hat eine Verkehrsbelastung von ca. 5.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Es war zum Zeitpunkt der Begehung offensichtlich, dass Kraftfahrzeugfahrer an dieser Stelle nicht mit einer Fahrbahnquerung von Fußgängern rechnen. Der Zustand der Gehwege im Querungsbereich ist für Fußgänger unkomfortabel. Auf der nördlichen Seite der Querungsstelle ist für Fußgänger keine Aufstellfläche vorhanden um auf kürzesten Weg die Fahrbahn zu queren.

- Es wird empfohlen, trotz der insgesamt schmalen Fahrbahn zumindest auf der nördlichen Straßenseite ein Fußgängerkap zu markieren und durch Zeichen 133 StVO (Fußgänger) auf querende Fußgänger aufmerksam zu machen.
- Des Weiteren wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten und die Bordsteinhöhe richtliniengemäß anzuheben, um auch Blinden und Sehbehinderten und Mobilitätseingeschränkten eine sichere Querung zu ermöglichen.

*Südöstlich von Eiskeller verlässt der Weg Berlin und trifft erst wieder nördlich der Spektelake auf Berliner Stadtgebiet um dort ein ganz kurzes Wegestück gemeinsam mit dem GHW Nr. 01 („Spreeweg/Berliner Urstromtal“) zu verlaufen. Die gefährliche Querung über die Spandauer Straße in der Gartenstadt Falkenhöhe wurde untersucht, aber hier wegen der Begrenzung auf das Berliner Stadtgebiet nicht aufgeführt.*

#### **02-004 (Finkenkruger Weg östliche Straßenseite/ Querung Seegefelder Weg, Spandau): BAR\***

Die Querungsstelle hat eine Verkehrsbelastung von ca. 15.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Der Querungsbedarf ist durch einen Einkaufsmarkt, mehrere Buslinien und den Anwohnerverkehr sehr hoch. Die bedarfsgesteuerte Fußgängerlichtsignalanlage ist zwar unsachgemäß von der Kreuzung abgesetzt, der durch ein Fußgängersperrgitter unnötiger erzwungene Umweg ist aber recht kurz.

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Rillenplatten auszustatten um auch für Blinde und Sehbehinderte eine sichere Querung zu schaffen.

#### **02-005 (Finkenkruger Weg östliche Straßenseite/ Querung Straße Am Heideberg, Spandau): SON\*\* + BAR\***

Die Straße weist ein geringes Verkehrsaufkommen auf (Straße nicht im Zählnetz).

- Es wird empfohlen, die Metall-Poller im Übergangsbereich zu entfernen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Rillenplatten auszustatten um auch für Blinde und Sehbehinderte eine sichere Querung zu schaffen.

**02-006 (Finkenkruger Weg/ Querung nördlicher Ungewitterweg, Spandau): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Rillenplatten auszustatten um auch für Blinde und Sehbehinderte eine sichere Querung zu schaffen.

**02-007 (Finkenkruger Weg/ Querung südlicher Ungewitterweg, Spandau): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Rillenplatten auszustatten um auch für Blinde und Sehbehinderte eine sichere Querung zu schaffen.

**02-008 (Finkenkruger Weg/ Querung Torweg, Spandau): BAR\***

Das Verkehrsaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). An der Querungsstelle befinden sich beidseitig Bushaltestellen der Linie M32. Zum Zeitpunkt der Begehung gab es ein großes Fußverkehrsaufkommen.

- Es wird empfohlen zu überprüfen, inwieweit die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

**02-009 (Finkenkruger Weg/ Querung Eichholzbahn, Spandau): SON\* + BAR\***

Zum Zeitpunkt der Begehung war das Brückengeländer zum S-Bahnhof Staaken eng mit Fahrrädern vollgestellt, sodass der Weg zwischen den abgestellten Rädern und dem Radweg auf Gehwegniveau für Fußgänger nicht angenehm zu begehen war.

- Es sollte geprüft werden, an welcher Stelle außerhalb der Fußverkehrsflächen in direkter Bahnhofsnähe Fahrradabstellplätze zu schaffen sind.
- Es wird empfohlen zu überprüfen, inwieweit die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

**02-010 (Finkenkruger Weg/ Querung Spandauer Straße, Spandau): Kap\*\* + PAR\*\* + SON\*\***

Das Verkehrsaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Zum Zeitpunkt der Begehung gab es Sichtbehinderungen beidseitig der Querungsstelle durch parkende Kraftfahrzeuge und zusätzlich durch eine enge Straßenkurve in Richtung Nordost. Die Aufstellfläche auf der nördlichen Straßenseite ist für Blinde und Sehbehinderte gefährlich und auch für alle anderen Fußgänger irritierend, weil die Weiterführung des Weges wie eine Diagonalquerung schräg in den Kreuzungsbereich weist und damit zum Betreten des stärker befahrenen Nennhauser Dammes verleiten kann. Die starke Eckausrundung auf der südlichen Seite verleitet zum zügigen Hineinfahren in die Spandauer Straße.

- Die Aufstellfläche für Fußgänger auf der nördlichen Seite der Querung muss so verlagert werden, dass die Fahrbahn gerade gequert wird.
- Es wird empfohlen auf der nördlichen Seite zumindest ein Fußgängerkap und eine Sperrfläche (Zeichen 298) bis hinter die Linkskurve zu markieren.
- Auch auf der südlichen Seite sollte durch ein Fußgängerkap auch die Eckausrundung reduziert und durch Abmarkieren mindestens einer Pkw-Parkfläche die Sicht auf Fahrzeuge aus der Spandauer Straße ermöglicht werden.

#### **02-011 (Nennhauser Damm östliche Seite/ Querung Brunsbüttler Damm, Spandau):**

Keine Anmerkungen.

#### **02-012 (Nennhauser Damm östliche Seite/ Querung Brunsbüttler Damm Abbiegerspur Nennhauser Damm, Spandau): AUF\*\* + BAR\***

Auf diesem Fahrstreifen gab es zum Zeitpunkt der Begehung ein einziges vorsichtig einbiegendes Kraftfahrzeug. Dennoch ist dies ein Beispiel für eine unsachgemäße parallele Querung eines Radweges und eines Gehweges. Der Radweg ist in roter Farbe mit beidseitiger breiter unterbrochener weißer Linie markiert; die Fußgängerquerungsstelle nicht. Das führt bei Kraftfahrern dazu, sich auf die breite weiß-rot-weiße Markierung kurz vor der Kreuzung zu konzentrieren und kann dazu verleiten, nicht mit Fußgängern zu rechnen.

- In diesem Fall wird der Bau einer Teilaufpflasterung oder Gehwegüberfahrt vorgeschlagen.
- Es wird empfohlen zu überprüfen, inwieweit die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

*Am Bullengraben wird der Weg ein kurzes Stück bis zur nächsten Wegeabzweigung gemeinsam mit dem GHW Nr.20 „Bullengrabenweg“ geführt.*

**02-013 (Bergstraße östliche Seite/ Querung Cosmarweg, Spandau): KAP\*\* + BAR\***

Das Verkehrsaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Zum Zeitpunkt der Begehung gab es keine Sichtprobleme, die könnten aber auftauchen, sobald mehr Fahrzeuge auf der nördlichen Straßenseite parken.

- Es wird empfohlen, auf der Nordseite ein Fußgängerkap zumindest zu markieren und wegen der geringen Fahrbahnbreite eine Grenzmarkierung (Zeichen 299) anzuschließen.
- Es wird empfohlen zu überprüfen, inwieweit die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinde und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

**02-014 (Bergstraße östliche Seite / Querung südlicher Abschnitt des Gärtnerering, Spandau): SON\*\***

Das Verkehrsaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Die Straße Gärtnerering ist unsachgemäß als eine breiter werdende Ausfahrt mit signalisiertem Vorrang für den Kraftfahrzeugverkehr ausgebildet. Kraftfahrer können die Situation nicht als eine Gehwegüberfahrt erkennen und somit rechnen sie auch nicht mit Fußgängern.

- Es wird empfohlen, zumindest eine unterbrochene weiße Linie (Zeichen 296) neben dem Gehweg anzubringen.

**02-015 (Bergstraße östliche Seite, Mauerweg an der Grünanlage Hahnenberg/ Querung Heerstraße, Spandau): BAR\*\***

Die Heerstraße hat ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von 30.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV).

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Rillenplatten auszustatten um auch für Blinde und Sehbehinderte eine sichere Querung zu ermöglichen.

**02-016 (Mauerweg neben der Kleingartenkolonie Karolinenhöhe, Wilhelmstraße östliche Straßenseite/ Querung Wilhelmstraße, Spandau): LSA\*\*\* + KAP\*\* + SON\*\***

Die Wilhelmstraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 17.600 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Zum Zeitpunkt mehrerer Begehungen zu verschiedenen Tageszeiten fuhr ein großer Teil der Kraftfahrzeuge mit einer unangemessen hohen Geschwindigkeit an dieser aus beiden Richtungen aufgrund der Lage mitten in einer S-Kurve schlecht überschaubaren Querungsstelle vorbei. Insbesondere für Kraftfahrer aus Norden kommend ist die Querungsstelle durch die Mittelinsel und die leichten Fahrbahnverswenkungen erst kurz vorher erkennbar, mit Fußgängern

oder Radfahrern wird offensichtlich nicht gerechnet. Diese kommen auf dem gleichzeitigen GHW02 und „Mauerweg“ von Westen auf dem Weg von der Karolinenhöhe einen kurzen Abhang herunter und müssen ziemlich abrupt bremsen, um nicht gleich auf den Fahrstreifen zu landen. Der auf der westlichen Seite quer verlaufende nicht ausgeschilderte aber so genutzte gemeinsame Geh- und Radweg ist zu schmal, um bei der Querung überhaupt wahrgenommen zu werden. Dennoch können auch hier plötzlich hinter der Hecke Radfahrer auftauchen. Der Gehweg ist nicht als Fußgängerkap ausgebildet, sondern ganz im Gegenteil wegen des Platzbedarfs für die Mittelinsel nach innen eingebuchtet. Auf der östlichen Straßenseite müssen sich die Fußgänger direkt auf dem Radweg (RR2, Mauerweg) aufstellen, der aufgrund des leichten Abhanges sehr schnell befahren wird. Eine für Fußgänger und Radfahrer aus Verkehrssicherheitsicht unakzeptable Situation, die einer dringenden Veränderung bedarf. Dies, zumal die Route vom Hahneberg zur Havel teilweise ein erhebliches Aufkommen von Spaziergängern und Radfahrern aufweist und es beobachtete Situationen gab, bei denen es durch das große Kraftfahrzeugaufkommen mit einem hohen Lkw-Anteil kaum noch Situationen gab, die ein halbwegs sicheres Queren ermöglichten. Eine aus Sicht der Wegeführung des GHW Nr. 02 durchaus mögliche Verlegung der Querungsstelle in Richtung Süden, würde von den Spaziergängern aus der Wilhelmstadt und auch von den Radfahrern West-Nord nicht angenommen werden.

- Da sich aufgrund der fehlenden Sichtverhältnisse ein Fußgängerüberweg nicht umsetzen lassen wird, wird eine bedarfsgesteuerte Fußgänger-Lichtsignalanlage empfohlen.
- Zur Schaffung von Aufstellflächen, zur Verbesserung der Sichtbeziehungen und zur Verkürzung des Querungsweges und somit auch der notwendigen Fußgänger-Grünzeit werden zusätzlich statt der Mittelinsel auf beiden Seiten Fußgängerkaps vorgeschlagen.
- Auf der westlichen Straßenseite sollte geprüft werden, ob ein getrennter Geh- und Radweg zwischen dem Weinmeisterhornweg und dieser Querungsstelle durch die Einbeziehung eines kurzen Streifens einer Parzelle der Kleingartenkolonie anzulegen ist, der zurzeit nicht genutzt wird. Ab der Querungsstelle in Richtung Süden sollte der Weg eindeutig als Radweg ausgezeichnet werden.
- Darüber hinaus wird empfohlen, den geradlinigen Abhang des Geh- und Rad-Weges aus Richtung Westen in die südlich anliegende Grünanlage einzuschwenken, um den Weg dann mit Blick in Richtung Nordost auf den westlichen Gehweg an die Querungsstelle zu führen.

**02-017 (Kirschenallee, Weg am Kinderdorf „Jaczo-Turm“/ Querung Gatower Straße, Spandau):**

Keine Anmerkungen.

*Ab der Straße am Ortsrand an der Villa Lemm bis zum Weg zwischen der Kleingartenkolonie Havelmaten und der Obstbaumwiese Havelmaten ist der*

*Idealweg als Uferweg an der westlichen Havelseite nicht begehbar. Die Querungsstellen auf dem temporären Umweg wurden nicht untersucht.*

*Ab dem Ernst-Liesegang-Ufer ist der Idealweg bis südlich des Deutsch-Britischen-Yachtclub unterbrochen. Auf diesem Abschnitt gibt es keine Querungsstellen.*

Ab dem Tor zum Gutshof in der Imchenallee bis zum Imchenplatz ist der Idealweg unterbrochen. Auf diesem Abschnitt gibt es keine Querungsstellen.

Ab dem Weg Imchenallee/ Gößweinsteiner Gang bis zur Berliner Stadtgrenze ist der Weg entlang des Havelufer nicht begehbar. Die Querungsstelle auf dem temporären Umweg wurde nicht untersucht.

## **GHW Nr. 03 „Heiligenseer-Weg“**

- Von der Invalidenstraße (Hamburger Bahnhof) bis S-Bhf. Heiligensee
- durch Mitte und Reinickendorf.

**Querungsanlagen:** Das Untersuchungsgebiet 2008 beginnt im Süden ab der Trennung vom gemeinsamen Wegeverlauf mit dem GHW Nr. 19 („Tiergartenring“) am Nordhafen-Vorbecken und geht über die Kreuzung mit dem GHW Nr. 18 „Innerer Parkring“ als Nordausläufer hinaus bis zur Kreuzung mit dem GHW Nr. 13 (Barnimer Dörferweg“) an der Tegeler Hafenbrücke. Dort beginnt das Untersuchungsgebiet 2009. Der Weg wird bis zum Schwarzer Weg nördlich vom Großen Malchowsee mit dem GHW Nr. 16 („Humboldt-Spur“) gemeinsam geführt, verläuft durch den Ortsteil Heiligensee und verlässt das Berliner Stadtgebiet im Norden in der Ruppiner Straße bei Stolpe Süd in die Stolper Heide (Gesamtlänge ca. 24 km mit insgesamt 27 Querungsstellen).

### **03-001 (Weg am Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal/ Unterquerung Sellerstraße, Mitte): KAP \*\***

Die Nordhafenbrücke ist mit einer ziemlich starken Neigung unterführt. Auf der südöstlichen Seite führen eine Treppe und eine Rampe auf das Niveau der Nordhafenbrücke. Der Aufgang auf der nördlichen Seite hat am Ende eine Borsteinabsenkung an der Straße Am Nordhafen, der Durchgang war bei Begehung eng zugeparkt.

- Es wird empfohlen, im Parkstreifen einen Fußgängerdurchgang zu markieren.

### **03-002 (Grünweg am Nordhafen/ Querung Fennstraße südwestliche Seite, Mitte),**

### **03-003 (Grünweg am Nordhafen/ Querung Fennstraße nordöstliche Seite, Mitte): SON \*\* + WEG \***

In der Fennstraße wurden neben der Fennbrücke und westlich von der Tegeler Straße jeweils Mittelinseln als Querungsanlage gebaut. Diese sind bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 36.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) kein richtliniengemäßes Angebot und in der Praxis werktags nur zu bestimmten Tageszeiten und in längeren Zeiträumen an Wochenenden als Verkehrssicherheitsmaßnahme akzeptabel. Entgegen der Querung im direkten Wegeverlauf über die Mittelinsel auf der südwestlichen Seite bedeutet die Nutzung der nächsten Lichtsignalanlage an der Straße Am Nordhafen einen Umweg von ca. 250 Metern. Zu dieser Querungsstelle liegen verschiedene Beschwerden von Projekt-Flaneuren und Bürgern vor, die die Mittelinsel-Übergänge nicht benutzten, aber auch die Schaltung der Lichtsignalanlage kritisierten.

- Die komfortabelste Lösung wäre auch an dieser Stelle die Netzschließung durch eine Unterführung der Fennbrücke. Der Weg führt bereits jetzt als Sackgasse über einen Aussichtspunkt zum Nordhafen in Richtung Süden mit einer Treppe bis zum Brückenlager. Dort wäre ein vorgehängter Gehweg die einzige Möglichkeit, das andere Ufer am Mettmannplatz zu erreichen.

Nach Auskunft des Straßen- und Grünflächenamtes Mitte ist langfristig eine derartige Vorhängung geplant.

- Bis zur Umsetzung einer solchen Maßnahme oder als Alternative wird empfohlen, die Wegeführung etwa in der Mitte des Nordhafens ab der Schiffsanlagestelle auf den in Richtung Norden verlaufenden Weg bis zur Straße Am Nordhafen zu verlegen. Dieser nach oben führende Weg ist eher noch attraktiver als der Uferweg. Durch eine derartige Umleitung des Weges würde der Umweg nur geringfügig verringert, aber nicht mehr als „unverständlicher“ Umweg wahrgenommen werden.

#### **03-004 (Grünanlagenweg am Nordhafen/ Querung Am Nordhafen, Mitte):**

Keine Anmerkung.

#### **03-005 (Am Nordhafen/ Querung Fennstraße, Mitte): SCH \*\*\***

Selbst die dann folgende Querung der Fennstraße mit einer Lichtsignalanlage ist leider nicht unproblematisch. Hier ist keine Mittelinsel vorhanden und die Grün-Zeit für Fußgänger ist nicht ausreichend, um die Fahrbahnmitte zu erreichen.

- Die Schaltung dieser LSA ist aus der Sicht der Fußgängerverkehrssicherheit unbedingt zu überprüfen. Es ist festzustellen, ob die beidseitigen Radwege auf Fahrbahnniveau bei der Länge des Überquerungsweges und damit der Fußgänger-Freigabezeit berücksichtigt wurden.

#### **03-006 (Fennstraße/ Querung Tegeler Straße, Mitte): 2KAP \*\***

Wegen des Abbiegeverkehrs aus oder in die Tegeler Straße, aber auch durch den nahen sehr starken Verkehr in der Fennstraße macht dieser Übergang auf Fußgänger keinen sicheren Eindruck und er ist wegen seiner Breite trotz der Bordsteinabsenkungen nicht komfortabel.

- Es wird empfohlen, auf beiden Seiten und zumindest auf der südlichen Seite über die Parkstände hinausragende Gehwegvorstreckungen zu bauen.

#### **03-007 (Uferweg am Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal/ Unterquerung Torfstraßensteg, Mitte): WEG \***

Ab etwa Lynarstraße gibt es neben dem südlichen Gehweg der Straße Nordufer einen teilweise aufwändig gestalteten Uferweg. Es ergibt an dieser Strecke nur für einen Teil der Nutzerinnen und Nutzer des grünen Hauptweges einen Sinn, stets auf dem Uferwegs-Niveau zu bleiben. Wichtig ist auch die Erreichbarkeit des Weges durch die Anwohnerinnen und Anwohner des angrenzenden nördlichen Wohngebietes. Leider ist es momentan für Mobilitätsbehinderte nicht möglich, den unteren Weg zu nutzen, da die zahlreichen Rampen große Steigungen und nicht rutschsichere Pflasterungen aufweisen. Die Drängelgitter auf Gehweg-Niveau verhindern die Benutzung der Ab- und Aufgänge durch Mobilitätsbehinderte und alle Menschen mit einem Durchmesser von mehr als 40 Zentimetern. Nach Auskunft eines Rollstuhlfahrers direkt bei der Begehung kann er selbst den langgestreckteren Aufgang mit Kleinpflastern an der Buchstraße wegen der Rutschgefahr nicht

benutzen. Diese Landschaftsplanung, mit europäischen Mitteln (EFRE) finanziert durch die Stadt Berlin und unterstützt durch die TU Berlin und die „Soziale Stadt“, lässt jeden Bezug zur Frage vermissen, wie dieses Angebot erreicht werden kann und beachtet bauliche Vorschriften und Mindest-Standards nicht.

- Es wird deshalb empfohlen, die Anlage bis kurz vor der Föhler Brücke oder zumindest bis zur Buchstraße sachgerecht instand zu setzen.

### **03-008 (Nordufer/ Querung Föhler Straße, Mitte):**

Keine Anmerkungen.

### **03-009 (Nordufer/ Querung Seestraße An der Nördlichen Seestraße- Brücke, Mitte): SCH \*\*\* + SON \*\*\***

Zu diesem Übergang trafen mehrere Beschwerden von Bürgern ein. Es handelt sich um eine sehr zentrale Querungsanlage für die Bewohnerinnen und Bewohner des Weddings bis zum Gesundbrunnen zur Erreichung der Schomburgk-Promenade im Volkspark Rehberge und des Freibads Plötzensee. Es fanden drei Begehungen incl. einer Ortsbegehung mit Fachberatung statt.

Bei zwei Begehungen reagierte der Anforderungsknopf Grün für Fußgänger auf der nördlichen Seite erst nach mehrmaligen kräftigen Versuchen. Die Seestraße mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 81.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) ist in derartigen Fällen trotz des Mittelstreifens nicht mehr überquerbar.

Generell ist es nicht möglich, die Straße in einem Zug zu überqueren. Dies ist bei der autobahnähnlichen Straßenbreite schalttechnisch evtl. nicht anders zu regeln. Dennoch erwartet man als Fußgänger, dass die erste Grün-Anforderung automatisch auf die zweite Querung übertragen wird, was nicht der Fall ist.

Ein noch größeres Problem ist der Rückstau der Kraftfahrzeuge, die z.B. beim nachmittäglichen Berufsverkehr aus Richtung Süden kommend in die Furt einfahren und dort wegen des Staus noch bei Grün für Fußgänger stehen. Dies ist nach StVO nicht zulässig. Da an dieser Stelle aber keine Hauptverkehrsstraße gekreuzt wird, sondern „lediglich“ eine Hauptfußgängerachse, hat sich das Einfahren in die Furt offensichtlich bei tagtäglichen Berufsfahrern bereits eingebürgert und wird hingenommen. Das Problem wird durch die unkoordinierte Schaltung der Lichtsignalanlagen an der ca. 180 Meter entfernten Sylter Straße und an diesem Übergang begünstigt: Wenn das Signal an der Sylter Straße „Rot“ zeigt, bleibt das Signal am untersuchten Übergang als „Bedarfsampel“ in der Regel weiterhin „Grün“ und die Furt wird zugefahren.

Es ist zu prüfen, wie diese Fußgängerfurt bei Grün für Fußgänger sicherer und halbwegs komfortabel benutzbar zu machen ist:

- Die Schaltungen sind unbedingt im Zusammenhang zu betrachten. Es ergibt sich in der Abfahrt der BAB 100 keine zusätzliche Förderung des Rückstaus, wenn z.B. die bisherige Bedarfsampel auf eine mit der Lichtsignalanlage

Sylter Straße koordinierte Rot-Zeit für die Einfahrt der Kraftfahrzeuge und damit in jedem Umlauf angebotene Grün-Zeit für Fußgänger umgestellt wird.

- Möglicherweise würde eine kreuzweise Markierung in der Furt oder eine beidseitige Zickzackmarkierung wie Zeichen 299 (StVO §41, (3), 8. Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote) Kraftfahrer auf den Querungsbedarf durch Fußgänger aufmerksam machen. Derartige Markierungen sind im europäischen Ausland in verschiedenen Variationen erprobt worden.
- Darüber hinaus könnte der Anbau eines Hilfssignalgebers mit gelbem Blinklicht und Fußgänger-Sinnbild (nach RiLSA 2007, 6.2.7) die Aufmerksamkeit erhöhen, wenn es rechtzeitig vor der Rotzeit oder bei Rückmeldung eines Staus über eine Bodenschleife für den Kfz-Verkehr blinkt.
- Wenn nicht auf eine reguläre Grün-Zeit für Fußgänger umgestellt wird, ist zumindest der Abruf einer Grünzeit für Fußgänger über beide Kfz-Fahrtrichtungen zu verknüpfen, so dass Grün auch dann bei der zweiten Querung angezeigt wird, wenn es nicht noch einmal abgerufen wird.

### **03-010 (Querung Dohnagestell, Mitte): WEG \***

Die Angaben der Wegeführung in der Plangrundlage nördlich vom Plötzensee sind zu überprüfen.

*Ab dem Wildgehege im Volkspark Rehberge bis etwa Sperberweg in der Kleingartenkolonie Rehberge neben der Fansanerie gibt es eine gemeinsame Wegeführung mit dem GHW Nr. 18 („Innerer Parkring“) ohne Straßenquerungen. Ab Fansanerie wird der GHW Nr. 03 als Nordausläufer untersucht.*

### **03-011 (aus Kolonie Rehberge/ Querung Charles-Corcelle-Ring und Zufahrt zur Standortkommandantur, Mitte): WEG \* + KAP \*\* + SON \*\***

Der in der Plangrundlage angegebene Weg direkt zur Querungsstelle an der Straße 442 ist über die Kolonie Rehberge nicht mehr zu begehen.

- Es wird empfohlen, den Charles-Corcelle-Ring direkt am Ausgang Schwarzer Graben zu queren und dann auf der nördlichen Gehwegseite des Charles-Corcelle-Ringes ein wenig abseits vom Kurt-Schumacher-Damm zur Lichtsignalanlage zu gelangen.

An der Querungsstelle gibt es kein besonders ausgeprägtes Verkehrsaufkommen aber es wird aus der Julius-Leber-Kaserne herauskommend oder auf dem Charles-Corcelle-Ring aufgrund der Ausweitung des Fahrstreifens teilweise sehr schnell gefahren. Die Situation ist für Fußgänger, die aus dem Schwarzen Graben kommen, besonders unübersichtlich, weil die Fahrzeuge aus dem Charles-Corcelle-Ring von hinten heranfahren.

Die Situation ist für eine Fußgängerverbindung aus Reinickendorf als Anschluss an die Rehberge von hoher Bedeutung kurios: Auf der nordwestlichen Seite treffen Fußgänger auf eine Radwegauffahrt anstatt auf einen Gehweg.

- Zur Geschwindigkeitsverminderung und Verbesserung der Sichtbeziehungen wird der Bau einer breiten baulichen Gehwegvorstreckung auf der Südseite und einen an dieser Stelle leicht nach links abgeknickten Fahrstreifen empfohlen.
- Auf der Nordseite sollte die Situation als klar erkennbarer Gehweg umgestaltet werden.

**03-012 (Charles-Corcelle-Ring/ Querung Kurt-Schumacher-Damm, Reinickendorf): SCH \*\*\* + BAR \*\***

Die Kreuzung hat keine geschlossene Lichtsignalanlage. Dadurch muss zuerst der Kurt-Schumacher-Damm mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 52.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und anschließend die Straße 442 gequert werden.

- Es ist zu dringend prüfen, inwieweit die Linksabbieger aus dem Charles-Corcelle-Ring und aus dem Baumarkt getrennt vom Fußgänger-Grün für die drei zu querende Fahrstreifen signalisiert werden können.
- Auf der nordwestlichen Seite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich.

**03-013 (Kurt-Schumacher-Damm/ Querung Straße 442, Reinickendorf): BAR \*\***

- Auf der südlichen Straßenseite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich.

**03-014 (Straße 443/ Querung Straße 462, Reinickendorf): BAR \*\***

- Auf der dreiecksförmigen Mittelinsel und auf beiden Seiten der Straße 462 sind Bordsteinabsenkungen erforderlich.

**03-015 (Nordlichtstraße/ Querung Uranusweg, Reinickendorf): SON \*\*\* + WEG \***

Für Fußgänger aus Westrichtung ist bei der Querung des Uranusweges direkt neben der Hochbahn-Unterführung durch zu enges Querparken die Sicht auf herannahende Fahrzeuge behindert.

- Es wird empfohlen durch Markierung einige Querparkflächen zu Längsparkplätzen umzugestalten.

*Der Idealweg in der Plangrundlage ist ab Uranusweg zwischen den Sportanlagen und U-Bhf. Schwarnweberstraße über die Ein- und Ausfahrten des Autobahnkreuzes Reinickendorf bis zur Kolonie Waldblick an der Seidelstraße nicht zugänglich. Es müsste ein temporärer Umweg über die Scharnweberstraße erfolgen. Obwohl kaum anzunehmen ist, dass bei den Autobahnzufahrten knapp 100 Meter von den Lichtsignalanlagen an der Scharnweberstraße entfernt für den grünen Hauptweg wiederum zwei Lichtsignalanlagen eingerichtet werden, wurde die*

*Scharnweber-straße als ein temporärer Umweg angesehen, für den die Querungsstellen nicht untersucht wurden.*

**03-016 (Seidelstraße/ Querung Avenue Jean Mermoz, Reinickendorf): 2KAP \*\***

An dieser offensichtlich überdimensionierten Straße mit weiten Eckausrundungen sind immerhin sieben Fahrstreifen zu queren.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf durch auf die Fahrbahn markierte Gehwegvorstreckungen deutlicher hervorzuheben.

**03-017 (Seidelstraße/ Querung Straße R.Nungesser et Coli, Allee St.Exupery, Reinickendorf):**

Keine Anmerkung.

**03-018 (am Tegeler Wasserwerk/ Querung Bernauer Straße, Reinickendorf):  
WEG \* + LSA \*\*\***

Die Bernauer Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 21.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und an der in der Planvorlage gekennzeichneten Querungsstelle standen zum Zeitpunkt der Begehung große Schilder mit der Aufschrift „Unfallsschwerpunkt“. Eine Querungsanlage gibt es nicht an dieser und auch an keiner anderen Stelle im Verlauf der Straße durch den Wald Jungfernheide. Direkt im Anschluss an die vorgesehene Querungsstelle befindet sich auf der nördlichen Seite eine Leitplanke. Eine freie Querung ist überaus gefährlich und eigentlich nur im Bereich des Staus vor der Baustelle am Wasserwerk möglich.

Der grüne Hauptweg ist ab Sendener Weg ein Waldweg, der an der Bernauer Straße nicht hervorgehoben ist. Es gibt genau an dieser Stelle keinen Querungsbedarf außerhalb der festgelegten Wegführung des GHW Nr. 03, sodass eine neu zu bauende Querungsanlage genau im Bereich der Kurve der Bernauer Straße für nicht vertretbar gehalten wird.

- Es wird empfohlen, den grünen Hauptweg etwa in der Mitte des Wasserwerk-Grundstückes leicht in Richtung Süden abzuknicken und wiederum auf einem Waldweg bis zur Bernauer Straße zu führen.

An dieser Stelle befindet sich die Haltestelle „Wassersportclub“ für drei Buslinien, darunter ein Express-Bus, und es gibt Querungsbedarf auch durch die Fahrgäste aus oder in Richtung Spandau. In etwa einer Entfernung von nur 150 Metern befinden sich am Tegeler See die Wasserskistrecke und Grundstücke verschiedener Wassersportvereine. Darüber hinaus befinden sich ab dieser Stelle in Richtung Süden auf beiden Seiten Parkstreifen, sodass die Fahrbahn insgesamt enger wird. Wer sein Auto an der östlichen Seite parkt und zum Tegeler See möchte, muss ebenfalls die Straße queren. An dieser Stelle wird an der Bernauer Straße eine Querungsanlage für dringend erforderlich gehalten.

- Dringend empfohlen wird die Prüfung einer bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage.

- Ab Bernauer Straße muss die Wegeführung zum Uferweg und dann in Richtung Norden am Tegeler See entlang bis zum Wasserwerk umgelegt werden.

*Bis zur Tegeler-Hafen-Brücke gibt es keine weiteren Straßenquerungen. Ab der Querung mit dem GHW 16 „Humboldt-Spur“ beginnt das Untersuchungsgebiet 2009.*

### **03-020 (Greenwichpromenade, Weg An der Malche/ Querung Tegeler Hafenbrücke (Sechserbrücke), Reinickendorf): BRÜ\*\***

Der Zugang zur Brücke ist aus beiden Richtungen nur über eine Treppe möglich. Die Brücke ist somit für mobilitätseingeschränkte Personen wie zum Beispiel Personen mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer nicht zugänglich. Es gibt keinen alternativen Weg mit zumutbarer Länge.

- Es ist dringend notwendig, den Zugang zur Tegeler Hafenbrücke richtliniengemäß zu gestalten und barrierefreie Rampen mit Zwischenpodesten in die Brücke zu integrieren (RASt 2006, 6.1.8.8).

### **03-021 (Straße An der Malche östliche Seite, Mühlenweg/ Querung Schwarzer Weg, Reinickendorf): SON\*\* + BAR\*\***

Zum Zeitpunkt der Begehung wurden in der Umgebung der Querungsstelle keine Kraftfahrzeuge geparkt. Allerdings ist entlang des Schwarzen Weges und auch direkt an der Querungsstelle das Parken erlaubt. Es ist davon auszugehen, dass bei guten Witterungsverhältnissen sowie am Wochenende die vorhandenen Parkflächen von Besuchern des Tegeler Forstes rege genutzt werden. In diesem Fall sind Sichtbehinderungen und Umwege bei der Querung aus beiden Richtungen zu erwarten.

- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken auf beiden Straßenseite in den richtliniengemäß freizuhaltenen Sichtfeldern z.B. durch eine Grenzmarkierung mit Zeichen 299 StVO („Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbot“) auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1, Tab. 31).
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen. Zudem ist die Absenkung des Bordsteins auf der südöstlichen Straßenseite erforderlich.

### **03-022 (Mühlenweg/ Querung Konradshöher Straße, Reinickendorf): GES\*\* + PLA\*\* + SON\*\***

Die Situation ist für Fußgänger, die aus nordwestlicher Richtung kommen, besonders unübersichtlich und die Straße ist schwer einsehbar, da sich die Querungsstelle in einem Straßenknick befindet. Parkende Kraftfahrzeuge in der Parkbucht auf der südöstlichen Straßenseite direkt neben der Querungsstelle

behindern ebenfalls die Sicht, zum Zeitpunkt der Begehung stand dort ein Lkw. Zwar gibt es kein besonders starkes Verkehrsaufkommen (Straße ist nicht im Zählnetz), allerdings wurde zum Zeitpunkt der Begehung teilweise sehr schnell gefahren, so dass im Zusammenhang mit den Sichtbehinderungen die Querung vor allem von der nordwestlichen Seite riskant ist.

- Es wird dringend empfohlen, die zugelassene Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Querungsstelle auf 30 km/h zu reduzieren.
- Darüber hinaus ist zu Prüfen, ob um die Querungsstelle zurückversetzte Plateaupflasterungen zwischen der Kurve und der Querungsstelle als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorzusehen sind.
- Es ist zu prüfen, inwiefern die Parkbucht auf der südöstlichen Straßenseite verlegt werden kann, um die erforderlichen Sichtachsen zu gewährleisten.

### **03-023 (Elchdamm südliche Seite/ Querung Zufahrt zu den Sportplätzen, Reinickendorf): PLA\*\* + SON\*\***

Die Einfahrt zum Tennisplatz nordöstlich des Städtischen Friedhofes Heiligensee am Schifferberg ist stark trichterförmig erweitert, wodurch das Sichtfeld zwischen querenden Fußgängern und den aus der Einfahrt kommenden Fahrzeugen stark eingeschränkt wird. Des Weiteren kommt es zu Sichtbehinderungen durch Bepflanzung auf der östlichen Seite der Einfahrt. Zum Zeitpunkt der Begehung bewegten sich Kraftfahrzeuge, die vom Tennisplatz auf den Elchdamm einmündeten, mit so hohen Geschwindigkeiten, dass sie einen an dieser Stelle querenden Fußgänger oder Radfahrer nicht rechtzeitig wahrnehmen können. Auf dem Elchdamm ist kein Gehweg vorhanden. Auf großen Teilen des Seitenstreifens der Straße, der von Fußgängern als Gehweg genutzt werden könnte, stehen geparkte Kraftfahrzeuge.

- Es wird empfohlen, in die Zufahrt zu den Sportplätzen eine Plateaupflasterung als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme einzubauen.
- Weiterhin sollte die trichterförmige Zufahrt durch Poller verengt werden, um die Sichtverhältnisse zu verbessern. Eine schräge Führung der Grundstückszufahrt ist nur bei Vorliegen zwingender Gründe zulässig (EFA 2002, 3.1.2.6, nach Bild 3)
- Es wird empfohlen, auf der südlichen Seite des Elchdamms das Parken z.B. durch Zeichen 283 StVO („Haltverbot“) auszuschließen, um den Seitenstreifen als Gehweg nutzbar zu machen.

### **03-024 (Elchdamm südliche Seite, Süderholmer Steig/ Querung Elchdamm, Reinickendorf): SON\*\***

Auf dem Elchdamm ist kein Gehweg vorhanden. Auf großen Teilen des Seitenstreifens des Elchdamms, der von Fußgängern als Gehweg genutzt werden könnte, sind Kraftfahrzeuge geparkt.

- Es wird empfohlen, auf der südlichen Seite des Elchdamms das Parken z.B. durch das Zeichen 283 StVO („Haltverbot“) auszuschließen, um den Seitenstreifen als Gehweg nutzbar zu machen.

*Der Weg durch die Kleingartenkolonien „Seebad“ und „Am See“ kann, obwohl in der Planvorlage als unzugänglich eingezeichnet, ab Elchdamm bis Süderholmer Steig begangen werden. Auf diesem Abschnitt befinden sich keine Querungsstellen. Die Querungen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

### **03-025 (Heiligenseestraße westliche Seite, Hennigsdorfer Straße/ Querung Straße Alt- Heiligensee, Reinickendorf): KAP\*\***

Der Radweg verläuft an der Querungsstelle auf Fahrbahnniveau und grenzt direkt an die Straße. Fußgänger, welche die Straße einsehen möchten, müssen sich auf die Straße stellen, wobei sie von abbiegenden Kraftfahrzeugen gefährdet werden.

- Es wird empfohlen, eine Aufstellfläche als Fußgängerkap zwischen Radweg und Fahrbahn zu bauen.

*Nach der Querung der Straße Alt Heiligensee ist der östliche Uferweg am Niederneuendorfer See bis zur Anglersiedlung noch nicht zugänglich. Die Querungen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

### **03-026 (Weg durch die Anglersiedlung, Hennigsdorfer Straße östliche Seite/ Querung Hennigsdorfer Straße, Reinickendorf): SON\*\* + BAR\*\***

Zum Zeitpunkt der Begehung war die Hennigsdorfer Straße von sehr wenigen Kraftfahrzeugen befahren. Aufgrund der Verkehrsbelastung von ca. 5500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) ist jedoch davon auszugehen, dass in den Stoßzeiten eine deutliche Zunahme des Kraftfahrzeugaufkommens zu verzeichnen ist. Eine Querung der Hennigsdorfer Straße scheint an der in der Planvorlage angegebenen Stelle nicht vorgesehen, da auf der westlichen Straßenseite keine Aufstellfläche für Fußgänger vorhanden ist. Fußgänger die die Hennigsdorfer Straße dennoch an dieser Stelle queren möchten, müssen sich daher auf dem Straßenbegleitgrün aufstellen, um die Fahrbahn einsehen zu können.

- Es wird dringend empfohlen, an der Querungsstelle beidseitig eine Aufstellfläche für Fußgänger zu bauen.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.
- Auf der östlichen Straßenseite ist eine Bordsteinabsenkungen erforderlich.

**03-027 (Hennigsdorfer Straße/ Querung Straße Zur Sonnenhöhe, Reinickendorf): SON\*\* + BAR\***

Die Einmündung der Straße Zur Sonnenhöhe ist sehr stark trichterförmig erweitert und die Zufahrt für Kraftfahrzeuge über 3,5 t ist durch Zeichen 253 [„Verbot für Kraftfahrzeuge (...“] ausgeschlossen. Durch ein am südwestlichen Straßenrand aufgestelltes Großplakat kommt es zu Sichtbehinderungen bei der Querung. Verstärkt wird die Sichtbehinderung durch die vorhandene Bepflanzung auf der südwestlichen Seite und durch eine Straßenkuppe.

- Da nicht nachvollziehbar ist, warum die Straße Zur Sonnenhöhe derart stark trichterförmig erweitert ist, wird dringend empfohlen, die Einmündung durch z. B. Poller zu verengen.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen,

**03-028 (Hennigsdorfer Straße östliche Seite, Ruppiner Straße nördliche Seite/ Querung Ruppiner Straße, Reinickendorf): SCH\*\*\***

Die Ruppiner Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 11.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Fußgänger müssen an dieser Querungsstelle ca. 60 Sekunden auf die Grünzeit warten.

- Die Schaltung der Lichtsignalanlage ist aus Fußgängersicht unbedingt zu prüfen (HBS 2005, 6.3.2, Tab. 6-2, EFA 2002, 1.2).

*Der Weg verlässt in Richtung Norden entlang der Ruppiner Straße das Berliner Stadtgebiet und führt in die Stolper Heid*

## **GHW Nr. 04 „Lübarser Weg“**

- Von Pankow (Eberswalder Straße) bis Alt-Lübars (Köppchensee in Reinickendorf)
- durch Pankow und Reinickendorf.

Querungsanlagen: Das kurze Untersuchungsgebiet 2008 beginnt im Süden an der Eberswalder Straße ab Kreuzung mit dem GHW Nr. 19 („Tiergartenring“) und endet bereits beim Zusammentreffen mit dem GHW Nr. 18 („Innerer Parkring“) an der Behmstraßenbrücke. Das Untersuchungsgebiet 2009 beginnt nördlich vom S- Bahnhof Bornholmer Straße in der Straße Esplanade. Der Weg verläuft ein kurzes Stück nördlich des S-Bahnhofes Wollankstraße gemeinsam mit dem GHW Nr. 05 („Nord-Süd-Weg“) und dann bis zum Nordgraben östlich von der S-Bahn. Er wird von dort aus ein Stück des Weges in Richtung Osten gemeinsam mit dem GHW Nr. 16 („Humboldtspur“) geführt, um dann östlich vom Märkischen Viertel und vom Freizeit und Erholungspark Lübars östlich vom Dorf Lübars den GHW Nr. 16 („Humboldtspur“) zu kreuzen und westlich vom Köppchensee das Berliner Stadtgebiet in Richtung Glienicke/Nordbahn zu verlassen (Gesamtlänge ca. 13 km mit insgesamt 15 Querungsstellen).

### **04-001 (Oderberger Straße, Schwedter Straße/ Querung Eberswalder Straße, Pankow): KAP \*\*\***

Die Eberswalder Straße hat ein Verkehrsaufkommen von 14.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und eine Straßenbahn in Mittellage. Es gibt ein hohes Fußgängeraufkommen und einen starken Querungsbedarf, da hier Bürgerinnen und Bürger aus dem Wedding und Prenzlauer Berg zu den zahlreichen Sportanlagen und dem Grünzug Mauerpark auf der nördlichen Straßenseite gelangen. Die Querungsanlage ist gefährlich und unkomfortabel. Auf der Nordseite können Fußgänger durch den abgeschwungenen Radweg direkt an der Bordsteinkante warten und den Kraftfahrzeugverkehr einsehen. Auf der südlichen Seite stellen sich Fußgänger regelmäßig auf den Radweg oder gar an den Rand des Fahrstreifens, um eine Lücke im Fahrzeugstrom zu nutzen.

- Es wird empfohlen, mindestens an der Südseite eine bauliche Gehwegvorstreckung vorzusehen.

### **04-002 (Mauerpark-Schwedter Straße/ Querung Gleimstraße, Pankow):**

Wenn man auf dem Gehweg den Mauerpark verlässt, wird im Ausgangsbereich des Gleimtunnels keine Querungsanlage angeboten. Da die Schwedter Straße aber an dieser Stelle für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt ist, kann die gesamte Straße als Ausgangsbereich benutzt werden und nicht nur dieser seitliche Gehweg auf der westlichen Seite.

### **04-003 (Mauerpark-Schwedter Straße/ Querung Gleimstraße, Pankow):**

Es handelt sich um einen vorbildlich angelegten Fußgängerüberweg, der an der richtigen Stelle das Wohngebiet mit dem Mauerpark verbindet. Die letzten Parkplätze in Fahrtrichtung aus dem Osten wurden nicht quer, sondern längs

angeordnet. Dadurch ist die Gehwegvorstreckung deutlich vor die Park-Linie gezogen und es entsteht ein sehr breites Sichtfeld, ohne Einhaltung des 5-Meter-Bereichs. Ein auf andere Querungsanlagen übertragbarer Lösungsansatz zur Erweiterung des Sichtfeldes.

#### **04-004 (Gleimstraße/ Querung Schwedter Straße, Pankow): WEG \***

- Obwohl in der Plangrundlage der östliche Gehweg vorgesehen ist, wird empfohlen, noch einmal zusätzlich die Straße zu wechseln.

Damit müssen keine Querstraßen mehr gequert werden bis Fußgängerbrücke und die folgenden Grünanlagen und Sportangebote sind besser eingebunden. Der Gehweg ist über die Schwedter Straße bereits als Teilaufpflasterung herübergezogen und die Querung ist unproblematisch.

*Die Unterquerung der Fußgängerbrücke Schwedter Steg wird als Teil des GHW Nr. 18 („Innerer Parkring“) untersucht, ab hier beginnt das Untersuchungsgebiet 2009.*

*Der Idealweg östlich der S- Bahntrasse ist zwischen dem S-Bahnhof Bornholmer Straße bis zum S-Bahnhof Wollankstraße unterbrochen, da dort bisher kein Weg entlang führt. Auf dem temporären Umweg gibt es keine Querungsstelle.*

#### **04-005 (bislang unzugänglicher Weg östlich entlang der S-Bahn, Weg durch Grünanlage östlich der S-Bahn/ Querung Wollankstraße, Pankow): WEG\*\***

In der Planvorlage verläuft der Weg in nördliche Richtung ab der Wollankstraße auf der westlichen Seite der S-Bahntrasse. Dieser Weg ist allerdings an einigen Stellen sehr schmal und hat zudem einige Schäden. Der Gehweg durch den Grünzug östlich der S-Bahntrasse wurde zum Zeitpunkt der Begehung als attraktiver wahrgenommen. An dieser Querungsstelle ist keine Querungsanlage vorhanden.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf auf den Grünzug östlich der S-Bahntrasse zu verlegen
- Wegen des hohen Verkehrsaufkommens von über 23.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) wird empfohlen, die bereits vorhandene Lichtsignalanlage 20 Meter in südwestlicher Richtung auf der südlichen Seite der S-Bahntrasse zu nutzen.

*Der Weg verläuft von der S-Bahntrasse ein kurzes Stück gemeinsam mit dem GHW Nr. 05 („Nord-Süd-Weg“).*

#### **04-006 (Mauerweg, Straße Am Bürgerpark/ Querung Straße Am Bürgerpark, Pankow): KAP\* + BAR\*\***

Zum Zeitpunkt der Begehung hatte die Straße Am Bürgerpark nur sehr wenig Kraftfahrzeugverkehr, aber eine kontinuierlich durch Radfahrer und Fußgänger benutzte Querungsstelle an schräg versetzten Gehwegabsenkungen in Richtung Wilhelm-Kuhr-Straße. Für den Idealweg steht zur Zeit keine Querungsanlage zur Verfügung. Sie wird in der Mitte der Brücke über die Panke empfohlen, um die dort bereits vorhandene kurze bauliche Gehwegvorstreckung nutzen zu können. An

dieser Querungsstelle wurde zum Zeitpunkt der Begehung die Sicht der von der nordöstlichen Straßenseite querenden Fußgänger durch quer parkende Kraftfahrzeuge eingeschränkt.

- Es wird empfohlen, auf beiden Straßenseiten die vorhandenen kurzen baulichen Gehwegvorstreckungen durch etwa 50 - 70 cm vorgezogene markierte Gehwegvorstreckungen zu ergänzen und damit Fußgängerkanäle zu schaffen (vgl. EFA 2002, 3.3.3.2)
- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen sowie der Einbau taktiler Flächen erforderlich

*Nordöstlich der Pankebrücke trennen sich die Wege und der GHW Nr. 05 („Nord-Süd-Weg“) verläuft nördlich der Panke.*

#### **04-007 (Straße Am Bürgerpark, Weg am städtischen Friedhof/ Querung Leonhard-Frank-Straße, Pankow): SON\*\***

An der Querungsstelle verläuft der Weg gemeinsam mit dem Radweg R11. Zum Zeitpunkt der Begehung wurden nur wenige Kraftfahrzeuge in der Leonhard-Frank-Straße geparkt, jedoch ist bisher die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, nahe der Querungsstelle Kraftfahrzeuge abzustellen.

- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken in den richtliniengemäß freizuhaltenden Sichtfeldern z.B. durch eine Grenzmarkierung mit Zeichen 299 StVO („Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbot“) auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1, Tab. 31).

#### **04-008 (Straße Am Bürgerpark nordöstliche Seite, Schützenstraße/ Querung Schützenstraße, Pankow): BAR\***

Im direkten Wegeverlauf, der an dieser Stelle gemeinsam mit dem Radweg 11 verläuft, befindet sich keine Querungsanlage. Die Nutzung der Mittelinsel ca. 15 Meter in nordöstliche Richtung direkt an der Einmündung zur Hermann-Hesse-Straße würde einen Umweg für Fußgänger bedeuten, da der weitere Wegeverlauf in südwestlicher Richtung entlang der Schützenstraße führt. Da die Situation an der Querungsstelle im Wegeverlauf für Fußgänger gut zu erfassen ist, wird aber empfohlen, die Querung an dieser Stelle im Wegeverlauf beizubehalten .

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auch auf der südöstlichen Straßenseite mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

#### **04-009 (Buddestraße, Mauerweg südwestlich des Supermarktes/ Querung Provinzstraße, Pankow): FGÜ\*\*\* + MIN\*\* + GES\*\***

Die Provinzstraße hat ein Verkehrsaufkommen von über 10.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Eine Mittelinsel soll an dieser Stelle die Querung für Fußgänger erleichtern. Die Querungsstelle wird nicht nur von Fußgängern, sondern vielfach

auch von Radfahrern genutzt, da der Weg an dieser Stelle gemeinsam mit den Radwegen R2-5 verläuft. Der Übergang ist auffällig mit Radsymbolen gekennzeichnet, als wenn es sich hier um eine Radüberfahrt handelt und nicht um einen gemeinsamen Übergang mit Fußgängern. Trotz des Parkverbotes im Bereich der Querungsstelle ist die Straße beidseitig aufgrund von geparkten Kraftfahrzeugen schwer einsehbar, was aufgrund der hohen Geschwindigkeiten (die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h) für querende Fußgänger und Radfahrer eine Gefahr darstellt.

- Es ist zu prüfen, ob an dieser Stelle ein Fußgängerüberweg angelegt werden sollte. Da Fußgängerüberwege nicht „im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO)“ angelegt werden dürfen (R-FGÜ 2001, 2.1, Abs. 2), würde sich an dieser Stelle ein „Doppel-Zebra“ eignen. Beim sogenannten Göttinger „Doppel-Zebra“ wird eine separate Furt für den Radverkehr mittig in einen Fußgängerüberweg integriert. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit ergab sich dadurch auch im Vergleich zu einer vor oder hinter dem Fußgängerüberweg liegenden Furt eine klarere und konfliktfreiere Flächenaufteilung zwischen dem Fuß und dem Radverkehr. Bei der Querung der Provinzstraße ließe sich durch die gemeinsame Wegeführung die Verkehrssicherheit beider Verkehrsteilnehmer kostengünstiger verbessern als durch eine getrennte Wegeführung.
- Bei der Einrichtung eines sogenannten Göttinger „Doppel-Zebra“ in der Provinzstraße ist es unbedingt notwendig, die vorhandene Mittelinsel breiter zu gestalten, um Fußgängern und Radfahrern einen bequemen und sicheren Übergang zu gewährleisten.
- Die Fahrradsymbole im Aufstellbereich des Gehweges sind zu entfernen, da es sich hier eindeutig um eine Gehwegüberfahrt handelt und den Fußgängern nach StVO Vorrecht einzuräumen ist. Ganz im Gegenteil müsste der Fußgängerüberweg nach dem Göttinger Modell in der Mitte über den Gehweg bis zum angrenzenden Radweg hinüber geführt werden.
- Darüber hinaus ist zu prüfen, ob in diesem Straßenabschnitt eine Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorzusehen ist.

#### **WEG\*\***

Der in der Planvorlage eingezeichnete Weg verläuft zwischen der Provinzstraße und der Klemkestraße über die Frühlingsstraße. Da der Weg in der Fortsetzung der Buddestraße auf den Grünweg nordöstlich der S-Bahntrasse attraktiver ist und damit der Übergang über die Klemkestraße genau gegenüber dem Lübarser Weg vorgegeben wird, wird eine Veränderung der Wegeführung empfohlen.

- Es wird empfohlen, den Verlauf des Weges ab Provinzstraße wenige Meter nach Süden, in der Fortsetzung der Buddestraße, auf den Grünweg nordöstlich der S-Bahntrasse zu verlegen.

**04-010 (Mauerweg/ Querung Klemkestraße, Pankow): WEG\*\*+ FGÜ\*\*\* + GES\*\*\* + BAR\*\***

Die Klemkestraße hat ein Verkehrsaufkommen von über 10.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). An der in der Planvorlage angegebenen Stelle befindet sich keine Querungsanlage. Östlich direkt hinter der Querungsstelle geht die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in 50 km/h über, was besonders ungünstig ist. Dies führt dazu, dass sich aus Osten nähernde Fahrzeuge mit relativ hohen Geschwindigkeiten bewegen und aus Westen kommende Fahrzeuge bereits vor der Querungsstelle ihre Geschwindigkeit erhöhen. Diese Verhaltensweisen machen eine Überquerung der Straße an dieser Stelle gefährlich, da es die Möglichkeiten der Fußgänger erschwert, die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge einzuschätzen. Zudem ist der Querungsbedarf an dieser Stelle für die Kraftfahrzeugführer nicht sichtbar.

In der Planvorlage verlaufen der Mauerweg und der GHW Nr. 04 gemeinsam entlang des Lübarser Weges. Als Mauerweg ausgeschildert war zum Zeitpunkt der Begehung der Weg nordöstlich direkt neben der S- Bahntrasse. An beiden Querungsstellen gibt es keine Querungsanlagen.

- Es wird empfohlen, den zum Zeitpunkt der Begehung ausgeschilderten Mauerweg direkt parallel nordöstlich der S- Bahn weiterhin als Mauerweg ausgeschildert zu lassen und zu nutzen. Der GHW Nr. 04 sollte dann wie in der Planvorlage eingezeichnet nordöstlich des Mauerweges am dort so bezeichneten „Lübarser Weg“ geführt werden, um eine getrennte Wegeführung von Fuß- und Radweg zu ermöglichen.
- Es ist zu prüfen, ob an dieser Stelle ein Fußgängerüberweg angelegt werden sollte. Da Fußgängerüberwege nicht „im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO)“ angelegt werden dürfen (R-FGÜ 2001, 2.1, Abs. 2), würde sich an dieser Stelle ein „Doppel-Zebra“ eignen. Beim sogenannten Göttinger „Doppel-Zebra“ wird eine separate Furt für den Radverkehr mittig in einen Fußgängerüberweg integriert. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit ergab sich dadurch auch im Vergleich zu einer vor oder hinter dem Fußgängerüberweg liegenden Furt eine klarere und konfliktfreiere Flächenaufteilung zwischen dem Fuß und dem Radverkehr. Bei der Querung der Klemkestraße ließe sich durch die gemeinsame Wegeführung die Verkehrssicherheit beider Verkehrsteilnehmer kostengünstiger verbessern, als durch eine getrennte Wegeführung.
- Es ist unbedingt notwendig, den Übergang zwischen den zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten etwa 15 Meter weiter in westliche Richtung zu verlegen, damit sich die Fahrzeuge an dieser Stelle mit einer Geschwindigkeit von höchstens 30 km/h bewegen.

- Auf der südlichen Straßenseite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich und es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

#### **04-011 (Gehweg nordöstlich der S-Bahn, Lübarser Weg/ Querung Kopenhagener Straße, Pankow): FGÜ\*\*\* + SON\*\* + BAR\***

Die Kopenhagener Straße hat ein Verkehrsaufkommen von über 14.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). An der in der Planvorlage angegebenen Stelle befindet sich keine Querungsanlage. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt hier 50 km/h. Auf der nordöstlichen Seite der Kopenhagener Straße ist durch den Haupteingang des S-Bahnhofes Wilhelmsruh ein frequentierter Fußbereich mit einem starken Querungsbedarf von Fußgängern und Radfahrern entstanden, der völlig unabhängig von der Lichtsignalanlage an der Lengeder Straße südwestlich des S-Bahnhofes Wilhelmsruh als städtebaulicher Konzentrationspunkt zu betrachten ist. Die bauliche und straßenrechtliche Situation ist in dieser Form nicht mehr zeitgemäß.

- Es ist zu prüfen, ob die Lichtsignalanlage an der Lengeder Straße südlich des S-Bahnhofes Wilhelmsruh durch einen Fußgängerüberweg ersetzt und ein zusätzlicher Doppel-Zebra nach dem Göttinger Modell im Verlauf des gemeinsamen Mauerweges mit dem grünen Hauptweg nördlich des S-Bahnhofes Wilhelmsruh eingerichtet werden sollte.
- Auf der westlichen Seite der Kopenhagener Straße ist der Wegeverlauf durch Fahrradbügel, Schilder und Poller versperrt, die dort zu entfernen und quer zum Weg neu aufzustellen sind.
- Zusätzlich ist zu Prüfen, ob die Zufahrt direkt im Bereich der Querungsstelle komplett für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt werden kann.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

#### **04-012 (Lübarser Weg/ Querung Heinz-Brandt-Straße östlich der S-Bahntrasse, Reinickendorf): WEG \*\* + PLA\*\*\* + SON\*\* + BAR\***

Die 2009 vorgenommene Wegeveränderung westlich der S-Bahntrasse über die Schorfheidestraße ist nicht nachvollziehbar. Der in der Planvorlage eingezeichnete Weg nördlich des Nordgrabens über die Schorfheidestraße ist nicht begehbar. Der Weg nördlich des Nordgrabens ist nur über einen Umweg durch das Wohngebiet zu erreichen.

- Es wird dringend empfohlen, den für Fußgänger reizvolleren und direkteren Wegeverlauf östlich der S-Bahntrasse beizubehalten.

An der empfohlenen Querungsstelle kommt es dann jedoch zu erheblichen Sichtbeeinträchtigungen für Fußgänger durch geparkte Kraftfahrzeuge. Zudem wird

die Sicht der aus dem Süden kommenden Fußgänger sowie der Nutzer des hier gemeinsam verlaufenden Radweges R2 durch eine in südöstliche Richtung verlaufende Kurve stark eingeschränkt. Dies stellt vor allem deshalb eine große Gefahr für Fußgänger und Radfahrer dar, weil sich die Kraftfahrzeuge oftmals deutlich über der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bewegen. Zum Zeitpunkt der Begehung testete offensichtlich ein Kraftfahrzeugführer, der mehrmals die Querungsstelle passierte, sein Kraftfahrzeug auf dessen Fahrzeugleistung.

- Es wird empfohlen, die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge im Bereich der Querungsstelle zu reduzieren. Es ist zu prüfen, ob in Fahrbahnmitte in beiden Richtungen - jeweils direkt neben der Querungsstelle sowie vor der Kurve ca. 50 Meter versetzt - Plateaupflasterungen mit zusätzlichen Leitbaken am Straßenrand als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorzusehen.
- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken beidseitig in den richtliniengemäß freizuhaltenen Sichtfeldern z.B. durch eine Grenzmarkierung mit Zeichen 299 StVO („Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbot“) auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1, Tab. 31).
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

Der Weg verläuft eine kurze Strecke nördlich des Nordgrabens gemeinsam mit dem GHW Nr. 16 („Humboldtspur“). Auf dieser Strecke muss keine Straße überquert werden. Von der Abzweigung vom Nordgraben an folgt eine Unterbrechung des Weges über den Friedhof Rosenthal bis zum Wilhelmsruher Damm, da auf dieser Strecke bisher kein Weg existiert. Auch auf dem temporären Umweg gibt es keine Querungsstellen.

#### **04-013 (Weg östlich der alten Heidekrautbahn, Mauerweg/ Querung Wilhelmsruher Damm, Pankow): SON\***

Der Wilhelmsruher Damm hat ein Verkehrsaufkommen von über 16.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). An der Querungsstelle ist eine richtliniengemäße Mittelinsel als Querungsanlage vorhanden. Das auf der östlichen Seite der Mittelinsel aufgestellte Zeichen 222 StVO (Rechts vorbei) behindert allerdings die Sicht der aus dem Süden kommenden Fahrzeugen in östliche Richtung.

- Es wird empfohlen, das auf der östlichen Seite der Mittelinsel aufgestellte Zeichen 222 StVO („Rechts vorbei“) soweit zu versetzen, dass eine ungehinderte Sicht der auf der Mittelinsel stehenden Fußgänger (vor allem Kinder) in östliche Richtung möglich wird.

#### **04-014 (Quickborner Straße, Lübarser Weg/ Querung Quickborner Straße westlich der alten S-Bahntrasse, Pankow): KAP\*\* + SON\*\* + WEG\***

Auf der südwestlichen Straßenseite wurden zum Zeitpunkt der Begehung sowohl im Blickfeld zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeugführern, als auch direkt im Bereich der Querungsstelle Kraftfahrzeuge geparkt. Dies führte zu erheblichen Sichtbeeinträchtigungen für Fußgänger und erschwerte die Möglichkeit, die Straße auf dem kürzesten Wege zu überqueren. Zudem ist fraglich, ob Personen mit einem Rollstuhl oder einem Kinderwagen zwischen den parkenden Autos hindurch kommen. Darüber hinaus verläuft der Weg südöstlich versetzt auf der nordöstlichen Seite der Quickborner Straße und ist daher sehr schwer zu finden.

- Zumindest auf der südwestlichen Seite wird ein bauliches Fußgängerkap über die Parkstände hinaus empfohlen, um die Sichtverhältnisse zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeugen zu verbessern .
- Um den Querungsbedarf von Fußgängern an dieser Stelle zu verdeutlichen wird empfohlen, das Zeichen 133 StVO („Fußgänger“) an der Querungsstelle aufzustellen.
- Es ist notwendig, den weiteren Wegeverlauf auszuschildern.

#### **04-015 (Lübarser Weg/ Querung Bahnhofstraße, Pankow): GES\*\* + SON\*\***

In östlicher Richtung hinter der Querungsstelle beginnt ein Straßenabschnitt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, während direkt an der Querungsstelle noch höhere Geschwindigkeiten zulässig sind. Das ergibt keinen Sinn. Auf der nördlichen Straßenseite besteht direkt neben der Querungsstelle die Möglichkeit, Kraftfahrzeuge zu parken, wodurch es zu Sichtbeeinträchtigungen für querende Fußgänger kommen kann.

- Es wird empfohlen, das Schild Zeichen 274 StVO („Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h“) einige Meter in westliche Richtung zu versetzen, damit im Bereich der Querungsstelle eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zugelassen ist und die Querung der Straße für Fußgänger sicherer wird.
- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken auf der nördlichen Straßenseite in den richtliniengemäß freizuhaltenden Sichtfeldern z.B. durch eine Grenzmarkierung mit Zeichen 299 StVO („Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbot“) auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1, Tab. 31).

*Der Weg kreuzt den GHW Nr. 13 („Barnimer Dörfeweg“) am Schildower Weg und endet an der Landesgrenze nordwestlich des Köppchensee.*

## **GHW Nr. 05 „Nord-Süd-Weg“**

- Von Röntgental (Bahnhofsstraße) bis Marienfelde (Egestorffstraße)
- durch Pankow, Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg, Tempelhof-Schöneberg bis Steglitz-Zehlendorf.

**Querungsanlagen:** Das Untersuchungsgebiet 2009 beginnt im Norden an der Berliner Stadtgrenze in Röntgental im Bezirk Pankow, wird gequert vom GHW Nr. 13 („Barnimer Dörferweg“), dem GHW Nr. 16 („Humboldt-Spur“) sowie dem GHW Nr. 04 („Lübarser Weg“) und endet zunächst an der Walter-Nicklitz-Promenade im Bezirk Mitte. Das anschließende Teilstück ab der Kreuzung mit dem GHW Nr. 18 („Innerer Parkring“) am Friedhof der Französischen Gemeinde bis an die Kreuzung mit dem GHW Nr. 18 am Bahnhof Südkreuz sowie als Südausläufer bis zum Anschluss an den GHW Nr. 17 („Teltowkanalweg“) gehörte zum Untersuchungsgebiet 2008. Das Untersuchungsgebiet 2009 beginnt dann wieder ab der Freymüllerstraße und der Querung mit dem GHW Nr. 17 („Teltowkanalweg“) und führt ein Stück gemeinsam mit dem GHW Nr. 15 („Teltower Dörferweg“) bis zur Berliner Stadtgrenze südlich vom Berliner Forst Düppel (Gesamtlänge ca. 37 km mit insgesamt 64 Querungsstellen).

*Der Idealweg kann südlich der Panke im Stenerbruch an der Berliner Stadtgrenze bis zur Straße 5 noch nicht begangen werden. Die Querungen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht*

*Der GHW Nr. 05 verläuft anschließend gleichzeitig als Fernradweg Berlin-Usedom ohne Querung nördlich der Panke bis zum Pölnitzweg. Dort ist der Idealweg aufgrund eines fehlenden Eingangs in den Schlosspark Buch direkt an der Panke kurz unterbrochen. Die Querung im Verlauf des temporären Umweges wurde nicht untersucht, sondern die zukünftige Querungsstelle:*

### **05-040 (Weg nördlich der Panke, Weg durch den Schlosspark/ Querung Pölnitzweg, Pankow): FGÜ\*\***

Der Pölnitzweg hatte zum Zeitpunkt der Begehung ein geringes Kraftfahrzeugaufkommen (Straße ist nicht im Zählnetz), allerdings wurde teilweise sehr schnell gefahren. Die beiden verhältnismäßig breiten Fahrstreifen bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h begünstigen dies. Des weiteren ist die Sicht bei Querung der Fahrbahn vom westlichen Gehweg durch eine Kurve in Richtung Norden behindert. Da der Idealweg an die nördliche Seite der Brücke über die Panke verlegt werden soll, muss es auch genau an dieser Stelle eine gesicherte Querungsanlage geben.

- Es wird aus Verkehrssicherheitsgründen dringend empfohlen den Übergang trotz des derzeitigen temporären Umweges schon vorzeitig auf den Idealweg an die Brücke zu verlegen und dort einen Fußgängerüberweg einzurichten.
- Es ist in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob und wie der Fernradweg Berlin-Usedom über den Pölnitzweg zu führen ist. Da Fußgängerüberwege nicht „im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO)“ angelegt werden dürfen (R-FGÜ 2001, 2.1, Abs. 2), würde sich an

dieser Stelle eine getrennte Radwegführung auf dem derzeit temporären Umweg am Röntgentaler Weg anbieten. Es wird - obwohl die Radwegesicherheit nicht Gegenstand dieser Untersuchung ist - darauf hingewiesen, dass für die Querung des Pölnitzweges direkt neben der S-Bahn-Unterführung in der Straßenkurve auch für den Radverkehr Sicherheits-Maßnahmen dringend erforderlich sind. In diesem Sinne sollte geprüft werden, ob die Stadt Berlin die guten Erfahrungen mit dem sogenannten „Doppel-Zebra“ der Stadt Göttingen aufgreifen sollte und ob Querungsanlagen im Bereich der gemeinsamen Wegführung des „Nord-Süd-Weges“ GHW Nr. 05 mit dem „Fernradweg Berlin- Usedom“ ein vertretbares und sinnvolles Modell dafür darstellen würden. Beim Göttinger „Doppel-Zebra“ wird eine separate Furt für den Radverkehr mittig in einen Fußgängerüberweg integriert. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit ergab sich dadurch auch, im Vergleich zu einer vor oder hinter dem Fußgängerüberweg liegenden Furt, eine klarere und konfliktfreie Flächenaufteilung zwischen dem Fuß und dem Radverkehr. Am Pölnitzweg ließe sich durch die gemeinsame Wegführung die Verkehrssicherheit beider Verkehrsteilnehmer kostengünstiger verbessern als durch eine getrennte Wegführung.

*Der GHW Nr. 05 verläuft im Schlosspark Buch nordwestlich der Panke bis zur Wiltbergstraße. Ab der Wiltbergstraße ist der Idealweg lediglich bis zur Gauß-Oberschule begehbar und dann bis zur Robert-Havemann-Oberschule östlich der Panke unterbrochen. Die Querungen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht, sondern die zukünftige Querungsstelle:*

**05-041 (Weg durch den Schlosspark Buch, Weg westlich der Panke/ Querung Wiltbergstraße, Pankow): FGÜ\*\***

Die Wiltbergstraße hat ein Verkehrsaufkommen von mehr als 13.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV), und der Verkehr bewegt sich an der Querungsstelle mit recht hohen Geschwindigkeiten. Zudem liegt der Übergang in einem Straßenknick, so dass für die Fußgänger, welche die Straße von Süden kommend queren, der linke Straßenabschnitt schlecht einsehbar ist. Die nächste Querungsanlage befindet sich erst in etwa 100 m Entfernung, die Nutzung würde einen nicht akzeptablen Umweg bedeuten. Eine sichere und komfortable Querungsmöglichkeit ist an dieser Stelle unabhängig von der Wegführung des Pankeweges sinnvoll, da diese einen besseren Zugang für aus dem Norden kommende Fußgänger zum Einkaufszentrum „Schlosspark-Passage“ (südöstlich der Querungsstelle) sowie einer kleinen Fußgängerzone mit kleinen Läden und Cafés und der Bibliothek (südwestlich der Querungsstelle) ermöglichen würde.

- Aus Verkehrssicherheitsgründen wird deshalb dringend empfohlen, den Übergang trotz des derzeitigen temporären Umweges schon jetzt auf den Idealweg an die Nord-West-Seite der Brücke auf Höhe des Einkaufszentrums „Schlosspark-Passage“ zu verlegen und dort einen Fußgängerüberweg einzurichten.
- Es ist in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob und wie der Fernradweg Berlin- Usedom über die Wiltbergstraße zu führen ist. Da

Fußgängerüberwege nicht „im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO)“ angelegt werden dürfen (R-FGÜ 2001, 2.1, Abs. 2), würde sich an dieser Stelle eine getrennte Radwegführung anbieten mit einer Straßenquerung im Bereich der Straßen-Einmündung südlich des S-Bahnhofes Buch. Denkbar wäre auch die Anlage eines Göttinger „Doppel-Zebra“ (vgl. Querung Pölnitzweg) an dieser Stelle.

- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen sowie der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

#### **05-042 (Fernradweg Berlin-Usedom/ Überquerung der Bundesautobahn A10 westlich der S-Bahn-Trasse, Pankow):**

Keine Anmerkung

*Im Naturschutzgebiet Karower Teiche nördlich vom Schönerlinder Weg wird der GHW Nr. 13 („Barnimer Dörferweg“) gekreuzt.*

#### **05-043 (Weg am nordwestlichen Panke-Ufer, Pankgrafenstraße/ Querung Pankgrafenstraße nordwestlich der Brücke über die Panke, Pankow): FGÜ\*\* + WEG\***

In der Pankgrafenstraße war zum Zeitpunkt der Begehung das Kraftfahrzeugaufkommen gering, es wurde aber allgemein recht schnell gefahren. In akzeptabler Entfernung gibt es keine Querungsanlage. Der durch den hellen Belag optisch deutlich auf der anderen Straßenseite weitergeführte sehr gerade Wegeverlauf ermuntert Radfahrer zum schnellen Fahren und verleitet Fußgänger und Radfahrer zur Unachtsamkeit beim Queren. Hier sollte der angedeutete Vorrang auch konsequent umgesetzt werden.

- Deshalb wird vorgeschlagen, an dieser Stelle einen Fußgängerüberweg einzurichten.
- Es ist in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob und wie der Fernradweg Berlin- Usedom über die Pankgrafenstraße geführt werden kann. Der Fernradweg Berlin- Usedom wird auf der nordwestlichen Seite der Panke weitergeführt, während der Fußweg auf der südöstlichen Seite fortgesetzt wird. Da Fußgängerüberwege nicht „im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO)“ angelegt werden dürfen (R-FGÜ 2001, 2.1, Abs. 2), würde sich an dieser Stelle eine getrennte Radwegführung anbieten: Auf der Westseite der Brücke die Rad-Furt, auf der östlichen Seite der Fußgängerüberweg. Denkbar wäre auch die Anlage eines Göttinger „Doppel-Zebra“ (vgl. Querung Pölnitzweg). Dieser aber sollte so angelegt sein, dass der Radweg zur Radfurt etwas versetzt ist, um das dort beobachtete, für eine derartige Querung zu hohe Radfahrtempo, abzubremesen.

Es ist nicht nachzuvollziehen, warum der ehemalige Pankeweg zwischen der Pankgrafenstraße und der Krontaler Straße auf die Nordseite verlegt wurde und damit auch an dieser Stelle gemeinsam mit dem Fernradweg Berlin-Usedom geführt wird. Es wäre den Spaziergängern und Wanderern für ein kurzes Stück Ruhe vor

dem teilweise recht schnellen Radverkehr zu gönnen und der alte Weg ist durchaus attraktiver.

- Es wird empfohlen, den Weg wieder als südlichen Uferweg zu führen. Da er durch die dichte Bepflanzung schwer zu finden ist, ist eine eindeutige Markierung des Weges in Richtung Süden erforderlich.

#### **05-044 (Westlicher Pankeweg, Flaischenstraße/ Überquerung der Bundesautobahn, Pankow): BAR\*\***

Auf dem in der Planvorlage eingezeichneten Weg erreicht man die Brücke von beiden Seiten nur über einen steilen, schmalen Fußpfad. Dieser ist bei günstiger Wetterlage für sportliche Menschen zwar begehbar, jedoch nicht für mobilitätseingeschränkte Personen oder bei Glätte. Die Brücke hat zwar außerdem Rampen, diese sind für Rollstuhlfahrer allerdings viel zu lang und ohne Zwischenstufen angelegt. Außerdem ergeben sich bei der Benutzung der Rampen lange Umwege.

- Es wird empfohlen, die Umwege durch die Anlage von direkteren, barrierefreien Wegen zu verkürzen.
- Die Rampen der Brücke sind barrierefrei zu gestalten: Nach mindestens 6 Metern ist ein 1,50 Meter langes ebenes Zwischenpodest vorzusehen. Weiterhin ist zu prüfen, ob die vorgesehen 6% Neigung überschritten werden (vgl. RAS 2006).

#### **05-045 (Westlicher Pankeweg/ Querung Unterführung Fußgängerbrücke nördlich der Panke, Pankow)**

Keine Anmerkung.

#### **05-046 (Pankeweg südöstlich der ehemaligen Lederfabrik, Weg an der Panke südlich Pankegraben/ Querung Bahnhofstraße südlich der Panke, Pankow): FGÜ\*\*\* + SCH\*\* + PLA\*\* + WEG\***

Die Bahnhofstraße weist mit einer Kraftfahrzeugstärke von ca. 12.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) ein verhältnismäßig großes Verkehrsaufkommen auf. Es wird allgemein recht schnell gefahren und es wurde ein hoher LKW-Anteil beobachtet. Will man an dieser Stelle die Straße queren, können mitunter sehr lange Wartezeiten entstehen, da sich abwechselnd von der einen oder von der anderen Seite Schübe von Kraftfahrzeugen nähern.

- Es wird dringend die Einrichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, die Möglichkeit einer Änderung der Schaltungen der umliegenden Lichtsignalanlagen zu prüfen, um möglicherweise Lücken in den Autoströmen schaffen zu können, die eine Querung an dieser Stelle erleichtern.

In den in südliche Richtung verlaufenden Weg An der Panke bogen zum Beobachtungszeitpunkt in die Zufahrt zur Kleingartenkolonie „Blankenburg II“ häufig von Osten aus Richtung S-Bahnhof Blankenburg kommende Fahrzeuge mit sehr hohen Geschwindigkeiten ein, da die Einmündung stark trichterförmig erweitert ist.

- Es wird empfohlen, in der Zufahrt zum Weg An der Panke eine Plateaupflasterung einzurichten, um die Geschwindigkeit der abbiegenden Autos zu drosseln. Alternativ ist zu überlegen, diesen Weg für den PKW-Verkehr zu sperren um die Sicherheit der Fußgänger zu gewährleisten

Fußgänger, die aus dem Süden kommend auf die Bahnhofstraße stoßen, könnten verleitet werden, die Straße an dieser Stelle zu queren. Hier ist die Sicht nach rechts durch Bäume eingeschränkt, so dass die aus Richtung S-Bahnhof Blankenburg herannahenden Fahrzeuge erst recht spät wahrgenommen werden können und eine Querung gefährlich ist.

- Deshalb ist in deutlicher Form darauf hinzuweisen, dass die Querungsstelle (Fußgängerüberweg) sich nur wenige Schritte entfernt in Richtung Nordwesten befindet.

*In der Kleingartenkolonie „Blankenburg II“ am Erlenweg wird der GHW Nr. 16 („Humboldtspur“) gekreuzt.*

**05-047 (Autobahnausfahrt Pasewalker Straße, Pasewalker Straße nördliche Seite/ Querung Autobahnausfahrt Pasewalker Straße, Pankow): SON\*\* + BAR \***

An der Lichtsignalanlage, die über die Autobahnausfahrt Pasewalker Straße mit immerhin einem Verkehrsaufkommen von über 6.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) in nur eine Richtung führt, ist ein grüner Pfeil angebracht. Es ist anzunehmen, dass von der Autobahn kommende Fahrzeuge mit Auffahrbefürchtungen und noch immer hohen Geschwindigkeiten an dieser Stelle rechts abbiegen und damit die bei Grün querenden Fußgänger gefährden.

- Es wird dringend empfohlen, auf den grünen Pfeil zu verzichten (EFA 2002, 3.3.5.2).
- Auf beiden Straßenseiten wird der Einbau taktiler Flächen empfohlen.

**05-048 (Autobahnausfahrt Pasewalker Straße/ Querung Pasewalker Straße, Pankow):**

Keine Anmerkung

*Da der Weg direkt an der Panke nicht vorhanden ist, kann der Idealweg bis zum Schlosspark auf Höhe Siegfriedstraße noch nicht begangen werden. Auch im Verlauf des temporären Umweges gibt es keine Querungen.*

**05-049 (Ossietzkystraße, Elisabethweg nördliche Seite/ Querung Ossietzkystraße, Pankow): WEG\* + KAP\*\* + SON\*\***

Der Wegeverlauf zwischen dem Schlosspark und dem Bürgerpark ist in der Planvorlage nicht konsequent vorgegeben: über den nördlichen Gehweg des Elisabethweges, vor der Wegkurve nach Norden über eine noch nicht vorhandene Brücke über die Panke und von dort am nördlichen Panke-Ufer entlang über eine Brücke über den Zingergraben bis zur Grabbeallee.

- Sollte dies der Idealweg werden, wird empfohlen, die kleine Grünanlage zwischen der Panke und dem Elisabethweg einzubinden und die Querungsstelle direkt südlich der Brücke über die Panke im Verlauf des nördlichen Weges in der Grünanlage anzulegen.

Aus dem Schlosspark kommend ist der weitere Wegeverlauf an der Panke in Richtung Bürgerpark nicht erkennbar. Zum Zeitpunkt der Begehung war die östliche Straßenseite fast durchgängig zugeparkt, an keiner Stelle war ein Übergang wahrnehmbar, eine Querungsanlage ist nicht vorhanden. Im Gegensatz zur Planvorlage wird eine Querungsanlage über die Ossietzkystraße südlich der Panke vorgeschlagen.

- Auf beiden Straßenseiten wird ein, über die parkenden Autos hinaus, markiertes Fußgängerkap empfohlen, kombiniert mit abmarkierten Parkverbotsflächen jeweils in beide Richtungen.
- Für die Benutzer, die aus dem Schlosspark kommen, muss der Übergang angezeigt werden, wenn der Ausgang am Parkplatz Ossietzkystraße bleiben soll. Günstiger wäre es, den GHW Nr. 05 im Schlosspark so zu markieren, dass kurz vor dem Parkausgang der Weg südlich über die Panke gewählt wird und dann über den vorhandenen Pfad zur Ossietzkystraße.

*Da der Weg am nördlichen Ufer der Panke nicht vorhanden ist, kann der Idealweg ab Elisabethweg bis zur Grabbeallee noch nicht begangen werden. Die Querung im Verlauf des temporären Umweges wurde nicht untersucht. Auch die Querungsstelle an der Kreuzung Grabbeallee / Heinrich-Mann-Straße / Schönholzer Straße liegt nach der Planvorlage in der temporären Wegeführung. Da allerdings die Angaben der Querungsstelle weder für den temporären Umweg noch für die Ideallinie korrekt angegeben sind und es nur eine einzige halbwegs sichere Quermöglichkeit an dieser Kreuzung gibt, wurde diese in die Untersuchung einbezogen:*

#### **05-050 (nördlicher Pankeweg, Weg im Bürgerpark südlich der Cottastraße/ Querung Grabbeallee, Pankow): SCH\*\* + BAR\***

Zum Zeitpunkt der Begehung machte der Straßenzug Grabbeallee – Schönholzer Straße einen deutlich stärker befahrenen Eindruck als die für die Grabbeallee angegebenen ca. 9.000 Kraftfahrzeuge pro Tag (DTV). An dieser Lichtsignalanlage kommen Fußgänger bei durchschnittlichen Gehgeschwindigkeiten nicht einmal bis zur Mitte der Straße.

- Es wird dringend eine Überprüfung der Schaltung der Lichtsignalanlage empfohlen, damit Fußgänger bis zum Ende der Grünzeit mindestens die Mitte der zweiten Richtungsfahrbahn erreichen können (RiLSA 2007, 2.3.1.5).
- Auf beiden Straßenseiten wird der Einbau von taktilen Flächen empfohlen, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**05-051 (Grabbeallee, Weg im Bürgerpark südlich der Cottastraße/ Querung Heinrich-Mann-Straße, Pankow):**

Keine Anmerkung.

*Am Ausgang des Bürgerparks in der Straße Am Bürgerpark wird der Weg durch den GHW Nr. 04 („Lübarser Weg“) gekreuzt.*

**05-052 (Weg im Bürgerpark nordwestlich der Panke, Straße Am Bürgerpark/ Querung Straße Am Bürgerpark, Pankow): KAP\*\***

Zum Zeitpunkt der Begehung hatte die Straße Am Bürgerpark nur sehr wenig Kraftfahrzeugverkehr, aber eine kontinuierlich durch Radfahrer und Fußgänger benutzte Querungsstelle an schräg versetzten Gehwegabsenkungen in Richtung Wilhelm-Kuhr-Straße. Diese Querungsstelle befindet sich allerdings im Verlauf des temporären Umweges. Für den Idealweg steht zur Zeit keine Querungsanlage zur Verfügung. Sie wird in der Mitte der Brücke über die Panke empfohlen, um die dort bereits vorhandene kurze bauliche Gehwegvorstreckung nutzen zu können. An dieser Querungsstelle wurde die Sicht der von der nordöstlichen Straßenseite querenden Fußgänger durch quer parkende Kraftfahrzeuge eingeschränkt.

- Es wird empfohlen, auf beiden Straßenseiten die vorhandenen kurzen baulichen Gehwegvorstreckungen durch etwa 50 - 70 cm vorgezogene markierte Gehwegvorstreckungen zu ergänzen und damit Fußgängerkaps zu schaffen (vgl. EFA 2002, 3.3.3.2).

*Aufgrund eines fehlenden Zugangs zu einem als „Privat“ gekennzeichneten Grundstückes kann der Idealweg südöstlich der Panke bis zur S-Bahn-Unterführung der Wilhelm-Kuhr-Straße noch nicht begangen werden.*

**05-053 (Nordbahnstraße, Walter-Nicklitz-Promenade westlich der Panke/ Querung Nordbahnstraße, Mitte): KAP\*\* + SON\*\***

In der Nordbahnstraße war zum Zeitpunkt der Begehung der Kraftfahrzeugverkehr relativ gering. Von einigen Kraftfahrzeugen wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 erkennbar überschritten. Die großzügige Fahrbahnbreite begünstigt dieses Fahrverhalten. Auf beiden Straßenseiten kam es für die querenden Fußgänger zu Sichtbehinderungen durch parkende Kraftfahrzeuge, obwohl es keinen ersichtlichen Parkdruck gab. Die Einrichtung einer Querungsanlage könnte im Verlauf des Weges am Spielplatz und damit direkt an der Einfahrt der Fahrzeuge des Grünflächenamtes liegen, wenn diese Einfahrt nur selten benutzt wird.

- Es wird empfohlen, auf beiden Straßenseiten zumindest markierte Fußgängerkaps über die parkenden PKW hinaus einzurichten (EFA 2002, 3.3.3.2) und durch Abmarkierung das Parken rechts und links neben den Übergängen zu unterbinden.

*In der Walter-Nicklitz-Promenade wird der Weg am Friedhof der Französischen Gemeinde vom GHW Nr. 18 „Innerer Parkring“ gekreuzt und trifft damit auf das Untersuchungsgebiet des Jahres 2008:*

**05-001 (Walter-Nicklitz-Promenade/Querung Soldiner Straße, Mitte): SON \*\*\***

Die Soldiner Straße wird relativ stark befahren, hat zusätzlich Busverkehr und zwei überdimensioniert breite Fahrstreifen. Die Querung erfolgt auf der Ostseite der Panke über einen Fußgängerüberweg. Zum Zeitpunkt der Begehung war der südwestlich an den Fußgängerüberweg anschließende Parkstand besetzt und hier zeigte sich deutlich, wie nutzlos eine nicht über den Parkstand hinausgezogene Gehwegvorstreckung sein kann. Da der Pankeweg auch an dieser Stelle ein hohes Fußverkehrsaufkommen mit einem hohen Anteil von Familien und Kindern aufweist und sich gerade an nördlichen Seite ein attraktiver Spielplatz befindet, wird an dieser Stelle eine Maßnahme für dringend angesehen:

- Es wird empfohlen, das Parkverbot vor dem Fußgängerüberwege durch eine Grenzmarkierung für Halte- und Parkverbote nach StVO (§41, Zeichen 299) zu bekräftigen.

**05-002 (Querung Fußgängerbrücke, Mitte): WEG \***

Nach der Planvorlage ist vorgesehen, über die Fußgängerbrücke in Fortsetzung der Gotenburger Straße die Seite der Panke zu wechseln. Zum Zeitpunkt der Begehung konnte festgestellt werden, welche Mühen die Querung einer derartigen Treppenbrücke selbst Gehbehinderten mit Gehstock bereitet, die für Rollstuhlfahrer nicht überwindbar ist.

- Es wird empfohlen, die Wegeseite nicht zu wechseln, auf dem Gehweg der Stockholmer Straße zu bleiben und dann auch auf der Seite der Querungsanlage Osloer Straße aus der Grünanlage herauszutreten.

**05-003 (Walter-Nicklitz-Promenade/Querung Osloer-Straße, Mitte):**

Keine Anmerkungen.

**05-004 (Travemünder Straße, Gropiusstraße/ Querung Badstraße, Mitte):  
2KAP(MIN) \*\*\* + SON \*\*\***

Im Verlauf des innerstädtischen Grünzuges „Pankeweg“ stößt man als Fußgänger auf die mit ca. 21.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) stark und schnell befahrene Badstraße mit einem Sperrgitter auf dem Mittelstreifen.

Obwohl der notwendige Umweg über die Querungsanlage Exerzierstraße-Koloniestraße mit ca. 100 Metern planungsmäßig verträglich erscheint, ist er vor Ort unverständlich und nicht als Wegefortsetzung erkennbar. Für einen Grünzug, der gesamtstädtisch Schritt für Schritt ausgebaut wurde, ist die Querungssituation nicht akzeptabel. Das Quartiersmanagement Reinickendorfer Straße / Pankstraße (L.I.S.T.GmbH) wies darauf hin, dass diese Situation von Bürgern immer wieder bemängelt wird und auch beim FUSS e.V. trafen mehrere Beschwerden ein. Es fanden drei Begehungen incl. einer Ortsbegehung mit Fachberatung statt. Bei allen Begehungen wurde beobachtet, dass dort Fußgänger über die Sperrgitter kletterten oder sprangen. Nach Aussage des Bezirksamtes ist ein Verzicht auf den Umweg

über die LSA-geregelte Querung nur langfristig im Rahmen eines vollständigen Straßenumbaus realisierbar.

Es wird dennoch empfohlen, über kurzfristige Maßnahmen nachzudenken, da durch diese nicht vorhandene Querungsanlage der gesamte Pankeweg an Attraktivität einbüßt und die Querung trotz Sperrgitter erfahrungsgemäß nicht verhindert werden kann und gefährlich ist. Das Quartiersmanagement Reinickendorfer Straße / Pankstraße hat darauf hingewiesen, dass die Situation an dieser Stelle immer wieder von Bürgerinnen und Bürgern bemängelt wird.

Eine Unterführung der Badstraße im Zuge der Badbrücke durch Vorhängung einer Wegekonstruktion wird aufgrund der Höhen- und Seitenmaße als nicht durchführbar angesehen.

- Die Gropiusstraße ist leicht zu überqueren und die besten Sichtverhältnisse wären für eine Querungsanlage an der östlichen Seite der Gropiusstraße erreichbar. Wegen des unterschiedlichen Höhenniveaus der beiden Fahrbahnen weist der an dieser Stelle schmale Mittelstreifen eine Querneigung von geschätzt etwa 10 % auf. Es wäre zu prüfen, ob diese Neigung durch eine deutliche Verbreiterung des Mittelstreifens barrierefrei verringert werden kann. Bei Wegnahme des Parkstreifens würden sich die Fahrstreifen auf beiden Seiten an die Gehwege heran schieben lassen, ohne dass dadurch eine Fahrbahnverschwenkung entstünde.
- Eine allerdings recht dicht neben der vorhandenen Lichtsignalanlage liegende Querungsanlage könnte auf der westlichen Seite geschaffen werden. In Mittellage ist bereits eine Asphaltdecke in Furtbreite vorhanden. Es ist zu prüfen, ob die Breite des Mittelstreifens an dieser Stelle überhaupt verändert werden müsste. Auf der Südseite könnte in Verlängerung der Bushaltestelle (Nachtbus) eine geschwungene Gehwegvorstreckung eingerichtet werden. Auch auf der Nordseite ist eine Gehwegvorstreckung möglich und es müsste zur Verbesserung der Sichtverhältnisse auf einen Parkstreifen bis in den Bogen der Badstraße hinein verzichtet werden.

#### **05-005 (Exerzierstraße, Koloniestraße/ Querung Badstraße, Mitte): SCH \*\*\***

Bis zur Einrichtung einer Querungsanlage an der Gropiusstraße müssen Benutzerinnen und Benutzer des Pankeweges diese Querungsstelle benutzen.

- Es ist zu prüfen, wie den Fußgängern bei Zumutung des Umweges wenigstens die nach den Richtlinien empfohlene Querung in einem Zuge ermöglicht werden kann. (HBS 2005, 6.3.2, RAS 2006, 6.1.8.6). An dieser Stelle wird das zusätzliche Warten auf dem Mittelstreifen als lästig empfunden.

#### **05-006 (Walter-Nicklitz-Promenade/ Querung Schönstedtstraße, Mitte): KAP \*\* + SON \*\***

Die Querungsstelle ist durch die angrenzenden Schulen frequentiert und sollte trotz des relativ geringen Kraftfahrzeugverkehrs unbedingt verbessert werden.

- Es wird eine zumindest markierte Gehwegvorstreckung auf der südlichen Gehwegseite neben den Querparkplätzen empfohlen.
- Die vorhandene Bepflanzung versperrt die Sicht und sollte unbedingt eingekürzt oder entfernt werden.
- Darüber hinaus ist zu prüfen, ob nicht eine optische Hervorhebung der Querung durch eine Fahrbahnmarkierung den Promenadencharakter verdeutlichen und Kraftfahrer zur vorsichtigen Fahrweise bewegen würde.

**05-007 (Walter-Nicklitz-Promenade/ Querung Wiesenstraße, Mitte):  
2KAP(AUF) \*\*\* + 2PLA \*\***

Die Querungsstelle ist durch die angrenzenden Schulen frequentiert und sollte trotz des relativ geringen Kraftfahrzeugverkehrs verbessert werden. Aus beiden Richtungen kommend sind aufgrund der westlich abgeknickten Wiesenstraße und der gleichzeitigen Einmündung der Uferstraße die Sichtverhältnisse problematisch. Insbesondere im Bereich der Walter-Rober-Brücke wirkt die Straße aufgeweitet und die Situation ist kaum als Querungsstelle wahrnehmbar. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wurde zum Begehungszeitraum kaum eingehalten.

- Empfohlen werden beidseitig bauliche Gehwegvorstreckungen. Zur Verdeutlichung der Querung wäre auch eine Teilaufpflasterung über die Wiesenstraße günstig.
- Darüber hinaus ist zu prüfen, ob um die Furt zurückversetzte Plateaupflasterungen im abgeknickten Bereich der Wiesenstraße und in der Uferstraße als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorzusehen sind.

**05-008 (Walter-Nicklitz-Promenade/ Querung Pankstraße +  
Pankstraßenbrücke, Mitte): 2KAP \*\* + SON \*\***

Die Pankstraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 21.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und ein Tempolimit von 50 Km/h. Beobachtungen ergaben, dass die beiden Lichtsignalanlagen Wiesenstraße und Reinickendorfer Straße Querungen in Fahrzeugstrom-Lücken zulassen mit Halt auf dem breiten Mittelstreifen. Die Sichtverhältnisse sollten verbessert werden:

- Es wird empfohlen, die vorhandenen Gehwegvorstreckungen richtliniengemäß 30 – 70 cm über die Parkstände hinaus vorzuziehen um eine bessere Sicht bei dieser stark befahrenen Straße zu ermöglichen.
- Der vorhandene Blumenkübel auf dem Mittelstreifen sollte versetzt werden, da dieser die Sicht versperrt.

**05-009 (Walter-Nicklitz-Promenade/ Querung Gerichtsstraße, Mitte): KAP \*\* +  
BAR \*\***

In der Plangrundlage ist der weitere Verlauf des Weges in Richtung Süden auf der östlichen Seite vorgesehen. Hier gibt es keine Querungsanlage und auch an der Kolberger Straße ein paar Schritte weiter östlich gibt es lediglich eine Lücke der Querparkstände im Bereich einer Grundstückszufahrt zur Grünanlage. Der Weg könnte auch westlich der Panke fortgesetzt werden, an dieser Stelle gibt es im direkten Wegeverlauf eine Gehwegvorstreckung. Dieser Weg verläuft aber etwas weiter südlich entlang der Ravenéstraße und nicht wie auf der östlichen Seite durch eine Grünanlage. Es wird vorausgesetzt, den Wege im westlichen Gehwegverlauf Kolberger Straße über die Gerichtstraße beizubehalten, um dort direkt auf den Grünanlagen-Eingang zu gelangen.

- Es wird vorgeschlagen, auf der südlichen Straßenseite lediglich eine markierte Gehwegvorstreckung bis über die Querparkstände hinaus vorzusehen und damit gleichzeitig die Grundstückszufahrt zur Grünanlage für Fahrzeuge des Grünflächenamtes beizubehalten. Vorausgesetzt wird, dass es sich um eine verkehrsmäßig unbedeutende Zufahrt handelt.
- Die Poller auf der nördlichen Seite der Gerichtstraße könnten insbesondere für sehbehinderte Personen ein Problem darstellen und sollten entfernt werden. Es ist zu prüfen, ob auch hier eine markierte Gehwegvorstreckung hilfreich ist, auch um den Wegeverlauf zu verdeutlichen.

#### **05-010 (Walter-Nicklitz-Promenade/ Querung Schönwalder Straße, Mitte):**

##### **FGÜ \*\* + 2KAP \*\***

Die Querungsstelle hat eine Verkehrsbelastung von ca. 9.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und befindet sich in unmittelbarer Nähe von Schulen, einer Senioren-Freizeitstätte, der Bibliothek, Kindertagesstätte und einem Jugendfreizeitheim. An der Promenade befinden sich nördlich und auch südlich der Schönwalder Straße jeweils ein Kinderspielplatz. Die Querungsanlage sollte verbessert werden, zumal die vorhandenen Gehwegvorstreckungen nicht über die Parkstände hinausragen und durch die Querparkstände im Norden insbesondere für Kinder keine freie Sicht ermöglichen. Das Verkehrsaufkommen und die Straßenbreiten liegen im zentralen Bereich der Kriterien zur Einrichtung eines Fußgängerüberwegs. Aufgrund der geraden Straßenführung sind gute Sichtverhältnisse zu schaffen. Eine solche Maßnahme würde den Weg an der Panke aufwerten und den Fußgängern ein Vorrecht einräumen.

- Es wird die Einrichtung eines Fußgängerüberganges mit beiderseits über die Parkstände hinaus vorgezogenen baulichen Gehwegvorstreckungen empfohlen.

#### **05-011 (Südpankepark/ Querung Schulzendorfer Straße, Mitte):**

Keine Anmerkungen.

#### **05-012 (Südpankepark/ Querung Liesenstraße, Mitte): WEG \***

Die Plangrundlage ist an dieser Stelle nicht eindeutig. Es wäre derzeit eine Möglichkeit, den östlichen Weg im Südpankepark als grünen Hauptweg vorzusehen

und damit die direkte Querungsstelle mit einer Mittelinsel mit Bordsteinabsenkungen und taktilen Platten zu erreichen. Dieser Weg beinhaltet einen Umweg in der Grünanlage, der aber nicht als solcher wahrgenommen wird. Nach Auskunft des Bezirksamtes ist allerdings die Anlage einer weiteren Querungsanlage mit Mittelinsel an der Stelle des westlichen Weges im Südpankepark geplant. Sollte an dieser Stelle eine Maßnahme umgesetzt werden, ließen sich der hier untersuchte und der GHW Nr. 19 („Tiergartenring“) auf einer Querungsanlage bündeln.

*In der Fortsetzung des Weges muss im Verlauf der Liesenstraße die Chausseestraße gequert werden, um den geplanten Idealweg westlich des Neubaus des Bundesnachrichtendienstes zu erreichen. Diese Querungsstelle wurde als GHW Nr. 19 („Tiergartenring“) untersucht, der nur an dieser Stelle den GHW Nr. 05 kreuzt.*

*Ab Chausseestraße ist der an der Südpanke geplante Weg bis zur Habersaathstraße wegen Neubaus des Bundesnachrichtendienstes zur Zeit nicht begehbar. Die Wegeverbindung gehört zum Gebiet des „Masterplanverfahrens Heidestraße“ mit dem Ziel, eine fußläufige Ost-West-Verbindung zu schaffen und diese hat derzeit höchste Priorität. Die Querungen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

#### **05-013 (Schwarzer Weg/ Querung Habersaathstraße, Mitte): 2KAP \*\***

Zum Begehungszeitpunkt waren auf beiden Seiten der Habersaathstraße die Bereiche mit Bordsteinabsenkung, der Eckbereich und auch sonst die Bordsteinbereiche mit parkenden Kraftfahrzeugen zugestellt und die Querungsstelle nicht benutzbar.

Nach Auskunft des Bezirksamtes ist am Beginn des Südpankewegs nördlich der Habersaathstraße eine platzartige Erweiterung geplant. Dort soll eine Gehwegvorstreckung entstehen. Zusätzlich wird eine weitere Gehwegvorstreckung auf der Südseite der Habersaathstraße auf Höhe der Zufahrt zum Bundeswehrgebäude geprüft. Dort ist eine Gehwegvorstreckung nur in überfahrbarer Ausführung mit herunterklappbaren Pollern möglich.

- Wegen der terminlich noch nicht abzuschätzenden Umsetzung wird dringend empfohlen, im Bereich der Bordsteinabsenkungen durch markierte Parkstandsunterbrechungen oder markierte Gehwegnasen eine Möglichkeit zu einer Querung zu schaffen.

#### **05-014 (Schwarzer Weg/ Querung Invalidenstraße, Mitte): WEG \***

Die in der Plangrundlage vorgesehene Querung im direkten Straßenverlauf Schwarzer Weg ist aufgrund der Verkehrsbelastung von ca. 30.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und der fehlenden Querungsanlage unzumutbar. Darüber hinaus ist die vorgesehene Wegeführung über den Platz vor dem neuen Tor und den Robert-Koch-Platz bis zur Hannoverschen Straße mit insgesamt fünf Straßen-Querungen verbunden, wo eigentlich nur drei Querungen erforderlich wären.

- Deshalb wird eine Verlegung auf die östliche Seite des Platzes vor dem neuen Tor vorgeschlagen. Dieser Weg ist direkter und sicherer.

**05-015 (Platz vor dem Neuen Tor, Eingang BMVBS/ Querung Invalidenstraße, Mitte):**

Keine Anmerkung.

**05-016 (Invalidenstraße/ Querung Platz vor dem Neuen Tor, östliche Seite, Mitte): 2KAP \*\* + SON \*\***

Trotz des relativ geringen Verkehrsaufkommens und der Tempo-30-Regelung wird wegen der fünf vorhandenen Park- und Fahrstreifen, des allgemein vorhandenen Querungsbedarfs auf der südlichen Seite der Invalidenstraße, des eindeutig vorhandenen Parkdrucks und auch zur Verdeutlichung der Wegeführung eine Verbesserung vorgeschlagen.

- Es werden die Einrichtung von zwei baulichen Gehwegvorstreckungen und die Demontage der im Wegeverlauf aufgestellten Poller empfohlen.
- Darüber hinaus ist zu prüfen, ob nicht der gesamte Bereich der beiden Plätze mit Ausnahme der Luisenstraße Als Zufahrt zum Krankenhaus ein Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325, 326) werden könnte.

**05-017 (Robert-Koch-Platz, östliche Seite/ Querung Hannoversche Straße, Mitte): MIN \*\* + SON \*\***

Um den Fußgängerverkehr zur LSA an der Invalidenstraße zu führen, sollte schon an dieser Querungsstelle eine attraktive Quermöglichkeit angeboten werden. Trotz des relativ geringen Verkehrsaufkommens und der Tempo-30-Regelung wird wegen der fünf vorhandenen Fahrstreifen und zur Verdeutlichung der Wegeführung eine Verbesserung vorgeschlagen.

- Es ist zu prüfen, ob die Einrichtung einer Mittelinsel möglich ist.
- Dabei müssen die beiden Fahrstreifen für die Busse beachtet und möglicherweise die Haltestellen noch stärker aus dem Kreuzungsbereich herausgezogen werden.

**05-018 (Südpanke-Weg/ Querung Philipp-Straße, Mitte): 2KAP \*\***

Im direkten Verlauf der Wegeführung gibt es keine Querungsanlage und die nördliche Straßenseite war zum Begehungszeitpunkt zugeparkt. Wenige Schritte in Richtung Westen an einem Spielplatz (aber nicht Spielplatzeingang) befindet sich eine markierte Gehwegvorstreckung, die versetzt zur Bordsteinabsenkung ist. Die Bordsteinabsenkung war zum Begehungszeitpunkt ebenfalls zugeparkt. Die Querungsanlage scheint unbedacht umgesetzt zu sein und ist so nicht funktionsfähig.

- Es wird empfohlen, markierte Gehwegvorstreckungen auf beiden Straßenseiten in der direkten Wegeführung anzuordnen und die vorhandene Markierung zu entfernen.

#### **05-019 (Südpankeweg/ Querung Reinhardtstraße, Mitte): KAP \*\* + MIN \*\***

Laut Auskunft des Bezirksamtes zeichnet sich nunmehr nach Jahren der Inaktivität des Investors eine Realisierung des Bauvorhabens auf dem Grundstück nördlich des Brecht-Theaters ab und ermöglicht damit den Lückenschluss auf dem Idealweg. Nach der Plangrundlage wird die Reinhardtstraße im Verlauf des Ausganges des Südpankeweges gequert. Die Straße hat auf zwei Fahrstreifen ein Verkehrsaufkommen von 8.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Obwohl in ca. 50 Meter Abstand eine LSA existiert, wäre die Nutzung mit zwei weiteren Querungen und einem nicht vertretbaren Umweg verbunden. Am Südpankeweg gibt es eine breite Hauseinfahrt.

- Deshalb wird im Verlauf des zur Zeit wegen einer Baustelle nicht begehbaren Durchganges durch den Häuserblock vom Berliner Ensemble die Einrichtung einer baulichen Gehwegvorstreckung und einer Mittelinsel empfohlen. Statt der Parkstände auf der nördlichen Seite sollte der Fahrstreifen an den Gehweg heran geschwenkt werden. Dadurch sind ungehinderte Ein- und Ausfahrten auf der Grundstückszufahrt möglich.

#### **05-020 (Am Zirkus/ Querung Reinhardtstraße, Mitte): 2KAP \*\***

Im Ggs. zur Angabe in der Plangrundlage könnte die Querung auch in Richtung Osten verschoben werden.

- An dieser Stelle werden alternativ zwei bauliche Gehwegvorstreckungen vorgeschlagen.

#### **05-021 (Bertolt-Brecht-Platz/ Querung Schiffbauerdamm, nordöstliche Seite, Mitte): WEG \***

Dies wäre die direkte Querungsstelle im Wegeverlauf, so wie sie auch in der Planungsgrundlage vorgesehen ist.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf über folgende Querungsstellen zu verlegen und diese sicherer und komfortabler auszugestalten.

#### **05-022 (Schiffbauerdamm/ Querung Straße Am Zirkus, Mitte): KAP \*\* + BAR \*\***

An dieser Stelle gibt es ein sehr hohes Fußverkehrsaufkommen und einen starken Parkdruck, sodass auch die nach der StVO freizuhaltenden Bereiche an der Einmündung häufig zugeparkt sind. Die Bordsteine sind zwar abgesenkt aber zueinander versetzt.

- Es wird empfohlen, auf der westlichen Seite des Bertolt-Brecht-Platzes möglichst eine bauliche Gehwegvorstreckung vorzusehen.

- Die Bordsteinabsenkung auf der Platzseite muss dieser Gehwegvorstreckung direkt gegenüber liegen.

**05-023 (Bertolt-Brecht-Platz/ Querung Schiffbauerdamm südwestliche Seite, Mitte): KAP \*\* + BAR \*\***

Auf der Spreeseite des Schiffbauerdamms ist der Gehweg an der Querungsstelle erweitert und funktioniert wie eine Gehwegvorstreckung. Die Sichtbeziehungen sind auf dieser Straßenseite recht gut. Der schmale Fahrstreifen lässt Kraftfahrzeuge jeweils nur aus einer Richtung zu, wodurch die Geschwindigkeit reduziert wird. Eine Querung ist in der Regel dennoch nicht möglich, weil der 5-Meter-Bereich an der Einmündung eng zugeparkt ist.

- Es wird empfohlen, auf der nördlichen Straßenseite eine Gehwegvorstreckung mit abgesenkten Bordsteinen vorzusehen, die mit der Gehwegvorstreckung zum Bertolt-Brecht-Platz verbunden ist.
- Zusätzlich sollten Poller in der Ausrundung, nicht aber im direkten Querungsbereich vorgesehen werden.

Dennoch StVO-widrig abgestellte Fahrzeuge würden dann auf dem Fahrstreifen im Wege stehen und den gesamten Straßenzug blockieren.

*Bis zur Luisenstraße gibt es keine weiteren Querungsstellen. Nach der Überquerung der Marschallbrücke auf dem östlichen Gehweg verbindet sich der GHW 05 für ein kurzes Stück bis zum Friedrich-Ebert-Platz mit dem GHW Nr. 01 („Spreeweg“).*

**05-024 (Friedrich-Ebert-Platz/ Querung Scheidemannstraße, Mitte):**

Keine Anmerkung.

**05-025 (Ebertstraße/ Querung Straße des 17. Juni, Mitte): SCH \*\*\***

- Es wird empfohlen, durch eine Anpassung der Ampelschaltung (längere Grünphase) eine Querung ohne Aufenthalt auf dem Mittelstreifen auch für langsamere Fußgänger zu ermöglichen.

**05-026 (Ebertstraße/ Querung Lennéstraße, Mitte):**

Keine Anmerkung.

**05-027 (Ebertstraße/ Querung Hans-von-Bülow-Straße, Mitte):**

Keine Anmerkung.

**05-028 (Ebertstraße/ Querung Straße Potsdamer Platz in Verlängerung der Bellevuestraße, Mitte): AUF \*\***

Die Straße Potsdamer Platz ist sehr schmal und weist nur ein geringes Kraftfahrzeug-Verkehrsaufkommen auf. Allerdings kann die meist zügige Fahrweise

der vom bzw. zum Haltepunkt an der Straßenkurve Straße Potsdamer Platz / Bellevuestraße fahrenden Taxen zu Problemen führen.

- Es wird empfohlen, den Gehweg hier - wie an der Hans-von-Bülow-Straße - aufzupflastern, um die Geschwindigkeit insbesondere des Taxiverkehrs zu dämpfen.

**05-029 (Ebertstraße/ Querung Potsdamer Straße, Mitte): SCH \*\*\***

- Es wird empfohlen, durch eine Anpassung der Ampelschaltung (längere Grünphase) eine Querung ohne Aufenthalt auf dem Mittelstreifen auch für langsamere Fußgänger zu ermöglichen.

**05-030 (Gabriele-Tergit-Promenade / Querung Linkstraße am Fontane-Platz, Friedrichshain-Kreuzberg): KAP \*\***

Die Linkstraße ist sehr schmal und weist nur ein geringes Kraftfahrzeug-Verkehrsaufkommen auf. Auf der Südseite der Querung ist eine Gehwegvorstreckung auf der Fahrbahn markiert, die kaum noch zu erkennen ist.

- Es wird empfohlen, die verblichene Markierung der Gehwegvorstreckung auf der Südseite der Querung neu einzufärben. Eine zusätzliche Sicherung der Querung durch Poller ist hier nicht sinnvoll, da eine temporäre Befahrung der Vorstreckung durch in der Linkstraße parkende Reisebusse möglich sein muss.

**05-031 (Tilla-Durieux-Park-Reichpietschufer/Gabriele-Tergit-Promenade, Friedrichshain-Kreuzberg),**

**05-032 (Köthener Brücke/ Reichpietschufer, Friedrichshain-Kreuzberg),**

**05-033 (Köthener Brücke/ Schöneberger Ufer, Friedrichshain-Kreuzberg):**

Im Rahmen der Planungen für einen Park auf dem Gleisdreieck wird - finanziert als Ausgleichsmaßnahme - eine Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Landwehrkanal und die Uferstraßen errichtet, die den neuen Park mit dem Tilla-Durieux-Park verbindet.

Für die Querungen der Kanaluferstraßen auf der Westseite der Köthener Brücke und der Gabriele-Tergit-Promenade besteht trotz vorhandener Probleme (z.B. den Gehweg querender Radweg) angesichts der baldigen Realisierung der Brücke kein Maßnahmebedarf.

*Ab Schöneberger Ufer gibt es im Bereich Gleisdreieck – S-Bhf. Yorckstraße (Friedrichshain-Kreuzberg) bis zum S- und Fern-Bhf. Südkreuz (Tempelhof-Schöneberg) derzeit noch eine lange Lücke im Idealwegenetz. Die Querungen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

*Am Bahnhof Südkreuz kreuzt der GHW 05 den GHW 18 („Innerer Parkring“) und der Weg verlässt das innere Untersuchungsgebiet. Ab hier beginnt die Untersuchung des Südausläufers:*

**05-034 (Priesterweg Grünanlage, Sembritzkistraße/ Querung Prellerweg, Tempelhof-Schöneberg): GES \*\*\* + SCH \*\*\* + WEG \***

Der in der Kartengrundlage eingetragene Weg an der S-Bahn entlang ist ein schmaler Pfad in einem Grünstreifen, sodass die Fußgänger aus Norden kommend zumeist den Priesterweg benutzen. Von dort aus ist die Lichtsignalanlage direkt am Tunneleingang nicht gut erkennbar. Wer die Richtung des weiterführenden Weges kennt, wird an dieser Stelle versuchen den Prellerweg zu queren.

Fußgänger, die aus dem Süden in der Sembritzkistraße ankommen, können die Lichtsignalanlage durch den Bewuchs am Wegrand und den leichten Knick des Gehweges kurz vor dem Prellerweg auch erst im letzten Moment erkennen. Wer sich anhand von Plänen orientiert und den Priesterweg im Westen erreichen möchte, wird an dieser Stelle die Lichtsignalanlage über die Sembritzkistraße in Richtung Westen benutzen und dann zu denen gehören, die an der Haltestelle den Prellerweg queren.

Durch die Wegeführung und die Anordnung der Leitplanken sowie die aus dem Einmündungsbereich zurückversetzte Lichtsignalanlage in der Sembritzkistraße ist der untersuchte Weg aus der Grünanlage „Der Insulaner“ oder über den südlichen Gehweg am Prellerweg umständlich und vor Ort kaum einsichtig zu erreichen.

Die Wartezeit bis zum Umschalten auf Grün für Fußgänger und der von Mauern und Brücken reflektierte Verkehrslärm führen an der bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage zu einem hohen Anteil an Rotgehern. Das ist gefährlich, denn der Prellerweg hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 22.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV), schnellen Kraftfahrzeug- und Fahrradverkehr und zwei recht enge Kurven bis zur Unterführung unter den S-Bahn-Brücken.

- Es wird empfohlen, die Wartezeit an dieser bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage zu überprüfen.
- Darüber hinaus wird dringend empfohlen die bisherige Tempo-30-Regelung ab Brücke in Richtung Osten nach Westen bis mindestens zur vorhandenen Haltestellen am Priesterweg, besser noch vor den Anfang der engen Kurve des Prellerwegs vorzuziehen.

**05-035 (Priesterweg/ Querung Prellerweg, Tempelhof-Schöneberg): LSA \*\*\* + WEG \***

Zum Zeitpunkt der Begehung wurde beobachtet, dass die Lichtsignalanlage möglicherweise in diesem Straßenabschnitt an der falschen Stelle steht. Aus dem Hans-Balu-Park, dem Naturpark Schöneberger Südgelände oder dem S-Bahnhof Priesterweg kommend ist die Bus-Haltestelle auf der gegenüberliegenden südlichen Straßenseite des Prellerwegs kaum erreichbar. Das Gleiche gilt für Besucher der Wilhelm-Foerster-Sternwarte, dem Sommerbad am Insulaner oder der Grünanlage „Der Insulaner“ und der Erreichung der Bus-Haltestelle oder dem S-Bahnhof auf der nördlichen Straßenseite. Genau an dieser Stelle, wo ein starker Querungsbedarf vorhanden ist, gibt es keine Querungsanlage und die freie Straßenquerung ist trotz des Mittelstreifens sehr gefährlich. Es wird aber häufig riskant gequert.

- Es wird dringend empfohlen, eine Verlegung der bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage im Wegeverlauf Priesterweg zu prüfen. Damit ließe sich der Querungsbedarf bündeln.
- Damit verbunden müsste der Wegeverlauf ein kurzes Stück auf den südlichen Gehweg des Prellerwegs verlegt werden.

Es wurden keine Fußgänger beobachtet, für die eine Verlegung der Lichtsignalanlage einen Umweg nach sich gezogen hätte.

**05-036 (Prellerweg/ Querung Sembritzkistraße, Tempelhof-Schöneberg):  
2KAP \*\*\* + SON \*\***

Diese Querung ist nur erforderlich, wenn die oben beschriebene Wegeverlegung sinnvoll ist.

- Bei Umsetzung der Lichtsignalanlage wird empfohlen, auf die derzeitige Furt und im westlichen Kurvenbereich Schutzplanken anzubringen, um Unfälle durch Auffahren auf den Gehweg zu verhindern und eine Querung an dieser Stelle zu unterbinden.
- Die Lichtsignalanlage in der Sembritzkistraße kann entfallen. Stattdessen wird eine Querungsanlage durch bauliche Gehwegvorstreckungen vorgeschlagen.

*Die geplante Wegeführung ab Prellerweg an der S-Bahn entlang bis zum Steglitzer Damm –Attilastraße ist zurzeit noch nicht zugänglich. Die Querungsanlagen am temporären Umweg wurden nicht untersucht.*

**05-037 (Weg der Kleingartenkolonie Erntesegen, Steglitzer Damm/ Querung Attilastraße, Steglitz-Zehlendorf): LSA \*\*\* + WEG \***

An dieser Stelle hat die Attilastraße ein Verkehrsaufkommen von ca. 30.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Im direkten Wegeverlauf aus Südrichtung, so wie er in der Plangrundlage eingetragen ist, gibt es keine Querungsanlage aber durch den S-Bahn-Eingang einen ausgeprägten Querungsbedarf. Ein Fußgängersperrgitter auf der Seite der Ringstraße ist nicht über diese Querungsstelle hinausgeführt worden, sodass Fußgänger regelmäßig versuchen, an dieser Stelle die vier Fahrstreifen zu überqueren. Das ist überaus gefährlich, da die Freigabe des Haupt-Kfz-Stroms (Steglitzer Damm – Attilastr – Ringstraße bzw. umgekehrt) für Querende zu spät zu erkennen ist und es auch keinen „rettenden“ Mittelstreifen gibt. Nutzer des grünen Hauptweges und auch Fahrgäste, die zum S-Bahnhof gelangen wollen, müssen entgegengesetzt zur gewünschten Gehrichtung erst die Ringstraße und dann die Attilastraße queren.

Auch für Fußgänger, die auf dem nördlichen Gehweg Steglitzer Damm auf die Attilastraße treffen, gibt es keine Querungsanlage im Wegeverlauf. Sie sind gezwungen, im Gegensatz zur gewünschten Gehrichtung zuerst den Steglitzer Damm mit 15.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV), die Attilastraße mit 18.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und anschließend noch die Reutliner Straße zu

queren. Da jede Straßenquerung - insbesondere die an einer Lichtsignalanlage - das Unfallrisiko für Fußgänger erhöht, ist dieser Umweg nicht nur unkomfortabel, sondern auch gefährlich.

- Es wird dringend empfohlen, die Einrichtung einer geschlossenen Lichtsignalanlage westlich direkt an der Einmündung der Ringstraße zu prüfen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, die kleine Grünanlage westlich der S-Bahn und südlich der Kleingartenkolonie Steglitzer Damm in die Wegeführung einzubinden, um ein wenig schneller aus dem verlärmten Kreuzungsbereich herauszukommen.

*Es folgt ein weiteres Teilstück des Untersuchungsgebietes 2009.*

*Der Idealweg von der S-Bahn-Brücke zur Unterführung und durch die Kleingartenkolonie „Lankwitz-Hafen“ zur Freymüllerstraße ist noch nicht begehbar. Die Querungsstelle auf dem temporären Umweg bis zum Kamenzer Damm wurde nicht untersucht.*

**05-060 (Wunsiedeler Weg, Weg im Grünzug südwestlich der Schneebergstraße/ Querung Wunsiedeler Weg, Steglitz-Zehlendorf): KAP\* + SON\*\* + BAR\***

Im Wunsiedeler Weg ist das Parken von Kraftfahrzeugen auf beiden Straßenseiten nicht untersagt. Ohne die Straße zu versperren, können aber nur auf einer Straßenseite Kraftfahrzeuge geparkt werden. Zum Zeitpunkt der Begehung standen auf der östlichen Straßenseite geparkte Kraftfahrzeuge und es kam dadurch zu Sichtbehinderungen für aus östlicher Richtung die Straße querende Fußgänger.

- Es wird empfohlen, auf der östlichen Straßenseite ein über die Parkstände hinausragendes Fußgängerkap zu markieren.
- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird zusätzlich empfohlen, das Parken auf beiden Straßenseiten in den richtliniengemäß freizuhaltenden Sichtfeldern z.B. durch eine Grenzmarkierung mit Zeichen 299 StVO auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1, Tabelle 31)
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten.

**05-061 (Weg im Grünzug südwestlich der Schneebergstraße/ Querung Bernecker Weg, Steglitz-Zehlendorf): KAP\* + SON\*\* + BAR\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz), aber an der Querungsstelle wurde zum Zeitpunkt der Begehung auf der südöstlichen Straßenseite die Sicht der querenden Fußgänger durch längs parkende Kraftfahrzeuge eingeschränkt.

- Es wird empfohlen, auf der südöstlichen Straßenseite ein über die Parkstände hinausragendes markiertes Fußgängerkap zu bauen.
- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird zusätzlich empfohlen, das Parken auf beiden Straßenseiten in den richtliniengemäß freizuhaltenden Sichtfeldern z.B. durch eine Grenzmarkierung mit Zeichen 299 StVO auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1, Tabelle 31)
- Auf der südöstlichen Seite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich und es wird empfohlen, auf beiden Straßenseiten die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten.

**05-062 (Weg im Grünzug südwestlich der Schneebergstraße, Weg „Durchgang zum Döhlauer Pfad“/ Querung Döhlauer Pfad, Steglitz-Zehlendorf): SON\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz), da die Querungsstelle sich am Ende einer Sackgasse mit Parkverbot und sehr großzügigem Wendebereich befindet. Zurzeit müssen Fußgänger den Wendebereich queren, da weder über den Wendebereich, noch am Rande des Wendebereichs ein Gehweg entlang führt.

- Es wird empfohlen, den Gehweg durch eine Pflasterung über den Wendebereich hinüber zu führen, so dass eine Querung der Fahrbahn vermieden wird. Auch dann wäre noch genügend Platz zum Wenden von Kraftfahrzeugen gegeben.

**05-063 (Weg „Durchgang zum Döhlauer Pfad“, Weg im Grünzug östlich vom Halbauer Weg/ Querung Straße Alt-Lankwitz, Steglitz-Zehlendorf): FGÜ\*\*\***

Zum Zeitpunkt der Begehung wurden auf der südlichen Straßenseite und auch direkt an der Querungsstelle Kraftfahrzeuge geparkt. Im direkten Wegeverlauf ist eine Querung der Straße Alt-Lankwitz daher nicht ungehindert möglich. Die Sichtverhältnisse sind durch diese Umstände an der Querungsstelle stark eingeschränkt. Der Weg durch den Grünzug ist durch Fußgänger frequentiert, führt durch eine Wohnsiedlung und befindet sich westlich eines Spielplatzes.

- Es wird dringend empfohlen, einen Fußgängerüberweg einzurichten.

**05-064 (Weg im Grünzug östlich vom Halbauer Weg, Weg durch die Kleingartenkolonie Alt-Lankwitz/ Querung Kamenzer Damm, Steglitz-Zehlendorf): WEG\*\* + BAR\*\***

Der Kamenzer Damm hat ein Verkehrsaufkommen von über 11.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Es befindet sich zwar ein begehbare Weg östlich der Kolonie Alt-Lankwitz, es ist jedoch keine Querungsanlage im Verlauf des Idealweges vorhanden und die Querungssituation über den Kamenzer Damm ist für Fußgänger nicht sicher.

- Es wird empfohlen, die Wegeföhrung in Richtung Kamenzer Damm, Halbauerstraße zu verändern, da innerhalb von weniger als 50 Metern eine Lichtsignalanlage genutzt werden kann, die in diese Untersuchung einbezogen wurde.
- Die Bordsteine sind auf beiden Straöenseiten der Lichtsignalanlage abzusenken und es wird empfohlen, den Übergang mit taktilen Flächen auszustatten.

Aufgrund der momentanen Unzugänglichkeit der Kolonie Alt-Lankwitz kann der Idealweg ab Kamenzer Damm bis auf Höhe Ludwig-Bechstein-Schule nicht begangen werden. Eine zusätzliche Straßenquerung ist durch diesen kurzen temporären Umweg nicht erforderlich. Der Idealweg östlich von der Kirche „Von der Auferstehung Christi“ würde ohnehin nur einen Sinn ergeben, wenn genau im Verlauf des Weges eine sichere Querungsanlage gebaut werden würde.

- Ohne sichere Querungsanlage wird empfohlen, den Weg von der Kreuzung Kamenzer Damm / Halbauer Straße nicht wieder zum Eingang der Kleingartenkolonie Alt-Lankwitz zurückzuführen, sondern über den östlichen Gehweg in der Halbauer Straße zum Weg nördlich der Ludwig-Bechstein-Schule.

#### **05-065 (Weg im Grünzug östlich der Lüdeckestraöe/ Querung Belöstraße, Steglitz-Zehlendorf): FGÜ\*\* + KAP\*\***

Die Querungsstelle befindet sich in unmittelbarer Nahe einer Schule sowie eines Jugendfreizeitheims. Auf beiden Straöenseiten ist die Sicht der querenden Fußgänger durch längs parkende Kraftfahrzeuge eingeschränkt. Das Kraftfahrzeugaufkommen ist zwar gering (Straße nicht im Zählnetz), aber bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist die Straße im Zusammenhang mit der Sichtbeeinträchtigung für Fußgänger nicht sicher zu queren.

- Es wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges mit beidseitigen baulichen Fußgängerkaps empfohlen.

#### **05-066 (Weg im Grünzug östlich des Geländes der Freien Universität Berlin/ Querung Preysingstraße, Steglitz-Zehlendorf): KAP\***

Die Sicht der querenden Fußgänger ist auf der nördlichen Seite durch längs parkende Kraftfahrzeuge, auf der südlichen Seite durch längs halb auf den Bordsteinbereichen parkende Kraftfahrzeuge eingeschränkt.

- Empfohlen werden beidseitig bauliche Fußgängerkaps mit Bordsteinabsenkungen und taktilen Platten.

#### **05-067 (Weg o. Namen durch Grünanlage, Malteserstraße/ Querung Malteserstraße, Steglitz-Zehlendorf): FGÜ\*\* + KAP\*\*\* + BAR\***

Die Malteserstraße hat ein Verkehrsaufkommen von über 17.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) sowie Busverkehr. Die beiden verhältnismäßig breiten Fahrstreifen,

bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, begünstigen schnelles Fahren. Auf der westlichen Straßenseite ist die Fläche, auf der sich Fußgänger aufstellen müssen um die Straße einzusehen zu können, Teil der Fahrbahn. Die rechts in die Malteserstraße abbiegenden Kraftfahrzeuge aus der Marchandstraße überfahren diese Fläche. Dies stellt eine Gefahr für die querenden Fußgänger dar.

- Es wird eine Prüfung empfohlen, ob das aktuelle Kraftfahrzeug-Aufkommen die Einrichtung eines Fußgängerüberweges zulässt.
- Unabhängig davon ist auf der westlichen Straßenseite ein bauliches Fußgängerkap dringend erforderlich.
- Auf beiden Straßenseiten und auf der Mittelinsel wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten.

**05-068 (Weg im Grünzug östlich des evangelischen Gemeindezentrums/ Querung Hildburghauser Straße, Tempelhof- Schöneberg): LSA\*\*\* + KAP\*\* + SON\*\* + BAR\*\***

Die Hildburghauser Straße hat ein Verkehrsaufkommen von über 25.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) sowie vier Buslinien. Die Kraftfahrzeuge werden auf der südlichen Straßenseite längs in zu schmal angelegten Parkbuchten und deshalb halbseitig auf der Fahrbahn geparkt und schränken dadurch die Sichtverhältnisse in Richtung Westen stark ein. Auf der nördlichen Straßenseite sind die Sichtverhältnisse in Richtung Osten ebenfalls durch halb auf dem Gehweg parkende Kraftfahrzeuge eingeschränkt. Ein Kraftfahrzeugführer parkte sein Kraftfahrzeug zum Zeitpunkt der Begehung sogar auf dem vorhandenen Fußgängerkap. Die an der Lichtsignalanlage Hildburghauser Straße / Waldsassener Straße / Weskammstraße wartenden Kraftfahrzeuge haben sich zum Zeitpunkt der Begehung bis zur Querungsstelle gestaut, so dass kein Übergang möglich war. Dieser Zustand ist für einen Grünzug mit Anbindung zu Schulen, Senioreneinrichtungen, etc. nicht angemessen.

- Es wird dringend die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage empfohlen.
- Auf der nördlichen Straßenseiten ist ein bauliches Fußgängerkap über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinaus erforderlich.
- Auf der südlichen Straßenseite ist unbedingt die bauliche Vorziehung des vorhandenen und zu kurzen Fußgängerkaps 70 cm über die Grenzlinie der parkenden Fahrzeuge hinaus erforderlich, um die richtliniengemäßen Sichtbeziehungen zu gewährleisten.
- Zusätzlich sollten geeignete Maßnahmen (z.B. Poller) ergriffen werden, um das illegale Parken auf dem Fußgängerkap zu verhindern.
- Die Bordsteine sind auf beiden Straßenseiten und auf dem Mittelstreifen abzusenken und es wird empfohlen, den Übergang mit taktilen Flächen auszustatten.

*In der Grünanlage nördlich der Alfred-Adler-Grundschule auf Höhe des Lichterfelder Ringes und des Erbindorfer Weges trifft der GHW Nr. 15 („Teltower Dörferweg“) auf den GHW Nr. 05 und beide Wege verlaufen gemeinsam bis zum Alfred-Kiepert-Steig.*

**05-069 (Weg im Grünzug östlich von der Waldsasser Straße, Weg im Grünzug südwestlich der Ahrensdorfer Straße/ Querung südlicher Tirschenreuther Ring an der Gustav-Heinemann-Oberschule, Tempelhof-Schöneberg): FGÜ\*\*\* + PLA\*\***

An dieser Stelle gab es zum Zeitpunkt der Begehung ein sehr hohes Fußverkehrsaufkommen und obwohl die Straße nicht im Zählnetz ist, war auch das Kraftfahrzeugaufkommen hoch. Der Tirschenreuther Ring ist aufgrund der kurvigen Straßenführung von der östlichen Straßenseite schwer einsehbar. Die Sicht wird durch parkende Kraftfahrzeuge zusätzlich erschwert. Trotz der Tempo-30-Regelung fuhren die Kraftfahrzeuge zum Zeitpunkt der Begehung deutlich schneller. In unmittelbarer Nähe der Querungsstelle befinden sich mehrere Spielplätze und eine Schule.

- Es wird dringend empfohlen, einen Fußgängerüberweg einzurichten.
- Zusätzlich zum Fußgängerüberweg sind Plateaupflasterungen in beiden Richtungen zur Geschwindigkeitsreduzierung zu prüfen.

**05-070 (Weg im Grünzug südlich der Ahrensdorfer Straße, Weg im Grünzug östlich der Kleingartenkolonie Amstelveen/ Querung Marienfelder Allee, Tempelhof-Schöneberg): FGÜ\*\*\* + MIN\*\*\***

Die Marienfelder Allee hat ein Verkehrsaufkommen von über 17.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) sowie drei Buslinien. Eine richtliniengemäße Querungsanlage befindet sich ca. fünf Meter von der Querungsstelle in südöstlicher Richtung. Diese Querungsanlage wurde jedoch in einem längeren Beobachtungs-Zeitraum nicht genutzt. Stattdessen wurde die Fahrbahn von Fußgängern und Radfahrern stets im direkten Wegverlauf gequert, obwohl die Querungsstelle weder verkehrssicher noch komfortabel ist.

- Es wird eine Prüfung empfohlen, ob das aktuelle Kraftfahrzeug-Aufkommen die Einrichtung eines Fußgängerüberweges mit Mittelinsel zulässt.

**05-071 (Weg im Grünzug östlich der Kleingartenkolonie am Diedersdorfer Weg im Freizeitpark Marienfelde südlich des Wechselkröteenteiches/ Querung Diedersdorfer Weg, Tempelhof-Schöneberg): SON\*\*\***

Vor der Querung des Diedersdorfer Weges muss man auf der östlichen Seite des Diedersdorfer Weges auf dem Fahrstreifen gehen, da kein Gehweg vorhanden ist. Am Rand der Fahrbahn werden zudem Kraftfahrzeuge geparkt.

- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken auf beiden Straßenseiten des Diedersdorfer Weges (zumindest jedoch im Wegeverlaufs des GHW Nr.

05) in den richtliniengemäß freizuhaltenden Sichtfeldern z.B. durch eine Grenzmarkierung mit Zeichen 299 StVO auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1, Tabelle 31)

*Nach der Brücke am Königsgraben trennt sich der GHW Nr. 15 („Teltower Dörferweg“) und wird auf dem Alfred-Kiepert-Steig weitergeführt.*

**05-072 (Königsgrabenweg östlich Königsgraben, Weg durch Berliner Forst Düppel südlich Königsgraben/ Querung Schichauweg, Tempelhof-Schöneberg): SON\*\* + BAR\*\***

Zum Zeitpunkt der Begehung wurden keine Kraftfahrzeuge am Straßenrand geparkt. Grundsätzlich ist das Parken an dieser Stelle jedoch nicht verboten. In unmittelbarer Nähe befindet sich eine Hundeschule. Es ist zu vermuten, dass an einigen Tagen ein hoher Parkdruck entsteht und an den Straßenseiten geparkt wird. Dies würde zu Sichtbeeinträchtigungen für die querenden Fußgänger führen.

- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken auf beiden Straßenseiten in den richtliniengemäß freizuhaltenden Sichtfeldern durch ein Schild mit Zeichen 283 StVO („Haltverbot“) auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1, Tabelle 31).
- Die Bordsteine sind auf beiden Straßenseiten abzusenken und es wird empfohlen, den Übergang mit taktilen Flächen auszustatten.

*Der Weg wird ab der Stadtgrenze ein Stück im Verlauf des Berliner Mauerweges in Richtung Birkholz weitergeführt.*

## **GHW Nr. 06 „Lindenberger Korridor“**

- Vom Bucher Forst (Hobrechtsfelder Chaussee) bis Rummelsburg (Pfarrstraße, Rummelsburger See)
- durch Pankow und Lichtenberg.

Querungsanlagen: Der gesamte Weg gehört zum Untersuchungsgebiet 2009. Er beginnt an der Berliner Stadtgrenze im Hobrechtswald/ Bucher Forst (Hobrechtsfelder Chaussee), verläuft zunächst in südlicher Richtung, verlässt am Lindenberger Weg das Stadtgebiet und wird an der Lindenberger Straße (Wartenberg) wieder hineingeführt. Danach verläuft er weiter in südlicher Richtung, kreuzt in Wartenberg den GW 16 „Humboldtspur“, wird vom Marzahn-Hohenschönhauser-Grenzgraben bis südlich vom Papenpfuhlbecken mit dem GHW Nr. 07 „Ahrensfelder Weg“ gemeinsam geführt und endet am Rummelsburger See in Rummelsburg (Gesamtlänge in Berlin ca. 16 km mit insgesamt 50 Querungsstellen).

### **06-001 (Hobrechtsfelder Chaussee östliche Seite/ Querung Pölnitzweg, Pankow): AUF\*\*\* + SON\*\***

Die Querungssituation am Pölnitzweg ist für Fußgänger, die aus südlicher Richtung den Pölnitzweg queren, sehr unübersichtlich und gefährlich. Die Fahrbahnbreite beträgt an der Querungsstelle ca. 13 Meter. Die aus der Hobrechtsfelder Chaussee, auf welcher eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt, einmündenden Fahrzeuge fahren trotz Sichtbehinderung sehr schnell in den Pölnitzweg mit Tempo 30 hinein.

- Um die Geschwindigkeit der einmündenden Fahrzeuge in den Pölnitzweg zu reduzieren, wird dringend eine Teilaufpflasterung empfohlen.
- Zusätzlich sollte die Eckausrundung durch eine Sperrfläche nach Zeichen 298 StVO („Sperrfläche“) auf der südlichen Seite abmarkiert werden.
- Darüber hinaus wird dringend empfohlen, die Bepflanzung auf der südwestlichen Seite des Pölnitzweges und auf der südöstlichen Seite der Hobrechtsfelder Chaussee zu entfernen oder einzukürzen.

### **06-002 (Weg durch den Bucher Forst an der Waldschule, Wiltbergstraße südliche Seite/ Querung Wiltbergstraße, Pankow): WEG\*\***

Die Wiltbergstraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 11.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). An der in der Planvorlage angegebenen Stelle befindet sich keine Querungsanlage und auf der südwestlichen Seite der Wiltbergstraße ist kein Gehweg bis zur Einfahrt zum Helios-Klinikum Berlin-Buch vorhanden.

- Es wird dringend eine Veränderung der Wegeführung empfohlen. Der vorhandene Gehweg auf der nordöstlichen Seite der Wiltbergstraße sollte genutzt werden. Es muss in diesem Fall zunächst die Einfahrt zum Helios-Klinikum Berlin-Buch gequert werden, um dann an der Einmündung des Röbellweg an der Lichtsignalanlage die Wiltbergstraße zu queren. Die in der Planvorlage eingezeichnete Querung der Straße

Am Sandhaus muss dann aufgrund der von uns vorgeschlagenen Wegeveränderung nicht mehr gequert werden.

**06-003 (Wiltbergstraße nordöstliche Seite/ Querung Einfahrt zum Helios-Klinikum Berlin-Buch, Pankow): WEG\*\* + BAR\***

- Es wird empfohlen, die Wegeföhrung so zu verändern, das zunächst die Einfahrt zum Helios-Klinikum Berlin-Buch gequert wird und anschließend die Lichtsignalanlage zur Überquerung der Wiltbergstraße am Röbellweg genutzt wird. Die Straße Am Sandhaus müsste dann nicht mehr gequert werden.
- Auf beiden Straßenseiten ist der Einbau von taktilen Flächen sehr zu empfehlen.

**06-004 (Wiltbergstraße nordöstliche Seite, Wiltbergstraße südwestliche Seite/ Querung Wiltbergstraße an der Einmündung Röbellweg, Pankow):**

Keine Anmerkung.

**06-005 (Wiltbergstraße südliche Seite/ Querung Straße ohne Namen westlich der S-Bahntrasse, Pankow): AUF\*\***

Die Querungsstelle befindet sich an einem frequentierten Taxistand mit Taxiwendebereich. Der Wendebereich ist mit einer Mittelinsel als Querungsanlage für Fußgänger ausgestattet. Durch die wartenden Taxis, aber auch durch parkende Kraftfahrzeuge kommt es zu Sichtbehinderungen bei der Querung der Straße in nördliche Richtung. Da zum beobachteten Zeitpunkt Kraftfahrzeuge an der Lichtsignalanlage am S-Bahnhof Buch warten mussten, konnten die Kraftfahrzeuge nicht in die Wiltbergstraße einbiegen und blockierten die Querungsstelle. An der Querungsstelle wurde zum Zeitpunkt der Begehung ein sehr hohes Fußverkehrsaufkommen beobachtet.

- Es wird empfohlen, den Gehweg über beide Einmündungen durchzuziehen.

**06-006 (Wiltbergstraße südliche Seite/ Querung Straße ohne Namen östlich der S-Bahntrasse, Pankow): AUF\*\***

Es handelt sich um eine sehr zentrale Querungsstelle, da an die Querungsstelle ein Zugang zum Einkaufszentrum "Schlosspark-Passage" sowie eine kleinen Fußgängerzone mit kleinen Läden und Cafés und einer Bibliothek anschließt. Die Furt ist gegenüber der Bordsteinabsenkung versetzt und die Querungsstelle somit nur teilweise barrierefrei. Mobilitätsbehinderte Personen müssen außerhalb der Furt queren, wenn sie auf eine Absenkung des Bordsteins angewiesen sind. Zum Zeitpunkt der Begehung war die Sicht auf der westlichen Straßenseite durch ein, am Pfahl des Zeichens 286 StVO („Eingeschränktes Haltverbot“) angebrachtes Wahlplakat behindert.

- Es wird eine Teilaufpflasterung zur Verdeutlichung des Vorrangs für Fußgänger und zur Geschwindigkeitsreduzierung der einmündenden Kraftfahrzeuge empfohlen (AV Berlin, A, 3.7.4, EFA 2002, 3.3.6.1).

*Im Eingangsbereich zur „Schlosspark-Passage“ wird der GHW Nr. 05 („Nord-Süd-Weg“) gequert.*

**06-007 (Wiltbergstraße südliche Seite/ Querung Walter-Friedrich-Straße, Pankow): SCH\*\*\* + BAR\*\***

Es handelt sich um eine sehr zentrale Querungsstelle, da sich dort ein Zugang zum Einkaufszentrum „Schlosspark-Passage“ sowie zu einer kleinen Fußgängerzone mit kleinen Läden und Cafés und einer Bibliothek befindet. Zum Zeitpunkt der Begehung querten ausgesprochen viele Personen bei Rot für Fußgänger die Walter-Friedrich-Straße, da die Fußgänger ca. 50 Sekunden auf die Grünzeit warten müssen.

- Die Schaltung der Lichtsignalanlage ist aus Fußgängersicht unbedingt zu prüfen (HBS 2005, 6.3.2, Tab. 6-2, EFA 2002, 1.2).

Der Gehweg ist an der Querungsstelle am Übergang zur Fahrbahn sehr abschüssig und geht ohne Niveauunterschied in die Fahrbahn über. Dies ist besonders für mobilitätseingeschränkte Personen und Sehbehinderte sehr gefährlich, da diese auf die Fahrbahn rollen könnten beziehungsweise den Übergang zur Fahrbahn nicht wahrnehmen.

- Es wird dringend empfohlen, einen Bordstein mit einem Auftritt von 3 cm zu errichten, um einen Niveauunterschied zwischen Fahrbahn und Gehweg auch für Sehbehinderte deutlich zu machen (AV Berlin, A, 2.3.2).
- Auf beiden Straßenseiten ist der Einbau von taktilen Flächen im Bereich der Furt erforderlich.

**06-008 (Wiltbergstraße südliche Seite/ Querung Groscurthstraße, Pankow): AUF\*\***

Die Einmündung der Groscurthstraße ist auf der nordwestlichen Seite stark ausgerundet. Dies verleitet Kraftfahrzeugführer dazu, mit hohen Geschwindigkeiten in die Groscurthstraße einzubiegen.

- Um die Geschwindigkeit der in die Groscurthstraße einbiegenden Kraftfahrzeuge zu reduzieren, wird die Einrichtung einer Teilaufpflasterung empfohlen (EFA 2002, 3.3.6.1).

**06-009 (Karower Chaussee, Lindenberger Weg/ Querung Karower Chaussee, Pankow): LSA\*\*\* + SON\*\* + BAR\*\***

Die Karower Chaussee hat ein Verkehrsaufkommen von über 12.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Die Querungsstelle befindet sich direkt hinter einem

Straßenknick und einer Einmündung mit Rechtsabbiegerspur. Es ist keine Querungsanlage vorhanden, die Querungssituation ist sehr unübersichtlich und es wird sehr schnell gefahren. In unmittelbarer Nähe befindet sich das Helios-Klinikum Berlin-Buch.

- Es wird dringend eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage empfohlen.

Eine Aufstellfläche für Fußgänger ist an der Querungsstelle nur auf der östlichen Seite der Karower Chaussee vorhanden. Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich statt einer Aufstellfläche ein Radweg, da dort die Radfahrer von der Straße auf den Gehweg geführt werden.

- Es wird dringend empfohlen den Beginn des Radweges auf dem Gehweg um einige Meter in südliche Richtung zu verlegen und auf der westlichen Seite der Karower Chaussee eine Aufstellfläche für Fußgänger einzurichten.
- Auf der westlichen Seite der Karower Chaussee ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich, auf beiden Straßenseiten ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

#### **06-010 (Lindenberger Weg südliche Seite/ Querung Siedlungsstraße, Pankow): AUF\*\*\* + BAR\***

Bei der Querung der Siedlungsstraße aus nördlicher Richtung kommt es durch einen Zaun und eine Hecke auf dem Eckgrundstück zu erheblichen Sichtbehinderungen bei der Querung. Verstärkt wird dies durch einen Straßenknick in der Siedlungsstraße.

- Es wird dringend empfohlen, eine Teilaufpflasterung einzurichten, um die Sichtverhältnisse zu verbessern und die Geschwindigkeit der einmündenden Kraftfahrzeuge zu reduzieren.
- Auf beiden Straßenseiten ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

#### **06-011 (Lindenberger Weg südliche Seite/ Querung Georg-Benjamin-Straße Pankow): KAP\*\* + BAR\***

An der Querungsstelle kommt es zu Sichtbehinderungen durch parkende Kraftfahrzeuge.

- Auf der nördlichen Straßenseite wird ein markiertes Fußgängerkap über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinaus empfohlen.
- Auf beiden Straßenseiten ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

*Der Weg verlässt am Lindenberger Weg/ Göthestraße Berlin und trifft in Wartenberg Lindenberger Straße/ Straße 2 wiederum auf das Berliner Stadtgebiet*

**06-012 (Straße 2 nördliche Seite, Feldweg nach Wartenberg/ Querung Lindenberger Straße, Lichtenberg): SON\*\***

Diese Querungsstelle ist für Kraftfahrzeugführer, die sich auf der Lindenberger Straße bewegen, kaum wahrnehmbar. Da sie nicht mit querenden Fußgängern rechnen, bewegen sich hier viele Kraftfahrzeuge mit Geschwindigkeiten oberhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

- Es wird dringend empfohlen, in beiden Richtungen Zeichen 133 StVO („Fußgänger“) aufzustellen sowie dieses Zeichen zusätzlich auf die Fahrbahn zu markieren um die Querungsstelle für Kraftfahrzeugführer besser sichtbar zu machen.

*An der Lindenberger Straße/ Straße 2 kommt es zu einem Zusammentreffen mit dem GHW Nr. 13 („Barnimer Dörferweg“) und einem kurzen gemeinsamen Verlauf bis zur Abzweigung in Richtung Süden. Über den Hechtgraben verläuft die Wegeführung ein sehr kurzes Stück gemeinsam mit dem GHW Nr.16 („Humboldt-Spur“).*

**WEG\***

Der in der Planvorlage eingezeichnete Weg über den Hechtgraben nordöstlich des Schweriner Rings ist derzeit nicht begehbar, da an dieser Stelle keine Brücke über den Hechtgraben führt.

- Es wird empfohlen, den Weg über die Brücke über den Hechtgraben nordwestlich des Schweriner Rings zu verlegen. Im Weiteren Wegeverlauf wird empfohlen, den Wegeverlauf auf die westliche Straßenseite des westlichen Abschnitts des Schweriner Ring zu legen.

**06-013 (Schweriner Ring westliche Seite/ Querung Hagenower Ring oder Schweriner Ring, Lichtenberg):**

Keine Anmerkung.

**06-014 (Schweriner Ring westliche Seite/ Querung Straße o. Namen parallel der Ernst Barlach-Straße, Lichtenberg):**

Keine Anmerkung.

**06-015 (Schweriner Ring westliche Seite, Ernst-Barlach-Straße südliche Seite/ Querung Ernst-Barlach-Straße, Lichtenberg):**

Keine Anmerkung

**06-016 (Gehweg durch Grünanlage westlich Krummer Pfuhl, Woldegker Straße Mittelstreifen/ Querung Woldegker Straße, Lichtenberg): SON\*+ BAR\*\***

An dieser Querung müssen Fußgänger zunächst die Woldegker Straße von West nach Ost queren, um auf den Mittelstreifen zu gelangen, um dann die Woldegker Straße von Nord nach Süd zu queren. An dieser Querungsstelle gibt es bisher keine Querungsanlage. Auf der östlichen Straßenseite müssen Fußgänger, wollen sie die Woldegker Straße an dieser Stelle queren, durch das Straßenbegleitgrün laufen, um den Gehweg, beziehungsweise die Straße zu erreichen.

- Es wird empfohlen, auf der östlichen Straßenseite eine Aufstellfläche für Fußgänger zu bauen.
- Auf der östlichen Straßenseite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sicher Querung zu ermöglichen.

**06-017 (Woldegker Straße Mittelstreifen, Woldegker Straße in Richtung Straße Am Gutshof/ Querung Woldegker Straße, Lichtenberg): KAP\*\***

An dieser Querungsstelle kommt es auf der südlichen Straßenseite zu Sichtbehinderungen durch längs geparkte Kraftfahrzeuge.

- Auf der Südseite der Woldegker Straße wird die Realisierung eines baulichen Fußgängerkaps empfohlen.

**06-018 (Weg nördlich der Neubrandenburger Straße, Weg durch das Naturschutzgebiet Wartenberger Luch/ Querung Dorfstraße, Lichtenberg): FGÜ\*\* + SON\*\***

Die Dorfstraße hat ein Verkehrsaufkommen von über 9.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Der Querungsbedarf ist an dieser Stelle für Kraftfahrzeugführer nicht erkennbar und zum Zeitpunkt der Begehung mussten querende Fußgänger recht lange warten, um eine Lücke im Fahrzeugstrom für eine Überquerung der Straße nutzen zu können.

- Um die Fahrbahnüberquerung für Fußgänger zu erleichtern und zu verbessern, wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen.
- Unabhängig von der ersten vorgeschlagenen Maßnahme wird dringend die Demontage der im Wegeverlauf aufgestellten Poller empfohlen, um eine barrierefreie Querung zu ermöglichen. Im Falle der Einrichtung eines Fußgängerüberweges sollte die Breite der Querungsstelle ohnehin 4 Meter betragen (R-FGÜ 2001 3.3, Abs. 2).

**06-019 (Falkenberger Chaussee nordwestliche Seite, Gehweg durch Grünanlage östlich der Feldmark-Grundschule/ Querung Falkenberger Chaussee, Lichtenberg): WEG\*\*\*+ FGÜ\*\***

Die Falkenberger Chaussee hat ein Verkehrsaufkommen von über 14.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h

und die Kraftfahrzeuge bewegen sich hier mit sehr hohen Geschwindigkeiten. Die Seitenbereiche befinden sich auf gleichem Niveau wie die Straße und sind nur mit durchgezogenen Linien sowie durch Leitpfosten abgetrennt. Durch die hohen Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge auf der Falkenberger Chaussee und die unzureichende Trennung in Fahrbahn und Gehweg entsteht bei den sich am Seitenrand bewegenden Fußgängern ein Gefühl der Unsicherheit.

- Beidseitig, zumindest aber im Wegeverlauf des GHW Nr. 06 auf der nördlichen Straßenseite der Falkenberger Chaussee, wird dringend die Anlage von taktil und visuell abgegrenzten Gehwegbereichen empfohlen (RASt 6.1.6.2). Um die objektive sowie subjektive Sicherheit von Fußgängern, besonders von Kindern und sehbehinderten Menschen, zu erhöhen wird dringend empfohlen, den Gehweg durch baulich trennende Maßnahmen wie Grünstreifen oder Schutzplanken von der Straße abzutrennen.

Das hohe Verkehrsaufkommen sowie die hohen Geschwindigkeiten erhöhen die Wartezeiten für Fußgänger beim Queren der Falkenberger Chaussee.

- Um die Fahrbahnüberquerung für Fußgänger zu erleichtern und zu verbessern, wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen.

#### **06-020 (Straße Zu den Krugwiesen nordwestliche Seite, Weg in Richtung S-Bahntrasse/ Querung Pablo-Picasso-Straße, Lichtenberg): FGÜ\*\*\* + SON\*\***

Die Pablo-Picasso-Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 16.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Die Kraftfahrzeuge bewegen sich mit sehr hohen Geschwindigkeiten (die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h). Die Überquerung dieser Straße gestaltet sich für Fußgänger als sehr schwierig. Lücken im Fahrzeugstrom, die eine Überquerung der Straße möglich machen, sind selten und auch dann muss der Fußgänger sich sehr zügig bewegen, um vor dem Ankommen des nächsten Kraftfahrzeuges die andere Straßenseite zu erreichen.

- Um die Fahrbahnüberquerung für Fußgänger zu erleichtern, zu verbessern und sicherer zu gestalten, wird dringend die Einrichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen.

Zwischen der Straße und dem parallel verlaufenden Radweg wurde auf der nordöstlichen Straßenseite zwar der Grünstreifen entfernt, der sich in nordwestlicher Richtung zwischen Fahrbahn und Radweg erstreckt, jedoch nicht durch eine Aufstellfläche für Fußgänger ersetzt. Diese Fläche ist nun von Kraftfahrzeugen überfahrbar und die zur Querung der Straße zurückzulegende Strecke wird dadurch übermäßig lang.

- Es wird dringend empfohlen, auf der nordöstlichen Straßenseite zwischen der Fahrbahn und dem Radweg eine Aufstellfläche für Fußgänger zu bauen.

*Von der Straße parallel entlang der S-Bahngleise bis zur Klettwitzer Straße ist der Idealweg noch nicht begehbar. Die Querungsstellen auf dem temporären Umweg wurden nicht untersucht.*

*Ab dem Marzahn-Hohenschönhausen-Grenzgraben bis zum Papenpfuhlbecken verläuft der Idealweg gemeinsam mit dem GHW Nr. 07 („Hönower Weg“). Auf dieser Strecke muss keine Straße gequert werden.*

#### **WEG\***

Die Thermarer Straße besitzt keinen Gehweg; der Bewuchs in den Seitenbereichen reicht bis direkt an die Fahrbahn heran. Auf die zum Teil schadhafte Oberflächenbestigung wird mit dem Zeichen 101 StVO Gefahrenstelle mit Zusatzschild „Straßenschäden“ hingewiesen. An der Straße liegen Einfamilienhäuser und ungenutzte Grundstücke; bei unserer Begehung wurden kein Kraftfahrzeugverkehr beobachtet.

- Es ist zu prüfen, ob hier die Anlage eines Gehweges auf der Südostseite der Thermarer Straße mit Anschluß an den geplanten Weg auf der Nordwestseite des Papenpfuhls oder die Ausweisung des gesamten Straßenlandes als Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325/326 StVO) im Rahmen der erforderlichen Straßensanierung zur besseren Hervorhebung des Wegeverlaufs und sicheren Verkehrsführung der Fußgänger besser geeignet sind.

#### **06-021 (Thermarer Straße südöstliche Seite, Landsberger Allee südliche Seite / Querung Landsberger Allee, Lichtenberg): LSA\*\*\* + MIN\*\*\* + GES\*\*\***

Die Landsberger Allee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 55.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV); an der Querungstelle verkehren zwei Straßenbahnlinien (davon eine Metrotram) auf der Nordseite der Straße. Für die Straße ist ein Tempo-Limit von 60 km/h angeordnet; bei unserer Begehung an einem bevölkerten Samstagmittag führen die Kraftfahrzeuge mit sehr hoher Geschwindigkeit. Wir konnten nur wenige Lücken im Verkehrsfluss beobachten.

Auf der Nordseite der Landsberger Allee stehen in Verlängerung der Dingelstädter Straße auf beiden Seiten der Tramgleise barrierefreie Überwege zur Verfügung. Direkt an der Landsberger Allee befindet sich eine Aufstellfläche mit einer Bordsteinabsenkung zur Dingelstädter Straße. Auf der Südseite der Landsberger Allee befindet sich eine Tankstellenzufahrt. Es sind sechs Fahrspuren (beide Richtungen) zu überqueren.

An der östlicheren von der Thermarer Straße zu erreichenden Querungstelle sind auf beiden Seiten der Tram keine Aufstellflächen vorhanden, jedoch steht für die Anlage solcher Flächen ausreichend Platz zu Verfügung (z.Zt. Bewuchs mit Gras). Direkt an der Landsberger Allee befindet sich eine Aufstellfläche mit einer Bordsteinabsenkung zur Dingelstädter Straße. Auf der Südseite der Landsberger Allee an der Tankstelle gibt es keinen barrierefreien Zugang zum Gehweg. Auch hier sind je drei Fahrspuren pro Richtung zu überqueren; es gibt eine sehr schmale Mittelinsel ohne Übergang. Die nächstgelegene gesicherte Querungstelle befindet sich in ca. 275 Metern Entfernung an der Rhinstraße; dort regelt eine Lichtsignalanlage den Verkehr.

- Es wird empfohlen die östlichere von der Thermaner Straße zu erreichende Querung der Landsberger Allee zu einer verkehrssicheren Querungsstelle umzubauen, da dort bereits ein Mittelstreifen vorhanden ist. Dazu müssen beidseitig der Tram und der Landsberger Allee barrierefreie Gehwegzugänge angelegt und befestigte Aufstellflächen ergänzt werden. Ferner sollte der Mittelstreifen, ggf. zu Lasten einer Fahrspur, auf eine richtliniengemäße Größe verbreitert und mit einem Übergang versehen werden.
- Da der Verkehrsstrom selbst an einem Wochenendtag nur wenige Lücken aufwies, ist zu befürchten, dass eine Querung während der werktäglichen Hauptverkehrszeit nur unter erheblicher Gefährdung von Fußgängern möglich ist. Daher ist zusätzlich die Anlage einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage erforderlich.
- Zur Reduzierung der sehr hohen Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs wird angeregt, das Tempo-Limit von 60 km/h auf mindestens 50 km/h herabzusetzen.

*Ab der Landsberger Allee ist der Weg am Papenpfuhl bis zur Rhinstraße noch nicht begehbar. In der Planvorlage ist ein temporärer Umweg über den Pyramidenring dargestellt, der eine ungesicherte Querung der Landsberger Allee erforderlich macht. Alternativ ist ein Umweg über die östliche Seite der Rhinstraße (Haupttrasse) möglich, bei der eine Lichtsignalanlage zur Querung der Landsberger Allee genutzt werden kann. Die Querungsstelle an der Landsberger Allee und die Querungen im Verlauf des Pyramidenrings wurden nicht untersucht.*

**06-022 (Weg durch Grünanlage nordwestlich des Papenpfuhls, Rhinstraße (Nebentrasse in Ost-West-Richtung) nördliche Seite / Querung Rhinstraße (Haupttrasse), Lichtenberg): LSA\*\*\* + GES\*\*\***

Die Rhinstraße (Haupttrasse) hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 36.800 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV); an der Querungsstelle verkehren zwei Straßenbahnlinien (davon eine Metrotram) in Mittelage mit eigenem Gleiskörper. An der Querungsstelle ist ein Tempo-Limit von 50 km/h angeordnet, südlich der Querung gilt 60 km/h. Bei unserer Begehung an einem bevölkten Samstagnachmittag fuhren die Kraftfahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit. Wir konnten allerdings einige Lücken im Verkehrsfluß beobachten.

Auf beiden Seiten der Rhinstraße (Haupttrasse) und für die Querung der Tramgleise auf dem Mittelstreifen stehen barrierefreie Überwege zur Verfügung. Es sind je zwei Fahrspuren zu queren, auf der westlichen Seite auch eine schmale, offenbar für den Radverkehr vorgesehene Aufstellspur. Die nächstgelegene gesicherte Querungsstelle in Richtung Norden befindet sich in ca. 350 Metern Entfernung an der Landsberger Allee, in Richtung Süden ca. 250 m entfernt an der Meeraner Straße; dort regeln jeweils Lichtzeichenanlagen den Verkehr.

- Da der Verkehrsstrom an einem Wochenendtag nur einige Lücken aufwies, ist zu befürchten, dass eine Querung während der werktäglichen Hauptverkehrszeit nur unter erheblicher Gefährdung von

Fußgängern möglich ist. Daher sollte die Anlage einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage geprüft werden.

- Zur Reduzierung der hohen Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs wird ferner angeregt, südlich der Querungsstelle das Tempo-Limit von 60 km/h auf mindestens 50 km/h herabzusetzen.

**06-023 012b (Rhinstraße (Nebentrasse in Ost-West-Richtung) nördliche Seite, Rhinstraße (Nebentrasse in Ost-West-Richtung) südliche Seite/ Querung Rhinstraße (Nebentrasse in Ost-West-Richtung), Lichtenberg): BAR\***

An der über zwei Fahrspuren verfügenden Straße sind an der Querungsstelle auf beiden Seiten die Bordsteine abgesenkt.

- Die Querungsstelle sollte auf beiden Seiten mit taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**06-024 (Weg zur Erschließung der Häuser westlich des Papenpfuhls, Weg durch die Grünanlage westlich des Papenpfuhls / Querung Rhinstraße (Nebentrasse in Ost-West-Richtung in östlicher Verlängerung der Meeraner Straße), Lichtenberg): SON\*\* + BAR\*\***

Der Weg verläuft nicht – wie in der Planvorlage dargestellt – direkt am Papenpfuhl, sondern auf der Südseite der Nebentrasse der Rhinstraße und biegt dann südlich in einen Weg zur Erschließung der Häuser westlich des Papenpfuhls ein. Dieser Weg erreicht die Rhinstraße (in östlicher Verlängerung der Meeraner Straße) deutlich weiter westlich als es für eine direkte Verbindung mit dem südlichen anschließenden Weg entlang des Papenpfuhls wünschenswert ist. Auf der gesamten Nordseite der Rhinstraße ist eine befestigte Aufstellfläche vorhanden, die jedoch keine barrierefreien Zugang zur Straße ermöglicht. Dagegen fehlt auf der Südseite der Rhinstraße eine befestigte Aufstellfläche. Es verlaufen dort zwar mehrere sich kreuzende Wege, ein direkter Anschluß an die Rhinstraße ist jedoch nicht vorhanden.

- Auf beiden Seiten der Querungsstelle sollte eine direkte Verbindung der Wege westlich des Papenpfuhls hergestellt werden. Sie sollte beidseitig mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.
- Auf der Südseite ist ferner eine Aufstellfläche erforderlich.
- Zusätzlich sollte mit dem Zeichen "Fußgänger" (Zeichen 133 StVO) auf querende Fußgänger hingewiesen werden.

**WEG\***

Der Weg verläuft direkt an der Ostseite des Papenpfuhls als sehr schmaler, unbefestigter "Trampelpfad", der eine intensive Erfahrung der umgebenden

Vegetation ermöglicht. Die Qualität des Weges wird allerdings durch parallel verlaufende oberirdische Fernwärmerohre getrübt.

- Es wird empfohlen, den Weg am Papenpuhl geringfügig zu verbreitern und zu befestigen um Barrierefreiheit zu gewährleisten.

## **WEG\*\***

Im Plan ist anschließend eine Wegeführung auf der Südseite der Allee der Kosmonauten (Verlauf in Ost-West-Richtung) und danach auf der Ostseite der Allee der Kosmonauten (Nord-Süd-Richtung zwischen VHS, Studentenwohnheim und OSZ) dargestellt. Auf der Südseite der Allee der Kosmonauten (Ost-West-Richtung) ist jedoch nur ein schmaler unbefestigter Weg zwischen Fahrbahn und Tramgleisen vorhanden. Die örtlichen Verhältnisse lassen keine Verbreiterung und damit verkehrssichere und barrierefreie Gestaltung dieses Weges zu.

- Da auf der Nordseite der Allee der Kosmonauten (Ost-West-Richtung) und der Ostseite der Allee der Kosmonauten (Nord-Süd-Richtung) zwei Straßen, eine Straßenbahntrasse und mehrere Zufahrten, die meist barrierefrei sind, zu queren wären (Gesundheitszentrum, Pflegezentrum, Studentenwohnheim, Schule), diese Wegeführung zur Wendekurve am südlichen Ende der Allee der Kosmonauten einen Umweg bedeutet und die Umgebung zudem streckenweise nicht sehr attraktiv ist (Plattenbauten der Fachhochschule), empfehlen wir, den grünen Hauptweg auf dem vorhandenen Weg durch die Grünanlage südöstlich des Papenpuhls und des Rückhaltebeckens zu führen, auf Höhe des Friedhofausgangs die Brücke über den Papenpuhl zu benutzen und dann dem Weg in westlicher Richtung bis zur Wendekurve zu folgen.

Die Allee der Kosmonauten (Verlauf in Ost-West-Richtung) ist in der Karte „Fahrradroutennetz“ (Stand: April 2009) als (Haupt-)Radroute RR 8 dargestellt (Signatur: „Radroutenabschnitt vorhanden“).

- Es wird angeregt, eine Abstimmung zwischen den Planungen für den grünen Hauptweg 06 und die Hauptradroute RR 8 herbeizuführen, um eine konfliktfreie Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich sicherzustellen.

### **06-025 (Allee der Kosmonauten nördliche Seite (westlich des Papenpuhls), Weg durch Grünanlage südöstlich des Papenpuhls und des Rückhaltebeckens, Querung Allee der Kosmonauten an der Querung der Straße durch die Tramgleise, Lichtenberg): SON\*\***

An der Querungstelle verkehren drei Straßenbahnlinien (davon zwei Metrotrams) in südlicher Randlage auf eigenem Gleiskörper. Kurz vor Erreichen der Tramgleise südlich der Allee der Kosmonauten verschwenkt der vom Zentralfriedhof kommende Weg durch die Grünanlage südöstlich des Papenpuhls/Rückhaltebeckens nach Osten und erreicht dort eine Nebentrasse der Rhinstraße.

- Es sollte geprüft werden, ob eine *möglichst direkte* Verbindung zwischen dem von Süden kommenden Weg *südöstlich* des Pfuhls (*vor* der Verschwenkung nach Osten zur Rhinstraße) und dem nördlich der Allee der Kosmonauten anschließenden Weg *westlich* des Pfuhls eingerichtet werden kann. Alternativ könnte ein Übergang vom Ende des Weges vom Friedhof an der Rhinstraße parallel zu einer Nord-Süd-Fahrbahn (Querung der Tramgleise) auf die Nordseite der Allee der Kosmonauten (östlich des Pfuhls) geschaffen werden. In diesem Fall verläuft der Weg noch einige Meter auf der Nordseite der Allee der Kosmonauten bis er den nach Norden führenden Weg westlich des Pfuhls erreicht.

## WEG\*\*

Bei unserer Begehung nach nächtlichem Starkregen war der Weg durch die Grünanlage südlich des Papenpfuhls zum Teil großflächig überflutet, so dass eine Benutzung durch Fußgänger stark erschwert, durch Mobilitätsbehinderte nicht möglich war.

- Es wird daher empfohlen, den grünen Hauptweg an diesen Stellen zu sanieren.

### **06-026 (Weg durch Grünanlage südlich des Papenpfuhls, geplanter Weg auf der Ostseite des Städtischen Zentralfriedhofs/ Querung Wendekehre am südlichen Ende der Allee der Kosmonauten, Lichtenberg): SON\*\***

Der Zugang von der Wendekehre am Oberstufenzentrum zum Weg durch die Grünanlage südlich des Papenpfuhls ist zurzeit durch ein Tor versperrt; der Zugang ist nur durch einen schmalen Durchlass daneben möglich.

- Es ist zu prüfen, wie die Zufahrt für unberechtigte Kraftfahrzeuge von der Wendekehre zum Weg durch die Grünanlage südlich des Papenpfuhls durch andere Maßnahmen als das vorhandene Tor (z.B. klappbare Poller) zu verhindern ist.

An der gesamten Wendekehre ist kein Gehweg vorhanden. Auf der Süd- und Ostseite zwischen dem Weg durch die Grünanlage südlich des Papenpfuhls und dem geplanten Weg auf der Ostseite des Städtischen Zentralfriedhofs ist allerdings ein Haltverbot (Zeichen 283 StVO) angeordnet. Bei unserer Begehung wurden kein Kraftfahrzeugverkehr beobachtet.

- Es ist zu prüfen, ob auf der Süd- und Ostseite der Wendekehre neben dem Haltverbot weitere Maßnahmen zur besseren Hervorhebung des Wegeverlaufs und sicheren Verkehrsführung der Fußgänger erforderlich sind.

*Der Idealweg, der von der Wendekehre am südlichen Ende der Allee der Kosmonauten auf der Ostseite des Städtischen Zentralfriedhofs und dann zwischen der Kinderklinik Lindenhof und dem ehemaligen WBK-Gelände (auf dem zurzeit das Neubaugebiet Kriemhildstraße 24-28 entsteht) bis zum Eingang der Klinik in nördlicher Verlängerung der Kriemhildstraße verlaufen soll, ist noch nicht begehbar.*

*Im Gegensatz zur Planvorlage existiert zwischen Klinik und Neubaugebiet nur ein kurzer Weg auf dem Klinikgelände, der jedoch mit einem Tor (nach Angaben des Krankenhaus-Pförtners zu allen Tageszeiten) verschlossen ist. Der Weg innerhalb des Neubaugebietes Richtung Osten endet nach dem Werbeprospekt des Projekts und der Auskunft eines Anwohners in einer Sackgasse in deutlichem Abstand zum Friedhofsgelände.*

*Zwischen der Wendekehre am südlichen Ende der Allee der Kosmonauten und der Ostseite der Kriemhildstraße müssen keine Straßen überquert werden. Auf dem zurzeit erforderlichen temporären Umweg über die östliche Seite der Kriemhildstraße, die nördliche Seite der Rüdigerstraße und das Friedhofsgelände gibt es keine Querungsstellen.*

## **WEG\*\***

Der Plan stellt den grünen Hauptweg zwischen Kriemhildstraße und Siegfriedstraße auf der nördlichen Seite der Gotlindestraße dar. Auf dieser Seite endet der Gehweg jedoch von der Siegfriedstraße kommend bereits zwischen Hagenstraße und Dietlindestraße.

- Es wird daher empfohlen, den grünen Hauptweg auf der südlichen Seite der Gotlindestraße zu führen.

## **06-027 (Gotlindestraße südliche Seite/ Kriemhildstraße westliche Seite, Kriemhildstraße östliche Seite/ verschlossene Zufahrt zur Kinderklinik Lindenhof / Querung Kriemhildstraße, Lichtenberg): KAP\*\* + SON\*\* + BAR\***

Die Kriemhildstraße hat zwei Fahrspuren und auf beiden Straßenseite Querparkbuchten. Eine Art Fußgängerkap gibt auf der Westseite mit abgesenkten Bordsteinen und Kleinsteinpflaster zwischen Gehwegplatten und Bordstein. Auf der Ostseite befindet sich eine Zufahrt zum Klinikgelände, deren Tor nach Angaben des Krankenhaus-Pförtners zu allen Tageszeiten verschlossen ist. Die Querungsstelle auf der Westseite der Kriemhildstraße ist durch Fahrzeuge, die die Gotlindestraße Richtung Osten befahren, schlecht einsehbar. Wegen des Busverkehrs ist die Ausrundung Gotlindestr./Kriemhildstraße überdimensioniert. Das verleitet Pkw-Fahrer zu einer schnellen Fahrweise. Auf der Westseite befindet sich zwischen der Zufahrt und den Parkbuchten noch eine Fläche mit sichtbehindernder Bepflanzung.

- Es wird empfohlen, die überdimensionierte Eckausrundung an der westlichen Straßenseite zu verringern. Dadurch entsteht nördlich der Parkbuchten ein breiterer Fußgängerkap. Dieser sollte durch Poller vor parkenden Krädern geschützt werden. Der Bus kann in der Kurve den Gegenfahrstreifen mitbenutzen.
- Es sollte geprüft werden, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Gehwegvorstreckung auf der Westseite der Kriemhildstraße ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

- Es wird empfohlen, auf der Ostseite der Kriemhildstraße in die Zufahrt - gegenüber dem Kap auf der Westseite – taktile Platten einzufügen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.
- Zusätzlich sollte in der Gotlindestraße auf der Fahrbahn Richtung Osten vor der Kurve mit dem Zeichen “Fußgänger” (Zeichen 133 StVO) auf querende Fußgänger hingewiesen werden.

**06-028 (Gotlindestraße südliche Seite/ Dietlindestraße westliche Seite, Dietlindestraße östliche Seite/ Querung Dietlindestraße, Lichtenberg): PAR\*\* + BAR\***

In der mit zwei Fahrspuren ausgestatteten Dietlindestraße ist das Parken auf Gehwegen (Zeichen 315 StVO) zulässig; auf der Ostseite ist das Aufstellen der Fahrzeuge in Längsrichtung mit zwei Rädern auf dem Gehweg, auf der Westseite mit vier Rädern angeordnet. Bei unserer Begehung wurde die Sicht durch einen auf der Westseite nahe der Querungsstelle geparkten Pkw behindert.

- Es wird daher empfohlen, die Anordnung zum Parken auf Gehwegen (Zeichen 315 StVO) mindestens im Querungsbereich aufzuheben.
- Darüber hinaus wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

**06-029 (Gotlindestraße südliche Seite/ Hagenstraße westliche Seite, Hagenstraße östliche Seite / Querung Hagenstraße, Lichtenberg): KAP\*\* + BAR\*\***

In der mit nur einer Fahrspur ausgestatteten in Richtung Gotlindestraße als Einbahnstraße ausgewiesenen Hagenstraße wird bis direkt an die Querungsstelle heran auf der Westseite längs geparkt.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf durch einen auf die Fahrbahn markierten Fußgängerkap auf der Westseite deutlicher hervorzuheben.
- Darüber hinaus wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

**06-030 (Gotlindestraße südliche Seite/ Querung Siegfriedstraße, Lichtenberg): SCH\*\*\***

Die Siegfriedstraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 14.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV); an der Querungsstelle verkehren zwei Straßenbahnlinien straßenbündig in Mittellage und zwei Buslinien. Direkt südlich im Anschluss an die Furt befinden sich Haltestellen mit BVG-Wartehäuschen. Als Querungshilfe dient eine

bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage. Die Wartezeit für Fußgänger betrug zum Zeitpunkt der Begehung an einem Samstagnachmittag ab dem Zeitpunkt der Anforderung 20 Sekunden. In den Rotphasen konnten keine Fußgänger, die die Siegfriedstraße querten, beobachtet werden. Die Grünphase dauerte nur zehn Sekunden und reichte damit nicht aus, um querenden Fußgängern das Erreichen der anderen Straßenseite innerhalb der Grünschaltung zu ermöglichen. Ein Drittel des Weges muss bereits bei „Räum-Rot“-Signalisierung zurückgelegt werden.

- Die Grünzeit für Fußgänger sollte an dieser Lichtsignalanlage auf mindestens 20 Sekunden verlängert werden.

## **WEG\*\***

In der Planvorlage verläuft der Weg zwischen Siegfriedstraße und Ponzstraße auf der nördlichen Seite der Gotlindestraße. Auf dieser Seite ist jedoch nur beidseitig der Einmündung der Wotanstraße an den Supermärkten ein Gehweg vorhanden.

- Es wird daher empfohlen, den grünen Hauptweg auf der südlichen Seite der Gotlindestraße zu führen.

## **06-031 (Gotlindestraße südliche Seite/ Querung Wotanstraße, Lichtenberg): FGÜ\*\* + KAP\*\***

An der über zwei Fahrspuren verfügenden Straße gibt es zurzeit keine Querungsanlagen. Es wird auf der Westseite quer und auf der Ostseite längs geparkt. Die Querungsstelle ist auf beiden Seiten mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten ausgestattet.

- Auf der Westseite sollte ein baulich angelegter Fußgängerkap, der - wie in den Richtlinien vorgesehen - 30 – 70 cm über die Querparkstände hinausragen muss, angelegt werden.
- Zusätzlich wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen. Die Wotanstraße wurde zwar nicht in das Zählnetz aufgenommen, es gibt aber Parksuchverkehr zu den Geschäften.

Zum Zeitpunkt der Begehung an einem Samstagnachmittag wurden die Parkplätze zwar nur begrenzt genutzt, das Google Map-Lufffoto vom Mai 2006 zeigt aber eine höhere Belegung. Im Umfeld befinden sich wichtige Ziele des Fußgängerverkehrs. Von dieser Querungsanlage würden damit nicht nur die Nutzer des grünen Hauptweges profitieren, sondern auch Fußgänger, die die Supermärkte und Geschäfte sowie das Ärztehaus in der Gotlindestraße gegenüber der Einmündung der Wotanstraße aufsuchen oder von der Tram-Haltestelle in der Siegfriedstraße (die Tram erreicht von dort in zwei Stationen den U-, S- und Regionalbahnhof Lichtenberg) zur Arbeitsagentur weiter westlich in der Gotlindestraße laufen.

## **06-032 (Gotlindestraße südliche Seite/ Querung Atzpodienstraße, Lichtenberg): BAR\*\* + SON\*\***

An der über eine Fahr- und eine Parkspur verfügenden Straße gibt es zurzeit keine Querungsanlagen. Auf beiden Straßenseiten sind die Bordsteine abgesenkt; auf der Westseite wurde zwischen den Gehwegplatten und dem Bordstein Kleinsteinpflaster verlegt.

- Es wird empfohlen, die überdimensionierten Eckausrundungen und damit auch die Querungswege zu verringern.
- Darüber hinaus wird angeregt, einen Poller in der Mitte der Gehbahn auf der Westseite zu entfernen, um Mobilitätsbehinderten die Nutzung der Querungsstelle zu erleichtern.
- Es ist zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster auf der Westseite der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

**06-033 (Gotlindestraße südliche Seite/ Querung Schottstraße, Lichtenberg): BAR\*\***

Die Schottstraße besitzt keine Querungsanlagen. Auf der Westseite sind die Bordsteine abgesenkt; allerdings nicht im Verlauf der Gehbahn an der Querungsstelle, sondern etwas südlich versetzt am Zugang zu einem Schuh-Recyclingcontainer.

- Die Querungsstelle sollte auf beiden Seiten mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten im Verlauf der Gehbahn ausgestattet werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**06-034 (Gotlindestraße südliche Seite, Ponzstraße östliche Seite, Ponzstraße westliche Seite / Querung Ponzstraße, Lichtenberg): BAR\***

An der über zwei Fahrspuren verfügenden Ponzstraße gibt es zurzeit auf der Westseite eine Gehwegvorstreckung als Querungsanlage. Es wird auf der Westseite quer und auf der Ostseite längs geparkt. Die Querungsstelle ist auf beiden Seiten mit abgesenkten Bordsteinen ausgestattet (auf der Ostseite baulich unzureichend ausgeführt, auf der Westseite Kleinsteinbetonpflaster zwischen Bordstein und Gehwegplatten), die jedoch versetzt zueinander angeordnet sind.

- Es wird daher empfohlen, auf der Westseite zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinbetonpflaster auf der Westseite der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen. Auf der Ostseite sollte die Querung an gegenüberliegender Stelle mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten versehen werden.

**06-035 (Ponzstraße westliche Seite/ Querung Grundstückszufahrt, Lichtenberg): BAR\***

- Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

#### **06-036 (Ponzstraße westliche Seite/ Querung Rüdigerstraße, Lichtenberg): KAP\*\* + SON\*\***

An der über zwei Fahr- und Parkspuren verfügenden, als - für Radfahrer in beiden Richtungen freigegebene - Einbahnstraße in Richtung Süden ausgewiesenen Rüdigerstraße gibt es zurzeit keine Querungsanlagen. Auf der Südseite sind die Bordsteine abgesenkt, allerdings ist die bauliche Ausführung mangelhaft. Nördlich der Querung befindet sich eine Schule, auf die auch mit dem Zeichen "Kinder" (Zeichen 136 StVO) hingewiesen wird.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf durch baulich angelegte Fußgängerkaps deutlicher hervorzuheben. Wegen der gleichzeitig möglichen Nutzung durch Schüler ist hier trotz relativ geringen Parkdrucks eine bauliche Anlage des Kaps sinnvoll.
- Es wird ferner angeregt, einen Poller in der Mitte der Gehbahn auf der Südseite zu entfernen, um Mobilitätsbehinderten die Nutzung der Querungsstelle zu erleichtern.

#### **WEG\*\***

In der Planvorlage ist der Weg zwischen Ruschestraße und Roedeliusplatz auf der Südseite der Normannenstraße eingezeichnet. Eine Wegeführung auf der Südseite ist nicht nur unter Berücksichtigung der Situation an den Querungsstellen, sondern auch bei Betrachtung der Qualität des Weges unverständlich. Dort ist der Weg sehr schmal und wird vom mehrgeschossigen, fensterlosen ehemaligen Stasi-Gebäude und Querparkplätzen begrenzt. Außerdem wird er von einer breiten Zufahrt zum ehemaligen Stasi-Gelände unterbrochen. Auf der Nordseite (am Hans-Zoschke-Stadion) steht dagegen ein breiter, mit Bäumen bestandener Weg zur Verfügung. Auf die zum Teil schadhafte Oberflächenbefestigung wird zwar mit einem Schild hingewiesen, ein akuter Sanierungsbedarf besteht jedoch nicht. Der breite Eingangsbereich des Stadions machte zurzeit der Begehung einen verwahrlosten Eindruck, der auch die Attraktivität des Gehwegs in Mitleidenschaft zog. Aktuelle Pläne zufolge sollen jedoch noch in diesem Jahr Umbaumaßnahmen am Stadion mit dem Ziel, als eine der Spielstätten der Frauen-Fußballweltmeisterschaft 2011 in Deutschland nominiert zu werden, stattfinden.

Auch die Querungssituation spricht gegen die Führung des grünen Hauptweges auf der Südseite der Normannenstraße: Um den westlichen Gehweg der Ponzstraße zu erreichen bieten die vorhandene Lichtsignalanlage im Verlauf der Ruschestraße und die Querung der Glaschkestraße wesentlich bessere Bedingungen als eine Querung im Verlauf der Magdalenenstraße – Glaschkestraße bzw. an der Kirche, da der Straßenraum dort platzartig aufgeweitet ist, so dass die Anlage einer Mittelinsel und ggf. weitere flankierende Maßnahmen erforderlich wären.

- Es wird daher empfohlen, den grünen Hauptweg auf der Nordseite der Normannenstraße zu führen
- Es sollte ferner geprüft werden, ob die erforderliche Gehwegsanierung im Zusammenhang mit dem Umbau des Hans-Zoschke-Stadions durchgeführt werden kann.

**06-037 (Normannenstraße nördliche Seite/ Querung Glaschkestraße, Lichtenberg): KAP\*\* + BAR\*\***

Die Querungsstelle in der Glaschkestraße ist zurzeit weder durch Querungsanlagen gesichert noch barrierefrei ausgestattet.

- Es wird daher empfohlen, den Wegeverlauf durch auf die Fahrbahn markierte Fußgängerkaps deutlicher hervorzuheben. Wegen des geringen Parkdrucks ist hier keine bauliche Anlage von Kaps erforderlich.
- Dabei sollte die überdimensionierte Eckausrundung auf der Ostseite der Glaschkestraße verringert werden, um die Geschwindigkeit von Rechtsabbiegern aus der Normannenstraße in die Glaschkestraße zu dämpfen.
- Die Querungsstelle sollte auf beiden Seiten mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**06-038 (Ruschestraße östliche Seite, Normannenstraße südliche Seite/ Querung Normannenstraße, Lichtenberg):**

Keine Anmerkungen.

**WEG\*\***

Die in der Planvorlage dargestellte Querung in östlicher Verlängerung des Hoenerweges ist nicht sinnvoll, da auf der Ostseite der Ruschestraße ein Lichtmast im Querungsbereich steht bzw. erst eine befestigte Aufstellfläche für Fußgänger angelegt werden müsste.

- Es wird daher empfohlen, die Wegeführung auf die Westseite der Ruschestraße zu verlegen und zur Querung dieser Straße die etwa 50 m nördlich gelegene bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage zu benutzen

**06-039 (Ruschestraße östliche Seite, Ruschestraße westliche Seite, Hoenerweg / Querung Ruschestraße, Lichtenberg): SCH\*\*\***

Als Querungshilfe über die Ruschestraße dient eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage. Die Wartezeit für Fußgänger betrug dort während der Begehung an einem Samstagnachmittag ab dem Zeitpunkt der Anforderung nur zehn Sekunden. Allerdings dauerte auch die Grünphase nur zehn Sekunden und reichte

damit nicht aus, um querenden Fußgängern das Erreichen der anderen Straßenseite innerhalb der Grünschaltung zu ermöglichen. Ein Drittel des Weges muss bereits bei „Räum-Rot“ zurückgelegt werden.

- Die Grünphase dieser Lichtsignalanlage sollte daher auf mindestens 20 Sekunden verlängert werden

## **WEG\*\***

In der Planvorlage ist die genaue Örtlichkeit der Querung der Rudolf-Reusch-Straße nicht zu erkennen; der Weg durch die kleine Grünfläche zwischen Rudolf-Reusch-Straße und Rathausstraße ist dort nicht dargestellt. Im piekart-Plan vom Frühjahr 2008 war das noch der Fall.

- Es wird vorgeschlagen, die folgenden Maßnahmen zur Erleichterung der Querung in westlicher Fortsetzung des Weges durch den geschlossenen städtischen „Friedhof Rathausstraße“ durchzuführen. Die Zugänge sind zurzeit zwar verschlossen, es bleibt jedoch zu hoffen, dass diese attraktive Grünfläche, die sich im Besitz des Landes Berlin befindet, mittelfristig wieder der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen wird. An der Querung in westlicher Verlängerung des Hoenerweges gibt es baulich unzureichende Bordsteinabsenkungen auf der Südost- und eine Grundstückszufahrt auf der Nordwestseite. Diese „Not-Querungshilfen“ stellen jedoch keinen gewichtigen Vorteile gegenüber der hier präferierten Querungsstelle dar; die Sichtbeziehungen sind an der Querung in westlicher Verlängerung des Hoenerweges dagegen wegen der nördlich anschließenden Kurve deutlich ungünstiger.

Die Rudolf-Reusch-Straße ist in dem oben beschriebenen Abschnitt in der Karte „Fahrradroutennetz“ (Stand: April 2009) als Route des Nebennetzes dargestellt.

- Es wird angeregt, eine Abstimmung zwischen den Planungen für den grünen Hauptweg 06 und diese Route des Nebennetzes herbeizuführen, um eine konfliktfreie Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich sicherzustellen.

## **06-040 (Rudolf-Reusch-Straße östliche Seite, Rudolf-Reusch-Straße westliche Seite / Weg durch den ehemaligen Friedhof / Querung Rudolf-Reusch-Straße, Lichtenberg): KAP\*\* + BAR\*\***

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf - ähnlich wie bei der südlich anschließenden Querung der Rathausstraße - durch auf die Fahrbahn markierte Fußgängerkaps deutlicher hervorzuheben. Wegen des geringen Parkdrucks ist auch hier keine bauliche Anlage von Kaps erforderlich.
- Die Querungsstelle sollte auf beiden Seiten mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**06-041 (Rathausstraße nordöstliche Seite, Weg durch Grünanlage südlich des Bezirksamts/ Querung Rathausstraße, Lichtenberg):**

Keine Anmerkungen.

**06-042 (Möllendorffstraße östliche Seite, Frankfurter Allee südliche Seite/ Querung Frankfurter Allee, Lichtenberg): SCH\*\*\***

Die Frankfurter Allee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 64.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV), neben der U-Bahn verkehrt eine Nachtbuslinie. Als Querungshilfe dient eine Lichtsignalanlage. Die Wartezeit für Fußgänger betrug zum Zeitpunkt der Begehung 90 Sekunden. Nach 40 Sekunden nimmt der Anteil der Fußgänger, die die Sperrzeit missachten zu (EFA 2002, 3.3.5.1). Während unserer Begehung an einem Samstagnachmittag konnten in den Rotphasen allerdings keine Fußgänger, die die Frankfurter Allee querten, beobachtet werden. Die Grünzeit reichte nicht aus, um querenden Fußgängern das Erreichen der anderen Straßenseite innerhalb der Grünschaltung der Lichtsignalanlage zu ermöglichen. Die zum Queren der Nordfahrbahn zur Verfügung stehenden 15 Sekunden ermöglichen knapp das Erreichen des Mittelstreifens.

- Es sollte geprüft werden, ob eine Verkürzung der Rotzeit für Fußgänger auf 40 Sekunden oder weniger ermöglicht werden kann.
- Es sollte untersucht werden, wie Fußgängern die nach den Richtlinien empfohlene Querung in einem Zuge ermöglicht werden kann (HBS 2005, 6.3.2, RAS 2006, 6.1.8.6).

**06-043 (Gürtelstraße südöstliche Seite, Wilhelm-Guddorf-Straße nordöstliche Seite/ Querung Wilhelm-Guddorf-Straße, Lichtenberg):**

Keine Anmerkungen.

**WEG\*\***

Die im Plan dargestellte Führung des Weges südöstlich des Parkplatzes und über die Südwestseite der Wilhelm-Guddorf-Straße stellt einen Umweg dar, der auf Dauer nicht sinnvoll ist. Stattdessen sollte der - laut einer Informationstafel mit EU-Mitteln geförderte - Weg parallel zur Bahntrasse genutzt werden, bei dem zurzeit zur Überwindung des Niveauunterschieds vom Gehweg der Gürtelstraße zum höher liegenden Weg an der Bahn ausschließlich Treppen zur Verfügung stehen. Die parallel dazu angelegte, sehr steile Rampe ist durch Gitter abgesperrt.

- Daher wird empfohlen, die steile Rampe vom Gehweg der Gürtelstraße durch eine Rampe mit geringerer Steigung und rutschsicherer Pflasterung zu ersetzen sowie die Gitter zu entfernen.

Weiter nördlich stehen zur Überwindung des Niveauunterschieds vom Weg auf Höhe des Parkplatzes zum Weg Richtung Süden sowohl Treppen, als auch eine - allerdings sehr steile - Rampe zur Verfügung

- Daher wird empfohlen, die steile Rampe vom Weg am Parkplatz zum grünen Hauptweg Richtung Süden durch eine Rampe mit geringerer Steigung und rutschsicherer Pflasterung zu ersetzen.

#### **06-044 (Weg östlich der Bahntrasse / Querung Wartenbergstraße, Lichtenberg): SON\*\* + BAR\***

In der Wartenbergstraße ist das Parken auf Gehwegen (Zeichen 315 StVO) zulässig; auf der Nordseite ist das Aufstellen der Fahrzeuge in Längsrichtung mit zwei Rädern auf dem Gehweg, auf der Südseite mit vier Rädern angeordnet. Bei unserer Begehung wurde die Sicht durch einen auf der Südseite nahe der Querungsstelle geparkten Pkw-Anhänger behindert. Die Führung vom Niveau des grünen Hauptweges zum niedrigeren Fahrbahnniveau erfolgt – ähnlich einer Grundstückszufahrt – trichterförmig und erstreckt sich über die gesamte Gehwegbreite

- Es wird daher empfohlen, die Anordnung zum Parken auf Gehwegen (Zeichen 315 StVO) mindestens im Querungsbereich aufzuheben.
- Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit der Gehwegüberführung des grünen Hauptweges (Kleinsteinpflaster) und der Straße (Asphalt) ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

#### **06-045 (Weg östlich der Bahntrasse / Querung Tasdorferstraße, Lichtenberg): BAR\***

Die Tasdorferstraße ist im Bereich der Querungsstelle als Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325/326 StVO) ausgewiesen, der nur über eine schmale Zufahrt unter der Bahn erreichbar ist und am entgegengesetzten Ende als Sackgasse endet. Der asphaltierte Straßenraum weist gestalterische Mängel auf; er ist sehr breit und nur durch Markierungen für Parkplätze gegliedert. Bei unserer Begehung an einem Samstag wurde er von Skatern genutzt, die die weite, ebene Fläche zum Aufbau eines Testparcours nutzten.

- Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit des grünen Hauptweges (Platten) und des verkehrsberuhigten Bereichs (Asphalt mit Farbauftrag) ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

#### **WEG\***

Der Straßenzug Schulze-Boysen-Straße - Pfarrstraße (bis zur Kaskelstraße) und die Kaskelstraße (südöstlich Pfarrstraße) ist in der Karte „Fahrradroutennetz“ (Stand: April 2009) als Route des Nebennetzes dargestellt.

- Es wird angeregt, eine Abstimmung zwischen den Planungen für den grünen Hauptweg 06 und diese Route des Nebennetzes herbeizuführen, um eine konfliktfreie Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich sicherzustellen.

**06-046 (Weg östlich der Bahntrasse, Schulze-Boysen-Straße östliche Seite/ Querung Schulze-Boysen-Straße, Lichtenberg): SON\*\* + GES\*\* (+ PLA\*\*)**

Der bei der Begehung beobachtete Kfz-Verkehr im als Vorfahrtstraße ausgewiesenen Straßenzugs Wiesenweg - Schulze-Boysen-Straße - Buchbergerstraße war gering; diese Straße wurde auch nicht in das Zählnetz des Senats aufgenommen. Einzelne Kraftfahrzeuge fuhren während der Begehung jedoch mit unangemessen hoher Geschwindigkeit.

- Es sollte geprüft werden, ob die Ausweisung des Straßenzugs Wiesenweg - Schulze-Boysen-Straße - Buchbergerstraße als Vorfahrtstraße durch eine Rechts-vor-Links-Regelung ersetzt werden kann. Weitergehend könnte auch die Tempo 30-Zone auf den Bereich der Querungsstelle ausgedehnt und mit beiden Maßnahmen das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs gesenkt werden. Ggf. sollten weitere Maßnahmen wie Plateauaufpflasterungen in Erwägung gezogen werden.

**06-047 (Pfarrstraße östliche Seite/ Querung Kaskelstraße, Lichtenberg):**

Der Knotenpunkt Pfarrstraße / Kaskelstraße wurde vor einigen Jahren umgestaltet, so dass gesicherte, mit Fußgängerkaaps ausgestattete Querungen zur Verfügung stehen. Die angelegten Gehwegvorstreckungen reichen nicht – wie in den Richtlinien vorgesehen - 30 – 70 cm über die Parkstände hinaus. Wegen der erst kürzlich erfolgten Neugestaltung des Straßenraums, dem geringen Kfz-Verkehrsaufkommen in der Pfarrstraße (Straße nicht im Zählnetz) und der geringen verbleibenden Fahrbahnbreite (ca. 3 m) kann hier jedoch auf einen richtliniengemäßen Umbau der Gehwegvorstreckungen verzichtet werden.

**WEG\*\***

Der Knotenpunkt Pfarrstraße, Türschmidtstraße, Karlshorster Straße, Marktstr. wurde vor einigen Jahren umgestaltet, so dass gesicherte, mit Fußgängerkaaps ausgestattete Querungen der Pfarrstraße und der Türschmidtstraße zur Verfügung stehen, während im Verlauf der als abgeknickte Vorfahrtstraße ausgewiesenen Karlshorster Straße und Marktstraße keine Querungsanlagen vorhanden sind. Gegen eine Querung der Marktstraße bzw. der Karlshorster Straße in diesem Bereich sprechen zusätzlich das hohe Verkehrsaufkommen von ca. 20.500 Kraftfahrzeugen bzw. ca. 19.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV), die straßenbündigen Straßenbahngleise und die schlechten Sichtverhältnisse in der Kurve.

- Der grüne Hauptweg sollte daher nicht wie in der Planvorlage dargestellt auf der westlichen, sondern auf der östlichen Straßenseite der Karlshorster Straße geführt werden. Auch die derzeitige Führung des Weges von

der Hauptstraße zur Rummelsburger Bucht spricht für diese Lösung, die eine Querung der Hauptstraße auf der Ostseite zur Folge hat. Nachteilig ist allerdings die zusätzlich erforderliche Querung der Nöldnerstraße; diese Querungstelle ist jedoch mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet.

**06-048 (Pfarrstraße östliche Seite, Türschmidtstraße südliche Seite/ Querung Türschmidtstraße, Lichtenberg):**

Die vorhandenen Gehwegvorstreckungen reichen nicht – wie in den Richtlinien vorgesehen - 30 – 70 cm über die Parkstände hinaus. Wegen der erst kürzlich erfolgten Neugestaltung des Straßenraums, des geringen Kfz-Verkehrsaufkommens in der Türschmidtstraße (Straße nicht im Zählnetz) und der geringen verbleibenden Fahrbahnbreite (ca. 3 m) kann hier jedoch auf einen richtliniengemäßen Umbau der Gehwegvorstreckungen verzichtet werden.

**06-049 (Karlshorster Straße östliche Seite / Querung Nöldnerstraße, Lichtenberg): SON\*\***

Die Nöldnerstraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 5.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV); an der Querungstelle verkehren zwei Buslinien. Als Querungshilfe über die Nöldnerstraße dient eine Lichtsignalanlage. Die Grünzeit war lang genug, um querenden Fußgängern das Erreichen der anderen Straßenseite innerhalb der Grünschaltung der Lichtsignalanlage zu ermöglichen. Bei der Begehung an einem bewölkten Samstag benutzen auch viele Fahrradfahrer den sehr schmalen (etwa 2-2,5 m) östlichen Gehweg der Karlshorster Straße und die Querung Nöldnerstraße (vermutlich mit dem Ziel Rummelsburger Bucht). Ursache dürfte das sanierungsbedürftige Großsteinpflaster auf der Fahrbahn der Karlshorster Straße sein.

- Es wird daher empfohlen, die Fahrbahn der Karlshorster Straße zu sanieren, das Großsteinpflaster durch eine Asphaltdecke zu ersetzen und zu prüfen, ob ein Radfahrstreifen, ein Mehrzweckstreifen oder eine Aufstellfläche an den Querungsstellen die am besten geeignete Maßnahme ist, um die Benutzung der Fahrbahn für Radfahrer an dieser Stelle attraktiver zu gestalten.

**06-050 (Karlshorster Straße östliche Seite, Weg durch Grünanlage östlich des Hochseilgarten/ Querung Hauptstraße, Lichtenberg): SCH\*\*\* + GES\*\*\***

Die Hauptstraße hat östlich der Karlshorster Straße ein Verkehrsaufkommen von ca. 26.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV); an der Querungstelle verkehrt eine Straßenbahnlinie straßenbündig in Mittellage, die in die Karlshorster Straße abbiegt. Als Querungshilfe über die Hauptstraße dient eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage. Zwischen der nördlichen Fahrbahn und den Tramgleisen ist keine Aufstellfläche vorhanden; solange die Querung der Furt in einem Zug – wie zum Zeitpunkt unserer Begehung – auch zu anderen Tageszeiten möglich ist, kann auf eine Aufstellfläche aber verzichtet werden.

- Es sollte geprüft werden, ob die Querung der Furt in einem Zug auch zu anderen Tageszeiten, vor allem in der Hauptverkehrszeit, möglich ist, da

zwischen der nördlichen Fahrbahn und den Gleisen keine Aufstellfläche vorhanden ist.

Die Tempo 30-Anordnung (Streckenverbot, Zulässige Höchstgeschwindigkeit, Zeichen 274 StVO) beginnt am anderen Zugang zur Tram-Haltestelle südlich der untersuchten Querungsstelle (dieser Zugang zur Haltestelle im Südosten besitzt keine Lichtsignalanlage), schließt die untersuchte Querung jedoch nicht mit ein.

- Die Tempo 30-Anordnung sollte nach Nordwesten in den Bereich der untersuchten Querungsstelle erweitert werden.

#### **WEG\***

Der Weg zur Rummelsburger Bucht, der in direkter südlicher Fortsetzung der Karlshorster Straße am Hochseilgarten verläuft, war zum Zeitpunkt der Begehung im Juli 2009 nicht zugänglich. Am Eingang von der Hauptstraße waren auf dem Gelände Tiefbauarbeiten (Röhrenverlegungen) zu erkennen, auf der Südseite an der Rummelsburger Bucht war jedoch kein Ausgang mehr zu erkennen, das Gelände war durch Grasbewuchs und einen Zaun vom Uferweg abgetrennt. Der Uferweg ist auch durch einen zweiten, weiter östlich verlaufenden Weg erreichbar, der jedoch von der Querungsstelle an der Hauptstraße nicht einsehbar ist.

- Sollte der westlichere Weg direkt am Hochseilgarten auch auf Dauer nicht mehr benutzbar sein, so ist eine Wegweisung zum östlicheren Weg zu empfehlen.

*Der Weg endet am Rummelsburger See östlich des Hochseilgartens.*

#### **WEG\*\***

- Im Sinne des Vorschlages für die Gesamtkonzeption des Wegenetzes, alle Diagonalen an das Netz im Innenstadtbereich heranzuführen (vgl. Bericht 2008, Abschnitt 8.4), wird empfohlen, den GHW Nr. 06 gemeinsam mit dem GHW Nr. 08 „Kaulsdorfer Weg“ über die Zillepromenade und das Paul-und-Paula-Ufer bis zum S-Bahnhof Treptower Park fortzuführen und dort an den GHW Nr. 01 „Spreeweg / Berliner Urstromtal“ anzuschließen.

## **GHW Nr. 07 „Hönower Weg“**

- Vom Volkspark Friedrichshain bis Hönow
- durch Pankow, Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf.

**Querungsanlagen:** Der kurze Abschnitt zwischen dem Märchenbrunnen im Volkspark Friedrichshain als Kreuzungspunkt mit dem GHW Nr. 19 „Tiergartenring“ und dem Zusammentreffen mit dem GHW Nr. 18 „Innerer Parkring“ am Anton-Saefkow-Park gehört zum Untersuchungsgebiet 2008. Das Untersuchungsgebiet 2009 beginnt mit der Querung des GHW 18 an der Storkower Straße östlich der S-Bahn-Station Greifswalder Straße und führt in Richtung Osten. Kurz vor dem Papenpfuhl bis zum Marzahn-Höhenschönhauser-Grenzgraben verläuft der Weg gemeinsam mit dem GHW Nr. 06 „Lindenberger Korridor“, kreuzt sich südlich vom Landschaftspark Wuhletal mit dem GHW Nr. 14 „Wuhleweg“ und endet am Nordrand der Hönower Weiherkette (Wuhle-Hönow-Weg) an der Berliner Stadtgrenze (Berliner Straße / Straße am Haussee) in Richtung Hönow (Gesamtlänge ca. 15 km mit insgesamt 61 Querungsstellen).

### **07-001 (Volkspark Friedrichshain/ Querung Virchowstraße, Pankow): WEG \***

Das Kraftverkehrsaufkommen ist gering und die Anordnung der Gehwegvorstreckung im Verlauf des Weges aus dem Volkspark heraus ist vorbildlich. Dennoch war zum Zeitpunkt der Begehung zu beobachten, dass kein einziger Fußgänger so läuft, wie vorgegeben. Das lag eindeutig daran, dass die Wegführung an der Kniprode-Straße nicht auf diesen Übergang ausgerichtet ist.

- Es wird empfohlen, den Weg nördlich vom Freizeitpark bis zum Übergang an der Pasteurstraße eindeutig abgesetzt von der Kniprodestraße auszubilden und dann an der Virchowstraße auch eindeutig auf die eingerichtete Querungsanlage zu führen.

### **07-002 (Pasteurstraße/ Querung Kniprodestraße, Pankow): KAP \*\*\* + WEG \***

Bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 9.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sollte diese Querungsstelle unbedingt sicherer gestaltet werden.

Auf der südlichen Straßenseite ist der Busstreifen direkt am Überweg auf der Fahrbahn markiert. Obwohl der Bus Linie 200 häufig verkehrt, sind damit Lücken im Fahrzeugstrom vorgegeben. Beim Zeitpunkt der Begehung hat sich gezeigt, dass Fußgänger sich aufgrund der übersichtlichen Zufahrt aus Richtung Süden dort aufstellen können und dann lediglich einen Fahrstreifen zu queren haben.

Auf der nördlichen Seite müssen dagegen zwei Fahrstreifen, ein Parkstreifen und der Fahrradweg gequert werden. Es gibt selbst für erwachsene Fußgänger keine Möglichkeit, die teilweise sehr schnell aus Richtung Danziger Straße herannahenden Kraftfahrzeuge auch nur zu erkennen.

- Es wird dringend empfohlen, zumindest auf der nördlichen Straßenseite eine bauliche Gehwegvorstreckung auszubilden. Da der Platz möglicherweise nicht ausreicht, muss die Gehwegvorstreckung nicht über die

Parkstreifenbegrenzung hinaus ragen. Dann müssen entsprechende Parkstände freigehalten werden um eine Sichtbeziehung zu ermöglichen (vgl. Sichtweite nach R-FGÜ 2001, 2.2, Bilder 1a und 1 b).

Die Betroffenenvertretung des Sanierungsgebietes Bötzowviertel setzt sich u.a. für Querungsanlagen in der Straße Am Friedrichshain ein. Seit Februar 2008 liegt eine „Vorstudie Straße Am Friedrichshain, einschließlich Stichstraße“ der Forschungs- und Planungsgruppe Stadt und Verkehr FGS vor, die im Auftrag der S.T.E.R.N und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung erstellt wurde. Alle vorgestellten Planungsvarianten beinhalten eine Verbesserung der Querungsbedingungen an der Bötzowstraße, der Käthe-Niederkirchner-Straße und der Hufelandstraße durch Gehwegvorstreckungen sowie eine bedarfsgesteuerte Fußgänger-Lichtsignalanlage an der Einmündung der Bötzowstraße. Unabhängig von der allgemein als notwendig betrachteten Verbesserung der Querungsstelle über die Kniprodestraße an der Einmündung Pasteurstraße werden Querungsanlagen in der Straße Am Friedrichshain zur besseren nördlichen Erreichbarkeit des Volksparks Friedrichshain und auch zur Aufwertung des grünen Hauptweges für vordringlich gehalten.

- Es wird deshalb empfohlen, die Verlegung des grünen Hauptweges am Ausgang Volkspark Friedrichshain an der Virchowstraße über die Hufelandstraße und Hans-Otto-Straße zum Arnswalder Platz zu prüfen. Möglich wäre auch eine Verlegung ab Parkausgang Käthe-Niederkirchner-Straße / Hans-Otto-Straße oder sogar ab Bötzowstraße; bei diesen Varianten wäre allerdings der Weg durch den Volkspark kürzer.

#### **07-003 (Pasteurstraße/ Querung Hans-Otto-Straße, Pankow): 2KAP \*\*\* + BAR \*\***

Die Querung ist für eine Straße mit relativ wenig Kraftfahrzeugverkehr in einer Tempo-30-Zone, aber hohem Parkdruck unkonfortabel und nicht sicher ausgestattet. Fußverkehr ist durch den Arnswalder Platz mit einem Spielplatz durchaus vorhanden. Beide Bordsteine sind bisher nicht abgesenkt, sodass ohnehin eine Maßnahme erforderlich ist.

- Es wird empfohlen, bauliche Gehwegvorstreckungen auf beiden Seiten auszubilden, insbesondere auf der nördlichen Seite über die Parkstreifenbegrenzung hinausgezogen.

#### **07-004 (Bötzowstraße/ Querung Danzigerstraße, Pankow): KAP \*\* + SON \*\***

Die Danziger Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 24.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und Straßenbahngleise in Mittellage.

- Auf der südlichen Seite am Amtswalder Platz ließe sich die Querungslänge durch Markierung einer Gehwegvorstreckung im Bereich der anschließenden Parkstände um eine Fahrstreifenbreite verringern.
- Es ist zu prüfen, ob auf der nördlichen Seite bei diesem Verkehrsaufkommen tatsächlich vier breite Fahrstreifen erforderlich sind und ob Maßnahmen zur Verringerung der Querungslänge möglich sind.

**07-005 (Bötzowstraße/ Querung John-Schehr-Straße, Pankow): KAP \*\***

Die Straße hat ein relativ geringes Verkehrsaufkommen, wenn aber Fahrzeuge fahren, wird ziemlich schnell gefahren, da die Fahrstreifen überdimensioniert sind. Es stellt sich die Frage, aus welchem Grund frisch markierte Gehwegvorstreckungen gegeneinander versetzt angeordnet wurden. Und es stellt sich als zweite Frage, wer die Ausführung von Gehwegvorstreckungen direkt vor einer Grundschule beaufsichtigt hat, die noch nicht einmal bis zur Grenze der Parkstände reichen, also für Kinder nutzlos und gefährdend sind.

- Es wird dringend empfohlen, die Gehwegvorstreckung im direkten Verlauf des östlichen Gehweges in der Bötzowstraße neu zu markieren und zwar in einer richtliniengemäßen Form.

**07-006 (Bötzowstraße/ Querung Rudolf-Schwarz-Straße, Pankow): KAP \*\* + BAR \*\***

Die einmündende Straße wirkt wie eine Grundstückszufahrt und ist auf der Nordseite durch abgesackte Gehwegplatten und Bordsteine zufällig barrierefrei.

- Auf der südlichen Seite ist der Bordstein abzusenken.
- Es ist zu prüfen, ob der 5-Meter-Bereich frei gehalten wird oder eine markierte Gehwegvorstreckung mit einem abmarkierten Seitenbereich sinnvoll ist.

**07-007 (Bötzowstraße/ Querung Anton-Saefkow-Straße, Pankow): AUF \*\* + SON \*\* + BAR \*\***

Der Kraftfahrzeugverkehr auf einem einzigen Fahrstreifen als Einbahnstraße ist in der Anton-Saefkow-Straße unbedeutend und doch bietet die nordwestliche Eingangs-Situation zum Volkspark Anton Saefkow erstaunlich viele Barrieren für Fußgänger:

Beide Bordsteine sind nicht abgesenkt. Zum Zeitpunkt der Begehung war der Gehweg auf der Parkseite zugeparkt. Er endet allerdings ohnehin mit Gestrüpp an einer Mauer. Auf der nordwestlichen Seite befindet sich eine Art Parkbucht zum Querparken, die allerdings seitlich mit einer schrägen Bordsteinführung abgegrenzt ist, so als wäre sie für das Schrägparken eingerichtet. Auch diese Bordsteine sind nicht abgesenkt. Direkt im Anschluss hinter den parkenden Kraftfahrzeugen, d.h. wenige Zentimeter von den Stoßstangen entfernt, führt eine breite Treppe in den Volkspark. Wenn der Parkstreifen benutzt wird, so wie es an zwei Begehungszeitpunkten der Fall war, ist diese Treppe für niemand erreichbar. Zum Zeitpunkt einer Besichtigung war die einzige Lücke mit einem Fahrrad mit Anhänger zugestellt.

Etwa 20 Meter weiter befindet sich eine Rampe, die offensichtlich von den Fußgängern als Alternative zur Treppe genutzt wird. Auch hier gibt es keine abgesenkten Bordsteine und auch hier wird das Abstellen von Kraftfahrzeugen nicht verhindert. Die Rampe ist für Mobilitätsbehinderte zu steil und durch die

Regenabflussrillen sowie starker Gehwegschäden bis zum Zusammentreffen mit der Treppe nicht benutzbar.

Dieser Eingang zur wohnnahen Grünanlage mit Spielplätzen ist ein Schaustück für die Missachtung einfachster Erreichbarkeits-Kriterien und die Straßensituation muss grundsätzlich umgestaltet werden.

- Es wird empfohlen, den Gehweg über den Fahrstreifen im Verlauf der Bötzowstraße und an der nach Süden versetzten Rampe als Teilaufpflasterungen herüberzuziehen.
- Der Parkstreifen ist bis zur Treppe auf Gehwegniveau anzuheben oder zumindest im hinteren Bereich, wenn davor noch ein Stück Längsparkstreifen bleiben soll (so wie es früher möglicherweise einmal war). Besser wäre es, den Park-Aufgang herauszuarbeiten und hier eine geschlossene Gehwegfläche zu schaffen.
- Die Rampe ist nach den geltenden Richtlinien für barrierefreies Bauen herzurichten.

*Der geplante Anschluss an den GHW 18 Storkower Straße ist derzeit noch nicht begehbar, deshalb gibt es über den Volkspark Anton Saefkow einen temporären Umweg. Die Querungen im Verlauf dieses Weges wurden nicht untersucht. Die folgende Querungsstelle des Untersuchungsgebietes 2009 befindet sich im Verlauf des Idealweges und des temporären Umweges:*

*Der Weg ab der letzten Querung der Anton-Saefkow-Straße durch den Volkspark-Anton-Saefkow und den ehemaligen Güterbahnhof Greifswalder Straße ist derzeit noch nicht begehbar und gehörte zum Untersuchungsgebiet 2008. Die folgende Querungsstelle befindet sich im Verlauf des Idealweges und des temporären Umweges.*

**07-008 (Weg über den ehemaligen Güterbahnhof Greifswalder Straße, Storkower Straße südwestliche Seite, Storkower Straße nordöstliche Seite/ Querung Storkower Straße, Pankow): KAP/SON\* + BAR\*\***

Die Storkower Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 12.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV); an der Querungsstelle ist ein Tempo-Limit von 50 km/h angeordnet; bei unserer Begehung an einem Montagmittag in den Sommerferien fuhren die Kraftfahrzeuge mit moderater Geschwindigkeit. Wir konnten einige Lücken im Verkehrsfluss beobachten. Die Straße verfügt über einen Mittelstreifen mit Übergang. Es sind pro Richtung je eine Fahrspur, eine Radspur auf der Fahrbahn, längs parkende Fahrzeuge und ein stillgelegter Radweg auf Gehwegniveau, der an den Zufahrten durch Barken abgesperrt ist, zu queren. Die Querung der Storkower Straße wird durch auf der Fahrbahn markierte Fußgänger kaps gesichert, die allerdings nicht über den Parkstreifen hinausreichen.

- Wegen des geringen Parkdrucks ist keine bauliche Anlage eines Fußgänger kaps erforderlich, jedoch wird empfohlen, die vorhandenen

Gehwegvorstreckungen richtliniengemäß 30 – 70 cm über die Parkstände hinaus vorzuziehen, um eine bessere Sicht zu ermöglichen. Da eine Verengung der Radspuren oder der Fahrbahnen nicht möglich ist, kann dies nur durch eine Verschwenkung der Längsparkplätze zu Lasten der nicht mehr benötigten Hochbord-Radwege in einem ausreichenden Bereich beidseitig der Querungsstelle erfolgen. Dem Fußgänger-Längsverkehr wird dadurch kein durch die Stilllegung des Radwegs wiedergewonnener nutzbarer Verkehrsraum entzogen, da sich zwischen der Gehbahn und dem ehemaligen Radweg noch eine mit Bäumen bestandene Pflanzfläche befindet.

Nur zwischen der Fahrbahn auf der Bahnseite und dem Mittelstreifen ist der Bordstein abgesenkt; zur Befestigung des Übergangs an der Mittelinsel wird Großsteinpflaster verwendet.

- Es wird daher empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen dem Asphalt der Fahrbahn und dem Großsteinpflaster der Mittelinsel ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen. Beidseitig der Fahrbahn auf der Nordostseite und zwischen Gehweg und Fahrbahn auf der Bahnseite sollte die Querung mit abgesenkten Bordsteinen versehen werden. An den abzusenkenden Bordsteinen zu den Gehwegen müssen taktile Platten verlegt werden.

## **WEG\*\***

Der Gehweg auf der Südwestseite der Einsteinstraße (Trasse in Richtung Nordwest – Südost) verschwenkt kurz vor der Kurve zur Kniprodestraße. Nördlich im Anschluss existiert auf der Südostseite kein Gehweg. Eine Querung der Einsteinstraße weiter westlich, etwa an der Einmündung der Storkower Straße (Nebentrasse in Richtung Südwest – Nordost) ist nicht sinnvoll, da in diesem Abschnitt auf der Nordostseite der Einsteinstraße nur abschnittsweise Gehwege direkt an der Straße vorhanden sind. Die Nutzung eines tiefer gelegenen Weges auf der Nordostseite direkt an den Häusern wäre wegen der undeutlichen Wegführung und der teilweisen Freigabe für Kraftfahrzeuge ungünstig.

- Deshalb wird empfohlen, auf die andere Straßenseite zu wechseln.

## **07-009 (Einsteinstraße südöstliche Seite, Einsteinstraße nordwestliche Seite / Querung Einsteinstraße, Pankow): KAP\*\* + BAR\*\***

Die Querungsstelle in der über eine Park- und eine Fahrspur verfügenden Einsteinstraße ist zurzeit weder durch Querungsanlagen gesichert noch barrierefrei ausgestattet. Bei unserer Begehung parkten dort keine Fahrzeuge.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf durch auf die Fahrbahn markierte Fußgängerkaps deutlicher hervorzuheben. Wegen des geringen Parkdrucks ist hier keine bauliche Anlage von Kaps erforderlich.

- Die Querungsstelle sollte beidseitig mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

## WEG\*\*

Auch die Wegeführung zwischen der Hanns-Eisler-Straße (Trasse in Richtung Nordwest – Südost) und der Michelangelostraße ist nicht entsprechend den Plandarstellungen möglich, da auf der Südostseite der Hanns-Eisler-Straße (am gleichnamigen Sportplatz) kein Gehweg vorhanden ist. Der Weg auf der nordwestlichen Seite ist wenig attraktiv, da er von einer weiteren Nebentrasse der Hanns-Eisler-Straße, einer Parkplatz- und einer breiten Bushaltestellenzufahrt gequert wird und an der Michelangelostraße auf eine Querungsstelle trifft, die lediglich durch einen Mittelstreifen mit Übergang gesichert ist.

- Es wird daher empfohlen, nach Querung der Hanns-Eisler-Straße (Trasse in Richtung Nordwest – Südost) den grünen Hauptweg entlang eines breiten, asphaltierten Richtung Nordwesten verlaufenden Parkweges zu führen. Für die weitere Wegeführung bis zu einem Durchlaß zwischen den Häusern Nummer 54 und 56 gibt es zwei Varianten (südöstlich und nordöstlich der Jugendverkehrsschule oder nordwestlich der Kita [Hausnr. 65]). Nach Querung eines Parkplatzes führt ein Weg durch eine Grünfläche zu einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage an der Michelangelostraße.

### **07-010 (Hanns-Eisler-Straße [Trasse in Richtung Nordwest – Südost in nordwestlicher Verlängerung des Stedingerwegs] südwestliche Seite / Hanns-Eisler-Straße [Trasse in Richtung Nordwest – Südost in nordwestlicher Verlängerung des Stedingerwegs] nordöstliche Seite/ Querung Hanns-Eisler-Straße [Trasse in Richtung Nordwest – Südost in nordwestlicher Verlängerung des Stedingerwegs], Pankow): KAP\*\* + SON\* + BAR\*\***

An der über eine Park- und eine Fahrspur verfügenden Straße gibt es zurzeit keine Querungsanlagen. Bei unserer Begehung parkten dort keine Fahrzeuge; ein direkt daneben im Einmündungsbereich parkender Pkw behinderte jedoch die Sicht. Die Querungsstelle ist auf beiden Seiten mit abgesenkten Bordsteinen ausgestattet, die jedoch sehr schmal und steil sind. Die Nordostseite ist zusätzlich durch Poller gesichert.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf durch auf die Fahrbahn markierte Fußgänger kaps deutlicher hervorzuheben. Wegen des geringen Parkdrucks ist hier keine bauliche Anlage von Kaps erforderlich.
- Es wird angeregt auf der südwestlichen Seite gegenüber der Einmündung eine Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote Zeichen 299 StVO (Zickzacklinie auf der Fahrbahn) anzubringen.
- Die Querungsstelle sollte auf beiden Seiten mit taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere

Querung zu ermöglichen. Dabei sollte auch eine qualitative Verbesserung der Absenkungen geprüft werden. Wir empfehlen ferner auf der Nordostseite im Querungsbereich direkt neben dem Abfallkorb einen Poller zu entfernen.

**07-011 (Weg durch die Grünanlage an der Jugendverkehrsschule, Weg vom Parkplatz zur Bushaltestelle und Lichtsignalanlage auf der südwestliche Seite der Michelangelostraße / Querung Parkplatz, Pankow): SON\*\* + BAR\*\***

Um vom Gehweg an der Häusern Nr. 52-54 zum Weg durch den Grünstreifen zur Bushaltestelle und Lichtsignalanlage auf der südwestlichen Seite der Michelangelostraße zu gelangen, muss eine Fahrbahn des Parkplatzes diagonal gequert werden. Für den Übergang vom Gehweg zur Fahrbahn steht eine Bordsteinabsenkung in Richtung Südosten zur Verfügung.

- Es wird empfohlen in direkter Verlängerung des Gehwegs an der Häusern Nr. 52-54 in Richtung Nordosten eine Querungsstelle einzurichten. Dazu ist neben der Beseitigung der überdimensionierten Eckausrundung und der Ausstattung des Übergangs vom Gehweg zur Fahrbahn mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten auf der Südwestseite (die vorhandene Bordsteinabsenkung in Richtung Südosten liegt an der falschen Stelle) die Anlage eines etwa langen zehn Meter Gehweges zu Lasten der Parkplatz-Fahrbahn auf der Nordostseite mit Anschluss an den Weg durch den Grünstreifen zur Bushaltestelle und Lichtsignalanlage erforderlich.

Zum Zeitpunkt der Begehung war der Weg durch den Grünstreifen zur Bushaltestelle und Lichtsignalanlage durch einen Container blockiert.

- Es wird empfohlen, den Container zu entfernen, da für Mobilitätsbehinderte eine Umgehung oder Umfahrung über den Grünstreifen problematisch ist.

**07-012 (Weg durch die Grünanlage an der Jugendverkehrsschule bzw. Parkplatz / Michelangelostraße südwestliche Seite, Michelangelostraße nordöstliche Seite/ Querung Michelangelostraße, Pankow): SCH\*\*\***

Die Michelangelostraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 19.900 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Die Straße verfügt über einen Mittelstreifen mit Übergang und bedarfsgesteuerter Lichtsignalanlage. Es sind pro Richtung zwei Fahrspuren zu queren. Neben der Querungsstelle befinden sich Bushaltestellen, die von einer Buslinie bedient werden. Das Google Map-Luffoto vom Mai 2006 zeigt südöstlich der Einmündung der Hanns-Eisler-Straße auf der Fahrbahn Richtung Nordwesten eine auf die Fahrbahn aufgetragene Tempo-30-Markierung (Streckenverbot, Zulässige Höchstgeschwindigkeit, Zeichen 274 StVO). Heute gilt in der Michelangelostraße Tempo 50, die Tempo 30-Anordnung wurde – vermutlich im Zusammenhang mit der Einrichtung der Lichtsignalanlage – wieder rückgängig gemacht. Die Wartezeit für Fußgänger ab dem Zeitpunkt der Anforderung betrug bei unserer Begehung an einem Werktag um 11.30 Uhr nur knapp zehn Sekunden, während sie um 16.00 Uhr erheblich länger dauerte. In den Rotphasen konnten allerdings keine Fußgänger, die die Straße querten, beobachtet werden.

- Es sollte geprüft werden, ob eine Verkürzung der Rotzeit für Fußgänger auf 40 Sekunden oder weniger auch in der Hauptverkehrszeit ermöglicht werden kann, da nach 40 Sekunden der Anteil der Fußgänger, die die Sperrzeit missachten, zunimmt (EFA 2002, 3.3.5.1).

Die Grünzeit reichte um 11.30 Uhr mit nur fünf Sekunden nicht aus, um querenden Fußgängern das Erreichen der Mittelinsel innerhalb der Grünschaltung der Lichtsignalanlage zu ermöglichen. Ein Bürger wies uns darauf hin, dass dies auch zu anderen Tageszeiten der Fall ist.

- Die Grünzeit für Fußgänger an dieser Lichtsignalanlage sollte daher auf mindestens zehn Sekunden verlängert werden, um wenigstens das Erreichen der Mittelinsel ohne „Räumrot“-Signalisierung zu gewährleisten. Besser wäre jedoch die nach den Richtlinien empfohlene Querung in einem Zuge zu ermöglichen. (HBS 2005, 6.3.2, RAS 2006, 6.1.8.6)

## WEG\*\*

Für die Verbindung zwischen der Michelangelostraße und der Gürtelstraße stehen je ein nordwestlich und ein südöstlich von der Lichtsignalanlage beginnender Weg durch das angrenzenden Wohngebiet zur Verfügung.

- Es wird empfohlen, den nordwestlich der Lichtsignalanlage beginnenden Weg, der zwischen dem Seniorenheim und der ehemaligen Kaufhalle die Gürtelstraße erreicht, als grünen Hauptweg zu nutzen. Für die Wahl dieses Weges spricht - im Vergleich zum Weg südöstlich der Lichtsignalanlage - die direktere Wegführung und die bepflanzten Vorgärten, dagegen, dass sich etwa in der Mitte des Weges einige Parkplätze befinden, der südliche Abschnitt also auch von Kraftfahrzeugen befahren werden darf.
- Um den beschriebenen Weg barrierefrei zu gestalten sind entweder Bordsteinabsenkungen und taktile Platten zwischen dem Weg und der Aufstellfläche an der Lichtsignalanlage oder eine diagonale Wegeverbindung entsprechend dem Verlauf des vorhandenen „Trampelpfades“ erforderlich.
- Ferner wird empfohlen, einen Poller in der Mitte der Gehbahn am Übergang zwischen dem südlichen Abschnitt, der auch von Kraftfahrzeugen befahren werden darf, und dem reinen Fußweg zu entfernen, um Mobilitätsbehinderten die Nutzung des Weges zu erleichtern.

In der Karte „Fahrradroutennetz“ (Stand: April 2009) ist die (Haupt-)Radroute TR 3 als direkte (diagonale) Verbindung von der Michelangelostraße (etwa gegenüber der Einmündung der Hanns-Eisler-Straße) bis zur Einmündung der Puccinstraße in die Gürtelstraße dargestellt (im südlichen Abschnitt als „vorhanden“, im nördlichen als „bauliche Verbesserungen geplant“). Eine solche diagonale Verbindung durch das Wohngebiet gibt es nicht, alle Wege verlaufen rechtwinklig zur Michelangelostraße.

- Da es sich bei den Wegen durch das Wohngebiet zur Verbindung der Michelangelostraße und der Gürtelstraße größtenteils um schmale, ausschließlich dem Fußverkehr vorbehaltene Wege handelt, wird angeregt, eine Abstimmung zwischen den Planungen für den grünen Hauptweg 07 und die Hauptradroute TR 3 herbeizuführen, um eine konfliktfreie Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer, die in diesem Bereich i.d.R. auf getrennten Wegen erfolgen sollte, sicherzustellen.

## **WEG\*\***

Für die kleinräumige Verbindung zwischen dem oben beschriebenen Weg und der südöstlichen Seite der Puccinistraße stehen zwei Wegeführungen zur Auswahl: Die Nutzung des Weges zwischen dem Seniorenheim und der ehemaligen Kaufhalle und des südwestlichen Gehwegs der Gürtelstraße, der eine Querung der Gürtelstraße (Zufahrt zu den Häusern 27-30) erfordert oder der Weg südwestlich des früheren Supermarktes an den Häusern 27-30, bei dem unter Nutzung einer vorhandenen Gehwegvorstreckung die Gürtelstraße (Fahrbahn entlang der Häuser 27-30) gequert wird.

- Es wird empfohlen, trotz des höheren baulichen Aufwandes zur Herstellung einer sicheren Querung den südwestlichen Gehweg der Gürtelstraße (nordöstlich der ehemaligen Kaufhalle) als grünen Hauptweg zu nutzen, da dieser Weg im Vergleich mit der „Hinterhof-Situation“ südwestlich der ehemaligen Kaufhalle deutlich attraktiver ist.
- Der südwestliche Gehweg der Gürtelstraße weist zwischen der Treppe zur ehemaligen Kaufhalle und einer Pflanzfläche (am Reklameschild für die Puccini-Hofgärten) einen Engpaß auf, der durch die Entfernung oder Breitenreduzierung der Treppe beseitigt werden sollte.

### **07-013 (Gürtelstraße südwestliche Seite, Puccinistraße südöstliche Seite/ Querung Gürtelstraße [Zufahrt zu den Häusern 27-30], Pankow): BAR\*\***

An der über je eine Fahrspur pro Richtung verfügenden Straße gibt es eine kleine Mittelinsel, die jedoch in einem schlechten baulichen Zustand ist. Auf der Nordwestseite befinden sich Querparkplätze und eine Gehwegvorstreckung.

- Die Querungsstelle sollte an beiden Gehwegen und der Mittelinsel mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen. Die Mittelinsel muss ferner im Querungsbereich mit einer Befestigung versehen werden.

### **07-014 (Herbert-Baum-Straße, Nordeingang des Jüdischen Friedhofs / Querung Markus-Reich-Platz, Pankow)**

Keine Anmerkung.

*Der südliche Zugang des Friedhofes der Jüdischen Gemeinde zu Berlin ist geschlossen und nach Aussage der Friedhofsverwaltung ist eine Wiedereröffnung nicht geplant. Es wird dennoch davon ausgegangen, dass dieser Friedhof in die Wegeführung des GHW Nr. 07 einbezogen bleibt. Die Querungsstellen auf dem bereits ab Einsteinstraße / Hanns-Eisler-Straße beginnenden und bis zur Indira-Gandhi-Straße geführten temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

**07-015 (Straße 106, Weißenseer Weg östliche Seite, Fritz-Lesch-Straße/ Querung Weißenseer Weg, Pankow): LSA\*\*\* + GES\*\*\***

Der Weißenseer Weg hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 27.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV); an der Querungsstelle verkehren eine Metrotramlinie in Mittellage mit eigenem Gleiskörper und ein Nachtbus. An der Querungsstelle ist ein Tempo-Limit von 60 km/h angeordnet; bei unserer Begehung an einem Montagmittag in den Sommerferien fuhren die Kraftfahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit. Wir konnten allerdings einige Lücken im Verkehrsfluss beobachten.

Es sind je zwei Fahrspuren pro Richtung zu queren. In östlicher Verlängerung der Fritz-Lesch-Straße befindet sich eine Überfahrt der Tramgleise auf dem Mittelstreifen für Kraftfahrzeuge. Querende Fußgänger müssen zurzeit über die Tramgleise laufen oder diese Überfahrt benutzen. Auf der Ostseite des Weißenseer Weges gibt es nördlich der Fritz-Lesch-Straße eine mit einer Zufahrt und einer Asphaltdecke versehene Fläche, die zum Parken in Längsrichtung mit vier Rädern freigegeben ist (Zeichen 315 StVO) und sich auf Gehwegniveau befindet. Dabei handelt es sich um einen früheren Radweg (die Verlängerung südlich der Fritz-Lesch-Straße ist noch als Radweg gekennzeichnet). Daneben folgt ein Seitenstreifen mit Straßenbäumen, ein im Querungsbereich rot eingefärbter neuer Radweg und ein Gehweg mit sehr geringer Breite. Auf der Westseite des Weißenseer Weges schwenkt der Radweg auf Gehwegniveau an der möglichen Querungsstelle in östlichen Verlängerung der Fritz-Lesch-Straße gerade vom Bordstein weg, auf der Fläche zwischen Radweg und Bordstein wurde zum Zeitpunkt unserer Begehung geparkt. Auf beiden Seiten fehlt damit eine sichere Aufstellfläche für Fußgänger.

Die nächstgelegene gesicherte Querungsstelle in Richtung Norden befindet sich in ca. 800 Metern Entfernung an der HansasträÙe, in Richtung Süden ca. 500 m entfernt an der Konrad-Wolf-StraÙe; dort regeln jeweils Lichtsignalanlagen den Verkehr.

- Es wird empfohlen, eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage in östlicher Verlängerung der Fritz-Lesch-StraÙe - nördlich an die Kfz-Überfahrt anschließend - einzurichten. Die Schaltung der Lichtsignalanlage muss die Querung in einem Zuge ermöglichen, da kein Platz für die Anlage von Aufstellflächen auf beiden Seiten des Mittelstreifens vorhanden ist. Allenfalls auf der Südseite wäre dies durch eine Verschwenkung der Fahrbahnen zu Lasten des früheren Radweges denkbar.
- Zur Reduzierung der hohen Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs wird ferner angeregt, das Tempo-Limit von 60 km/h auf mindestens 50 km/h herabzusetzen.

**07-016 (Fritz–Lesch-Straße nordwestliche Seite / Querung Zufahrt zum Brauereigelände, Lichtenberg): BAR\***

- Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und dem Kleinsteinpflaster im Bereich der Zufahrt zum Brauereigelände ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

**07-017 (Fritz –Lesch-Straße nordwestliche Seite / Querung Zufahrt zum Brauereigelände, Lichtenberg): BAR\***

- Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und dem Kleinsteinpflaster im Bereich der Zufahrt zum Brauereigelände ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

**07-018 (Fritz –Lesch-Straße nordwestliche Seite / Querung Zufahrt zum Brauereigelände, Lichtenberg): (BAR\*\*)**

Die Zufahrt war bei unserer Begehung mit einem Tor verschlossen, außerdem wurden dort Bierkästen gestapelt.

- Falls die Zufahrt wieder in Betrieb genommen wird, sollte sie beidseitig mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**07-019 (Fritz–Lesch-Straße nordöstlich Gebäude Hausnr. 29, Fritz–Lesch-Straße südwestlich Lilli-Henoch-Halle/ Querung Fritz–Lesch-Straße, Richtung Nordwest – Südost, Lichtenberg): BAR\*\***

Der Gehweg endet auf der Nordostseite des Gebäudes Fritz–Lesch-Straße Nr. 29; die Bordsteine sind abgesenkt, allerdings ist die bauliche Ausführung mangelhaft. Auf der gegenüberliegenden Seite wird der Zugang zum Gehweg durch Gitter behindert. Die Fritz–Lesch-Straße verfügt dort über zwei Fahrspuren.

- Es wird empfohlen am Ende des Gehwegs eine barrierefreie Querungsstelle einzurichten. Dazu ist auch evtl. die Entfernung eines Gitters auf der Nordostseite erforderlich.

**07-020 (Fritz –Lesch-Straße südöstliche Seite / Querung Eingangsbereich Lilli-Henoch-Halle, Lichtenberg): BAR\*\***

Der Eingang der Sporthalle und der zum Friedhof führende Gehwegabschnitt befinden sich zwei Ebenen unter dem Niveau des südwestlich anschließenden

Gehwegabschnitts. Zwischen diesem Abschnitt und der mittleren Ebene sind breite Betonpoller aufgestellt.

- Die Bordsteine zwischen den Ebenen sollten abgesenkt werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen. Evtl. ist auch die Entfernung eines Betonpollers erforderlich.

#### **07-021 (Fritz–Lesch-Straße südöstliche Seite, Friedhofsweg im Bau / Querung Verschlussene Zufahrt am Friedhofstor, Lichtenberg): AUF\***

Auf dem Weg zum Friedhofstor, hinter dem schon die im Bau befindliche Weiterführung des grünen Hauptweges zu erkennen ist, muss eine mit einer Schranke abgesperrte Fahrbahn nordwestlich der Sporthalle zur Leichtathletik-Anlage gequert werden. Zwischen dem Ende des Gehweges und dem Gehweg auf der Nordwestseite der am Friedhof verlaufenden Weiterführung der Fritz-Lesch-Straße sind auf der Fahrbahn verblichene Markierungen eines Fußgängerüberwegs zu erkennen. Davor befindet sich das Verkehrszeichen „Kinder“ (Zeichen 136 StVO) mit dem Zusatz „Achtung! Schulweg“

- Der nicht-Richtlinien-gerechte Fußgängerüberweg verbindet die Sporthalle und das südöstlich angrenzende „Sportforum Hohenschönhausen“ mit den neu erbauten Wohnungen für Sportler nordwestlich des Friedhofs. Für die Nutzer des grünen Hauptweges stellt er keine Querungshilfe dar, da ihr Ziel zukünftig der Weg über den Friedhof sein wird. Es sollte daher geprüft werden, ob eine Aufpflasterung des Kreuzungsbereichs oder andere Lösungen geeignet sind, um die Querungssituation sowohl für Sportler und Schüler als auch für Spaziergänger zu verbessern.

*Von der Lilli-Henoch-Halle bis zur Orankestraße ist der Idealweg über den Friedhof der St. Markus Gemeinde noch nicht begehbar. Nördlich der Halle ist ein bereits im Bau befindlicher Weg auf dem Friedhofsgelände zu erkennen. Auf dem Idealweg und auf dem temporären Umweg befinden sich keine Querungsstellen.*

Der Weg von der Wendekehre am nordwestlichen Ende der Orankestraße (am Übergang zum als Radweg ausgewiesenen Orankeweg) zum Orankesee, der im Plan als Idealweg dargestellt ist, existiert bereits als schmaler, unbefestigter Weg. Der temporäre Umweg folgt der Orankestraße etwa 200 Meter nach Südosten, bevor er zum See abbiegt. Auf beiden Wegen befinden sich keine Querungsstellen.

#### **WEG\*\***

- Es wird empfohlen, den (Ideal-)Weg geringfügig zu verbreitern und zu befestigen um Barrierefreiheit zu gewährleisten und am Zugang Orankestraße das Gitter zu verkürzen.

Die Orankestraße und der Orankeweg sind in der Karte „Fahrradroutennetz“ (Stand: April 2009) als (Haupt-)Radroute TR 2 dargestellt (Signatur: „Radroutenabschnitt vorhanden“).

- Es wird angeregt, eine Abstimmung zwischen den Planungen für den grünen Hauptweg 07 und die Hauptradroute TR 2 herbeizuführen, um eine konfliktfreie Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich sicherzustellen.

**07-022 (Weg südlich des Orankesees, Weg südlich des Obersees / Querung Oberseestraße, Lichtenberg): KAP\*\* + BAR\*\***

An der über zwei schmale Fahrspuren und zwei Parkspuren verfügenden Oberseestraße gibt es zurzeit keine Querungsanlagen. Auf der Westseite sind Gehweg und Fahrbahn nicht durch einen Bordstein, sondern durch eine Reihe von drei nebeneinander verlegten Großpflastersteinen voneinander getrennt, auf denen bei unserer Begehung zum Teil Kraftfahrzeuge parkten. An der Querungsstelle sind die Bordsteine auf der Ostseite der Straße für Fußgänger abgesenkt, auf der Westseite befindet sich eine befahrbare Zufahrt.

Nördlich der Einmündung des grünen Hauptweges in die Oberseestraße liegt das Freibad Orankesee. Es war bei unserer Begehung an einem sonnigen Montagnachmittag in den Schulferien gut besucht. Die Parkplätze in der Oberseestraße nördlich des Weges waren bis zum Oberseeplatz vollständig belegt, während in den südlich angrenzenden Abschnitten der Oberseestraße und der Waldowstraße noch ausreichend Parkplätze vorhanden waren. Die Querungsstelle wurde zwar nicht durch parkende Fahrzeuge blockiert, die Sicht nach Norden war aber eingeschränkt. Es ist also anzunehmen, dass ein nennenswerter Parkdruck nur an wenigen Tagen im Jahr (Wochenenden im Hochsommer) vorhanden ist.

- Es wird daher empfohlen, den Wegeverlauf durch auf die Fahrbahn markierte Fußgängerkaps deutlicher hervorzuheben. Wegen des zeitlich begrenzten Parkdrucks ist hier keine bauliche Anlage von Kaps erforderlich.
- Die Querungsstelle sollte auf beiden Seiten mit taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**WEG\*\***

In der Planvorlage verläuft der Weg den Kätheplatz nördlich des Gebäudes Hausnr. 7, auf der Nordwestseite der Käthestraße und auf der Südwestseite der Oberseestraße (gegenüber der Einmündung des Sabinensteigs). Dabei handelt es sich um einen Umweg, der zudem die zweimalige Querung der Käthestraße erfordert.

- Es wird daher empfohlen, den grünen Hauptweg südlich des Kätheplatzes und des Gebäudes Hausnr. 7 und nach der Querung des Lindenweges auf der Südseite der Käthestraße und der Südwestseite der Oberseestraße zu führen.

**07-023 (Weg südlich des Obersees [südlich Kätheplatz und Gebäude Hausnr. 7], Lindenweg südöstliche Seite/ Querung Lindenweg, Lichtenberg): KAP\*\* + BAR\*\* + SON\***

Die Querungsstelle im über eine Park- und eine Fahrspur verfügenden Lindenweg ist zurzeit nicht durch Querungsanlagen gesichert. Die Querungsstelle ist auf beiden Seiten mit abgesenkten Bordsteinen ausgestattet, die jedoch versetzt zueinander angeordnet sind. Die Absenkung auf der südöstlichen Seite ist zudem in der baulichen Ausführung mangelhaft. Zum Zeitpunkt der Begehung parkte direkt an der Ecke zur Käthestraße ein Pkw.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf durch einen auf der Oberseeparkseite auf die Fahrbahn markierten Fußgängerkaps deutlicher hervorzuheben. Wegen des geringen Parkdrucks ist hier keine bauliche Anlage von Kaps erforderlich.
- Die Querungsstelle sollte beidseitig mit gegenüberliegenden abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.
- Es wird angeregt an der Ecke zur Käthestraße eine Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote Zeichen 299 StVO (Zickzacklinie auf der Fahrbahn) anzubringen, um auf das in der StVO geregelte Parkverbot an Straßenecken hinzuweisen.

**07-024 (Oberseestraße südwestliche Seite, Degnerstraße nordwestliche Seite/ Querung Oberseestraße, Lichtenberg): KAP\*\* + BAR\*\***

Die Querungsstelle in der über zwei Fahrspuren und eine Parkspur verfügenden Oberseestraße ist zurzeit weder durch Querungsanlagen gesichert noch mit taktilen Platten ausgestattet.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf durch einen auf die Fahrbahn markierten Fußgängerkaps deutlicher hervorzuheben. Wegen des geringen Parkdrucks ist hier keine bauliche Anlage von Kaps erforderlich.
- Die Querungsstelle sollte auf beiden Seiten mit taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**07-025 (Oberseestraße nordöstliche Seite, Degnerstraße nordstliche Seite/ Querung Degnerstraße, Lichtenberg): FGÜ\*\* (GES\*\* + SON\*\*) + BAR\*\***

An der mit zwei Fahrspuren und zwei Parkspuren ausgestatteten Straße gibt es zurzeit keine Querungsanlagen. Die Querungsstelle ist auf beiden Seiten mit abgesenkten Bordsteinen ausgestattet, die jedoch versetzt zueinander angeordnet sind (auf der Südostseite Richtung Tramwendekehre, dort auch taktile Platten; auf der Nordwestseite Richtung Oberseestraße).

- Wegen des nennenswerten Kraftfahrzeugverkehrsaufkommens (DTV) wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen. Mit ca. 7.500 Kfz/24 h ist das DTV in der Degnerstraße fast so hoch wie in der Konrad-Wolf-Straße an der Einmündung der Gärtnerstraße (ca. 8.750

Kfz/24) wo eine bedarfsgesteuerte Lichtzeichenanlage eingerichtet wurde. Alternativ sollte geprüft werden, ob statt dieser punktuellen Maßnahme an der Querungsstelle Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung in der gesamten Degnerstraße wie die Einführung von Tempo 30 (als Streckenverbot, Zeichen 274 StVO oder durch Einbeziehung in die Tempo 30-Zone Zeichen 274.1/274.2 StVO) bzw. die Ersetzung der Vorfahrts- durch eine Rechts-vor-Links-Regelung erforderlich sind.

- Die Querungsstelle sollte außerdem beidseitig mit gegenüberliegenden abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

#### **07-026 (Konrad-Wolf-Straße nordwestliche Seite, Bahnhofstraße nordöstliche Seite/ Querung Konrad-Wolf-Straße, Lichtenberg): : LSA\*\* (GES\*\*)**

Die Konrad-Wolf-Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 8.750 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV); an der Querungsstelle verkehrt eine Metrotramlinie straßenbündig in Mittellage. An der barrierefrei gestalteten Querungsstelle ist ein Tempo-Limit von 50 km/h angeordnet; bei unserer Begehung an einem sonnigen Montag um 15 Uhr in den Sommerferien fuhren die Kraftfahrzeuge mit mittlerer Geschwindigkeit. Wir konnten zwar einige Lücken im Verkehrsfluss beobachten, da kein Mittelstreifen vorhanden ist, müssen jedoch eine Radspur und vier Fahrbahnen (einschließlich der Tramgleise) in einem Zug gequert werden.

Auf der Nordwestseite ist das Parken auf dem Gehweg (Zeichen 315 StVO) zulässig; das Aufstellen der Fahrzeuge erfolgt in Längsrichtung mit vier Rädern auf dem Gehweg. Da die zum Parken vorgesehene Fläche nur bis ca. 10 m an die Querungsstelle heranreicht und auch bei unserer Begehung nicht näher an der Querungsstelle geparkt wurde, kann die Anordnung zum Parken auf Gehwegen unter dem Aspekt der Querungsbedingungen aufrechterhalten bleiben. Auf der Südostseite gibt es Querparkplätze in Parkbuchten in etwa 20 Meter Entfernung von der Querungsstelle.

Die nächstgelegene gesicherte Querungsstelle befindet sich in ca. 150 Metern Entfernung in nordöstlicher Richtung an der Gärtnerstraße; dort regelt eine bedarfsgesteuerte Lichtzeichenanlage den Verkehr.

- Trotz des nur mittelstarken Kraftfahrzeugaufkommens sollte die Anlage einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage geprüft werden. Außerhalb der Ferienzeit dürften noch weniger Lücken im Verkehrsstrom auftreten, so dass eine gefahrlose Querung der fünf Spuren noch schwieriger ist. Von einer Verbesserung der Querungsbedingungen würden neben den Nutzern des grünen Hauptweges auch die Einkäufer in dem kleinen Geschäftszentrum auf der Nordwestseite der Konrad-Wolf-Straße (zwischen Bahnhofstraße und Gärtnerstraße) sowie die Besucher des Bürgeramtes im ehemaligen Rathaus Hohenschönhausen in der Große-Leege-Straße 103 und der Stasi-Gedenkstätte profitieren.

Die Konrad-Wolf-Straße ist in dem oben beschriebenen Abschnitt in der Karte „Fahrradroutennetz“ (Stand: April 2009) als (Haupt-)Radroute TR 2 dargestellt

(Nordwestseite Signatur „Radroutenabschnitt vorhanden“, Südostseite: „Markierungen/Tempo 30 geplant“).

- Es wird angeregt, eine Abstimmung zwischen den Planungen für den grünen Hauptweg 07 und die Hauptradroute TR 2 herbeizuführen, um eine konfliktfreie Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich sicherzustellen. Dabei sollte – da offenbar für eine Radspur auf der Südostseite kein Platz vorhanden ist - geprüft werden, ob statt der oben vorgeschlagenen punktuellen Maßnahme an der Querungsstelle (bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage) Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung auf einem längeren Streckenabschnitt der Konrad-Wolf-Straße wie eine Tempo 30- Anordnung (Streckenverbot, Zulässige Höchstgeschwindigkeit, Zeichen 274 StVO) in Frage kommt.

**07-027 (Konrad-Wolf-Straße südöstliche Seite, Bahnhofstraße nordöstliche Seite/ Querung Bahnhofstraße, Lichtenberg): KAP\*\***

Die Querungsstelle in der über eine Fahrspur und zwei Parkspuren verfügenden Bahnhofstraße ist zurzeit nicht durch Querungsanlagen gesichert. Bei unserer Begehung an einem Montagnachmittag in den Schulferien hielt ein Fahrzeug direkt im Querungsbereich zum Entladen; ein weiterer direkt daneben parkender Pkw behinderte die Sicht. Die Parkplätze in der Bahnhofstraße waren fast vollständig belegt.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf durch Fußgängerkap hervorzuheben. Wegen des deutlichen Parkdrucks sollte geprüft werden, ob hier baulich angelegten gegenüber auf die Fahrbahn markierten Fußgängerkap der Vorzug gegeben werden sollte.

**07-028 (Bahnhofstraße nordöstliche Seite, Zugang zum künftigen Weg über das ehemalige Bahnhofsgelände/ Querung Große-Leege-Straße, Lichtenberg): FGÜ\*\* oder MIN\*\* + SON\***

An der mit zwei Fahrspuren und zwei Parkbuchten (in deutlicher Entfernung zur Querungsstelle) ausgestatteten Straße gibt es zurzeit keine Querungsanlagen. Auf der Nordwestseite der Großen-Leege-Straße befindet sich in etwa zehn Metern Entfernung von der barrierefreien Querungsstelle eine Haltestelle, die von einer Buslinie bedient wird. Die Haltestelle Richtung Norden liegt nahe des Eingangs des Bürgeramtes im ehemaligen Rathaus Hohenschönhausen (Große-Leege-Straße 103), das zurzeit barrierefrei umgebaut wird.

- Es wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen. Die Große-Leege-Straße wurde zwar nicht in das Kfz-Zählnetz aufgenommen, es ist jedoch von einem nennenswerten Fußgängerverkehrsaufkommen durch die Besucher des Bürgeramtes auszugehen. Auch die Fahrgäste des von Norden kommenden Busses (Haltestelle auf der Nordwestseite der Großen-Leege-Straße) und der Metrotram-Haltestelle „Oberseestraße“ in Konrad-Wolf-Straße würden von einem Fußgängerüberweg an dieser Stelle profitieren.

Die Große-Leege-Straße ist der Karte „Fahrradroutennetz“ (Stand: April 2009) als eine (Haupt-) Radroute dargestellt (Signatur: „Radroutenabschnitt vorhanden“).

- Es wird angeregt, eine Abstimmung zwischen den Planungen für den grünen Hauptweg 07 und diese Hauptradroute herbeizuführen, um eine konfliktfreie Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich sicherzustellen.

*Der Idealweg über das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes Hohenschönhausen, auf der Trasse der stillgelegten Industriebahn Tegel–Friedrichsfelde, bis zur Thermaner Straße südlich des Papenpfuhl-Beckens ist noch nicht zu begehen. Die Querungen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

*Gleich nach einem kurzen Wegestück südlich vom Papenpfuhl-Becken ist der Idealweg ab der Bürknersfelder Straße bis zum Weg westlich des Knorr-Gewerbeparks wiederum noch nicht begehbar. Auf dem Idealweg und auf dem temporären Umweg befinden sich keine Querungsstellen.*

*Der Weg trifft auf den GHW Nr. 06 („Lindenberger Korridor“). Beide Wege verlaufen gemeinsam ohne Querungsstelle bis zur Kläranlage südlich des Marzahn-Hohenschönhausener-Grenzgrabens.*

**07-031 (Weg durch Grünanlage südlich des Marzahn-Hohenschönhausen-Grenzgrabens, Weg durch Grünanlage westlich des Parkfriedhofs/ Querung Boxberger Straße, Marzahn-Hellersdorf): SON\* + BAR\*\***

Direkt an der Querungsstelle im Wegeverlauf der Planvorlage gibt es zwischen Radweg und Straße keine Aufstellfläche für Fußgänger, sondern nur einen schmalen Rasenstreifen.

- Es wird empfohlen, im direkten Wegeverlauf beidseitig eine Aufstellfläche zwischen Radweg und Straße für Fußgänger zu bauen.
- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen und der Einbau von taktilen Flächen im Bereich der Furt erforderlich (RASt 2006, 6.1.8.1).

**07-032 (Otto-Rosenberg-Straße südliche Seite, Otto-Rosenberg-Straße nördliche Seite/ Querung Otto-Rosenberg-Straße südwestlich der Fachhochschule für Altenpflege und Heilerziehung, Marzahn-Hellersdorf): SON\*\* + BAR\***

An der Querungsstelle macht die Otto-Rosenberg-Straße einen Knick. Die aus westlicher Richtung kommenden Fußgänger kommen aus einem zum Zeitpunkt der Begehung nicht für Kraftfahrzeuge zugänglichen Weg, der nördlich des Unkenpfuhl verläuft. Durch eine halbe Absperrung des Wegeinganges in Form eines großen Gitters kommen Fußgänger hier auf der südlichen Seite der Otto-Rosenberg-Straße an. Dort allerdings ist kein Gehweg vorhanden, so dass aus westlicher Richtung

kommende Fußgänger gezwungen sind, sich auf die Straße zu stellen, bevor sie diese queren um auf den Bürgersteig auf der nördlichen Straßenseite zu gelangen.

- Es wird empfohlen, auf der südwestlichen Seite der Kurve eine durchgezogene Fahrstreifenbegrenzung anzulegen, die dann auf der südlichen Seite der Otto-Rosenberg-Straße einen Gehstreifen bis zum Bereich der Querungsstelle ergibt. Der Bereich der Zufahrt sollte mit einer unterbrochenen Fahrstreifenbegrenzung gekennzeichnet werden.

Auf der nordöstlichen Straßenseite im Knick der Otto-Rosenberg-Straße kommt es zu Sichtbeeinträchtigungen in nördliche Richtung durch längs parkende Kraftfahrzeuge.

- Es wird empfohlen, eine Aufstellfläche für Fußgänger auf der Innenseite des Straßenknicks zu markieren, um die durch die starke Eckausrundung entstehende Sichtbehinderung zu vermindern.

**07-033 (Otto-Rosenberg-Platz westlich der S-Bahntrasse, Märkische Allee östliche Seite/ Unterquerung der S-Bahntrasse und der Märkischen Allee, Marzahn-Hellersdorf): BAR\*\* + WEG \*\***

Die Unterführung ist auf der westlichen Seite nicht barrierefrei, da der Zugang nur über Treppen möglich ist. Auf der östlichen Seite ist eine Rampe vorhanden, bei der jedoch die Zwischenpodeste fehlen.

- Es wird empfohlen, bei der auf der östlichen Seite der Unterquerung vorhandene Rampe richtliniengemäß mindestens alle 6 Meter ein 1,50 Meter langes Zwischenpodest vorzusehen (RASt 2006, 6.1.8.8).
- Es wird empfohlen, auf der westlichen Seite der Unterführung einen barrierefreien Zugang durch den Bau einer Rampe zu errichten.

Es ist zwar möglich, lediglich die S-Bahntrasse bis zur westlichen Seite der Märkischen Allee zu queren. Dieser Zugang ist jedoch auch auf der östlichen Seite nur über eine Treppe zu erreichen und daher nicht barrierefrei.

- Es wird deshalb empfohlen, den in der Planvorlage eingezeichneten Weg zu verändern und die Unterführung bis auf die östliche Seite der Märkischen Allee zu nutzen und dann die Raoul-Wallenberg-Straße an der Lichtsignalanlage zu queren.

**07-034 (Raoul-Wallenberg-Straße südwestliche Seite, Märkische Allee östliche Seite/ Querung Raoul-Wallenberg-Straße, Marzahn-Hellersdorf): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**07-035 (nördliche Raoul-Wallenbergstraße westliche Seite, nördliche Raoul-Wallenbergstraße östliche Seite / Querung nördliche Raoul-Wallenberg-Straße südwestlich der Sonderschule, Marzahn-Hellersdorf): SON\*\* + BAR\***

Auf beiden Straßenseiten kommt es für Fußgänger zu Sichtbeeinträchtigungen auf die sich aus nordöstlicher Richtung nähernden Kraftfahrzeuge durch, sich auf der östlichen Straßenseite nördlich der Querungsstelle, befindliche Bepflanzung.

- Die auf der östlichen Straßenseite nördlich der Querungsstelle stehende Bepflanzung versperrt die Sicht und sollte eingekürzt werden.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auch auf der westlichen Seite mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.
- Es wird darüber hinaus darauf hingewiesen, dass die Benennung eines kleinen Wegenetzes mit einem einzigen Straßennamen nur zu Verwirrungen führen kann. Es wäre sicherlich günstiger, die nördliche Raoul-Wallenberg-Straße umzubenennen.

**07-036 (Alfred-Döblin-Straße nördlich des Anwohnerparkplatzes südliche Seite, Alfred-Döblin-Straße südlich des Anwohnerparkplatzes südliche Seite/ Querung Alfred-Döblin-Straße, Marzahn-Hellersdorf): KAP\*\*+ BAR\*\* + SON\***

Auf der südlichen Straßenseite kommt es durch parkende Kraftfahrzeuge zu Sichtbeeinträchtigungen auf die aus beiden Richtungen kommenden Kraftfahrzeuge.

- Auf der südlichen Straßenseite wird die Realisierung eines baulichen Fußgängerkaps empfohlen, um die Sichtverhältnisse zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeugen zu verbessern.
- Auf der nördlichen Straßenseite ist eine Bordsteinabsenkung und der Einbau von taktilen Flächen im Bereich der Furt erforderlich (RASt 2006, 6.1.8.1).
- Es wird darüber hinaus darauf hingewiesen, dass die Benennung eines kleinen Wegenetzes mit einem einzigen Straßennamen nur zu Verwirrungen führen kann. Es wäre sicherlich günstiger, die südliche Alfred-Döblin-Straße umzubenennen.

**07-037 (Alfred-Döblin-Straße südliche Seite, Weg durch den Bürgerpark/ Querung Ludwig-Renn-Straße, Marzahn-Hellersdorf): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Straßenseiten sowie auf den Mittelinseln mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen. Besonders dringend ist dies auf der westlichen Straßenseite, da hier der Bordstein auf 0 cm abgesenkt und somit für sichtbeeinträchtigte Personen nicht wahrnehmbar ist.

**07-038 (Weg im Bürgerpark, Lea-Grundig-Straße westliche Seite/ Querung Tram-Trasse, Marzahn-Hellersdorf): SON\*\***

Auf dem in der Planvorlage eingezeichneten Weg kann die Straßenbahntrasse nur auf einem Trampelpfad, durch das die Gleise umrahmende Gebüsch, gequert werden.

- Es wird dringend empfohlen, im Wegeverlauf einen Übergang über die Straßenbahntrasse zu bauen. Bis zur Fertigstellung sollte der Weg über die Straßenbahnhaltestelle auf Höhe der Jan-Petersen-Straße geführt werden.

**07-039 (Weg durch Bürgerpark, Rudolf-Leonard-Straße südliche Seite/ Querung Lea-Grundig-Straße, Marzahn-Hellersdorf): SON\*\* + BAR\*\***

Auf der westlichen Straßenseite kommt es durch Bepflanzung am Straßenrand für Fußgänger zu Sichtbehinderungen auf die aus südlicher Richtung kommenden Kraftfahrzeuge.

- Es wird empfohlen, die sichtbeeinträchtigende Bepflanzung zu kürzen.

Auf der östlichen Straßenseite steht direkt an der Querungsstelle ein Straßenschild, welches den direkten Weg versperrt, so dass Menschen mit Rollstuhl oder Kinderwagen die Straße diagonal queren müssen.

- Es wird empfohlen, das Straßenschild auf der östlichen Straßenseite einige Meter in nördliche Richtung zu versetzen.
- Auf der östlichen Straßenseite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**07-040 (Rudolf-Leonard-Straße nördliche Seite/ Querung Zufahrt zum Parkplatz, Marzahn-Hellersdorf): BAR\* + WEG \***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.
- In der Planvorlage führt der Weg entlang der Rudolf-Leonard-Straße durchgängig auf der südlichen Straßenseite. Allerdings befindet sich auf dieser Straßenseite kein durchgängiger Gehweg. Deshalb wird empfohlen, ab der Grundschule Am Bürgerpark auf die nördliche Straßenseite zu wechseln.

**WEG\*\***

Ab der Grundschule am Bürgerpark fehlt auf der südlichen Seite der Rudolf-Leonard-Straße der Gehweg.

- Es wird empfohlen, den Weg ab hier auf die nördliche Straßenseite zu verlegen.

**07-041 (Rudolf-Leonard-Straße südliche Seite am östlichen Ende des Gehwegs, Rudolf-Leonard-Straße nördliche Seite/ Querung Rudolf-Leonard-Straße nordöstlich der Grundschule am Bürgerpark, Marzahn-Hellersdorf): FGÜ\*\* + BAR\***

Die Querungsstelle ist durch die angrenzende Schule frequentiert und sollte trotz des relativ geringen Kraftfahrzeugverkehrs (Straße nicht im Zählnetz) verbessert werden.

- Wegen des erhöhten Querungsbedarfs, vor allem von Kindern, wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**07-042 (Rudolf-Leonard-Straße nördliche Seite/ Querung östliche Karl-Holtz-Straße, Marzahn-Hellersdorf): KAP\*\* + BAR\***

Zum Zeitpunkt der Begehung gab es in der Karl-Holtz-Straße keinen besonderen Parkdruck. Das Parken ist jedoch auf der westlichen Straßenseite nahe der Querungsstelle erlaubt. Werden auf der westlichen Straßenseite Kraftfahrzeuge geparkt, kommt es zu Sichtbeeinträchtigungen für Fußgänger.

- Auf der westlichen Seite der Straße wird die Realisierung eines baulichen Fußgängerkaps empfohlen.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen. Die hier anstelle von Rillenplatten vorgenommene Veränderung des Belages durch Kopfsteinpflaster ist ortsunüblich und könnte Sehbehinderte eher verwirren als leiten.

**07-043 (Rudolf-Leonard-Straße nördliche Seite/ Querung Nordausläufer der Rudolf-Leonard-Straße auf Höhe der Schönagelstraße, Marzahn-Hellersdorf): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen. Die hier anstelle von Rillenplatten vorgenommene Veränderung des Belages durch Kopfsteinpflaster ist ortsunüblich und könnte Sehbehinderte eher verwirren als leiten.

Die folgende Querung ist erforderlich, da von hier aus auf der nördlichen Straßenseite in Richtung Osten der Gehweg fehlt.

**07-044 (Rudolf-Leonard-Straße nördliche Seite, Rudolf-Leonard-Straße südliche Seite/ Querung Rudolf-Leonard-Straße östlich der Schönagelstraße, Marzahn-Hellersdorf): KAP\*\*\* SON\*\* + BAR\***

Auf der Rudolf-Leonard-Straße ist im Bereich der Querungsstelle das Parken von Kraftfahrzeugen auf beiden Straßenseiten nicht verboten. Zeitgleich kann jedoch nur auf einer Straßenseite geparkt werden, da sonst die Straße versperrt würde. Zum Zeitpunkt der Begehung waren Kraftfahrzeuge auf der südlichen Seite geparkt.

- Auf der südlichen Straßenseite wird die Realisierung eines baulichen Fußgängerkaps empfohlen, um die Sichtverhältnisse zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeugen zu verbessern.
- Um für Fußgänger sowie Radfahrer jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung garantieren zu können wird empfohlen, das Parken auf der nördlichen Straßenseite in den freizuhaltenden Sichtfeldern richtliniengemäß auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1).
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen. Die hier anstelle von Rillenplatten vorgenommene Veränderung des Belages durch Kopfsteinpflaster ist ortsunüblich und könnte Sehbehinderte eher verwirren als leiten.

**07-045 (Rudolf-Leonard-Straße südliche Seite, Hohensaatener Straße südliche Seite/ Querung Blumberger Damm, Marzahn-Hellersdorf): LSA\*\*\***

Der Blumberger Damm hat ein Verkehrsaufkommen von über 23.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Von der nördlichen Seite der Einmündung der Rudolf-Leonard-Straße in den Blumberger Damm führt eine Lichtsignalanlage auf die östliche Seite des Blumenberger Dammes. Dieses ist jedoch die einzige Lichtsignalanlage auf dieser Kreuzung, was zu sehr unübersichtlichen Situationen auf der Kreuzung führt. Die verkehrliche Situation an dieser Kreuzung ist nicht nur für die querenden Fußgänger schwer zu erfassen, sondern ist offensichtlich auch für die Kraftfahrzeugführer so komplex, dass sie sich nur auf die anderen Kraftfahrzeuge konzentrieren, wobei Fußgänger und Radfahrer leicht übersehen werden können. Da hilft auch das westlich der Querungsstelle auf den Boden gemalte Zeichen 133 StVO („Fußgänger“) nicht viel. Direkt auf der Querungsstelle befindet sich die Aufstellfläche für die aus südlicher Richtung kommenden Kraftfahrzeuge. Während der Rotphase warten viele Kraftfahrzeuge direkt auf der Querungsstelle und versperren somit einen ungehinderten Übergang. Während der Grünphase beschleunigen viele Kraftfahrzeugführer die Geschwindigkeit, um noch bei Grün über die Ampel zu kommen. Die Querung wird hierdurch für Fußgänger an dieser Stelle umständlich und sehr gefährlich.

- Es wird dringend empfohlen, an allen Armen der Kreuzung Lichtsignalanlagen einzurichten.

**07-046 (Hohensaatener Straße südliche Seite/ Querung östlicher Blumberger Damm, Marzahn-Hellersdorf): BAR\* + SON\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.
- Es wird darüber hinaus darauf hingewiesen, dass die dieser abgesetzten Seitenstraße mit einem einzigen Straßennamen nur zu Verwirrungen führen kann. Es wäre sicherlich günstiger, den östlichen Blumenberger Damm als eigenständige Straße umzubenennen.

**07-047 (südliche Seite der Hohensaatener Straße nördlich vom Rückhaltebecken, Hohensaatener Straße östliche Seite/ Querung Parkplatzzufahrt, Marzahn-Hellersdorf):**

Keine Anmerkung

**07-047a (Ringewalderstraße südliche Seite/ Querung Parkplatzzufahrt, Marzahn-Hellersdorf): KAP\* + SON\* + BAR\***

Auf der Einfahrt zum Parkplatz herrscht ein geringes Kraftfahrzeugaufkommen. Allerdings wird der Parkplatz als Abkürzung von der Ringewalder Straße zum Brodowiner Ring genutzt, weshalb mehr Kraftfahrzeuge einbiegen, als zu erwarten ist. Auf beiden Seiten der Zufahrt ist das Parken von Kraftfahrzeugen zulässig. Ohne die Einfahrt zu versperren kann jedoch nur auf einer Seite geparkt werden. Auf der beparkten Seite entstehen für Fußgänger Sichtbeeinträchtigungen beim Queren der Straße.

- Es wird empfohlen, einseitig ein bauliches Fußgängerkap zu errichten und auf der anderen Seite das Parken in den freizuhaltenden Sichtfeldern richtliniengemäß auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1).
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**07-048 (Ringewalderstraße südliche Seite/ Querung westlicher Brodowiner Ring, Marzahn-Hellersdorf): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen. Die hier anstelle von Rillenplatten vorgenommene Veränderung des Belages durch Kopfsteinpflaster ist ortsunüblich und könnte Sehbehinderte eher verwirren als leiten.

**07-049 (Ringewalderstraße südliche Seite/ Querung Brodowiner Ring, Marzahn-Hellersdorf): SON\*\***

Für aus Osten kommende Fußgänger kommt es beim Queren des Brodowiner Ringes durch einen Busch zu Sichtbeeinträchtigungen in südliche Richtung.

- Die vorhandene Bepflanzung versperrt die Sicht und sollte eingekürzt werden.

**07-050 (Ringewalderstraße südliche Seite/ Querung östlicher Brodowiner Ring, Marzahn-Hellersdorf): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auch auf der westlichen Straßenseite mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**07-051 (Ringewalder Straße südliche Seite, Ringewalder Straße nordöstliche Seite/ Querung Ringewalder Straße, Marzahn-Hellersdorf): PLA\*\* + SON\*\*\* + BAR\***

Auf der südwestlichen Straßenseite ist die Ringewalder Straße in nordwestliche Richtung für querende Fußgänger durch die angelegte Bepflanzung sehr schlecht einsehbar. Die Sichtbeeinträchtigung wird verstärkt durch den kurvigen Verlauf der Ringewalder Straße in westliche Richtung. Querende Fußgänger und aus nordwestlicher Richtung kommende Kraftfahrzeugführer nehmen sich gegenseitig erst etwa drei Meter vor der Querungsstelle wahr. Diese Sichtbeeinträchtigungen stellen ein großes Risiko für die querenden Fußgänger dar.

- Es ist zu prüfen, ob eine Plateaupflasterung im Bereich der Kurve nordwestlich der Querungsstelle als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme vorzusehen ist.
- Die vorhandene Bepflanzung versperrt die Sicht und sollte unbedingt stark eingekürzt oder entfernt werden.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**07-052 (Ringewalder Straße östliche Seite/ Querung Zufahrt zum Anwohnerparkplatz, Marzahn-Hellersdorf): AUF\*\* + SON\*\* + BAR\***

Die Zufahrt zum Anwohnerparkplatz ist zur Ringewalder Straße hin stark trichterförmig erweitert. Dies führt im Zusammenhang mit der vorhandenen beidseitigen Bepflanzung zu starken Sichtbeeinträchtigungen für querende Fußgänger in östliche Richtung.

- Es wird empfohlen, in der Zufahrt zum Anwohnerparkplatz eine Teilaufpflasterung einzurichten, um die Geschwindigkeit der

einmündenden Kraftfahrzeuge zu drosseln und den Vorrang der querenden Fußgänger zu verdeutlichen.

- Die vorhandene Bepflanzung versperrt die Sicht und sollte eingekürzt oder entfernt werden.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**07-053 (Ringewalder Straße östliche Seite/ Querung Zufahrt zum Anwohnerparkplatz, Marzahn-Hellersdorf): AUF\*\* + SON\*\* + BAR\***

Die Zufahrt zu dem Anwohnerparkplatz ist zur Ringewalder Straße hin stark trichterförmig erweitert. Dies führt im Zusammenhang mit der vorhandenen Bepflanzung besonders auf der nördlichen Seite zu starken Sichtbeeinträchtigungen für querende Fußgänger in nordöstliche Richtung.

- Es wird empfohlen, in der Zufahrt zum Anwohnerparkplatz eine Teilaufpflasterung einzurichten, um die Geschwindigkeit der einmündenden Kraftfahrzeuge zu drosseln und den Vorrang der querenden Fußgänger zu verdeutlichen.
- Die vorhandene Bepflanzung auf der nördlichen Seite versperrt die Sicht und sollte eingekürzt oder entfernt werden.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

*Der Weg kreuzt den GHW Nr. 14 („Wuhleweg“).*

**07-054 (Landsberger Allee nördliche Seite, Zossener Straße westliche Seite/ Querung Landsberger Allee östlich der Nikolai-Bersarin-Brücke, Marzahn-Hellersdorf): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen. Die hier anstelle von Rillenplatten vorgenommene Veränderung des Belages durch Kopfsteinpflaster ist ortsunüblich und könnte Sehbehinderte eher verwirren als leiten.

**07-055 (Zossener Straße westliche Seite/ Querung Zossener Straße, Marzahn-Hellersdorf): SCH\*\***

Als Querungshilfe über die Zossener Straße dient eine Lichtsignalanlage. Die Wartezeit für Fußgänger betrug zum Zeitpunkt der Begehung 57 Sekunden. Nach 40 Sekunden nimmt der Anteil der Fußgänger, die die Sperrzeit missachten zu (EFA 2002, 3.3.5.1). In drei Rotphasen querten zum beobachteten Zeitpunkt vier Fußgänger die Zossener Straße bei Rot.

- Die Schaltung dieser Lichtsignalanlage ist aus der Sicht der Fußgängerverkehrssicherheit unbedingt zu überprüfen Sekunden (HBS 2005, 6.3.2, Tab. 6-2, EFA 2002, 1.2).

**07-056 (Weg durch die Grünanlage nördlich der Beatrice- Potter- Grundschule/ Querung Ludwigsfelder Straße, Marzahn-Hellersdorf): BAR\*\***

- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen und der Einbau von taktilen Flächen im Bereich der Furt erforderlich (RASt 2006, 6.1.8.1).

**07-057 (Weg durch die Grünanlage südlich der Landsberger Chaussee, Klausdorfer Straße nördliche Seite/ Querung Hellersdorfer Straße, Marzahn-Hellersdorf): WEG\*\*\***

Die Kraftfahrzeuge auf der Hellersdorfer Straße bewegten sich zum Zeitpunkt der Begehung mit teilweise sehr hohen Geschwindigkeiten. Von der etwa 50 Meter nördlich der Querungsstelle gelegenen Lichtsignalanlage staute sich die Schlange der wartenden Kraftfahrzeuge während mancher Rotphasen bis zur Querungsstelle, was eine ungehinderte Querung von Fußgängern erschwerte. Während der Grünphasen der Lichtsignalanlage beschleunigten einige Kraftfahrzeuge im Bereich der Querungsstelle ihre Geschwindigkeit teilweise über die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h um in der Grünphase die Ampel zu erreichen. An der Querungsstelle kommt es auf der östlichen Straßenseite zeitweilig durch haltende Kraftfahrzeuge zu Sichtbehinderungen in südliche Richtung. Für Fußgänger ist eine Querung der Straße an dieser Stelle sehr riskant.

- Es ist zu prüfen, ob der Verlauf des Grünen Hauptweges in nördliche Richtung zur Lichtsignalanlage verlegt werden kann, damit die Fußgänger dort sicherer queren können.

**07-058 (Mittenwalder Straße nördliche Seite, Mittenwalder Straße südliche Seite/ Querung Mittenwalder Straße westlich Teupitzer Straße, Marzahn-Hellersdorf): KAP\*\* + BAR\***

Auf der nördlichen Seite der Mittenwalder Straße kommt es für querende Fußgänger in westliche Richtung zu Sichtbeeinträchtigungen durch am Fahrbahnrand geparkte Kraftfahrzeuge.

- Auf der nördlichen Seite wird die Realisierung eines baulichen Fußgänger kaps empfohlen.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**07-059 (Mittenwalder Straße südliche Seite, Teupitzer Straße nördliche Seite/ Querung Teupitzer Straße, Marzahn-Hellersdorf): KAP\*\* + BAR\***

An dieser Querungsstelle kommt es auf beiden Straßenseiten zu Sichtbeeinträchtigungen durch geparkte Kraftfahrzeuge.

- Es wird empfohlen, auf beiden Straßenseiten über die Parkstände hinausragende Fußgängerbänke zu bauen.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**07-060 (Weg durch Teupitzer Park, Weg durch Landschaftsschutzgebiet Hönower Weiherkette/ Querung Stendaler Straße, Marzahn-Hellersdorf): SCH\*\* + BAR\***

Als Querungshilfe über die Stendaler Straße dient eine Lichtsignalanlage. Die Wartezeit für Fußgänger betrug zum Zeitpunkt der Begehung mehr als eine Minute.

- Die Schaltung dieser Lichtsignalanlage ist aus der Sicht der Fußgängerverkehrssicherheit unbedingt zu überprüfen. (HBS 2005, 6.3.2, Tab. 6-2, EFA 2002, 1.2).
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen. Die hier anstelle von Rillenplatten vorgenommene Veränderung des Belages durch Kopfsteinpflaster ist ortsunüblich und könnte Sehbehinderte eher verwirren als leiten.

**07-061 (Wuhle-Hönow-Weg/ Querung Louis-Levin-Straße, Marzahn-Hellersdorf): LSA\*\*\* + SON\*\***

Direkt am Ausgang des Wuhle-Hönow-Weges wird die Querung von Fußgängern über die Louis-Levin-Straße durch Gitter unterbunden. Circa 10 Meter in nördliche Richtung entfernt an der Einmündung der Louis-Levin-Straße in die Berliner Chaussee steht eine Lichtsignalanlage ausschließlich für Kraftfahrzeuge. Zum Zeitpunkt der Begehung querten einige Fußgänger die Louis-Levin-Straße weiter südlich des Wuhle-Hönow-Weges. Die Querung ist an dieser Stelle für Fußgänger allerdings sehr riskant, da die von Süden kommenden Kraftfahrzeuge ihre Geschwindigkeit im Bereich dieser Stelle erhöhen, wenn die Lichtsignalanlage grünes Licht gibt.

- Es ist dringend notwendig, die Kraftfahrzeug-Lichtsignalanlage an der Einmündung der Louis-Levin-Straße in die Berliner Straße um eine Lichtsignalanlage für Fußgänger zu ergänzen (RiLSA 2007, 1.2.1).

Darüber hinaus ist die Situation der Verschwenkung des Radweges auf den Fahrstreifen direkt an der Haltelinie unzulässig und die in diesem Zusammenhang aufgestellte Richtungstafel (Zeichen 625 StVO) verdeckt zumindest für Kinder die Sicht auf die nahenden Fahrzeuge.

- Die Verschwenkung des Radweges muss in Richtung Süden vorgezogen werden, damit die Sicht für Fußgänger an der Furt verbessert wird und für den Radverkehr eine Aufstellfläche vor der Haltelinie entsteht.

Unabhängig davon, ob die Lichtsignalanlage zum Hoheitsgebiet Berlins oder Brandenburgs gehört, was in der Planvorlage nicht eindeutig erkennbar ist, ist eine Verbesserung der Lichtsignalanlage dringend notwendig.

*Der Weg verlässt im Landschaftsschutzgebiet Hönower Weiherkette das Stadtgebiet und führt in Hönow an der Straße am Haussee entlang nach Mehrow.*

## **GHW Nr. 08 „Kaulsdorfer Weg“**

- Vom S-Bhf. Rummelsburg (Rummelsburger See) bis Mahlsdorf (Karlstraße)
- durch Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf.

**Querungsanlagen: Der gesamte Weg gehört als Ostausläufer bis zur Stadtgrenze zum Untersuchungsgebiet 2008 (Gesamtlänge ca. 13 km mit insgesamt 45 untersuchten Querungsstellen).**

- *Im Sinne des Vorschlages für die Gesamtkonzeption des Wegenetzes, alle Diagonalen an das Netz im Innenstadtbereich heranzuführen (vgl. Abschnitt 8.4), wird empfohlen, den GHW Nr. 08 bereits am GHW Nr. 01 („Spreeweg“) am S-Bahnhof Treptower Park beginnen zu lassen und über Stralau und den Uferweg am Rummelsburger See an die Zillepromenade anzuschließen.*

### **08-001 (Zillepromenade/ Querung A.d.Knabenhäusern, Lichtenberg):**

Durchgehend aufgepflasterter Übergang über eine Seitenstraße als Anwohnerzufahrt.

### **08-002 (Emma-Ihrer-Straße/ Querung An der Bucht, Lichtenberg):**

Die Gehwegvorstreckung ist nicht richtliniengemäß vor die Parkstreifen gezogen, es gibt aber kaum Kfz-Verkehr und nur einen Fahrstreifen.

### **08-003 (Emma-Ihrer-Straße/ Querung Hauptstraße Nebenfahrstreifen, Lichtenberg):**

Der Nebenfahrstreifen der Hauptstraße muss an dieser Stelle nicht überquert werden, da der Bereich aufgepflastert ist.

### **08-004 (Emma-Ihrer-Straße/ Querung Hauptstraße, Lichtenberg): WEG \***

Direkt nach dem Übergang befindet sich der Gehweg in der Schlichtstraße in einem schlechten und teilweise für Mobilitätsbehinderte nicht benutzbaren Zustand.

### **08-005 (Schlichtallee/ Querung Zobtener Straße, Lichtenberg): BAR \*\***

- Auf der Südseite der Zobtener Straße ist der Bordstein nicht abgesenkt. An der Kreuzung wird derzeit gebaut.

### **08-006 (Schlichtstraße/ Querung Fischerstraße, Lichtenberg),**

### **08-007 (Querung Fischerstraße, Lichtenberg): WEG \***

Im Ggs. zum Planungsstand ist eine Querung an dieser Stelle nicht sinnvoll, da die bessere Fußverbindung auf der Seite der „Max-Taut Schulhausgruppe“ in die Fischerstraße führt. Dadurch würden diese Querungen entfallen.

### **08-008 (Fischerstraße/Einfahrt zum Pumpwerk, Lichtenberg): BAR \*\***

- Beide Borsteine sind nicht abgesenkt und es gibt für Mobilitätsbehinderte auch keine Alternative direkt daneben.

**08-009 (Zobtener Straße, Lichtenberg):**

Eine Querung ist nicht notwendig, da es keine Gehwege mit Bordsteinen gibt und die Straße in voller Breite benutzt werden kann.

**08-010 (Grünanlage am Betriebshof Rummelsburg/ Querung Dolgenseestraße, Lichtenberg): WEG \* + KAP \*\* + BAR \*\***

Der Weg endet in Gehrichtung auf der südlichen Seite der Dolgenseestraße in einer Parkplatzzufahrt. Auf der anderen Seite des Parkplatzes gibt es keine Gehwegfortsetzung. Vor der Parkplatzzufahrt ist der Bordstein abgesenkt, es fehlt aber auf der nördlichen Seite an der Jugendfreizeitstätte eine entsprechende Absenkung. Eine erste Möglichkeit, auf Gehwegniveau an der nördlichen Straßenseite Dolgenseestraße zu gelangen, befindet sich erst in etwa 20 Meter Entfernung. Mobilitätsbehinderte müssen diesen Weg neben den parkenden Fahrzeugen auf der Parkplatzseite auf der Fahrbahn zurücklegen. Es handelt sich um eine Straße mit nur einem Fahrstreifen, doch sind bei Querung in West-Ost-Richtung (aus dem Park kommend) Fahrzeuge aus der Nordrichtung wegen der engen Kurve nicht wahrzunehmen. Die Querung ist aus der Sicht der Verkehrssicherheit nicht akzeptabel.

- Es wird empfohlen, den Grünanlagenweg rechtwinklig zur Dolgenseestraße abzuknicken und mit einer baulichen Gehwegvorstreckung über die Parkbuchten (südlich) hinausragend zu ergänzen.
- Direkt gegenüber ist auf der nördlichen Seite eine Bordsteinabsenkung mit taktilen Flächen vorzusehen.

**08-011 (Dolgenseestraße/ Querung Dolgenseestraße, Lichtenberg):**

Die Gehwegvorstreckung auf der östlichen Straßenseite ist nicht richtliniengemäß vor die Parkstreifen gezogen, es gibt aber kaum Kfz-Verkehr, keine Sichtbehinderungen und nur zwei Fahrstreifen.

**08-012 (Mellenseestraße/ Querung Mellenseestraße westlicher Straßenabschnitt, Lichtenberg): BAR \***

- Es gibt keine taktilen Flächen.

**08-013 (Mellenseestraße/ Querung Mellenseestraße mittlerer Straßenabschnitt, Lichtenberg): BAR \***

- Es gibt keine taktilen Flächen.

**08-014 (Mellenseestraße/ Querung Mellenseestraße östlicher Straßenabschnitt, Lichtenberg): BAR \*\***

Die Gehwegvorstreckung auf der östlichen Straßenseite ist nicht richtliniengemäß vor die Parkstreifen gezogen, es gibt aber keine Sichtbehinderungen, kaum Kfz-Verkehr und nur einen Fahrstreifen.

- Es fehlen allerdings auf beiden Seiten Bordsteinabsenkungen.

#### **08-015 (Sewanstraße/ Querung Hönower Weg, Lichtenberg): WEG \* + BAR \*\***

Die planmäßige Querung der Sewanstraße ist für Mobilitätsbehinderte nicht möglich, da die Querungsstelle nur über 5 Treppenstufen erreichbar und eine Rampe nicht vorhanden ist. Da aber der Gehweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite ohnehin auf einem Spielplatz führt und nicht auf eine Gehwegfortsetzung, muss an dieser Stelle die Wegeföhrung verändert werden.

- Gequert werden muss der Hönower Weg. Auf der südlichen Straßenseite im Verlauf der S-Bahn fehlt die Bordsteinabsenkung.

#### **08-016 (Hönower Weg/ Querung an der S-Bahn-Unterföhrung, Lichtenberg): WEG \* + BAR \***

Aus dem Hönower Weg kommend müsste planmäßig vor der S-Bahnunterföhrung die Straßenseite gewechselt werden. Hier befindet sich derzeit eine offensichtlich neu angelegte überdimensionierte Abrundung ohne Bordsteinabsenkung. Auf der anderen Straßenseite gibt es eine Absenkung, die direkt auf ein in der Mitte des Gehweges aufgestelltes Tempo-30-Zonenschild stößt.

- Da derzeit an dieser Stelle gebaut wird, wird als zukünftige Wegeföhrung erst die Unterquerung und dann die Querung mit Bordsteinabsenkungen über die Kleingartenzufahrt in Richtung des Weges im südlichen Verlauf der S-Bahnlinie empfohlen.

#### **08-017 (Gregoroviusweg/ Querung Treskowallee, Lichtenberg),**

#### **08-018 (Treskowallee/Querung Gregoroviusweg, Lichtenberg): WEG \***

Aus dem Kolonieweg kommend ist eine Querung im direkten Verlauf des Weges südlich der S-Bahn durch einen Mittelstreifen mit Straßenbahnföhrung nicht möglich. Südlich des Gregoroviuswegs gibt es eine neu angelegte Querungsanlage über die Treskowallee mit ihren etwa 44.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Auch der Gregoroviusweg ist sicher und komfortabel zu queren. Da es sich bei der Treskowallee um eine stark befahrene Hauptstraße mit Straßenbahn in Mittellage handelt, sollten hier der Umweg und die zusätzliche Querung in Kauf genommen werden.

*Nach dem derzeitigen Planungsstand ist ab Treskowalle der Idealweg an der S-Bahn nicht zugänglich und es wird ein temporärer Umweg empfohlen. Das ist nicht nötig.*

#### **08-019 (Beruperstraße/ Querung Debenzerstraße, Marzahn-Hellersdorf): WEG \***

In der Debenzerstraße gibt es keine Gehwege, entsprechend sind derzeit auch keine Bordsteinabsenkungen notwendig. Der Weg führt im Ggs. zum Planungsstand direkt am Baggersee Biesdorf entlang.

**08-020 (Weg am Baggersee Biesdorf/ Querung Gladauer Weg, Marzahn-Hellersdorf): BAR \***

Beim Verlassen des Baggersee-Rundweges südlich der Wilhelmsbrücker Straße gibt es vor der Bordsteinabsenkung keine taktilen Flächen. Die Wilhelmsbrücker Straße hat keine Gehwege, sie kann in voller Breite auf Fahrbahnniveau benutzt werden.

**08-021 (Wilhelmsbrücker Straße/ Querung Grabensprung, Marzahn-Hellersdorf): BAR \*\***

- Auch hier ist auf der westlichen Seite kein Gehweg vorhanden und es empfiehlt sich der Einbau einer taktilen Fläche, da im Grabensprung durchaus mit Kraftfahrzeugen zu rechnen ist und für Sehbehinderte derzeit die Fahrbahn nicht zu erfühlen ist.
- Auf der östlichen Seite befindet sich eine Bordsteinabsenkung ohne taktile Flächen.

**08-022 (Stadtgarten Biesdorf/ Querung Minsker Straße, Marzahn-Hellersdorf): BAR \*\***

Auf der westlichen Seite fehlen an der Bordsteinabsenkung taktile Flächen und auf der östlichen Seite müssen im Verlauf des Weges zur Erreichung des Elsterwerdaer Platzes fünf Treppenstufen benutzt werden. Wenige Schritte südlich befindet sich allerdings auf der Seite des Stadtgartens Biesdorf wiederum eine Bordsteinabsenkung ohne taktile Flächen und auf der Seite des Ärztehauses eine Rampe.

- Da in der Minsker Straße durchaus mit Kraftfahrzeugen zu rechnen ist und über diese Querung das Ärztehaus erreicht wird, empfiehlt sich, die taktile Ausstattung für Sehbehinderte zu vervollständigen.

**08-023 (vom Elsterwerdaer Platz/ Querung Köpenicker Straße, Marzahn-Hellersdorf),**

**08-024 (Köpenicker Straße/ Querung Gartenstraße, Marzahn-Hellersdorf): BAR \***

- Es fehlen taktile Flächen.

**08-025 (Lindenstraße/ Querung Apollofalterallee, Marzahn-Hellersdorf): FGÜ \*\*\***

In der Apollofalterallee gibt es in Tagesabschnitten ein recht hohes Verkehrsaufkommen, obwohl die Straße noch nicht in das Zählnetz aufgenommen wurde. Es wird verhältnismäßig schnell gefahren. Die Querung hat im Stadtteil einen

hohen Stellenwert für den Fußverkehr, weil durch ihn der Stadtpark Biesdorf („Schmetterlingswiesen“) und der Wuhleweg auf der einen und auf der anderen Seite der S-Bhf. Elsterwerdaer Platz erreicht werden. Derzeit ist eine sichere Querung nicht gewährleistet.

- Im Verlauf der Nordseite der Lindenstraße wird der Bau eines Fußgängerüberweges empfohlen.

#### **08-026 (Wuhleweg/ Querung Mosbacher Straße , Marzahn-Hellersdorf):**

Im Möwenweg gibt es nur Gehwegfragmente und in der Mosbacher Straße gibt es keinen Gehweg. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens können diese Straßenabschnitte in ihrer vollen Breite benutzt werden.

#### **08-027 (Mosbacher Straße/ Querung Chemnitzer Straße nördliche Seite, Marzahn-Hellersdorf): WEG \***

- Auf der durch die Planung vorgegebenen Straßenseite gibt es lediglich einen stark verschmutzten Rasenstreifen und keinerlei Aufstellfläche.

#### **08-028 (Mosbacher Straße/ Querung Chemnitzer Straße südliche Seite, Marzahn-Hellersdorf): FGÜ \*\*\***

Die Moosbacher Straße ist in beiden Richtungen eine Tempo-30-Zone und die Nebenstraße von der Chemnitzer Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325/326) ausgewiesen, in der Praxis aber ein breit angelegter Parkstreifen zum Querparken. Auf den beiden Fahrstreifen der Chemnitzer Straße gab es 2005 ein Verkehrsaufkommen von ca. 14.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) einschließlich der Busse und es wird mit hoher Geschwindigkeit gefahren. Daher finden Fußgänger nur wenigen Lücken im Kraftfahrzeugstrom.

Auf der westlichen Straßenseite gibt es eine offensichtlich vor wenigen Jahren neu angelegte Aufstellfläche mit einer nicht richtliniengemäßen Ausführung: Überdimensionierte Eckausrundung und Straßenschilder mitten in der Restfläche. Abgesehen von der nicht sachgemäßen baulichen Situation ist der Kraftfahrzeugverkehr von links wegen der baulich zu dicht angeordneten Querparker schlecht oder bei größeren Fahrzeugen gar nicht einsehbar.

Auf der östlichen Straßenseite war bei einer ersten Besichtigung neben der weiten Ausrundung über den Radweg mit roter Farbe eine deutlich engere Ausrundung markiert worden. Bei der zweiten Besichtigung war an dieser Stelle eine Aufschüttung vorgenommen worden, so dass es nunmehr für den Radverkehr keine Kante mehr gibt, aber für Sehbehinderte auch keine fühlbare Abgrenzung zum Fahrstreifen.

- Die Querung ist an dieser Stelle wegen der nicht ausreichenden Sichtverhältnisse und der zu langen Wartezeiten nicht akzeptabel und gefährlich. Es wird empfohlen, den Bau eines Fußgängerüberweges zu prüfen.

**08-029 (Mosbacher Straße/ Querung Windthorststraße, Marzahn-Hellersdorf),  
08-030 (Mosbacher Straße/ Querung Beetzer Straße, Marzahn-Hellersdorf),  
08-031 (Mosbacher Straße/ Querung Königshütter Weg, Marzahn-Hellersdorf),  
08-032 (Mosbacher Straße/ Querung Penkuner Weg, Marzahn-Hellersdorf),  
08-033 (Lassaner Straße, Querung Marzahn-Hellersdorf): WEG \*\***

Diese fünf zu kreuzenden Straßen, wie auch die Mosbacher Straße und die Lassaner Straße, haben keine Gehwege. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens können die Straßen in der ganzen Breite benutzt werden. Ab Lassaner Straße am Butzer See bis zum Kressenweg ist der Weg durchgängig von Mobilitätsbehinderten und selbst für andere Fußgänger teilweise nicht benutzbar. Der Kressenweg ist dann durch quer gelegte Holzstämme nicht zu erreichen.

- Die Wegesituation in dieser Grünanlage ist unakzeptabel und muss dringlich geändert werden, um die folgende Querungsstelle überhaupt erreichen zu können.

**08-034 (Kressenweg/ Querung Am Niederfeld, Marzahn-Hellersdorf):**

Der Kressenweg hat keinen Gehweg und aus südlicher Richtung auch fast keinen Kfz-Verkehr. Deshalb ist diese Querungsstelle unproblematisch.

**08-035 (Kressenweg/ Querung Eisenstraße, Marzahn-Hellersdorf): FGÜ \*\*\* + GES \*\*\* + WEG \***

Die Eisenstraße war bei der Verkehrszählung 2005 noch nicht im Zählnetz, dennoch gibt es ein recht hohes Verkehrsaufkommen mit einem offensichtlich hohen Lkw-Anteil und einem starken Abbiegeverkehr aus und in den Kressenweg auf der nördlichen Seite. Der Knotenpunkt hat selbst am unbedeutenden südlichen Abzweig Kressenweg nicht richtliniengemäße überdimensionierte Eckausrundungen, die den Kraftfahrern unnötigerweise eine schnell zu befahrende Kreuzung signalisieren. Beobachtungen haben gezeigt, dass hier nicht nur zu viele Fahrzeuge unangemessen schnell fahren, sondern „gerast“ wird.

Auf der südlichen Straßenseite gibt es in der Eisenstraße keine Bordsteinabsenkung und das erschwert nicht nur Rollstuhlfahrern, sondern auch Menschen mit Kinderwagen das schnelle Verlassen des Fahrbahnbereiches. Auf der nördlichen Straßenseite trifft man von Süden kommend auf ein Sperrgitter und muss auf der Fahrbahn den Eingangsbereich zur Grünanlage erreichen.

Diese Querungsanlage liegt zwischen dem touristisch ausgewiesenen „Berliner Balkon“ und dem Butzer See mit der Badestelle und wird deshalb sehr intensiv insbesondere von Familien und Kindern genutzt. Während die Grünanlage „Berliner Balkon“ aufwändig angelegt wurde, ist die Wegeführung im Ein- und Ausgangsbereich an diesem Knotenpunkt unter Vernachlässigung geltender baulicher Richtlinien und der verkehrlichen Situation gestaltet worden: Der Grünanlagenweg wurde von Norden kommend nicht im Wegeverlauf über die Kreuzung fortgesetzt (Sperrgitter), sondern nach Westen in einem engen Bogen abgknickt und bis etwa in die Mitte der Eckausrundung geführt. Wer die Straße an

dieser Stelle queren möchte, wird dazu gezwungen, den längsten und gefährlichsten Querungsweg zu wählen.

Beobachtungen haben gezeigt, dass Spaziergänger zuerst verwirrt sind und dann am Sperrgitter auf dem Fahrstreifen entlang den kürzesten Querungsweg über die Elsenstraße benutzen. Für Fußgänger ist die Querung über die zwei Fahrstreifen sehr gefährlich.

- Es wird dringend empfohlen, den Bau eines Fußgängerüberweges auf der östlichen Seite im Wegeverlauf direkt über die Kreuzung zu prüfen. An dieser Stelle ist eine einzige Anlage ausreichend, so wie sie z.B. etwa 700 Meter weiter am Penkuner Weg vorhanden ist. Für diese Maßnahme ist es erforderlich, den Grünanlagenweg sachgemäß zu verändern.
- Darüber hinaus ist in beiden Straßen zu prüfen, wie angemessene Fahrweisen durchgesetzt werden können. Es ist zu klären, ob in der Elsenstraße nicht durchgängig eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet und weitere geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorgesehen werden sollten.

**08-036 (Hultschiner Damm/ Querung Elsenstraße, Marzahn-Hellersdorf),**

**08-037 (Hultschiner Damm/ Querung Rosa-Valetti-Straße, Marzahn-Hellersdorf),**

**08-038 (Rahnsdorfer Straße/ Querung Hultschiner Damm, Marzahn-Hellersdorf),**

**08-039 (Hultschiner Damm/ Querung Rahnsdorfer Straße, Marzahn-Hellersdorf): WEG \***

Die Querung über die Elsenstraße ist am Hultschiner Damm mit dem gleichen Verkehrsaufkommen ähnlich gefährlich wie die Querung am Kressenweg. Der Hultschiner Damm hat südlich vom Rahnsdorfer Weg eine Mittelinsel als Querungsanlage. Dadurch sind ab Ausgang der Grünanlage neben dem Gründerzeitmuseum bis zur Rahnsdorfer Straße drei Straßenkreuzungen mit einem erheblichen Verkehrsaufkommen und die Rosa-Valetti-Straße zu kreuzen.

- Es wird deshalb empfohlen, hier eine kurze Wegeverlegung auf die östliche Seite des Hultschiner Damms vorzunehmen und den Hultschiner Damm an der Elsenstraße nördlich zu queren. Damit würden die vier genannten Querungen durch eine einzige ersetzt werden:

**08-040 (Elsenstraße/ Querung Hultschiner Damm, Marzahn-Hellersdorf): LSA(FGÜ) \*\*\* + GES \*\*\* + WEG \***

Auf dem Hultschiner Damm und auch in der Elsenstraße gibt es ein erhebliches Verkehrsaufkommen mit einem starken Rechtsabbiegeverkehr aus der Elsenstraße und einem ebenso starken Linksabbiegeverkehr aus der südlichen Richtung des Hultschiner Damms, obwohl 2005 nur ca. 15.000 Kraftfahrzeuge am Tag gezählt wurden (DTV). Trotz einer Tempo-30-Beschilderung wird teilweise mit unangemessen überhöhter Geschwindigkeit in die Einmündung eingefahren und zügig und teilweise rücksichtslos abgebogen.

Auf der westlichen Seite gibt es keine Bordsteinabsenkung, aber die Möglichkeit im Bereich des abgesenkten Radweges auf Gehweg- bzw. Fahrbahn-Niveau zu gelangen. Auf der östlichen Seite gibt es ebenfalls keine Bordsteinabsenkung, schräg versetzt aber eine breite und ausgerundete Grundstückszufahrt.

Über den Hultschiner Damm ist keine verkehrssichere Querung möglich. Es sind die wenigen Kfz-Verkehrslücken aus dem Norden zu nutzen und es ist nicht zu erkennen, ob nach einem Linksabbiegevorgang ein schnelles Kraftfahrzeug in Richtung Norden durchsetzt. Die Situation ist überaus gefährlich für Fußgänger, die sich zu einem hohen Anteil aus Familien mit Kindern zusammensetzen. An zwei unterschiedlichen Wochentagen wurden in sehr kurzen Beobachtungszeiten unvermeidbare Konfliktsituationen registriert.

- Eine günstige und sicher ausreichende Maßnahme wäre die Anlage eines Fußgängerüberweges, doch befinden sich auf der östlichen Straßenseite Straßenbahngleise ohne eigenen Gleiskörper mit Straßenbahnverkehr aus Richtung Norden und dies ist richtliniengemäß ein Ausschlusskriterium (vgl. RFGÜ 2001, 2.1(2)). Querende Fußgänger auf einem Fußgängerüberweg nördlich der Eisenstraße würden den Abbiegeverkehr nicht beeinflussen, doch wäre an dieser Einmündung unabhängig von der Wegeführung des grünen Hauptweges auch über die Eisenstraße eine Querungsanlage notwendig. In anderen Staaten und auch in Deutschland wurden Fußgängerüberwege über Straßenbahngleise mit Erfolg erprobt. Wir empfehlen eine sorgfältige Prüfung der Einrichtung eines Fußgängerüberweges oder einer Lichtsignalanlage über die genannten zwei Querungsstellen, halten aber eine Maßnahme für unbedingt geboten.
- Unabhängig von der Wahl der Querungsanlage muss richtliniengemäß auf der gegenüberliegenden Straßenseite ein weiterführender Fußweg vorhanden sein (vgl. z.B. RFGÜ 2001, 2.1(1)). In Richtung Süden ist der vorhandene Weg etwa 10 Meter lang als Radweg und erst danach als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen. Abgesehen von dieser unsinnigen Beschilderung ist der Weg durch Rückschnitt des Bewuchses und eventueller Verbreiterung zwischen Eisenstraße und Rahnsdorfer Straße für beide Verkehrsteilnehmer in diesem Abschnitt getrennt einzurichten (vgl. RFGÜ 2001, 2.1(2)). Dies betrifft nur ein sehr kurzes Stück, da dann ein Fußgängerweg in weitem Bogen in die Rahnsdorfer Straße hineinführt.
- Darüber hinaus ist in beiden Straßen zu prüfen, wie die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und angemessene Fahrweisen durchgesetzt werden können. Allein die ausgeschilderte Geschwindigkeitsregelung in der Eisenstraße ist nicht zur Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus geeignet: Am Kressenweg Tempo 30, danach ein kurzes Stück bis Am Barnim (nördlich befindet sich die Gesamtschule) Tempo 50, danach bis Hultschiner Damm wiederum Tempo 30.

**08-041 (Querung Röbeler Weg, Marzahn-Hellersdorf),**

**08-042 (Karlstraße/ Querung Theodorstraße, Marzahn-Hellersdorf),**

**08-043 (Karlstraße/ Querung Heribaldstraße, Marzahn-Hellersdorf),**

**08-044 (Karlstraße/ Querung Pilgramer Straße, Marzahn-Hellersdorf),  
08-045 (Karlstraße/ Querung Hochwiesener Straße, Marzahn-Hellersdorf):  
WEG \***

Ab Röbeler Weg haben die Straßen keine durchgehenden Gehwege und das Verkehrsaufkommen ist gering. Der Weg kann im Ggs. zum Planungstand genauso gut auf die Südseite der Karlstraße verlegt werden und hätte dann nur noch drei Querungen.

- Aufgrund der nicht besonders attraktiven Wegführung ist zu fragen, wieso an dieser Stelle überhaupt dieser Umweg vorgenommen wird und nicht die Rahnsdorfer Straße bis zur Stadtgrenze benutzt werden soll.

*Bis zum Heidemühlen-Weg als Übergang zur Fortsetzung des Weges in Brandenburg sind keine Straßen mehr zu queren.*

## **GHW Nr. 09 „Dahmeweg“**

- Von Schmökwitzwerder (Straße Zu den Gosener Bergen) bis Spindlersfeld/ Köllnische Vorstadt (Köllnischer Platz),
- durch Treptow-Köpenick.

**Querungsanlagen:** Der gesamte Weg gehörte zum Untersuchungsgebiet 2009. Er beginnt an der Landesgrenze (zum Ortsteil Gosen), führt entlang des Dahmeufers in nordwestliche Richtung, trifft an der Grünauer Brücke auf den GHW Nr. 17 („Teltowkanalweg“) und endet am Köllnischen Platz, indem er auf den GHW Nr. 01 („Spreeweg/ Berliner Urstromtal“) trifft. Ein großer Teil des Idealweges ist zu Zeit noch nicht begehbar (Gesamtlänge in Berlin ca. 14 km mit insgesamt 1 Querungsstelle).

*Ab der Schmöckwitzer Brücke bis zum Bootshaus Karolinhof ist der Idealweg entlang des Dahmeufers nicht begehbar. Die Querungsstellen auf dem temporären Umweg wurden nicht untersucht.*

*Von der Regattastrecke bis zur Königsseestraße ist der Idealweg entlang des Dahmeufers nicht begehbar. Die Querungsstellen auf dem temporären Umweg wurden nicht untersucht.*

*Von der Schlierseestraße bis zur Grünauer Brücke ist der Idealweg entlang des Dahmeufers nicht begehbar. Die Querungsstellen auf dem temporären Umweg wurden nicht untersucht.*

*Vor der Grünauer Brücke kommt es zu einem Zusammentreffen mit dem GHW Nr. 17 („Teltowkanalweg“).*

*Von der Grünauer Brücke bis zur Grünauer Straße westlich der Schlossinsel ist der Idealweg entlang des Dahmeufers nicht begehbar. Die Querungsstellen auf dem temporären Umweg wurden nicht untersucht.*

### **09-001 (Grünauer Straße, Gutenbergstraße/ Querung Oberspreestraße östliche Seite, Köllnischer Platz Treptow-Köpenick): SCH\*\*\***

Die Oberspreestraße hat ein Verkehrsaufkommen von über 36.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Zur Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufes und als Querungshilfe für Fußgänger befindet sich an der großen Kreuzung eine Lichtsignalanlage. Die Wartezeit für Fußgänger beträgt an dieser Querungsstelle mehr als eine Minute. Fußgänger, die aus nördlicher Richtung kommen, können die Fahrbahn nicht ohne Halt auf der Mittelinsel überqueren und werden bei normaler Schrittgeschwindigkeit durch die Kürze der Grünphase genötigt, auf der Mittelinsel auf die nächste Grünphase zu warten.

- Da nach mehr als 40 Sekunden der Anteil der Fußgänger, die die Sperrzeit missachten, deutlich zunimmt und damit auch die Unfallgefahr ansteigt, sollten längere Wartezeiten möglichst vermieden werden. (EFA 2002, 3.3.5.1) Es wird empfohlen, die Phasen der Lichtsignalanlage aus Fußgängersicht zu prüfen (HBS 2005, 6.3.2, Tabelle 6-2).

- Es wird empfohlen, die Grünphasen der Lichtsignalanlage so einzurichten, dass auch die aus Norden kommenden Fußgänger ohne Halt auf der Mittelinsel in einem Zug die Fahrbahn überqueren können (RASSt 2006 6.1.8.6, HBS 05, EFA 02).

*Der Weg endet beim Zusammentreffen mit dem GHW Nr. 01 („Spreeweg/ Berliner Urstromtal“) nördlich der Oberspreestraße/ Gutenbergstraße.*

## **GHW Nr. 10 „Britz-Buckower Weg“**

- Vom Tempelhofer Industriegebiet am Teltowkanal bis zur Berliner Stadtgrenze in Lichtenrade
- durch Tempelhof-Schöneberg und Neukölln.

**Querungsanlagen:** Der gesamte Weg gehört zum Untersuchungsgebiet 2009. Er beginnt an der Schnittstelle mit dem GHW Nr.17 („Teltowkanalweg“) nördlich der Colditz-Brücke über den Teltowkanal, verläuft in südlicher Richtung, trifft in Buckow mit dem GHW Nr. 15 („Teltower Dörfelweg“) zusammen und verlässt das Berliner Stadtgebiet in Lichtenrade in Richtung Langer Grund/ Großziethen (Gesamtlänge in Berlin ca. 7 km mit insgesamt 25 Querungsstellen).

### **WEG\***

- Aus Gründen einer logischen Netzschließung wird empfohlen, den Weg bis an den GHW Nr. 18 („Innerer Parkring“) z.B. am S-Bahnhof Tempelhof am ehemaligen Zentralflughafen Berlin Tempelhof anzuschließen. Dies wäre z.B. möglich über den Metzplatz, die Einbindung des Franckeparks, über Alt-Tempelhof bis zur Unterführung der BAB 100.

### **10-001 (Colditzstraße westliche Seite/ Querung Volkmarstraße, Tempelhof-Schöneberg): KAP\*\* + BAR\*\***

Die Volkmarstraße hatte zum Zeitpunkt der Begehung ein geringes Kraftfahrzeugaufkommen (Straße nicht im Zählnetz). Durch längs parkende Kraftfahrzeuge in der Volkmarstraße kommt es auf beide Straßenseiten zu Sichtbehinderungen an der Querungsstelle.

- Es werden beidseitig bauliche Fußgängerkaps über die Begrenzungslinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinaus empfohlen.
- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen sowie der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

### **10-002 (Ullsteinstraße nördliche Seite, Steinhellenweg östliche Seite/ Querung Ullsteinstraße, Tempelhof-Schöneberg): FGÜ\*\*\* + KAP\*\* + BAR\*\* + SON\*\***

Die Ullsteinstraße hat an der Querungsstelle eine Verkehrsbelastung von über 13.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). In unmittelbarer Nähe der Querungsstelle befinden sich hauptsächlich Gewerbe- und Büroflächen sowie Kleingartenkolonien, deshalb sind das Verkehrsaufkommen und der Parkdruck werktags und auch an Wochenenden groß. Eine Anwohnerin schilderte, dass aufgrund der Verkehrsbelastung zu den Hauptverkehrszeiten und aufgrund einer fehlenden Querungsanlage eine Querung der Ullsteinstraße äußerst gefährlich und mit langen Wartezeiten verbunden ist. Die vorhandene Mittelinsel ist schräg beparkt und dient daher nicht als Querungshilfe. Der Parkdruck ist hoch. Durch längs parkende Kraftfahrzeuge, teilweise bis in den Eckbereich der Colditzstraße, kommt es zu Sichtbehinderungen bei der Querung. Die Situation muss aus Verkehrssicherheitsgründen unbedingt verbessert werden.

- Es wird dringend empfohlen, die überbreiten Fahrstreifen auf beiden Seiten durch bauliche Fußgängerkaps auf jeweils eine Fahrspur einzuengen und einen Fußgängerüberweg unter Einbeziehung der vorhandenen Mittelinsel einzurichten.
- Zur Einhaltung der notwendigen Sichtachsen ist auf der gesamten Mittelinsel ein Parkverbot durch Poller zu gewährleisten (RASt 2006, 6.1.8.1, EFA 2002, 3.3.3.1).
- Auf der nördlichen Gehwegseite sind eine Bordsteinabsenkung sowie der Einbau von taktilen Flächen erforderlich. Auf der Mittelinsel und der südlichen Gehwegseite wird der Einbau von taktilen Flächen empfohlen.

*Der Weg verläuft bis zur Rixdorferstraße durch die Kleingartenkolonien „Kolonie Fröhliche Eintracht e.V.“, „Kolonie Schätzelberge e.V.“ und „Kolonie Feierabend e.V.“ Die Querungsstellen im Verlauf der Kolonien wurden nicht untersucht, da es keinen durchgängiger Kraftfahrzeugverkehr gibt und die Wege in den Kolonien durch Gitter abgesperrt sind.*

#### **10-003 (Weg durch die Kolonie „Feierabend e.V.“, Asternweg/ Querung Rixdorfer Straße, Tempelhof-Schöneberg): LSA\*\*\* + KAP\*\* + MIN\*\*\* + BAR\*\***

Die Rixdorfer Straße hat an der Querungsstelle eine Verkehrsbelastung von ca. 23.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) und es wird sehr schnell gefahren. Durch parkende Kraftfahrzeuge auf der westlichen Seite der Rixdorfer Straße und auch direkt an der Querungsstelle kommt es zu Sichtbehinderungen und Querungsproblemen. Ein Querungsbedarf besteht zusätzlich durch die Haltestellen und zur Erreichung des Kirchhofes Marienfelde II.

- Es wird dringend die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage empfohlen.
- Darüber hinaus wird auf der westlichen Straßenseite ein bauliches Fußgängerkap über die Begrenzungslinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinaus empfohlen.

Auf dem zu querenden Mittelstreifen befindet sich keine Aufstellfläche und kein Fußweg für Fußgänger, so dass der Rasen gequert werden muss. Die Kolonie „Feierabend e.V.“ ist vom Eingang Rixdorfer Straße nur über eine Treppe zu erreichen und der Zugang somit nicht barrierefrei.

- Die Einrichtung eines Übergangs über den Mittelstreifen ist dringend notwendig.
- Auf der westlichen Seite und auf dem Mittelstreifen sind Bordsteinabsenkungen sowie der Einbau von taktilen Flächen erforderlich und auf der östlichen Gehwegseite ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

- Wenn der Weg durch die Kleingartenkolonie als GHW benutzt wird, muss der Straßenübergang barrierefrei zu erreichen sein. Es wird eine Prüfung empfohlen, wie an dieser Stelle eine Rampe eingerichtet werden kann.

*Der Weg verläuft bis zur Straße 229 durch die Kleingartenkolonien "Kolonie Marienglück e.V." und „Kolonie am Türkenphuhl e.V.". Die Querungsstellen im Verlauf der Kolonien wurden nicht untersucht, da es keinen durchgängigen Kraftfahrzeugverkehr gibt und die Wege in den Kolonien durch Gitter abgesperrt sind.*

#### **10-004 (Plautusstraße, Weg durch die Kolonie am Türkenphuhl/ Querung Straße 229, Tempelhof-Schöneberg): SON\*\***

Die Querungsstelle war zum Zeitpunkt der Begehung sowohl von Kraftfahrzeugen als auch von Fahrradfahrern stark genutzt und befindet sich am Übergang einer Tempo 30-Zone in einen verkehrsberuhigten Bereich nach StVO Zeichen 325/326 (Straße nicht im Zählnetz). Durch parkende Kraftfahrzeuge auf der südlichen Seite der Straße 229 kommt es zu Sichtbehinderungen.

- Es empfohlen, auf der südlichen Seite der Straße 229 bis zum Imbrosweg z.B. durch eine Grenzmarkierung (Zeichen 299 StVO) das Parken auszuschließen, um die Sichtverhältnisse für die querenden Fußgänger zu verbessern.
- Mitten im Übergangsbereich an der Stelle der Gehwegüberfahrt wurden die Verkehrszeichen Zeichen 274.2 StVO („Tempo 30- Zone Ende“) und Zeichen 325 StVO („Verkehrsberuhigter Bereich“) in der Linie einer Verpollerung aufgestellt. Zur Ermöglichung der komfortablen Querung durch mobilitätseingeschränkte Personen z.B. Personen mit Kinderwagen ist ein Durchgang von mindestens 1,30 Meter, als Grundmaß für Verkehrsräume von Fußgängern mindestens 2,30 Meter erforderlich. Diese Maße wurden nicht eingehalten und es wird dringend empfohlen, die Verkehrsschilder um ca. einen Meter in Richtung Osten umzusetzen (RASt 2006, 4.7).

#### **10-005 (Weg Am Britzer Garten westliche Seite, Mohriner Allee nördliche Seite/ Querung Weg Am Britzer Garten, Tempelhof-Schöneberg): SON\*\* + BAR\***

Die Querungsstelle befindet sich direkt am Übergang in einen verkehrsberuhigten Bereich. Der Fußweg führt über den zu querenden Weg Am Britzer Garten. Der Weg endet in einer Sackgasse und das Verkehrsaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Auf der westlichen Seite in nördliche Richtung kommt es zu Sichtbehinderungen durch parkende Kraftfahrzeuge.

- Es wird empfohlen, die Radwegmarkierungen auf dem Weg Am Britzer Garten zu erneuern, um den Radweg vom Gehweg abzugrenzen.
- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken auf der westlichen Seite in nördlicher Richtung im richtliniengemäß freizuhaltenen Sichtfeld z. B.

durch eine Grenzmarkierung mit Zeichen 299 StVO auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1 Tabelle 31).

- Auf beiden Gehwegseiten wird der Einbau von taktilen Flächen empfohlen.

**10-006 (Weg am Britzer Garten östliche Seite, Hochkönigweg östliche Seite/ Querung Mohriner Allee, Neukölln):**

- Auf beiden Straßenseiten ist der Einbau von taktilen Flächen sehr zu empfehlen.

**10-007 (Hochkönigweg östliche Seite/ Querung Hochthronweg, Neukölln): SON\*\*+ BAR\*\***

Die Sicht an der Querungsstelle ist durch eine Kurve im Straßenverlauf des Hochthronweges eingeschränkt. Hinzu kommen Sichtbehinderungen durch Bepflanzung und durch geparkte Kraftfahrzeuge auf der nördlichen Seite.

- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken auf der nördlichen Seite im richtliniengemäß freizuhaltenen Sichtfeld z.B. durch eine Grenzmarkierung (Zeichen 299 StVO) auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1).
- Die vorhandene Bepflanzung am Eckgrundstück Hochkönigweg östliche Seite Ecke Hochthronweg versperrt die Sicht und sollte eingekürzt werden.
- Auf der südlichen Seite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich und auf beiden Gehwegseiten ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

**10-008 (Hochkönigweg östliche Seite / Querung Hochtristenweg, Neukölln): AUF\*\* + SON\*\* + BAR\*\***

Der Hochtristenweg ist als Sackgasse gekennzeichnet. Das Verkehrsaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz): Die Sicht an der Querungsstelle ist durch einen Straßenknick in nordöstliche Richtung stark eingeschränkt. Durch parkende Kraftfahrzeuge in der Parkbucht auf der östlichen Straßenseite kommt es ebenfalls zu Sichtbehinderungen.

- Es wird empfohlen, eine Teilaufpflasterung einzurichten, um die Geschwindigkeit der einmündenden Kraftfahrzeuge zu drosseln.
- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken auf beiden Straßenseiten in den richtliniengemäß freizuhaltenen Sichtfeldern z.B. durch eine Grenzmarkierung (Zeichen 299 StVO) auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1 Tabelle 31).

- Auf der südlichen Seite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich und auf beiden Gehwegseiten ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

#### **10-009 (Hochkönigweg östliche Seite, Wildspitzweg südliche Seite/ Querung Wildspitzweg, Neukölln): KAP\*\* + SON\*\* + BAR\*\***

Auf der südlichen Seite des Wildspitzweges ist ein gepflasterter Parkstreifen zu überqueren. Die auf diesem Parkstreifen rechtmäßig abgestellten Kraftfahrzeuge verursachen Sichtbehinderungen und Querungsproblemen.

- Es wird empfohlen, eine abmarkierte Aufstellfläche für Fußgänger (Fußgängerkap) auf dem derzeitigen Parkstreifen einzurichten.
- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken auf der südlichen Seite des Wildspitzweges in Richtung Westen im richtliniengemäß freizuhaltenden Sichtfeld z.B. durch eine Grenzmarkierung (Zeichen 299 StVO) auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1).

Durch den stark abgerundeten Eckbereich des Gehweges auf der nördlichen Seite kann der Bereich des Hochkönigweges nicht eingesehen werden.

- Es ist zu prüfen, inwiefern ein Verkehrsspiegel/ Straßenspiegel die Sicht der Kraftfahrer und damit die Sicherheit der Fußgänger an dieser Querungsstelle verbessern kann, obwohl diese Maßnahme in Berlin nicht so üblich ist.
- Darüber hinaus sind die Büsche im Querungsbereich stark einzukürzen.
- Auf der südlichen Seite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich und auf beiden Gehwegseiten ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

#### **10-010 (Wildspitzweg/ Querung Einfahrt, Neukölln): SON\*\***

Die zu querende Straße ist eine Grundstückszufahrt und das Verkehrsaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Der Gehweg wird über die zu querende Straße geführt (Gehwegüberfahrt). Auf der östlichen Straßenseite versperrt die vorhandene Bepflanzung die Sicht. Auf beiden Seiten kommt es zu Sichtbehinderungen durch parkende Kraftfahrzeuge.

- Um auf die möglicherweise querenden Fußgänger aufmerksam zu machen und die Kraftfahrzeugeinfahrtsgeschwindigkeit zu reduzieren, wird empfohlen, auf den Fahrstreifen auf der Grundstücksseite eine Wartelinie (Zeichen 341 StVO) zu markieren.
- Darüber hinaus sollte der Rasenstreifen zwischen dem Gehweg und den Fahrstreifen im Wildspitzweg vorgezogen werden, um die Einfahrt optisch einzuengen.
- Die Bepflanzung auf der östlichen Seite der zu querenden Straße sollte unbedingt eingekürzt oder entfernt werden.

**WEG\*\*\***

Der Parkplatz am Sangerhauser Weg muss laut Planvorlage zwei Mal gequert werden. Weiterhin ist der Gehweg auf der nordöstlichen Seite des Sangerhauser Weg sehr schmal (eine Person kann auf diesem Gehweg laufen) und somit für Mobilitätseingeschränkte Personen nicht benutzbar.

- Es wird empfohlen, an dieser Stelle die Wegeführung bis zum Breitunger Weg zu verändern und die Friedland-Promenade auf der nordwestlichen Seite zu begehen. Im Verlauf der empfohlenen Wegeführung muss bis zum Breitunger Weg keine Straße gequert werden, da es sich bei den in der Planvorlage eingezeichneten Straßen lediglich um abgesperrte Zugänge zu den Kleingartenkolonien handelt.

**10-011 (Sangerhauser Weg nordwestliche Seite, Breitunger Weg nordöstliche Seite/ Querung Sangerhauser Weg, Neukölln): SON\*\*\* + BAR\***

Der Breitunger Weg beginnt südwestlich vom Neuen Weg und nicht, wie in der Planvorlage angegeben, nordöstlich vom Neuen Weg. Weiterhin ist auf beiden Straßenseiten des Breitunger Weges kein Gehweg vorhanden und es wird im Bereich der Einmündung in den Sangerhauser Weg schnell gefahren.

- Im Einmündungsbereich beidseitig und straßenbegleitend zumindest auf der nordöstlichen Seite des Breitunger Weges wird die Einrichtung eines Gehweges dringend empfohlen (RASt 2006, 6.1.6.1).
- Auf beiden Gehwegseite ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

*Der Weg verläuft bis durch einen verkehrsberuhigten Bereich entlang den Kleingartenkolonien "Kolonie Heimaterde" und „Kolonie Kurt Pöthig“. Die Querungsstellen im Verlauf der Kolonien wurden nicht untersucht, da die Wege zu den Kolonien durch Gitter abgesperrt sind und somit nicht für den durchgängigen Kraftfahrzeugverkehr zugänglich sind.*

**10-012 (Breitunger Weg, Hochspannungsweg/ Querung Breitunger Weg, Neukölln): GES\*\* + SON\*\* + BAR\***

Im Breitunger Weg liegt das Tempolimit bei 10 Km/h. Die Querungsstelle befindet sich direkt am Beginn dieses Tempolimits. Im Breitunger Weg gibt es ein außerordentlich großes Parkraumangebot für die Anlieger der Kleingartenkolonien. Obwohl die Straße nicht im Zählnetz ist (keine DTV verfügbar), gibt es ein relativ hohes Verkehrsaufkommen. Auf der östlichen Straßenseite versperrt die vorhandene Bepflanzung und zum Zeitpunkt der Begehung ein unrechtmäßig parkendes Kraftfahrzeug die Sicht.

- Es wird die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs empfohlen.

- Die Bepflanzung auf der östlichen Seite sollte unbedingt eingekürzt oder in die östliche Richtung umgesetzt werden.
- Auf beiden Gehwegseiten ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

*Direkt an der Querungsstelle Breitunger Weg trifft der Weg auf den GHW Nr. 15 („Teltower Dörferweg“) und beide Wege verlaufen gemeinsam bis zum Töpchiner Weg/ Straße 9.*

*Der Idealweg führt vom Breitunger Weg durch die Grünanlage an der „Siedlung Neue Scholle“. In dieser Grünanlage ist die Wegeführung bis zur Straße In den Gärten nicht nachvollziehbar. Der Weg aus der südlichen Richtung von der Straße In den Gärten bis zum Breitunger Weg ist nicht begehbar, da der in der Planvorlage eingezeichnete Weg ein abgesperrter Privatweg ist.*

#### **WEG\*\***

- An dieser Stelle ist die Wegeführung zu überprüfen und ggf. ein temporärer Umweg vorzuschlagen.

*Ab dem Glimmerweg/ Straße In den Gärten westlich der Kleingartenkolonie „Marienwerder“ ist der Idealweg kurz unterbrochen.*

#### **10-013 (Marienfelder Chaussee nördliche Seite, Delmer Steig westliche Seite/ Querung Marienfelder Chaussee, Neukölln): LSA\*\*\* + SON\*\*\* + BAR\*\***

Die Marienfelder Chaussee hat an der Querungsstelle eine Verkehrsbelastung von ca. 26.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV), es wird sehr schnell gefahren und eine Querung war zum Zeitpunkt der Begehung aufgrund des Verkehrsaufkommens kaum möglich. In unmittelbarer Nähe der Querungsstelle befindet sich eine Bushaltestelle, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und eine Kindertagesstätte. An der Querungsstelle ist auf beiden Straßenseiten eine Abmarkierung auf der Fahrbahn vorhanden, die als Aufstellfläche für Fußgänger genutzt werden kann. Diese Abmarkierung befindet sich jedoch auf dem Parkstreifen, der von 14:00 bis 18:00 zusätzlich auch als Busspur genutzt wird. Diese Abmarkierung ist eine für die Verkehrssituation nicht ausreichende Maßnahme.

- Es wird dringend die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage empfohlen (RiLSA 2007, 1.2.1).
- Zusätzlich ist zwischen der Fahrbahn und dem Radstreifen dringend eine Aufstellfläche für Fußgänger erforderlich.
- Auf der nördlichen und südlichen Seite der Marienfelder Chaussee sind die Bordsteine abzusenken und ebenfalls auf beiden Gehwegseiten und auf dem Mittelstreifen ist der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

#### **10-014 (Delmer Steig westliche Seite/ Querung Salmbacher Straße, Neukölln): KAP\*\* + SON\*\* + BAR\*\***

Da es keine eindeutige Parkregelung in der Salmbacher Straße gibt, kann es auf beiden Straßenseiten zu Sichtbehinderungen durch längs parkende Kraftfahrzeuge kommen.

- Es wird empfohlen, auf der nördlichen Straßenseite ein bauliches Fußgängerkap über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinaus zu errichten.
- Dann ist die nördlichen Straßenseite für das Parken freizugeben und auf der südlichen Seite der Salmbacher Straße wird ein Parkverbot mit Zeichen 283 StVO („Haltverbot“) empfohlen.
- Auf beiden Seiten sind Bordsteinabsenkungen und der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

**10-015 (Delmer Steig westliche Seite/ Querung Trimbacher Straße, Neukölln):  
KAP\*\* + SON\*\* + BAR\*\***

Da es keine eindeutige Parkregelung in der Trimbacher Straße gibt, kann es auf beiden Straßenseiten zu Sichtbehinderungen durch längs parkende Kraftfahrzeuge kommen.

- Es wird empfohlen, auf der nordwestlichen Straßenseite ein bauliches Fußgängerkap über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinaus zu errichten.
- Dann ist die nordwestliche Straßenseite für das Parken freizugeben und auf der südlichen Seite der Trimbacher Straße wird ein Parkverbot mit Zeichen 283 StVO („Haltverbot“) empfohlen.
- Auf beiden Seiten sind Bordsteinabsenkungen und der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

**10-016 (Weg parallel zur Warmensteinacher Straße, Weg durch die Kleingartenkolonie Buckower Feldmark/ Querung Gerlinger Straße, Neukölln):  
FGÜ\*\*\* + MIN\*\*\* + KAP\*\*\* + BAR\***

Die Gerlinger Straße hat an der Querungsstelle eine Verkehrsbelastung von ca. 11.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Es wird aufgrund der breiten Fahrstreifen sehr schnell gefahren. Zum Zeitpunkt der Begehung war die Querungsstelle vor allem durch SchülerInnen des naheliegenden Leonardo-da-Vinci-Gymnasium frequentiert.

- Es wird dringend die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs in Kombination mit einer Mittelinsel empfohlen (R-FGÜ 2001, 3.1).

Durch parkende Kraftfahrzeuge kommt es auf beiden Seiten der Gerlinger Straße zu Sichtbehinderungen bei der Querung.

- Deshalb wird zusätzlich auf beiden Straßenseiten ein bauliches Fußgängerkap über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinaus empfohlen.
- Auf beiden Straßenseiten ist der Einbau taktiler Flächen sehr zu empfehlen.

**10-017 (Töpchiner Weg östliche Seite/ Querung Selter Straße, Tempelhof-Schöneberg): KAP\*\* + SON\*\*+ BAR\***

Das Verkehrsaufkommen ist gering, aber es gab zum Zeitpunkt der Begehung auf beiden Seiten Sichtbehinderungen durch parkende Kraftfahrzeuge.

- Um Fußgängern jederzeit gute Sicht bei der Querung zu garantieren, werden zumindest markierte Fußgängerkaps auf beiden Straßenseiten mit anschließender Abmarkierung durch Zeichen 298 StVO („Sperrfläche“) und ggf. zusätzlicher Poller oder Absperrschranken am Ende des zulässigen Parkbereiches empfohlen (RASt 2006, 6.1.8.1).
- Auf beiden Seiten wird der Einbau von taktilen Flächen empfohlen (AV Berlin, A, 2.3.2).

**10-018 (Töpchiner Weg östliche Seite / Querung Krontalstraße, Tempelhof-Schöneberg): KAP\*\* + SON\*\* + BAR\***

Auf der nordöstlichen Seite der Krontalstraße kam es zum Zeitpunkt der Begehung durch parkende Kraftfahrzeuge zu Sichtbehinderungen.

- Um Fußgängern jederzeit gute Sicht bei der Querung zu garantieren, werden zumindest markierte Fußgängerkaps auf beiden Straßenseiten mit anschließender Abmarkierung durch Zeichen 298 StVO („Sperrfläche“) und ggf. zusätzlicher Poller oder Absperrschranken am Ende des zulässigen Parkbereiches empfohlen (RASt 2006, 6.1.8.1).
- Auf beiden Seiten wird der Einbau von taktilen Flächen empfohlen (AV Berlin, A, 2.3.2).

**10-019 (Töpchiner Weg östliche Seite / Querung Schwalbachstraße Tempelhof-Schöneberg): KAP\*\* + SON\*\* + BAR\***

Da es keine eindeutige Parkregelung in der Schwalbachstraße gibt, kann es auf beiden Straßenseiten zu Sichtbehinderungen durch längs parkende Kraftfahrzeuge kommen.

- Um Fußgängern jederzeit gute Sicht bei der Querung zu garantieren, werden zumindest markierte Fußgängerkaps auf beiden Straßenseiten mit anschließender Abmarkierung durch Zeichen 298 StVO („Sperrfläche“) und ggf. zusätzlicher Poller oder Absperrschranken am Ende des zulässigen Parkbereiches empfohlen (RASt 2006, 6.1.8.1).

- Auf beiden Seiten wird der Einbau von taktilen Flächen empfohlen (AV Berlin, A, 2.3.2).

#### **10-020 (Töpchiner Weg östliche Seite/ Querung Kambergstraße, Tempelhof-Schöneberg): KAP\*\* + SON\*\* + BAR\***

Da es keine eindeutige Parkregelung in der Kambergstraße gibt, kann es auf beiden Straßenseiten zu Sichtbehinderungen durch längs parkende Kraftfahrzeuge kommen. Zusätzlich ist die Sicht an der Querungsstelle durch eine Kurve im Straßenverlauf eingeschränkt.

- Um Fußgängern jederzeit gute Sicht bei der Querung zu garantieren, werden zumindest markierte Fußgängerzonen auf beiden Straßenseiten mit anschließender Abmarkierung durch Zeichen 298 StVO („Sperrfläche“) und ggf. zusätzlicher Poller oder Absperrschranken am Ende des zulässigen Parkbereiches empfohlen (RASt 2006, 6.1.8.1).
- Auf beiden Seiten wird der Einbau von taktilen Flächen empfohlen (AV Berlin, A, 2.3.2).

#### **10-021 (Töpchiner Weg östliche Seite / Querung Kloster- Zinna- Straße und Privatweg südlich Kloster-Zinna-Straße, Tempelhof- Schöneberg): AUF\*\* + SON\*\***

Die Kloster-Zinna-Straße befindet sich direkt neben einem Privatweg. Beide Straßen sind lediglich durch einen Zaun getrennt, der an der Querungsstelle unterbrochen ist. Bei der Querung müssen beide Straßen gequert werden, da dazwischen keine Aufstellfläche für Fußgänger vorhanden ist. Die Kraftfahrzeuge bogen teilweise zum Zeitpunkt der Begehung mit unangemessen hoher Geschwindigkeit vom Töpchiner Weg in die Kloster-Zinna-Straße oder in den Privatweg ein beziehungsweise kamen aus diesen Straßen heraus. Die vorhandene Pflasterung signalisiert eine breite autobahnmäßige Einfahrt.

- Es wird die Einrichtung von Plateaupflasterungen zwischen Radweg und Fahrbahn sowie in den Ausfahrbereichen der Kloster-Zinna-Straße und des Privatweges empfohlen, um das Tempo der einmündenden Kraftfahrzeuge zu reduzieren.

Durch Bepflanzung kommt es zu Sichtbehinderungen bei der Querung auf der südlichen Seite des Privatweges in östliche Richtung.

- Die Bepflanzung auf der südlichen Seite sollte eingekürzt oder entfernt werden.

#### **10-022 (Straße 9 nördliche Seite, Braunfelsstraße östliche Seite/ Querung Braunfelsstraße, Tempelhof-Schöneberg): WEG\*\* + KAP\*\* + BAR\***

In der Planvorlage ist die Wegeführung in der Straße 9 auf der nördlichen Seite eingezeichnet. Dort befindet sich jedoch kein Gehweg.

- Es wird empfohlen, einen Gehweg auf der nördlichen Seite der Straße 9 anzulegen.

Obwohl es sich um eine recht unbedeutende Nebenstraße handelt, kam es zum Zeitpunkt der Begehung durch beidseitig parkende Kraftfahrzeuge und durch einen in der Braunfelsstraße abgestellten Baucontainer nicht nur zu Sichtbehinderungen, sondern zu wirklichen Querungsproblemen.

- Es wird empfohlen, auf der westlichen Seite der Braunfelsstraße ein bauliches Fußgängerkap über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinaus zu errichten.
- Auf beiden Straßenseiten ist der Einbau taktiler Flächen sehr zu empfehlen.

*Der Weg verlässt an der Groß-Ziethener Straße/ Lichtenrader Chaussee das Berliner Stadtgebiet und führt in Richtung Flughafen Schönefeld über Langergrund nach Großziethen.*

## **GHW Nr. 11 „Wannseeweg“**

- Von Zehlendorf (Jagdschloss Glienicke) bis zum S-Bhf. Grunewald (Königssee)
- durch Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf.

Querungsanlagen: Der gesamte Weg gehört zum Untersuchungsgebiet 2009. Er verläuft aus dem Park Babelsberg in Potsdam kommend ab dem westlichen Ende der Waldmüllerstraße auf Berliner Stadtgebiet, führt dann in nördlicher Richtung am Jungferensee, der Havel, am Großen Wannsee entlang und trifft an der Königstraße mit dem GHW 12 („Havelseenweg“) zusammen. Ab Stahnsdofer Damm südlich des S-Bahnhofes Wannsee bis zur Normannenstraße an der Rehwiese gibt es eine gemeinsame Wegeführung mit dem Europäischen Fernwanderweg E 11. Ab Wannsee führt der Weg südlich vom Nikolassee und dem Schlachtensee entlang und trifft zwischen der Krummen Lanke und dem Riemeisterfenn auf den GHW 15 („Teltower Dörferweg“). Es folgen der Fenngaben, Grunewaldsee, Hundekehlensee und Dianasee und zwischen dem Königssee und dem Herthasee vor der Königsalle trifft er auf den GW 18 „Innerer Parkring“ (Gesamtlänge in Berlin ca. 25 km mit insgesamt 20 Querungsstellen).

**11-001 (Weg o. Namen, Haxeluferweg/ Unterquerung der Königstraße östlich Glienicker Brücke, Steglitz-Zehlendorf):**

Keine Anmerkung

**11-002 (Straße Am Großen Wannsee östliche Seite/ Querung Colomierstraße, Steglitz-Zehlendorf): KAP\*\* + SON\*\* + BAR\***

Aufgrund von geparkten Kraftfahrzeugen auf der nördlichen Seite der Colomierstraße gab es zum Zeitpunkt der Begehung Sichtbehinderungen auf der nördlichen Straßenseite.

- Auf der nördlichen Straßenseite wird ein, über die Grenzlinie der parkenden Autos hinaus reichendes markiertes Fußgängerkap empfohlen, kombiniert mit abmarkierten Parkverbotsflächen Zeichen 298 StVO in Richtung Südosten.
- Auf beiden Straßenseiten ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

*Entlang des Ufers des Großen Wannsee zwischen der Straße Am Großen Wannsee und der Königstraße ist der Idealweg auf einer kurzen Strecke nicht begehbar. Auf der Strecke gibt es keine Querungsstellen.*

*Westlich der Wannseebrücke an der Ronnebypromenade beginnt der GHW Nr. 12 („Havelseenweg“).*

**11-003 (Königstraße nördliche Seite, Potsdamer Chaussee nördliche Seite/ Querung Kronprinzessinnenweg, Steglitz-Zehlendorf): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Straßenseiten und auf der Mittelinsel mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

*Gleich nach der S-Bahn-Unterführung am Stahnsdorfer Damm trifft aus Süden kommend (Düppel) der Europäische Fernwanderweg E 11 auf den GHW Nr.11.*

**11-004 (Potsdamer Chaussee nördliche Seite, Nibelungenstraße östliche Seite/ Querung Nibelungenstraße, Steglitz-Zehlendorf): WEG\*\* + KAP\*\* + AUF\*\* + BAR\***

Auf der westlichen Seite der Nibelungenstraße gibt es im Gegensatz zur Darstellung in der Planvorlage keinen Gehweg.

- Deshalb wird empfohlen, die Straße nicht an der Dreilindenstraße, sondern bereits auf der Nordseite der Potsdamer Chaussee zu queren.

Auf der östlichen Seite der Nibelungenstraße gab es zum Zeitpunkt der Begehung Sichtbehinderung bei der Querung, da die Kraftfahrzeuge bis an die Querungsstelle längs geparkt waren. In unmittelbarer Nähe zur Querungsstelle befinden sich Park-and-Ride-Stellplätze sowie der Autozug-Bahnhof und es herrscht ein enormer Parkdruck.

- Es wird empfohlen, auf der östlichen Seite der Nibelungenstraße ein über die Parkstände hinausragendes Fußgängerkap zu bauen.

Die Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge, die aus der Potsdamer Chaussee in die an der Querungsstelle beginnende Tempo-30-Zone einbogen, waren zum Zeitpunkt der Begehung für eine sichere Querung von Fußgängern unverhältnismäßig hoch.

- Als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme für die einbiegenden Kraftfahrzeuge sowie zur Verdeutlichung der Querung wird deshalb zusätzlich für den verbleibenden Querungsbereich die Errichtung einer Teilaufpflasterung in der Einmündung empfohlen (EFA 2002, 3.3.6.1).
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**11-005 (Dreilindenstraße südliche Seite/ Querung Isoldestraße, Steglitz-Zehlendorf): KAP\*\* + SON\*\* + BAR\***

In unmittelbarer Nähe zur Querungsstelle befinden sich Park-and-Ride-Stellplätze sowie der Autozug-Bahnhof und es herrscht ein sehr hoher Parkdruck. In der Dreilindenstraße ist das Parken auf beiden Straßenseiten zulässig, es kann aber nur eine Straßenseite beparkt sein, ohne, dass die Straße versperrt wird.

- Auf der westlichen Seite wird die Einrichtung eines baulichen Fußgängerkaps bis über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinaus empfohlen.

- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken auf der östlichen Straßenseite in den richtliniengemäß freizuhaltenden Sichtfeldern bis zur Potsdamer Chaussee durch Zeichen 283 StVO („Haltverbot“) auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1).
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**11-006 (Dreilindenstraße südliche Seite, Dreilindenstraße nördliche Seite/ Querung Dreilindenstraße östlich Isoldenstraße, Steglitz-Zehlendorf): WEG\*\* + SON\*\* + KAP\*\* + BAR\***

Der in der Planvorlage vorgeschlagene Weg führt entlang der Dreilindenstraße auf der südlichen Straßenseite. Ab der Isoldenstraße ist aber in östlicher Richtung auf dieser Straßenseite kein Gehweg vorhanden.

- Deshalb wird vorgeschlagen, an dieser Stelle die Straßenseite zu wechseln.

Auf der nördlichen Straßenseite befindet sich an der Querungsstelle keine Aufstellfläche für Fußgänger, sondern eine Rasenfläche. Zudem versperren parkende Kraftfahrzeuge direkt an der Querungsstelle auf der nördlichen Seite eine ungehinderte Überquerung der Dreilindenstraße. In der Nähe zur Querungsstelle befinden sich Park-and-Ride-Stellplätze sowie der Autozug-Bahnhof und es herrscht ein sehr hoher Parkdruck. Auf der nördlichen Straßenseite kommt es für Fußgänger zu Sichtbehinderungen in östliche Richtung durch längs geparkte Kraftfahrzeuge.

- Auf der nördlichen Straßenseite muss eine Aufstellfläche für Fußgänger gebaut werden und es wird die Einrichtung eines baulichen Fußgängerkaps bis über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinaus empfohlen.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**11-007 (Dreilindenstraße nördliche Seite/ Querung Lohengrinstraße, Steglitz-Zehlendorf): KAP\*\* + SON\*\***

In der Lohengrinstraße ist das Parken auf beiden Straßenseiten zulässig, es kann aber nur eine Straßenseite beparkt sein, ohne dass die Straße versperrt wird. Durch die am Straßenrand parkenden Kraftfahrzeuge kam es zum Zeitpunkt der Begehung zu Sichtbehinderungen für die querenden Fußgänger in nördliche Richtung. Die Querungsstelle ist durch die Schule östlich der Lohengrinstraße an der Isoldestraße frequentiert.

- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird die Einrichtung baulicher Fußgängerkaps auf beiden Seiten empfohlen.

- Da diese wegen der Platzverhältnisse nur wenig über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinausreichen können, werden für die richtliniengemäße Freihaltung der Sichtfelder auf beiden Seiten zusätzliche Sperrflächen (Zeichen 298 StVO) in Richtung Norden empfohlen (RASt 2006, 6.1.8.1).

**11-08 (Weg Rehsprung/ Unterquerung Autobahn 115, Steglitz-Zehlendorf):**

Keine Anmerkung

**11-009 (Weg Rehsprung/ Querung Straße Im Mittelbusch, Steglitz-Zehlendorf): BAR\*\***

- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen sowie der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

**11-010 (Weg Rehsprung, Gerkrathstraße westliche Seite/ Querung Straße zur Gerkrathstraße, Steglitz-Zehlendorf): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

*Gleich nach der Querung der Straße zur Gerkrathstraße trennt sich die gemeinsame Wegführung des E11 und des GHW 11 und der Europäische Fernwanderweg E11 verläuft in Richtung Osten zum S-Bahnhof Nikolassee.*

**11-011 (Gerkrathstraße westliche Seite, Altvaterstraße westliche Seite/ Querung Spanische Allee, Steglitz-Zehlendorf): FGÜ\*\***

Die Spanische Allee hat ein Verkehrsaufkommen von mehr als 6.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Die im Bereich der Querungsstelle zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Zusammenhang mit einem stetigen Kraftfahrzeugverkehr erschweren eine Querung an dieser Stelle. Auf der nördlichen Seite der Spanischen Allee kam es zum Zeitpunkt der Begehung in westlicher Richtung zu Sichtbeeinträchtigungen für querende Fußgänger durch längs halb auf dem Gehweg, halb auf der Straße parkende Kraftfahrzeuge.

- Um die Querung der Straße für Fußgänger sicherer und komfortabler zu gestalten, wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen (EFA 2002, 3.3.4).

**11-012 (Altvaterstraße, Gehweg unter S-Bahntrasse/ Unterquerung S-Bahntrasse, Steglitz-Zehlendorf): SON\*\* + BAR\*\***

Die S-Bahntrasse ist im Wegeverlauf durch einen niedrigen, schmalen, dunklen und unbeleuchteten Tunnel zu unterqueren. Breite sowie Höhe des Tunnels erfüllen offensichtlich nicht die Anforderungen der Richtlinien EFA 2002 sowie AV Berlin. Der Zugang der Unterquerung aus südlicher Richtung ist nur über eine Treppe möglich und daher nicht barrierefrei.

- Es wird dringend empfohlen, die Unterführung hell und freundlich zu gestalten und zu beleuchten
- Es wird empfohlen, den Zugang zur Unterführung mit einer richtliniengemäß gestalteten Rampe auszustatten.

**11-013 (Gehweg unter S-Bahntrasse, Gehweg östlich des Schlachtensee/ Querung Straße Am Schlachtensee, Steglitz-Zehlendorf): BAR\*\***

- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen sowie der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

**11-014 (Weg durch Grünanlage westlich parallel des Elvirasteig, Fischerhüttenstraße nordöstliche Seite/ Querung Fischerhüttenstraße, Steglitz-Zehlendorf): KAP\*\* + SON\*\* + BAR\*\***

Auf der südwestlichen Straßenseite befindet sich der Radweg an der Querungsstelle auf Fahrbahnniveau und zwischen Fahrbahn und Radweg befindet sich keine Aufstellfläche für Fußgänger. Darüber hinaus erschwerten zum Zeitpunkt der Begehung direkt im Bereich der Querungsstelle geparkte Kraftfahrzeuge eine hindernisfreie Querung der Straße und durch längs parkende Kraftfahrzeuge kam es auf beiden Seiten der Fischerhüttenstraße für querende Fußgänger zu Sichtbehinderungen.

- Um zu vermeiden, dass sich Fußgänger zum Queren der Straße auf den Radweg stellen sowie um die erforderlichen Sichtachsen zu gewährleisten wird empfohlen, auf der südwestlichen Seite zwischen Radweg und Fahrbahn eine Aufstellfläche für Fußgänger zu errichten.
- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken auf der südwestlichen Straßenseite in den richtliniengemäß freizuhaltenden Sichtfeldern z.B. durch Grenzmarkierung nach Zeichen 299 StVO auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1, Tabelle 31).
- Auf der nordöstlichen Seite wird ein über die Grenzlinie der parkenden Autos hinaus markiertes Fußgängerkap empfohlen, kombiniert mit abmarkierten Parkverbotsflächen jeweils in beide Richtungen.
- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen sowie der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

*Am nördlichen Ende der Krumpfen Lanke beginnt bzw. endet der GHW Nr.15 („Teltower Dörferweg“).*

**11-015 (Gehweg nördlich des Fennggrabens/ Querung Onkel-Tom-Straße, Steglitz-Zehlendorf): FGÜ\*\*\* + MIN\*\*\* + GES\*\*\* + BAR\*\***

Die Onkel-Tom-Straße hat ein Verkehrsaufkommen von über 14.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Zum Zeitpunkt der Begehung gab es ein großes Fuß-

sowie Radverkehrsaufkommen. An der Querungsstelle bewegten sich zum Zeitpunkt der Begehung die Kraftfahrzeuge mit sehr hohen Geschwindigkeiten und überschritten teilweise die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Das übermäßig schnelle Fahrverhalten wird durch die übermäßige Breite der Fahrbahn von über 8 Metern begünstigt. Eine Querung an dieser Stelle ist für Fußgänger mit langen Wartezeiten und großem Verkehrssicherheitsrisiko verbunden. An dieser Querungsstelle besteht dringender Handlungsbedarf.

- Es ist dringend zu prüfen, ob aufgrund der möglicherweise zu geringen Sichtweiten an dieser Stelle die Einrichtung eines Fußgängerüberweges mit Mittelinsel möglich ist. Zur besseren Erkennbarkeit sollte geprüft werden, ob seitlich die Wegnahme von Büschen notwendig ist. Sollte dies nicht möglich sein, wird die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage für erforderlich gehalten.
- Zur Verminderung der notwendigen Sichtweiten (nach RFGÜ, Tab.1), aber auch bei jeder anderen Querungsanlage, ist die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in einem ausreichenden Abstand von der Querungsstelle auf maximal 30 km/h (durch Zeichen 274 StVO) zu reduzieren.
- Auf der westlichen Straßenseite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich und auf beiden Straßenseiten ist der Einbau taktiler Flächen sehr zu empfehlen.

#### **11-016 (Gehweg östlich des Fennggrabens/ Querung Hüttenweg, Steglitz-Zehlendorf): FGÜ\*\* + MIN\*\***

Der Hüttenweg hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 7.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h und die hohe Fahrbahnbreite verleitet zum schnellen Fahren.

- Um das Unfallrisiko für Fußgänger an dieser Querungsstelle zu vermindern, die Fahrbahnquerung zu erleichtern sowie um den Querungsbedarf von Fußgängern an dieser Stelle für Kraftfahrzeugführer besser sichtbar zu machen wird der Bau eines Fußgängerüberweges mit einer Mittelinsel empfohlen.

#### **11-017 (Weg Umgebungs-Chaussee/ Querung Königsallee, Charlottenburg-Wilmersdorf): FGÜ\*\*\* + SON\*\*\* + GES\*\* + BAR\***

Die Königsallee hat ein Verkehrsaufkommen von über 10.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. An dieser Stelle gibt es auf beiden Straßenseiten keine Aufstellfläche für Fußgänger. Die Fußgänger, die an dieser Stelle queren wollen warten entweder im Straßenbegleitgrün oder auf dem Radweg, der direkt an die Fahrbahn anschließt. Durch einen Straßenknick in nördlicher Richtung ist die Sicht vor allem für die aus westlicher Richtung kommenden Fußgänger auf die aus Norden kommenden Kraftfahrzeuge stark eingeschränkt.

- Um das Unfallrisiko für Fußgänger an dieser Querungsstelle zu vermindern, die Fahrbahnquerung zu erleichtern und um den Querungsbedarf von Fußgängern an dieser Stelle für Kraftfahrzeugführer besser sichtbar zu machen, wird der Bau eines Fußgängerüberweges empfohlen.
- Zusätzlich wird empfohlen, das Zeichen 134 StVO („Fußgängerüberweg“) vor der Kurve in nördlicher Richtung aufzustellen.
- Darüber hinaus wird dringend empfohlen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit in ausreichender Entfernung zur Querungsstelle auf 30 km/h durch Zeichen 274 StVO herab zu setzen.
- Notwendig ist es, an der Querungsstelle auf beiden Straßenseiten Aufstellflächen für Fußgänger zu bauen.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

*Von der Königsalle bis zur südwestlichen Seite des Hundekehelsees ist der Idealweg für eine kurze Strecke nicht begehbar. Auch nördlich des Hundekehelsees bis zum Gottfried-von-Cramm-Weg ist der Idealweg nicht begehbar. Auf diesen kurzen Strecken muss keine Straße überquert werden.*

**11-018 (Gottfried-von-Cramm-Weg südliche Seite, Gehweg zwischen Gottfried-von-Cramm-Weg und Douglasstraße/ Querung Gottfried-von-Cramm-Weg westlich der Gustav-Freytag-Straße, Charlottenburg-Wilmersdorf): KAP\*\* + SON\*\* + BAR\*\***

Auf beiden Straßenseiten kommt es zu Sichtbehinderungen der querenden Fußgänger durch parkende Kraftfahrzeuge.

- Auf der nordwestlichen Seite wird ein über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinaus markiertes Fußgängerkap empfohlen.
- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken auf der südöstlichen Straßenseite in den richtliniengemäß freizuhaltenen Sichtfeldern durch ein Haltverbot (Zeichen 283 StVO) auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1).
- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen sowie der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

**11-019 (Weg zur Gustav-Freytag-Straße, Douglasstraße nördliche Seite/ Querung Douglasstraße, Charlottenburg-Wilmersdorf): KAP\*\* + BAR\***

Auf der Douglasstraße herrscht ein hoher Parkdruck und an der Querungsstelle kommt es beidseitig für querende Fußgänger zu Sichtbehinderungen durch halb auf dem Gehweg parkende Kraftfahrzeuge.

- Auf beiden Straßenseiten wird ein über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinaus markiertes Fußgängerkap empfohlen.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**11-020 (Weg südlich der Villa Harteneck/ Querung Fontanestraße, Charlottenburg-Wilmersdorf): KAP\* + BAR\***

- Es wird empfohlen, die vorhandenen Fußgängerkaps über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge vorzuziehen, um die Sichtverhältnisse zu verbessern.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

*Von der Fontanestraße bis zum Ende des Gehwegs östlich des Königssees ist der Idealweg entlang des Seeufers nicht begehbar. Auf der Strecke gibt es keine Querungsstellen.*

*Der Weg endet beim Zusammentreffen mit dem GHW Nr. 18 („Innerer Parkring“).*

## **GHW Nr. 12 „Havelseenweg“**

- Vom Aalemannufer in Spandau bis S-Bhf. Wannsee
- durch Spandau, Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf.

**Querungsanlagen:** Das Untersuchungsgebiet beginnt im Norden am Aalemannufer in Spandau, wo neben dem GHW Nr. 12 noch zwei weitere Wege zusammentreffen: der GHW Nr. 02 „Spandauer Weg“ aus dem Norden und der GHW Nr. 16 „Humboldt-Spur“, angebunden über die Fähre von der Jörsstraße aus dem Osten. Er führt zunächst in Richtung Süden auf der westlichen Seite der Havel bis zur Spandauer Altstadt. Das kurze Teilstück ab Falkenseer Damm bis zum Ziegelhof in Spandau im Anschluss an den GHW Nr. 1 „Spreeweg“ und den GHW Nr. 20 „Bullengrabenweg“ wurde 2008 als Bestandteil des Westausläufers untersucht. Auf dieser Strecke ist keine Straßenquerung notwendig. In der Wilhelmstadt wechselt die Wegeführung auf die östliche Seite der Havel, führt weiterhin in Richtung Süden durch den Berliner Forst Grunewald und endet am S- Bhf. Wannsee in Steglitz-Zehlendorf mit einem Zusammentreffen mit dem GHW 11 „Havelseenweg“ (Gesamtlänge in Berlin ca. 35 km mit insgesamt 13 Querungsstellen).

*Der Weg beginnt mit einem temporären Umweg um den Aalemannkanal herum, da die geplante Fußgängerbrücke am Zufluss in die Havel noch nicht vorhanden ist.*

*Südlich des Fährweges zur Fähre nach Tegelort bzw. Valentinswerder ist der geplante Weg entlang der Havel bis zum Quartier Maselake Nord und dem Maselakekanal noch nicht zugänglich. Die Querungen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

### **12-001 (Weg Am Wasserbogen, Weg An der Havelspitze/ Unterquerung Rauchstraße, westlich Wasserstadtbrücke, Spandau):**

Keine Anmerkungen.

### **12-002 (Weg An der Havelspitze/ Querung Hugo-Cassirerstraße westlich der Spandauer-See-Brücke, Spandau): KAP\*\* + PAR\*\* + BAR\* + SON\*\***

Die Querungsstelle weist ein geringes Verkehrsaufkommen auf (Straße nicht im Zählnetz), allerdings führt eine Buslinie über die anschließende Spandauer-See-Brücke nach Haselhorst. Im Zuge der Lückenschließungen des bisher schon recht attraktiven Havelweges und der Querverbindung zwischen der Wasserstadt und Haselhorst wird es voraussichtlich zu einem ansteigenden Fußverkehrs- und auch Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen kommen. Zum Begehungszeitpunkt versperrten parkende Kraftfahrzeuge auf der südlichen Gehwegseite die freie Sicht auf das Verkehrsgeschehen in beide Richtungen. Insbesondere die südliche Brückenseite war durchgängig zugeparkt. Die Querungsstelle ist relativ neu, aber keineswegs richtliniengemäß angelegt worden.

- Es wird empfohlen, die bereits vorhandene sehr kurze Gehwegvorstreckung auf der Südseite richtliniengemäß 30 – 70 cm über die parkenden Kraftfahrzeuge zu einem Fußgängerkap auszubauen um eine bessere Sicht auf das Verkehrsgeschehen zu ermöglichen (AV Berlin, A, 2.3.6).

- Darüber hinaus muss auf der Südseite neben der Querungsstelle auf beiden Seiten das Parken durch eine markierte Sperrfläche (Zeichen 298) verboten werden.
- Es ist dringend geboten, die Container auf der südlichen Straßenseite zu entfernen und dafür einen anderen Platz vorzusehen, der nicht die Sichtbeziehungen noch zusätzlich erschwert.
- Es wird empfohlen auf der Nordseite taktile Platten einzubauen.

#### **12-003 (Frieda-Arnheim-Promenade/ Querung Eiswerder Straße westlich der Eiswerderbrücke, Spandau): KAP\*\* + BAR\*\***

Die Querungsstelle weist ein geringes Verkehrsaufkommen auf (Straße nicht im Zählnetz). Zum Begehungszeitpunkt gab es keine Querungsanlage. Auf der südlichen Straßenseite wird ab der Eiswerderbrücke das Queren auf einer längeren Strecke durch Fußgängersperrgitter verhindert, es folgen eine neue Baumanpflanzung, Poller, mehrere Lkw-Ausfahrten, wiederum Fußgängersperrgitter, Baumpflanzungen usw.. Die nächste Querungsanlage ist keine Alternative, da sie ca. 200 Meter entfernt ist. Eine recht junge Planausführung im Zusammenhang mit dem Quartier Schultheiss, ohne offensichtlich Gedanken daran zu verschwenden, ob und wie hier im Verlauf des GHW 02 oder auch unabhängig davon die Straße gequert werden soll.

- Es wird empfohlen, direkt an der Stelle, an der der Weg aus dem Norden auf die Eiswerderstraße trifft, durch kurze Markierungen einer Gehwegvorstreckung und möglich erweise zusätzlich mit dem Zeichen "Fußgänger" (Zeichen 133 StVO) auf querende Fußgänger aufmerksam zu machen.
- Außerdem ist der Übergang durch Absenken der Bordsteine und das Anbringen von taktile Platten barrierefrei zu gestalten (AV Berlin, A, 2.3.2, RAS 2006, 4.7, Querverweis EFA 2002).

#### **12-004 (Frieda- Arnheim- Promenade/ Querung Paula-Hirschfeld-Steig, Spandau):**

Keine Anmerkungen.

#### **12-005 (Behnitzstraße östliche Seite, Weg durch Grünanlage südöstlich der Straße Lindenufer/ Unterquerung Straße Am Juliesturm westlich der Juliusbrücke, Spandau):**

Keine Anmerkungen.

*An der Juliusbrücke trifft der GHW 01 „Spreeweg/Berliner Urstromtal“ aus Richtung Ost auf den GHW Nr. 12 und ab südlich des Brückenabganges verläuft Wegeföhrung ein kurzes Stück gemeinsam.*

**12-006 (Weg durch Grünanlage südöstlich der Straße Lindenufer/ Unterquerung Charlottenstraße westlich der Charlottenbrücke, Spandau):**

Keine Anmerkungen.

*Ab der Grünanlage Stabholzgarten trennt sich die Wegführung des GHW Nr. 01 „Spreeweg/Berliner Urstromtal“ vom GHW Nr. 12 in Richtung Westen.*

**12-007 (Lindensteg, Schiffahrtufer/ Unterquerung Ruhlebener Straße westlich der Dischingerbrücke, Spandau):**

Keine Anmerkungen.

*Am Ziegelhof trifft der GHW Nr. 20 „Bullengrabenweg“ auf den GHW Nr. 12. Der Idealweg an der Havel ist südlich des Stadions des FC Spandau 06 bis südlich des Burgwallgrabens zurzeit noch nicht zugänglich. Die Querungsstellen entlang des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

**12-008 (Schiffahrtufer, Schulenburgstraße südöstliche Seite/ Schulenburgstraße westlich der Schulenburgbrücke, Spandau): BAR\*\***

Vom Niveau des Uferweges an der Havel bis zur Ebene des Gehweges auf der Schulenburgbrücke ist nur über sehr ungepflegte Treppe erreichbar. Mobilitätsbehinderte mit Rollstuhl oder Kinderwagen müssten einen recht langen südlichen Umweg über die Weiterführung des Uferwegs, die Bethkestraße und dann die Göthelstraße zurück zur Brücke wählen. Leider ist zurzeit auch das nicht möglich, da sich die Unterführung der Schulenburgbrücke in einem verwahrlosten und unbenutzbaren Zustand befindet. Der an sich sehr angenehme Weg am Burgwallgraben ist also zunächst für Mobilitätsbehinderte eine Sackgasse.

- Es ist zu prüfen, wie Mobilitätsbehinderten der Aufstieg zur Brücke ermöglicht werden kann.

**12-009 (Brandensteinweg westliche Seite, Siemenswerder Weg westliche Seite/ Querung Heerstraße, Spandau): LSA\*\* + BAR\*\***

Die Heerstraße hat ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von ca. 52.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und sie ist durch vier Buslinien angeschlossen. Zum Zeitpunkt der Begehung war die Grünzeit für Fußgänger an der Lichtsignalanlage viel zu kurz und die Wartezeit sehr lang.

- Es wird empfohlen, eine Optimierung der LSA-Schaltung zu prüfen und unter Einbeziehung der gesamten Querungslänge eine Verlängerung der Grünzeit für Fußgänger vorzunehmen.
- Außerdem ist der Übergang durch Absenken der Bordsteine auf 3 cm und das Anbringen von taktiler Platten barrierefrei zu gestalten.

**12-010 (Siemenswerder Weg westliche Seite, Heerstraße südliche Seite/ Querung Siemenswerder Weg, Spandau): SON\*\***

Die Querungsstelle weist ein geringes Verkehrsaufkommen auf (Straße nicht im Zählnetz), welches aber in den letzten Jahren insbesondere an Wochenenden wegen des Parkplatzes Pichelswerder und der Wassersporteinrichtungen deutlich zugenommen hat.

- Auf der östlichen Straßenseite der schräg angelegten Querungsstelle muss der Bewuchs zurückgeschnitten werden, um neben dem Radweg den Gehweg betreten zu können.
- Darüber hinaus ist an der LSA die Haltelinie für den Kraftfahrzeugverkehr nicht mehr erkennbar und erneuerungsbedürftig.

**12-011 (Heerstraße südliche Seite, Havelhöhenweg/ Querung Havelchaussee über die Stößenseebrücke, Charlottenburg-Wilmersdorf): BAR\*\***

Die vorhandenen Treppen und Rampen sind alle nicht barrierefrei. Die Havelchaussee ist nur mit Rollstuhl, Kinderwagen, etc. erreichbar, wenn die Heerstraße nicht am Brandensteinweg gequert und auf der nördlichen Straßenseite verblieben wird. Aber auch dann ist der notwendige Umweg nördlich der Heerstraße über die Glockenturmstraße, Angerburger Allee zur Havelchaussee unzumutbar lang.

- Es ist zu prüfen, wie Mobilitätsbehinderten der Abstieg von der Brücke auf den deutlich tiefer liegenden Havelhöhenweg ermöglicht werden kann.

**12-012 (Havelhöhenweg, Wannseebadweg südwestliche Seite/ Querung Wannseebadweg, Steglitz- Zehlendorf): PAR\*\* + GES\*\* + SON\*\***

Die Querungsstelle weist ein geringes Verkehrsaufkommen auf (Straße nicht im Zählnetz). Aufgrund der Tatsache, dass man sich hier auf der Zufahrtsstraße zum Wannseebad befindet und zum Begehungszeitpunkt schönes Sommerwetter war, wurden die Seitenstreifen der Fahrbahn als Parkfläche benutzt. Außerdem ist in diesen Bereich der Querungsstelle beidseitig des Wannseebadweges kein Gehweg vorhanden. Des Weiteren war auffällig das die Kraftfahrzeuge häufig mit einer unangemessen hohen Geschwindigkeit fahren, da sie offensichtlich an dieser Stelle nicht mit querenden Fußgängern rechnen. Außerdem sind aufgrund der Parksituation für Fußgänger keine Aufstellflächen vorhanden.

- Es wird empfohlen, das Parken/Halten mit dem Zeichen 283 StVO in diesem Bereich zu unterbinden.
- Außerdem wird empfohlen, eine Geschwindigkeitsbeschränkung (Zeichen 274 StVO) in diesen Bereich vorzunehmen und gleichzeitig auf querende Fußgänger aufmerksam machen (Zeichen 133 StVO).

- Weiterhin wird empfohlen, beidseitig des Wannseebadweges einen Gehweg anzulegen oder mindestens den vorhandenen Seitenstreifen zu befestigen und Aufstellflächen für querende Fußgänger vorzusehen.

### **12-013 (Scabellstraße nördliche Seite, Scabellstraße westliche Seite/ Querung Scabellstraße, Steglitz- Zehlendorf): KAP\* + BAR\*\***

Die Querungsstelle weist ein geringes Verkehrsaufkommen auf (Straße nicht im Zählnetz). In der Scabellstraße wird beidseitig die freie Sicht auf das Verkehrsgeschehen durch parkende Kraftfahrzeuge eingeschränkt. Hierbei handelt es sich vermutlich um parkende Kraftfahrzeuge der Anwohner sodass ein Parkverbot die Parksituation vermutlich verschärfen würde.

- Es wird empfohlen, die vorhandenen Gehwegvorstreckungen richtliniengemäß 30 – 70 cm über die Parkstände hinaus vorzuziehen um eine bessere Sicht auf das Verkehrsgeschehen zu ermöglichen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

*Südlich der Ronnebypromenade endet der GHW Nr. 12, indem er auf dem nördlichen Gehweg der Königstraße auf den GHW 11 („Wannseeweg“) stößt.*

## **GHW Nr. 13 „Barnimer Dörferweg“**

- Von Tegeler (Tegeler See, Tegeler Hafen) bis Alt-Biesdorf (Landschaftspark Wuhletal)
- durch Reinickendorf, Pankow, Lichtenberg und Hellersdorf-Marzahn.

Querungsanlagen: Der Abschnitt ab der Greenwichpromenade an der Tegeler-Hafen-Brücke bis zur Querung Schildower Weg / Lübarser Weg und des GHW 04 „Lübarser Weg“ gehört als Nordausläufer zum Untersuchungsgebiet 2008. Das Untersuchungsgebiet 2009 beginnt südlich vom Köppchensee ab der Kreuzung mit dem GHW 04. Der Weg quert nördlich der Panke den GHW 05 „Nord-Süd-Weg“, wird nördlich von Wartenberg in der Nähe der Berliner Stadtgrenze ein kurzes Stück gemeinsam mit dem GHW 06 „Lindenberger Korridor“ geführt und trifft am Ende im Eichepark kurz vor der Berliner Stadtgrenze auf den GHW 14 „Wuhleweg“ (Gesamtlänge 32 km mit insgesamt 48 Querungsstellen).

*Der Weg ab der Trennung vom GHW Nr. 3 („Heiligenseer Weg“) an der Tegeler-Hafen-Brücke bis direkt nach der Unterquerung der S-Bahn und der BAB 111 verläuft gemeinsam mit dem GHW Nr. 16 („Humboldt-Spur“). Auf diesem Weg müssen bis zur Karolinenbrücke keine Straßen überquert werden.*

### **13-001 (Waidmannsluster Damm, am Nordgraben/ Querung Karolinenstraße neben der Karolinenbrücke, Reinickendorf): WEG \***

Bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 25.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) ist die Karolinenstraße trotz des vorhandenen Mittelstreifens im Gegensatz zur Darstellung in der Plangrundlage nicht im direkten Wegeverlauf zu queren. Der notwendige Umweg bis zum Knotenpunkt Waidmannsluster Damm – Karolinenstraße lässt sich durch eine veränderte Wegführung verkürzen und angenehmer gestalten.

- Es wird empfohlen, den Wegeausgang aus Richtung Tegeler Hafen nördlich des Nordgrabens so dicht wie möglich nördlich in Richtung der Straße An der Mühle zu verschieben.

### **13-002 (Waidmannsluster Damm, Straße An der Mühle/ Querung Karolinenstraße, Reinickendorf): KAP \*\* + WEG \***

Die Querung ist für Fußgänger unkomfortabel, weil sie nicht in einem Zug erfolgen kann und die Wartezeit auf dem Mittelstreifen sehr lang ist.

- Es wird empfohlen, durch eine bauliche Gehwegvorstreckung auf der westlichen Seite eine Wartefläche außerhalb des Radweges einzurichten.
- Es wird empfohlen, den Weg auf dem südlichen Gehweg des Waidmannsluster Dammes bis zum ersten Eingangsweg in die Grünanlage nördlich des Nordgrabens zu führen.

- Noch komfortabler wäre es, wenn vom westlichsten Hügel der hübschen Grünanlage ein kurzer Weg zum Knotenpunkt Waidmannsluster Damm – Karolinenstraße führen würde.

**13-003 (Waidmannsluster Damm/ Querung Buddestraße, Reinickendorf):****KAP \*\***

Die Buddestraße hat einen nicht unerheblichen Links- und Rechtsabbiegeverkehr aus dem Waidmannsluster Damm.

- Es wird empfohlen, auf der westlichen Straßenseite in Fortsetzung des Parkstreifens eine Gehwegvorstreckung zumindest zu markieren.

**13-004 (Waidmannsluster Damm/ Querung Hermsdorfer Damm, Ausfahrten der BAB 111, Reinickendorf): SCH \*\*\***

Die Querung dieses Knotenpunktes ist für Fußgänger wegen der langen Wartezeiten, teilweise auf dem Mittelstreifen, sehr unkomfortabel. Eigentlich müsste der Weg über die vier notwendigen Querungsstellen im Uhrzeigersinn empfohlen werden, unter anderem, um dadurch mit den Fahrzeugführern in den ein- und abbiegenden Kraftfahrzeugen in Blickkontakt treten zu können. Dies aber ist vor Ort nicht umsetzbar und widerspricht zudem einer späteren eindeutigen Wegmarkierung.

- Es ist dringend zu prüfen, ob die kurze aber recht gefährliche gemeinsame Grün-Zeit für Fußgänger und die einbiegenden Kraftfahrzeuge aus Westrichtung Waidmannsluster Damm verhindert werden kann. An den anderen Querungsstellen wurde dies nicht beobachtet.

*Direkt nach der Querung Hermsdorfer Damm trennen sich der untersuchte Weg und der GHW Nr. 16 („Humboldt-Spur“).*

**13-005 (Barnimer Dörferweg/ Querung Waidmannsluster Damm, Reinickendorf): SON \*\*\***

Wer von Norden kommend am Friedhof am Fließtal auf dem abschüssigen Weg mit dichter Randbepflanzung auf den Waidmannsluster Damm stößt, könnte die Querungssituation falsch einschätzen und die Fahrbahnen und den Mittelstreifen an dieser Stelle queren. Die Querung im direkten Wegeverlauf ist bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 21.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und einer autobahnähnlichen Situation äußerst gefährlich.

- Es wird empfohlen, vor dem Radweg ein kurzes Sperrgitter aufzustellen.

**13-006 (Barnimer Dörferweg/ Querung Artemisstraße, Reinickendorf): 2KAP \*\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle durch zumindest markierte Gehwegvorstreckungen zu verbessern.

**13-007 (Barnimer Dörferweg/ Querung Berliner Straße, Reinickendorf),****13-008 (Barnimer Dörferweg/ Querung Oraniendamm, Reinickendorf): LSA \*\*\***

Der Straßenzug Berliner Straße – Oraniendamm hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 26.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Aus dem Barnimer Dörferweg aus Richtung Osten kommend führt eine Rampe auf das Gehwegniveau. Die Gehwegbreite reicht kaum als Aufstellfläche für mehr als zwei Fußgänger aus. Auf dem Radweg herrscht reger Verkehr. Schnell fahrende Radfahrer sind nur sehr kurz vor dem Zusammentreffen zu bemerken, weil die Kurve auf der südlichen Seite schlecht einsehbar ist. Durch die enge Kurve sind allenfalls drei bis vier hintereinander fahrende Kraftfahrzeuge von der Querungsstelle aus zu sehen. Es gibt keine abgesenkten Bordsteine, aber ein Mittelstreifen lässt vermuten, dass die Querung an dieser Stelle erfolgen kann. Zum Zeitpunkt der Begehung gab es in beiden Richtungen keinerlei Lücken im Verkehrsstrom, es war keine Querung im normalen Laufschrift möglich.

Auf der südlichen Seite der Brücke über das Tegeler Fließ gibt es keinen Mittelstreifen und keine abgesenkten Bordsteine. Die Sichtverhältnisse sind in Richtung Süden deutlich besser; doch sind von dort aus die aus Norden kommenden Fahrzeuge aufgrund der Straßenkurve am Robinienweg schlechter zu sehen. Wer aus dem Westen kommend den Barnimer Dörferweg verlässt, sieht allerdings die nächste Kreuzung mit einer Lichtsignalanlage in einer Entfernung von ca. 100 Metern an der Dianastraße.

Auffällig ist, dass in diesem Straßenabschnitt mit einer überdimensionierten Fahrbahnbreite regelmässig so gefahren wird, als wenn es nur einen Fahrstreifen pro Richtung gibt. Es ist also recht viel Platz vorhanden. Zum Zeitpunkt der Begehung - an einem Werktag um die Mittagszeit - konnte beobachtet werden, dass die Nutzerinnen und Nutzer des Weges an dieser Querungsstelle orientierungslos reagierten. Es gibt keine ausgeprägte Gefahrenstelle, jeder versuchte im Kurvenbereich irgendwie die Straßenseite zu wechseln.

Ein Umweg von ca. 200 Metern über die Dianastraße ist nicht zumutbar, zumal die dort vorhandene Lichtsignalanlage aufgrund des starken Linksabbiegeverkehrs aus der Dianastraße kein sicheres Queren bei Grün für Fußgänger zulässt. Die nächste Lichtsignalanlage in nördlicher Richtung befindet sich in unzumutbarer Entfernung an der Almutstraße. Die BVV-Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen teilte in einem Schreiben mit, dass sie an dieser Stelle Handlungsbedarf sieht.

Beim Barnimer Dörferweg handelt es sich um einen gut ausgebauten, bestens ausgeschilderten und frequentierten Premiumweg unter den 20 grünen Hauptwegen.

- Es wird deshalb dringend empfohlen, auf der südlichen Seite im direkten Verlauf des Barnimer Dorfweges eine bedarfsgesteuerte Fußgänger-Lichtsignalanlage einzurichten.

### **13-009 (Barnimer Dörferweg/ Querung Am Freibad, Reinickendorf): KAP \*\*\* + SON \*\*\***

Aus der Sicht der Fußgänger sieht diese Querungsstelle von beiden Seiten sehr harmlos aus. Sie ist leider gefährlich. Zum Zeitpunkt der Begehung, einem Werktag zur Mittagszeit, war die Straße unerwartet stark und vor allem schnell befahren und

es waren auch zahlreiche Fußgänger und Läufer unterwegs. Aus der Sicht der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer ist der für Fußgänger gut beschilderte Übergang kaum wahrnehmbar, insbesondere für diejenigen, die aus der südlichen Kurve kommen. Insgesamt ist die Straßenfläche zu breit und führt nicht zu einer angemessenen Fahrgeschwindigkeit. Hinzu kommt, dass es offensichtlichen Parkbedarf gibt für Menschen, die einen Abschnitt des Weges für einen Spaziergang benutzen möchten. Die Fahrzeuge werden leider irgendwie geparkt und behindern damit noch einmal zusätzlich die Sichtverhältnisse. Eine Maßnahme wird für dringend erforderlich gehalten.

- Empfohlen wird eine markierte optische Straßeneinengung und damit die Hervorhebung der Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer. Diese muss insbesondere aus der südlichen Fahrtrichtung erkennbar sein.
- Möglicherweise können nach einer markierten Schraffur im Kurvenbereich auf der Südseite eine bauliche Gehwegvorstreckung eingerichtet und anschließend Parkbuchten markiert werden.

### **13-010 (Querung Straße Alt Lübars, Reinickendorf): BAR \*\***

Die Straße Alt Lübars hat einen Durchgangsverkehr von ca. 5.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Nach der Planvorlage befindet sich der Übergang von der Süd- zur Nordseite etwa in der Mitte der kurzen Straße zwischen der Straßenschlaufe Alt-Lübars mit der Dorfkirche in der Mitte und dem Abzweig Barnimer Dörferweg, da der südliche Gehweg in Richtung Westen immer schmaler wird und letztlich verschwindet. Der Gehweg auf der nördlichen Seite ist ebenfalls sehr schmal, wurde aber zum Zeitpunkt der Begehung getestet und ist gerade so benutzbar. Auf der südlichen Seite ist der Bordstein abgesenkt.

- Der Bordstein auf der Nordseite muss abgesenkt werden.

### **13-011 (Straße Alt-Lübars, Schildower Weg/ Querung Blankenfelder Chaussee, Reinickendorf): BAR \*\***

Die Blankenfelder Chaussee hat ein Verkehrsaufkommen von immerhin 5.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und die Verbindung Straße Alt-Lübars – Schildower Weg war zum Zeitpunkt der Begehung durch Fuß- und Radverkehr frequentiert. Eine Markierung der Querungsstelle würde den dörflichen Charakter stören. Obwohl es nach Dorfausgang keine Trennung zwischen dem Fahrstreifen und dem Gehbereichen gibt, führt der schmale Gehweg bis zur letzten Grundstücksgrenze und ist mit einem Rollstuhl schwer zu überwinden.

- Es wird empfohlen, den dörflichen Gehweg breiter und angesenkt auslaufen zu lassen.

*Der weitere Wegeverlauf gehört zum Untersuchungsgebiet 2009:*

### **13-010 (Schildower Straße westliche Seite, Weg nördlich des Kanals zum Schwarzwassersee/ Querung Schildower Straße, Pankow): LSA\*\*\* + WEG\*\***

Die Bundesstrasse B 96a weist ein Verkehrsaufkommen von annähernd 13.000 Kraftfahrzeugen am Tag auf (DTV). Zum Zeitpunkt der Begehung wurde festgestellt, dass durch die eher ländliche Umgebung und durch den gut ausgebauten Zustand der Fahrstreifen ein großer Anteil der Kraftfahrzeuge in einer unangemessen hohen Geschwindigkeit fahren. Für Fußgänger ist es an dieser Querungsstelle gefährlich, die dicht und schnell befahrene Straße zu kreuzen.

- Es wird dringend die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Qualität des Verkehrsablaufes empfohlen (RiLSA 2007, 1.1).

Da zudem an dieser Stelle nicht mit der Querung von Fußgängern gerechnet wird, sollte überdacht werden, ob die Querung der Straße an den südlichen Rand der Stadtrandsiedlung Blankenfelde verschoben werden sollte. Dies würde auch den Benutzern der Haltestellen und der Freizeitstätte zugute kommen und würde für die Benutzer/innen des GHW nur einen geringfügigen Umweg erforderlich machen.

- Es wird empfohlen, den Weg ab Lübarser Weg weiterhin südlich direkt am Heidekrautgraben entlang zu führen und die Querungsstelle auf die nördliche Seite des Heidekrautgrabens zu verlegen.
- Es wäre zu überdenken, ob nicht dann an der Kreuzungsstelle Hauptweg/ Straße Am Wäldchen die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Fußgängerlichtsignalanlage sinnvoll ist.

### **13-011 (Hauptstraße westliche Seite, Möllersfelder Weg nördliche Seite/ Querung Hauptstraße, Pankow): GES\* + BAR\*\* + SON\***

Im Kreuzungsbereich fehlen auf der östlichen Hauptstraße und der nördlichen Seite des Möllersfelder Weges Gehwege, sowie auf der westlichen Seite der Hauptstraße eine geeignete Quermöglichkeit. Auffällig ist, dass auf den Straßenabschnitten entlang der Hauptstraße jeweils vor und hinter der Kreuzung eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingerichtet ist, jedoch an der Kreuzung selbst Tempo 50 erlaubt ist.

- Im Gegensatz zur Planvorlage wird empfohlen, die nördliche Straßenseite des Möllersfelder Weges in die Wegeführung einzubinden, da der Idealweg am Blankenfelder Graben auch wieder in Richtung Norden führt und damit auch die Haltestelle besser eingebunden wäre.
- Es wird empfohlen die Tempo 30- Anordnung (Zeichen 274-53 StVO) auf den Kreuzungsbereich Hauptstraße/ Möllersfelder Weg auszudehnen.
- Es ist erforderlich an der östlichen Querungsstelle einen Gehweg (RASt 2006, 6.1.6.1) zu errichten und damit einhergehend einen mit taktilen Rillenplatten und richtliniengerechten Bordsteinabsenkungen versehenen Übergang zu schaffen (RASt 2006, 4.7, Querverweis EFA 2002).

- Außerdem wird vorgeschlagen, auf der westlichen Seite den Grünstreifen im Querungsbereich zu entfernen, den Bordstein abzusenken und taktile Platten anzulegen.

**13-012 (Am Schafstall westliche Seite, Weg nordwestlich des Hundeauslaufgebietes/ Querung Am Schafstall (Skaterstrecke), Pankow): BAR\*\* + SON\***

An dieser Einmündung gibt es eine Sichtbehinderung durch die Bepflanzung in der Kurve in südöstlicher Richtung entlang der Straße Am Schafstall. Momentan ist es für Mobilitätsbehinderte schwer möglich, an dieser Stelle die Fahrbahn zu queren, da der Weg an der Einmündung an der Straße Am Schafstall unbefestigt ist und an der nordöstlichen Seite der Übergang durch kleine Findlinge erschwert wird.

- Es ist zur Sicherheit von Blinden und Sehbehinderten erforderlich, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten.
- Es wird empfohlen die Bepflanzung in der Kurve zurück zu versetzen.

*Der Idealweg ist zwischen der Straße am Schafstall (Skaterstrecke) durch die notwendige Querung der S- Bahntrasse und der Bundesautobahn BAB114 zurzeit noch nicht begehbar. Die Querungsstellen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

**13-013 (Barnimer Dörferweg/ Querung Straße Am Posseberg, Pankow):BAR\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Der Verkehr besteht hauptsächlich aus Güterfahrzeugen, da man sich hier in einem Gewerbegebiet befindet.

- Es wird vorgeschlagen an der Querungsstelle die Bordsteine mit einem Auftritt von 3 cm zur Fahrbahn hin zu versehen. Unmittelbar vor dem Bordstein sind taktile Platten einzubauen (AV Berlin, A, 2.3.2, RAST 2006, 4.7, Querverweis EFA 2002).
- Des Weiteren wird vorgeschlagen beidseitig der Querung Aufstellflächen einzurichten, indem die Begrünung entfernt wird.
- Zumindest der mittlere Poller sollte auf der westlichen Seiten entfernt werden.

**WEG\*\***

- Zum Begehungszeitpunkt war der Barnimer Dörferweg auf dem Abschnitt zwischen Am Posseberg und Schönerlinder Straße nicht begehbar. Dieser Abschnitt war durch Vegetation zugewachsen und nicht mehr als Weg auszumachen.

**13-014 (Barnimer Dörferweg/ Querung Schönerlinder Straße, Pankow): FGÜ\*\* + BAR\*\***

Die Schönerlinder Straße hat ein Verkehrsaufkommen von annähernd 14.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Fahrgeschwindigkeit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h und wurde während des Beobachtungszeitraumes kaum eingehalten, ist es für Fußgänger gefährlich die Fahrbahn zu überqueren. An der Stelle, wo der Barnimer Dörferweg auf die Schönerlinder Straße treffen müsste, ist derzeit keine Querungsmöglichkeit zu erkennen.

- Zum Zeitpunkt der Begehbarkeit der anschließenden Wege sollte geprüft werden, ob an dieser Stelle und damit weitgehend für die Benutzerinnen und Benutzer des GHW Nr. 13 ein Fußgängerüberweg einzurichten ist.
- Es müssen taktile Rillenplatten, richtliniengemäße Bordsteinhöhen auf einem noch anzulegenden Gehweg geschaffen werden.

*Kurz vor der Bucher Straße war der Idealweg nördlich des Lietzengrabens zum Zeitpunkt der Begehung aufgrund einer Baustellensituation nicht begehbar.*

#### **13-015 (Barnimer Dörferweg, Bucher Straße westliche Seite/ Querung Bucher Straße, Pankow): FGÜ\*\***

Zurzeit endet die Bucher Straße an einer Baustelle (Brückenarbeiten über A 10) und aus diesem Grund existiert zum Zeitpunkt der Begehung kein Kraftfahrzeugverkehr. Es wird vermutet dass nach Beendigung der Brückenbauarbeiten sich die zugelassene Höchstgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge zwischen 50 bis 70 km/h bewegen wird. Momentan ist keine Querungsanlage vorhanden.

- Zum Zeitpunkt der Begehbarkeit und nach Beendigung der Baustellenarbeiten sollte die Einrichtung eines Fußgängerüberweges oder einer bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage zur sicheren Führung des Fußgänger- und Radverkehrs geprüft werden.

*Der Idealweg ist zwischen dem Lietzengraben und dem Weg östlich der Bucher Straße für eine kurze Strecke unterbrochen. Die Querungsstelle auf dem temporären Umweg wurde nicht untersucht.*

*Nördlich der Panke kreuzt der Barnimer Dörferweg den GHW 05 („Nord-Süd-Weg“).*

#### **13-016 (Schönerlinder Weg südwestliche Seite/ Querung Straße 94, Pankow): SON\*\***

Durch den nicht vorhandenen Gehweg auf der südöstlichen Seite des Schönerlinder Weges müssen die Fußgänger den Fahrstreifen mitbenutzen. In südöstlicher Richtung am Kreuzungspunkt mit der zu querenden Straße ist eine dichte Heckenbepflanzung vorhanden, die eine freie Sicht in die Straße 94 sehr beeinträchtigt.

- Es wird empfohlen, auf der südwestlichen Seite des Schönerlinder Weges durch eine Sperrfläche (Zeichen 298 StVO) eine Aufstellfläche so weit in den

Straßenraum hineinragen zu lassen, damit eine freie Sicht in die Straße 94 ermöglicht wird.

**13-017 (Schönerlinder Weg südwestliche Seite/ Querung Hubertusdamm südwestliche Seite, Pankow): BAR\*\* + SON\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Mobilitätseingeschränkte können die Querungsstelle von der nordwestlichen Seite zur südöstlichen Seite des Hubertusdamms nicht problemlos und auf dem kürzesten Weg passieren, da beidseitig der Querung Poller an den Eckausrundungen aufgestellt wurden und diese die Bordsteinabsenkung tangieren. In Fortsetzung des Barnimer Dörferweges auf der südlichen Seite des Schönerlinder Weges befindet sich derzeit kein Gehweg.

- Die Ausrundungsradien sollten durch Markierung möglichst verkleinert werden, damit Blinde zur besseren Orientierung von einer geraden Bordsteinkante aus die Fahrbahn überqueren können (AV Berlin, A, 2.3.2).
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten und die Poller zu entfernen, um Mobilitätseingeschränkten und Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen (EFA 2002, 3.3.1).

**13-018 (Schönerlinder Weg südwestliche Seite/ Querung Wotanstraße, Pankow): BAR\*\* + SON\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). In Fortsetzung des Barnimer Dörferweges auf der südlichen Seite des Schönerlinder Weges bis zur Wotanstraße befindet sich derzeit kein Gehweg. Die Querungsstelle ist für Mobilitätseingeschränkte nicht sicher zu queren da es keine Aufstellfläche für Fußgänger gibt, um den Kreuzungsbereich komplett einsehen zu können. Darüber hinaus wird die Sicht an der nordwestlichen Seite der Wotanstraße durch eine Hecke beeinträchtigt.

- Aufgrund des nicht vorhandenen Gehweges auf der Nordwest- und der Nullabsenkung auf der Südost-Seite wird empfohlen, für die Querung durch Sehbehinderte auf beiden Seiten taktile Platten vorzusehen.
- Zur Ermöglichung eines Einblickes in die Wotanstraße muss, die Hecke im Querungsbereich zurück geschnitten werden.

**WEG\***

- Es wird empfohlen, die Wegeführung im Schönerlinder Weg westlich der Straße Achtrutenberg auf die Nordseite zu verlegen, da auf der südlichen Seite des Schönerlinder Weges kein Gehweg vorhanden ist und sich der Hubländer Graben sehr dicht am Fahrstreifen befindet und deshalb der Bau eines Gehweges nicht möglich ist.

**13-019 (Schönerlinder Weg südliche Seite, Schönerlinder Weg nördliche Seite/ Querung Schönerlinder Weg, Pankow): KAP\*\* + BAR\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Auf der südlichen Seite des Schönerlinder Weges gibt es keinen Gehweg.

- Die neue Querungsstelle sollte durch beidseitige kurze markierte Gehwegvorstreckungen gekennzeichnet werden.
- Es wird empfohlen am Bordstein taktile Platten einzubauen.

**13-020 (Schönerlinder Weg nordöstliche Seite/ Querung Busonistraße, Pankow): SON\*\* + BAR\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz).

- Es wird empfohlen, die nur in Ansätzen vorhandene Eckausrundung auf der nordöstlichen Seite des Schönerlinder Weges zu erweitern.
- Es wird vorgeschlagen an der Querungsstelle die Bordsteine mit einem Auftritt von 3 cm zur Fahrbahn hin zu versehen. Unmittelbar vor dem Bordstein sind taktile Platten einzubauen (AV Berlin, A, 2.3.2, RAST 2006, 4.7, Querverweis EFA 2002).

**13-021 (Schönerlinder Weg nordöstliche Seite/ Querung Matestraße, Pankow): BAR\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz).

- Es wird vorgeschlagen an der Querungsstelle die Bordsteine mit einem Auftritt von 3 cm zur Fahrbahn hin zu versehen. Unmittelbar vor dem Bordstein sind taktile Platten einzubauen (AV Berlin, A, 2.3.2, RAST 2006, 4.7, Querverweis EFA 2002).

**13-022 (Schönerlinder Weg nordöstliche Seite, Hofzeichendamm nordöstliche Seite/ Querung Bucher Chaussee, Pankow): FGÜ\*\* + BAR\***

Die Bucher Chaussee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 13.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Für Fußgänger ist es problematisch die Kreuzung ohne Querungshilfen sicher zu queren. Zum Zeitpunkt der Begehung fuhren zahlreiche Kraftfahrzeuge in einer unangemessen hohen Geschwindigkeit.

- Es wird die Errichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen.
- Außerdem wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

**13-023 (Hofzeichendamm nordöstliche Seite, Hofzeichendamm südwestliche Seite/ Querung Hofzeichendamm, Pankow): KAP\*\* + BAR\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Zum Zeitpunkt der Begehung waren auf der nordöstlichen Seite des Hofzeichendamms keine der zum Straßenverlauf quer angelegten Parkflächen besetzt. Es ist zu vermuten, dass bei Benutzung der Parkflächen für Kinder und Mobilitätseingeschränkte eine Sichtbehinderung vorhanden ist.

- Es wird empfohlen, die vorhandenen Gehwegvorstreckungen richtliniengemäß 30 – 70 cm über die Parkstände hinaus vorzuziehen um eine bessere Sicht zu ermöglichen (RASt 2006, 6.1.8.4).
- Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

**13-024 (Hofzeichendamm nordöstliche Seite/ Querung Strömannstraße, Pankow): BAR\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz).

- Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

**13-025 (Hofzeichendamm südwestliche Seite/ Querung Drei-Linien-Weg, Pankow): PAR\*\* + SON\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Zum Zeitpunkt der Begehung waren die längs angelegten Parkplätze auf der westlichen Seite des Drei-Linien-Weges nicht besetzt. Es ist zu vermuten, dass bei Benutzung der Parkflächen für Kinder und Mobilitätseingeschränkte eine Sichtbehinderung vorhanden ist.

- Es wird empfohlen, die erste Parkbucht auf der nordwestlichen Seite des Drei-Linien-Weges zu entwidmen um die Sichtverhältnisse zu verbessern.
- Außerdem wird vorgeschlagen, weiße Farblöcke auf den Fahrstreifen anzubringen um den Autofahrer zu signalisieren, dass ein Gehweg überfahren wird.

**13-026 (Hofzeichendamm südwestliche Seite/ Querung Straße Am Hohen Feld, Pankow): GES\*\* + KAP\*\* + BAR\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Zum Zeitpunkt der Begehung war die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge sehr hoch, dies haben Passanten bestätigt. Beidseitig des Hofzeichendamms wird die freie Sicht auf das Verkehrsgeschehen durch parkende Kraftfahrzeuge eingeschränkt.

- Es wird eine Tempo 30- Anordnung empfohlen (Zeichen 274-53 StVO).
- Außerdem wird empfohlen, auf beiden Seiten der Querung ein über die Parkstände hinausragende Fußgängerkaps zu bauen.
- Des Weiteren wird vorgeschlagen, die westliche Seite der Querungsstelle mit taktilen Rillenplatten auszustatten und die Bordsteine auf 3cm abzusenken.

**13-027 (Ingwäonenweg westliche Seite/ Querung Siverstorpstraße, Pankow): SON\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Zum Zeitpunkt der Begehung waren die längs angelegten Parkplätze auf der nördlichen Seite der Siverstorpstraße nicht besetzt. Es ist zu vermuten, dass bei Benutzung der Parkflächen für Kinder und Mobilitätseingeschränkte eine Sichtbehinderung vorhanden ist. Die Barrierefreiheit ist eingeschränkt, da keine taktilen Rillenplatten angebracht sind und es keinen Niveauunterschied zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg gibt.

- Es wird empfohlen, die erste Parkbucht auf der nordwestlichen Seite der Siverstorpstraße zu entwidmen um die Sichtverhältnisse zu verbessern.
- Außerdem wird empfohlen, weiße Farbblöcke auf den Fahrstreifen anzubringen um den Autofahrer zu signalisieren, dass ein Gehweg überfahren wird.

*Die in der Planvorlage angegebene Wegbeschreibung entspricht nicht den örtlichen Gegebenheiten.*

**13-028 (Ingwäonenweg westliche Seite, Feldweg in Richtung Am Luchgraben /Querung Straße 73, Pankow): SON\*\* + WEG\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Zwischen Siverstorpstraße und Straße 73 entlang des Ingwäonenweges ist kein Gehweg vorhanden. Aufgrund des Fahrbahnverlaufes ist es problematisch eine freie Sicht auf den Verkehr zu erhalten. Um die Querungsstelle nach allen Seiten hin einsehen zu können, müssen sich die Fußgänger nach hinten umdrehen und verlieren so den Überblick für den restlichen Querungsbereich. Der Verlauf des Weges bis zur nächsten Querungsstelle ist unbefestigt und somit für Mobilitätseingeschränkte kaum nutzbar.

- Es wird eine optische Hervorhebung des Wegeverlaufs bzw. des Kurvenverlaufs vorgeschlagen.
- Außerdem wird eine markierte Sperrfläche (§298) mit freigehaltenen Durchgang zur Verbesserung der Sichtverhältnisse auf die rückwärtigen Grundstückzufahrten empfohlen.
- Um den weiteren Wegeverlauf für Mobilitätseingeschränkte begehrbar zu machen, wird empfohlen den weiteren Gehwegverlauf zu befestigen.

*Zwischen der Straße 73 und dem Barnimer Dörferweg südöstlich der Straße 70 ist der der Idealweg zurzeit noch nicht begehbar. Die Querungsstellen auf dem temporären Umweg wurden nicht untersucht.*

**13-029 (Straße Am Luchgraben westliche Seite, Weg entlang der Berliner Stadtgrenze/ Querung Dorfstraße, Pankow): LSA\*\*\* + BAR\*\***

Die Dorfstraße (B2) hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 18.400 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV), wird von einer Buslinie befahren und hat den Charakter einer Überlandschnellstraße mit begleitenden Radwegen. Zum Zeitpunkt der Begehung war festzustellen, dass die Kraftfahrzeuge fast durchgängig in einer unangemessen hohen Geschwindigkeit fahren. Dies wird durch den Straßenausbau und durch Zeichen 274 mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h in Richtung Berlin gleich im Anschluss an die Bushaltestelle gefördert. Deshalb und aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist es gefährlich, die Fahrstreifen zu queren. Die Seitenbereiche sind für einen schnellen Radverkehr konzipiert, Aufstellflächen für Fußgänger sind aus dem Einmündungsbereich herausgezogen und ergaben sich im Rahmen der Radwegeplanung als Restflächen. Darüber hinaus sind die Bordsteine zu geringfügig (< 3 cm), so dass nicht nur Sehbehinderte in den Verkehr hineingezogen werden können.

- Es wird dringend empfohlen, für Fußgänger, Radfahrer und auch für den einbiegenden Kraftfahrzeugverkehr zumindest eine bedarfsgesteuerte Fußgänger-Lichtsignalanlage einzurichten (EFA 2002, 3.2.1).
- An den Querungsstellen sind die Bordsteine mit einem Auftritt von 3 cm zu versehen (AV Berlin, A, 2.3.2).

Der grüne Hauptweg verläuft ab dem Weg westlich parallel zur Linderberger Straße bis zur Straße 2 gemeinsam mit dem GHW 06 („Lindenberger Korridor“). Die Querungsstelle Lindenberger Straße wurde bereits als Querungsstelle des GHW 06 untersucht.

**13-030 (Straße 2 nördliche Seite/ Querung Straße 5, Lichtenberg): KAP\* + SON\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Im gesamten Verlauf der Straße 2 fehlt ein Gehweg. Es gibt beidseitig der Querungsstelle starke Sichtbehinderungen durch dichten Heckenbewuchs.

- Es wird empfohlen, im Bereich der überdimensionierten Ausrundungen beidseitig der Querungsstelle Fußgängerkerbs zu markieren um freie Sichtmöglichkeiten und Aufstellfläche zu schaffen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, die Begrünung auf der nordwestlichen Seite der Querungsstelle einzukürzen.

**13-031 (Straße 2 nördliche Seite / Querung Straße 6, Lichtenberg): BAR\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Die Querungsstellen waren nicht barrierefrei ausgebaut. Zum Zeitpunkt der Begehung lag eine temporäre Sichtbehinderung durch eine Baustelle vor.

- Es wird vorgeschlagen, beidseitig des Übergangs bauliche Querungsanlagen zu errichten. Diese umfassen das Anlegen eines Gehweges mit taktilen Rillenplatten und richtlinientreue Bordsteinhöhe (<3cm).

#### **13-032 (Straße 2 nördliche Seite / Querung Straße 7, Lichtenberg): KAP\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Zum Zeitpunkt der Begehung lag eine temporäre Sichtbehinderung durch eine Baustelle vor. Des Weiteren beeinträchtigen die Strommasten den freien Blick auf das Verkehrsgeschehen.

- Es wird empfohlen, im Bereich der überdimensionierten Ausrundungen beidseitig der Querungsstelle Fußgänger kaps zu markieren um freie Sichtmöglichkeiten und Aufstellfläche zu schaffen.

#### **13-033 (Straße 2 nördliche Seite / Querung Straße 8, Lichtenberg): KAP\*\* + BAR\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). In südlicher Blickrichtung verhindern Strommasten eine freie Sicht auf den Straßenverkehr. Es gibt keinen Niveauunterschied zwischen Fahrbahn und Gehweg. Außerdem fehlt am südwestlichen Kreuzungspunkt eine Aufstellfläche, die parallel zur Fahrbahn verläuft und so Blinden und Sehbehinderten die Überquerung erschwert.

- Es wird auf der westlichen Querungsseite im Bereich der überdimensionierten Eckausrundung die Markierung eines Fußgänger kaps empfohlen, um eine freie Sicht auf das Verkehrsgeschehen zu erreichen.
- Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen der wassergebundenen Oberfläche und dem Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

#### **13-034 (Birkholzer Weg nordwestliche Seite, Weg durch die Grünanlage in Richtung Kleingartenkolonie Falkenhöhe Nord/ Querung Birkholzer Weg, Lichtenberg): SON\*\* + BAR\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). In wenigen Metern entfernt befinden sich beidseitig Leitbaken und Schwellen, die darauf hinweisen, dass in dieser Straße geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen erforderlich sind. Auf der westlichen Seite des Birkholzer Weges gibt es einen Bordstein von min. 5 cm Höhe, auf der gegenüberliegenden Seite ist kein Gehweg

vorhanden. Aufgrund des jetzigen Zustands im weiteren Wegeverlauf ist dieser für Mobilitätseingeschränkte nicht nutzbar.

- Es wird empfohlen, die geschwindigkeitsdämpfende Leitbaken und Schwellen an der Querungsstelle zu versetzen.
- Es wird vorgeschlagen an der Querungsstelle die Bordsteine mit einem Auftritt von 3 cm zur Fahrbahn hin zu versehen. Unmittelbar vor dem Bordstein sind taktile Platten einzubauen (AV Berlin, A, 2.3.2, RASSt 2006, 4.7, Querverweis EFA 2002).
- Es wird empfohlen, den weiteren Wegeverlauf bis zur nächsten Querungsstelle zu verbreitern und zu befestigen um einen größeren Personenkreis die Nutzungsmöglichkeit zu garantieren.

*Der Idealweg ab Birkenholzer Weg über die Felder bis zum östlichen Anschlussweg neben der Kleingartenkolonie „Falkenhöhe Nord“ mit Anschluss an den Zehnrutenweg ist zur Zeit noch nicht durchgängig zu begehen. Die Querungsstellen auf dem temporären Umweg wurden nicht untersucht.*

**13-035 (Elisabeth-Schiemann-Straße nördliche Seite, Straße Am Dörferweg nördliche Seite/ Querung Marie-Elisabeth-von-Humboldt-Straße, Lichtenberg): KAP\*\* + BAR\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Im weiteren Straßenverlauf in südlicher Richtung der Elisabeth-Schiemann-Straße macht die Fahrbahn eine leichte Kurve und es kommt zu Sichtbehinderungen. Diese wird noch verstärkt durch parkende Kraftfahrzeuge auf der östlichen Straßenseite.

- Es wird empfohlen, im Verlauf der Straße am Dörferweg auf der östlichen Straßenseite der Marie-Elisabeth-von-Humboldt-Straße ein Fußgängerkap mit einer in Richtung Süden anschließenden Sperrfläche (Zeichen 298 StVO) zu markieren, um die notwendigen Sichtbeziehungen zu ermöglichen.
- Es wird empfohlen die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinde und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen (RASSt 2006, 6.1.6.2).
- Es wird empfohlen neben dem vorhandenen Findling auf dem Barnimer Dörferweg die Begrünung zu entfernen, damit der Durchgang für Fußgänger komfortabler wird.

**13-036 (Straße Am Dörferweg nördliche Seite/ Querung Straße Kundtanger, Lichtenberg): SON\*\* + BAR\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Die Querungsstelle ist zum Zeitpunkt der Begehung für Mobilitätseingeschränkte sowie für Blinde und Sehbehinderte unkomfortabel, da sich auf dem Gehweg zwei Poller befinden.

- Außerdem wird vorgeschlagen, weiße Farbblöcke auf den Fahrstreifen anzubringen um den Autofahrer zu signalisieren, dass ein Gehweg überfahren wird.
- Es wird die Demontage der beiden Poller empfohlen.

**13-037 (Straße Am Gehrensee westliche Seite, Gehweg westlich der S-Bahn-Station Ahrensfelde/ Querung Ahrensfelder Chaussee, Lichtenberg):**

Keine Anmerkungen.

**13-038 (Gehweg nordöstlich der Nils-Holgersohn-Schule, Havemannstraße südliche Seite/ Querung Märkische Allee südwestliche Seite, Marzahn-Hellersdorf):**

Keine Anmerkungen.

**13-039 (Havemannstraße südliche Seite/ Querung Flämingstraße, Marzahn-Hellersdorf): SON\*\* + BAR\***

Das Verkehrsaufkommen ist im Verlauf der Querungsstelle relativ gering (Straße nicht im Zählnetz). Es handelt sich um eine Tempo-30-Zone. Für diese zulässige Höchstgeschwindigkeit sind die Eckausrundungen überdimensioniert und es fehlen dadurch Aufstellflächen für den Fußverkehr.

- Es wird empfohlen, die Eckausrundungen durch markierte Sperrflächen (Zeichen 298 StVO) mit einem Fußverkehrsdurchgang zu verkleinern.
- Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

**13-040 (Havemannstraße südliche Seite / Querung westliche Wörlitzer Straße ( sie ist Teil eines Ringes und wird hier zum ersten Mal gequert), Marzahn-Hellersdorf): BAR\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz).

- Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

**13-041 (Havemannstraße südliche Seite/ Querung östliche Wörlitzer Straße ( hier ist sie der östliche Abschnitt des Ringes und wird letztmalig passiert), Marzahn-Hellersdorf ): SON\*\* + BAR\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Es handelt sich um eine Tempo-30-Zone. Für diese zulässige Höchstgeschwindigkeit sind die Eckausrundungen überdimensioniert und es fehlen dadurch Aufstellflächen für den Fußverkehr.

- Es wird empfohlen, die Eckausrundungen durch markierte Sperrflächen (Zeichen 298 StVO) mit einem Fußverkehrsdurchgang zu verkleinern.
- Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

### **13-042 (Havemannstraße südliche Seite/ Querung Tram-, Radwegtrasse und Borkheider Straße, Marzahn-Hellersdorf): LSA\*\*\* + SON\*\*\***

Die Querungsstelle hat eine Verkehrsbelastung von ca. 5.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Auf der westlichen Seite müssen getrennt zuerst die Gleise der Tram in beide Richtungen mit Lichtsignalanlage, dann der Radfernweg TR 7 in beide Richtungen ohne Signalisierung und zuletzt die beiden Fahrstreifen der Borkheider Straße wiederum mit einer Lichtsignalanlage gequert werden. Dadurch entstehen zwei Mittelinseln, bei denen jeweils auf Radler/innen von beiden Seiten bzw. auf die Lichtsignale zu achten ist und gegebenenfalls drei Wartezeiten entstehen können. Die Querungssituation muss als unkomfortabel und gefährlich eingestuft werden, da die Fußgänger-Grün-Signale von beiden Seiten zum so genannten „Herüberziehen“ der Fußgänger über die Radfahrstreifen führen kann. Dies ist eine der latenten Verkehrsunfallgefahren an Lichtsignalanlagen. An dieser Stelle kommt hinzu, dass Fußgänger, die die letzte Grün-Zeit genutzt haben, in den Radstreifen hineinlaufen, auf dem die Radfahrer/in von der anderen Straßenseite gerade Grün erhalten und durchstarten. Darüber hinaus ist der Radweg, der für eine schnelle Nutzung konzipiert ist, von beiden Seiten mit Gebüsch eingerahmt, so dass die Sichtbeziehungen stark vermindert oder gar verhindert werden.

- Es wird dringend empfohlen, entweder die Radstreifen in die Signalisation einzubinden und den Fußgängern eine Querung in einem Zuge Radstreifen und Fahrstreifen zu ermöglichen, oder die Radstreifen als eine eindeutige Gehwegüberfahrt mit Fußgängervorrang auszubilden und eine Aufstellfläche für Radfahrer/innen vor der Querung der Havemannstraße – also vor dem Gehweg - vorzusehen.
- Darüber hinaus ist aus Sicherheitsgründen umgehend das gesamte Gebüsch so einzukürzen, dass alle Fußgänger und Rollstuhlfahrer/innen gesehen werden und die anderen Verkehrsteilnehmer sehen können.

### **13-043 (Havemannstraße südliche Seite / Querung Rabensteiner Straße, Marzahn-Hellersdorf):**

Keine Anmerkungen.

**13-044 (Havemannstraße südliche Seite, Weg südlich des Grenzeiches/  
Querung Kemberger Straße, Marzahn-Hellersdorf): KAP\*\*\***

Das Verkehrsaufkommen war zum Zeitpunkt der Begehung gering (Straße nicht im Zählnetz). Die Havemannstraße und die zu querende Kemberger Straße stoßen mit einer großen Kurvenausrundung rechtwinklig aufeinander. In dieser Kurve befindet sich eine Mittelinsel die das Queren der Fahrbahn für Fußgänger erleichtern soll, nur in den Randbereichen aufgepflastert ist und im Mittelbogen auf Fahrbahnniveau durchgeführt wird. Diese Mittelinsel bietet zumindest keine gefühlte Sicherheit. An diesem zum schnell Fahren verleitenden Straßenabschnitt ist keine freie Sicht für Fußgänger auf das Verkehrsgeschehen möglich: Von Westen kommend sind Fahrzeuge aus der Havemannstraße erst sehr spät wahrnehmbar, von Osten kommend ist die Sichtweite durch eine Kuppe in der Kemberger Straße in Südrichtung verkürzt. Fußgänger müssen erst den Radfahrstreifen überqueren und dann den sehr breiten Fahrstreifen bis zur Mittelinsel. Nach der Kurve wird zwar auf einen möglichen Wildwechsel hingewiesen (Zeichen 142 StVO); mit einer Querung von Fußgängern direkt in der Kurve werden aber nicht alle Autofahrer/innen rechnen.

- Es wird an der Ecke Kemberger Straße/ Havemannstraße (Innenseite der Kurve) der Bau eines Fußgängerkaps empfohlen, welches von Radfahrer/innen überfahren werden muss und eine Aufstellfläche vor dem Radstreifen bietet, um den Fußgängern durch Sichtkontakt zu den übrigen Verkehrsteilnehmern ein sicheres Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen (EFA 2002, 3.3.3.2).

*Der Weg trifft auf den GHW 14 („Wuhleweg“) und endet vorerst im Eichepark kurz vor der Berliner Stadtgrenze.*

## **GHW Nr. 14 „Wuhleweg“**

- Von Ahrensfelde (Straße An der Wuhle) bis zur Pyramidenbrücke (Straße An der Wuhlheide / Lindenstraße)
- durch Marzahn-Hellersdorf und Treptow-Köpenick.

**Querungsanlagen:** Der gesamte Weg gehört zum Untersuchungsgebiet. Er führt zum oder kommt vom S-Bhf. Ahrensfelde-Friedhof im Landkreis Barnim und verläuft ab Döllnerstraße / Straße An der Wuhle an der nördlichen Spitze des Eicheparks auf Berliner Stadtgebiet durchgehend in Nord-Süd-Richtung. Am Grenzeich stößt der GHW Nr. 13 („Barnimer Dörferweg“) und an der Neuen Wuhle der GHW Nr. 16 („Humboldt-Spur“) auf den Weg und im südlichen Wuhletal wird er vom GHW Nr. 07 („Hönower Weg“) gequert, um ein kurzes Wegestück über die Nikolai-Bersarin-Brücke in der Landsberger Allee gemeinsam geführt zu werden. Ab der Mosbacher Straße bis zum Pollnower Weg gibt es einen gemeinsamen Wegeabschnitt mit dem GHW Nr. 08 („Kaulsdorfer Weg“), der zum Untersuchungsgebiet 2008 gehörte. In der Birnbaumer Straße wird der Europäische Fernwanderweg E11 gekreuzt und der Weg endet oder beginnt ohne Anschluss an das Wegesystem an der Einmündung der Wuhle in die Spree südlich der Pyramidenbrücke (Gesamtlänge in Berlin ca. 13 km mit insgesamt 19 Querungsstellen).

### **14-001 (Straße An der Wuhle, Weg durch den Eichenpark/ Querung Döllner Straße, Marzahn-Hellersdorf): WEG\***

Dieser Kreuzungspunkt ist keine Straßenquerungsstelle. Hier treffen die Straße an der Wuhle, aus Ahrensfelde kommend, mit der Döllner Straße zusammen und bilden den Startpunkt des Wuhlewanderweges. Die Straße An der Wuhle ist derzeit ein unbefestigter Schotterweg, der Unebenheiten und Schlaglöcher aufweist.

- Es ist erforderlich den Zugang von der Straße an der Wuhle zum Wuhlewanderweg zu befestigen.

### **14-002 (Weg durch den Eichepark/ Querung Straße zwischen der Havemannstraße und dem Kirchweg südlich des Grenzeiches, Marzahn-Hellersdorf):**

Keine Anmerkung.

*Am Grenzeich stoßen der GHW Nr. 13 („Barnimer Dörferweg“) und an der Neuen Wuhle der GHW Nr. 16 („Humboldt-Spur“) auf den Weg.*

*Der Weg trifft an der Landsberger Allee auf den GHW Nr. 07 („Hönower Weg“). Beide Wege verlaufen gemeinsam bis zur Zossener Straße. Deshalb wurde die Querungsstelle aus der Landsberger Allee nördliche Seite, Zossener Straße westliche Seite über die Landsberger Allee östlich der Nikolai-Bersarin-Brücke in Marzahn-Hellersdorf bereits im Wegeverlauf des GHW 07 („Hönower Weg“) untersucht.*

### **14-003 007 (Weg durch den Grünzug östlich der Neuen Wuhle/ Querung Eisenacher Straße, Marzahn-Hellersdorf): FGÜ\*\* + SON\* + BAR\*\***

Die Eisenacher Straße verläuft sehr geradlinig, hat keine markierten Fahrstreifen und verleitet die Autofahrer daher offensichtlich zum Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Außerdem rechnet der Autofahrer an dieser Stelle nicht damit, dass andere Verkehrsteilnehmer die Fahrbahn überqueren. Des Weiteren wurde festgestellt, dass es für Verkehrsteilnehmer, die die Eisenacher Straße von ihrer nördlichen Seite überqueren, Sichtprobleme durch dicht bewachsene, in Reihe angeordnete Bäume gibt.

- Es wird empfohlen die Errichtung eines Fußgängerüberweges an dieser Stelle zu prüfen.
- Es ist erforderlich, dass die Bepflanzung auf ein Maß gestutzt wird, dass es für die Straße querenden Teilnehmer zu keiner Sichtbehinderung mehr kommt.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine Querung zu ermöglichen.

**14-004 (Weg durch den Rohrbruchpark östlich der Neuen Wuhle/ Querung Cecilienstraße östlich der Cecilienbrücke, Marzahn-Hellersdorf): FGÜ\*\* + PAR\***

Die Cecilienstraße hat ein Verkehrsaufkommen von annähernd 12.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Zum Zeitpunkt der Begehung war das Kraftfahrzeugaufkommen jedoch relativ gering.

- Es ist zu prüfen, ob an dieser Querung ein Fußgängerüberweg über beide Fahrbahnen und den auf den Fahrbahnen angelegten Fahrradstreifen sinnvoll ist.

*Der Idealweg ist ab dem Lubminer Weg im Wuhlegarten bis zur Altentreptower Straße zurzeit noch nicht begehbar. Auch im Verlauf des temporären Umweges müssen keine Straßen gequert werden.*

**14-005 (Altentreptower Straße nördliche Straßenseite, Weg durch den Landschaftspark Wuhletal östlich der Wuhle/ Querung Altentreptower Straße östlich der Brücke über die Wuhle, Marzahn-Hellersdorf): LSA\*\*\* + KAP\*\***

Die Altentreptower Straße weist ein Verkehrsaufkommen von ca. 18.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) auf. Im Einzugsbereich der Querungsanlage befindet sich der S- und U- Bahnhof Wuhletal und das Unfallkrankenhaus Berlin Marzahn, es besteht also unabhängig vom grünen Hauptweg Querungsbedarf. Zum Zeitpunkt der Begehung war die Querungsstelle frequentiert und die Kraftfahrzeuge fuhren mit hoher Geschwindigkeit. Die Fahrstreifen sind sehr breit und durch einen durchgehenden Mittelstreifen getrennt. Darüber hinaus war die Sicht der Fußgänger durch parkende Kraftfahrzeuge behindert.

- Es ist zu prüfen, ob aufgrund der Nähe zur S-Bahn und zum Krankenhaus eine bedarfsgesteuerte Fußgänger-Lichtsignalanlage eingerichtet wird.

- Es wird empfohlen, auf beiden Seiten über die Parkstände hinausragende Fußgängerkaeps zu bauen.

**14-006 (Weg durch den Landschaftspark Wuhletal östlich der Wuhle, Weg im Grünzug zwischen dem Möwenweg und der Wuhle/ Unterquerung Straße Alt-Biesdorf westlich der Wuhle, Marzahn-Hellersdorf): BAR\*\*\***

Die Straßenunterführung ist für Mobilitätsbehinderte aufgrund der zu eng aufgestellten zueinander versetzten Drängelgitter nicht zu benutzen. Die Straße Alt-Biesdorf hat aber ein Verkehrsaufkommen von knapp 44.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) und an dieser Stelle wird keine Querungshilfe angeboten. Deshalb ist eine Umgehung der Unterführung nicht zumutbar und gefährlich. Einen direkten Zugang auf den Wuhleweg von der südlichen Seite der Straße Alt-Biesdorf ist nicht möglich, er kann aber durch die Kleingartenkolonie „Neues Leben“ über den Möwenweg erreicht werden.

- Es wird dringend empfohlen die Straßenunterführung barrierefrei zu gestalten, indem der Abstand der Drängelgitter vergrößert wird.

*Der Weg trifft auf den GHW Nr. 8 („Kaulsdorfer Weg“) auf Höhe Mosbacher Weg. Beide Wege verlaufen gemeinsam bis zum Stadtpark Biesdorf. Im gemeinsamen Verlauf beider Wege wurde die Querungsstelle Moosbacher Straße bereits in der Studie 2008 untersucht.*

**WEG\***

Der Weg zwischen Honsfelder Straße und Heerstraße ist zurzeit nicht barrierefrei ausgebaut.

- Es wird empfohlen, dieses Teilstück zu befestigen.

**14-007 (Heerstraße nördliche Seite, Weg im Grünzug östlich der Wuhle/ Querung Heerstraße östlich der Brücke über die Wuhle, Marzahn-Hellersdorf): FGÜ\*\***

Die Querungsstelle weist ein relativ geringes Verkehrsaufkommen auf (Straße nicht im Zählnetz) und ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h zugelassen. Jedoch war zum Zeitpunkt der Begehung die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge zu hoch, um einen sicheren Übergang zu gewährleisten. Zusätzlicher Querungsbedarf entsteht durch die vorhandene Bushaltestelle von zwei Linien.

- Es wird empfohlen, einen Fußgängerüberweg einzurichten.

**14-008 (Weg im Grünzug östlich der Wuhle, Straße An der Wuhle westlicher Seite/ Querung Zimmermannstraße westlich der Straße an der Wuhle, Marzahn-Hellersdorf): WEG\* + SON\*\***

Die Querungsstelle ist in der Planvorlage nicht genau festgelegt. Der Straßenzug Zimmermannstraße/ Lindenstraße hat ein Verkehrsaufkommen von knapp 6.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Beim Queren der Fahrbahn von der nördlichen

Seite der Lindenstraße und westlich der Straße an der Wuhle nach Süden, hat der Fußgänger erhebliche Schwierigkeiten den Fahrzeugverkehr nach Osten einzusehen. Hier stehen ein Wartehäuschen für Busse und Bäume in der Sichtlinie in einer Kurve. Seltsamerweise ist das Wartehäuschen mittig des Gehweges aufgestellt worden, so dass man unweigerlich sofort den daran vorbeiführenden Fahrradstreifen queren muss, wenn man den Bus erreichen will. Hinzu kommt, dass die Eckausrundungen an beiden Seiten der Querung zu groß sind. Fußgänger sind gezwungen, die Fahrbahn zu betreten, um den Verkehr einsehen zu können.

- Es wird empfohlen, nicht direkt östlich der Brücke, sondern an der Straßenkreuzung Zimmermannstraße/ Straße An der Wuhle zu queren.
- Dort ist es erforderlich, die Eckausrundungen zu verkleinern und Aufstellflächen zu schaffen, die bis an den Fahrbahnrand führen, um eine ausreichende Sicht auf den Verkehr zu ermöglichen.
- Um die notwendige Sichtbeziehung an der Querungsstelle zu gewährleisten, empfiehlt sich, das Haltestellenhäuschen an die Grundstücksgrenze zurück zu versetzen und den Gehweg davor zu führen. Dadurch wird die Wartefläche an der Haltestelle vom Radweg auf den Gehweg verschoben.

#### **WEG\***

Der Grünanlagenweg westlich des Wuhlesees ist deutlich attraktiver als der Idealweg auf dem westlichen Gehweg an der Straße An der Wuhle und er ist auch in der Planvorlage als empfohlener Fußweg ausgewiesen.

- Es wird deshalb empfohlen, den Weg ab der Zimmermannstraße Brücke über die Wuhle bis zur Fußgängerbrücke an der Straße 19 auf die westliche Seite am Wuhlesee zu verlegen.

**14-009 (Weg im Grünzug östlich der Wuhle, Weg am östlichen Wuhleufer/ Querung Bismarcksfelder Straße östlich der Fußgängerbrücke, Marzahn-Hellersdorf): BAR\*\***

Der Zugang zum grünen Hauptweg ist von östlicher Seite durch ein zu eng stehendes Drängelgitter für Mobilitätseingeschränkte erschwert. Die Erreichbarkeit von westlicher Seite zur Querungsstelle ist durch mittig angebrachte Poller auf der Brücke eingeschränkt.

- Deshalb wird empfohlen an der östlichen Seite den Abstand der Drängelgitter zu vergrößern.
- Darüber hinaus wird die Demontage des aufgestellten Pollers an der westlichen Seite der Querung empfohlen.

**14-010 (Weg am östlichen Wuhleufer/ Querung Hoppendorfer Straße östlich der Brücke über die Wuhle, Treptow-Köpenick): KAP\*\***

Die Hoppendorfer Straße ist eine Tempo-30-Zone, auf der zum Zeitpunkt der Begehung zu schnell gefahren wurde. Des Weiteren besteht auf der Nordseite der

Hoppendorfer Straße eine Sichtbehinderung in östlicher Richtung durch ein ungünstig aufgestelltes Verkehrszeichen sowie in Sichtachse dahinter durch vorhandene Baumbepflanzung. In westlicher Blickrichtung verhindert ein Lichtmast eine freie Sicht auf den Straßenverkehr.

- Es wird empfohlen, beidseitig bauliche Fußgängerkapts richtliniengemäß 30 – 70 cm in den Fahrbahnbereich hinaus zu ziehen, um eine bessere Sicht zu ermöglichen (RASt 2006, 6.3.9.3).

#### **14-011 (Weg am östlichen Wuhleufer/ Querung Straße Zum Wuhleblick östlich der Fußgängerbrücke über die Wuhle, Treptow-Köpenick): BAR\*\***

Der Zugang zum grünen Hauptweg ist von östlicher Seite durch ein zu eng stehendes Drängelgitter für Mobilitätseingeschränkte erschwert. Die Erreichbarkeit von westlicher Seite zur Querungsstelle ist durch mittig angebrachte Poller auf der Brücke eingeschränkt.

- Deshalb wird empfohlen an der östlichen Seite den Abstand der Drängelgitter zu vergrößern.
- Darüber hinaus wird die Demontage des aufgestellten Pollers an der westlichen Seite der Querung empfohlen.

*Auf der Brücke über die Wuhle in der Birnbaumer Straße kreuzen sich der Europäische Fernwanderweg E11 und der Grüne Hauptweg 14.*

#### **14-012 (Weg im Grünzug östlich der Wuhle, Weg durch Kleingartenkolonie Am Bahndamm/ Querung der Birnbaumer Straße auf der Brücke über die Wuhle, Treptow-Köpenick): BAR\*\***

An beiden Enden der Brücke befinden sich Poller und dadurch ist die Überquerung der Wuhle für Mobilitätseingeschränkte erschwert.

- Es wird die Demontage der im Wegeverlauf aufgestellten Poller empfohlen.

#### **14-013 (Weg durch Kleingartenkolonie Am Bahndamm/Straße am Bahndamm südliche Seite/ Querung Straße Am Bahndamm, Treptow-Köpenick): KAP\*\*\* + GES\*\***

Zum Begehungszeitpunkt herrschte ein hohes Verkehrsaufkommen, obwohl die Straße nicht im Zählnetz ist. Dies ist bedingt durch Anwohnerverkehr und Besucher des „Forum Köpenick“. Außerdem wurde festgestellt, dass die Geschwindigkeit von 50 km/h oftmals überschritten wurde. Auf der Nordseite der Straße Am Bahndamm gab es Sichtbehinderungen durch parkende Kraftfahrzeuge in beide Blickrichtungen.

- Es wird empfohlen auf nördlicher Seite ein Fußgängerkap richtliniengemäß 30 – 70 cm über die Parkstände hinaus vorzuziehen, um eine bessere Sicht zu ermöglichen.

- Es wird empfohlen, die westlich von der Querungsstelle vorhandene Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo-30-Zone) mindestens bis vor die Querungsstelle oder sinnvollerweise bis zur Mahlsdorfer Straße vorzuziehen.

**14-014 (Weg durch die Grünanlage zwischen der Wuhle und dem Forum Köpenick, Weg durch die Kleingartenkolonie Wuhlemündung/ Querung der Hämmerlingerstraße südlich der Schindebrücke, Treptow-Köpenick): KAP\*\* + PAR\*\* + BAR\*\***

Aufgrund des Gehwegverlaufs in nördliche Richtung, der einen Schwenk nach Innen in Fahrbahnrichtung macht, ist es für Fußgänger unumgänglich, weit auf die Straße zu treten, um eine freie Sicht auf den Verkehr zu erhalten. Diese wird durch auf der Brücke parkende Kraftfahrzeuge behindert. Die westliche Seite der Hämmerlingerstraße ist nicht barrierefrei, es fehlen dort taktile Platten und eine richtliniengetreue Absenkung des Bordsteins.

- Es wird empfohlen auf der östlichen Straßenseite ein Fußgängerkap richtliniengemäß 30 – 70 cm über die Parkstände hinaus vorzuziehen um eine bessere Sicht zu ermöglichen.
- Aufgrund der Sichtbehinderung durch parkende Kraftfahrzeuge wird empfohlen, ein Parkverbot auf der Brücke nördlich des Wuhlewanderweges durch eine Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote nach StVO (§41, Zeichen 299) auszuschließen.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine Querung zu ermöglichen.

**14-015 (Weg durch die Kleingartenkolonie Wuhlemündung südlich der Wuhle/ Querung Lindenstraße, südlichöstlich der Pyramidenbrücke, Treptow-Köpenick): WEG\*\*\***

Die Lindenstraße hat ein Verkehrsaufkommen von annähernd 29.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) und es existiert an dieser Stelle keine Querungsanlage. Es gibt eine Straßenbahn in Mittellage mit eigenem Gleiskörper. Durch ein Fußgängersperrgitter wird die Querung für Fußgänger verhindert. Die nächste Querungsmöglichkeit, befindet sich an der Joachimstraße etwa 350 Meter entfernt, aber auch dort gibt es keine sicheren Querungshilfen. In nördlicher Richtung ist die nächste Querungsmöglichkeit an der Köpenicker Allee in ebenfalls etwa 350 Meter Entfernung mit Querungshilfen. Diese beiden Querungsmöglichkeiten sind durch den Umweg nicht zumutbar.

Sollte der GHW Nr. 14 wie folgend zur Anbindung an das übrige Wegenetz beschrieben, zukünftig auf der Nordostseite der Lindenstraße in Richtung Köpenick Altstadt weitergeführt werden, wäre an dieser Stelle aus der Sicht des Grünen Hauptweges keine Querungsanlage notwendig. Das Gleiche träfe bei einem Wegeverlauf auf der Nordseite der Straße An der Wuhlheide in Richtung Westen zu, um den Weg an der Wilhelm-Spindler-Brücke an das Netz anzuschließen.

Soll der Weg aber unbedingt die Einmündung der Wuhle in die Spree einbinden und möglicherweise am nordöstlichen Spree-Ufer in Richtung St.-Joseph-Kirche, Köpenick Altstadt weitergeführt werden, muss es an dieser Stelle eine sichere und komfortable Querungsanlage geben.

- In diesem Falle käme nur eine komplette Lichtsignalanlage in Frage.

*Der Weg endet ohne Anschluss an das Wegenetz der 20 grünen Hauptwege an der Einmündung der Wuhle in die Spree.*

#### **WEG\***

- Deshalb wird empfohlen, den Weg entweder auf der nördlichen oder der südlichen Straßenseite der Straße An der Wuhlheide ein kurzes Stück Richtung Westen weiterzuführen und dann südlich der Wilhelm-Spindler-Brücke an den GHW 01 („Spreeweg“) anzuschließen oder ihn ein längeres Stück auf der nördlichen Straßenseite der Lindenstraße bis zum Europäischen Fernwanderweg E 11 zu führen, um dann südlich der Dammbücke in der Altstadt Köpenick auf den GHW 01 zu stoßen.

## **GHW Nr. 15 „Teltower Dörferweg“**

- Von der Krummen Lanke am östlichen Rand des Berliner Stadtförstes Grunewald bis zur Wilhelm-Spindler-Brücke über die Spree in Spindlersfeld
- durch Steglitz-Zehlendorf, Tempelhof-Schöneberg, Neukölln und Treptow-Köpenick.

**Querungsanlagen:** Der gesamte Weg gehört zum Untersuchungsgebiet 2009. Er trennt sich vom GHW Nr. 11 („Wannseeweg“), einem Waldweg südlich von der Krummen Lanke, verläuft in südliche Richtung bis zur Berliner Stadtgrenze nach Klein-Machnow und wird dann nördlich vom Teltowkanal in West-Ost-Richtung ein Stück gemeinsam mit dem GHW Nr. 17 („Teltowkanalweg“) geführt. Ab Ostpreußendamm/Lichterfelder Allee bis östlich der Osdorfer Straße verlässt der Weg das Berliner Stadtgebiet und verläuft im Landkreis Potsdam-Mittelmark und dem Landkreis Teltow-Fläming gemeinsam mit dem „Mauerweg“ südlich der Stadtgrenze, um dann ab Lichterfelder Ring bis zum südöstlichen Rand des Freizeitparks Marienfelde gemeinsam mit dem GHW Nr. 05 („Nord-Süd-Weg“) und ab Straße 9 bis zum Breitunger Weg südlich vom Britzer Garten gemeinsam mit dem GHW Nr. 10 „Britz-Buckower Weg“ geführt zu werden. Ab der Schönefelder Straße/Rudower Chaussee bis zur Waltersdorfer Chaussee verlässt der Weg wiederum für ein kurzes Stück das Stadtgebiet, um im Landkreis Dahme-Spreewald gemeinsam mit dem „Mauerweg“ zu verlaufen, führt dann in Richtung Norden, quert an der Autobahnbrücke der A113 noch einmal den GHW Nr. 17 „Teltowkanalweg“ und trifft am südlichen Spreeufer an der Spindlersfelder Straße auf den GHW Nr. 01 „Spreeweg“ (Gesamtlänge in Berlin ca. 39 km mit insgesamt 56 Querungsstellen).

*Der Weg beginnt am nordöstlichen Rand der Krummen Lanke an der Einmündung mit dem GHW Nr. 11 („Wannseeweg“) nördlich des Quermatenweges.*

**15-001 (Forstweg zwischen der Krummen Lanke und dem Riemeisterfenn, Weg im Grünzug zwischen den Siedlungen nördlich der Argentinischen Allee/ Querung Quermatenweg, Steglitz-Zehlendorf): FGÜ\*\* + SON\*\*\* + BAR\***

Die Querungsstelle wird durch Spaziergänger und Jogger frequentiert. Auch Radfahrer nutzen diese Stelle häufig zum Queren der Fahrbahn. Aufgrund der starken Neigung des Weges durch die Grünanlage querten zum Begehungszeitpunkt einige von Süden kommende Radfahrer mit hoher Geschwindigkeit und ohne an der Fahrbahn anzuhalten den Quermatenweg. Kraftfahrzeugführer, die Richtung Westen fahren, müssen nicht mit von rechts einbiegenden Fahrzeugen rechnen. Daher wurde zum Zeitpunkt der Begehung an der Querungsstelle von einigen Kraftfahrzeugführern die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 30 Km/h nicht eingehalten. Es besteht ein hoher Bedarf für eine Querungshilfe. Auf der gesamten Länge des Quermatenweges gibt es bisher nicht eine Querungshilfe für Fußgänger.

- Um die Querung der Straße für Fußgänger sicherer zu gestalten wird an der Querungsstelle ein Fußgängerüberweg empfohlen. Aufgrund des hohen Radverkehrsaufkommens an der Querungsstelle wäre hier die Anlage eines Göttinger „Doppel-Zebra“ denkbar. Beim Göttinger

„Doppel-Zebra“ wird eine separate Furt für den Radverkehr mittig in einen Fußgängerüberweg integriert. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit ergab sich dadurch auch im Vergleich zu einer vor oder hinter dem Fußgängerüberweg liegenden Furt eine klarere und konfliktfreiere Flächenaufteilung zwischen dem Fuß und dem Radverkehr. Am Quermatenweg ließe sich durch die gemeinsame Wegeführung die Verkehrssicherheit beider Verkehrsteilnehmer kostengünstiger verbessern als durch eine getrennte Wegeführung. Der Fußgängerüberweg sollte aber so angelegt sein, dass der Radweg zur Radfurt etwas versetzt ist, um das dort beobachtete, für eine derartige Querung zu hohe Radfahrtempo, abzubremesen.

- Um den Querungsbedarf von Fußgängern und Radfahrern für die Kraftfahrzeugführer zu verdeutlichen, sollte dringend ein Schild „Radfahrer/ Fußgänger kreuzen“ (Zeichen 128 StVO) aufgestellt werden.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

#### **15-002 (Weg im Grünzug zwischen den Siedlungen nördlich der Argentinischen Allee, Weg im Grünzug neben der U-Bahnlinie/ Querung Argentinische Allee, Steglitz-Zehlendorf): KAP\*\* + SON\*\*\* + BAR\***

Die Argentinische Allee hat ein Verkehrsaufkommen von über 22.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Die Querungsstelle ist mit einem Mittelstreifen mit Übergang sowie zwei baulich gestalteten Fußgängerkaps je Fahrtrichtung ausgestattet. Die Fußgängerkaps sind jedoch nur bis zum Ende des Parkstreifens und nicht über die geparkten Kraftfahrzeuge hinaus vorgestreckt und zusätzlich behindert eine Leitbake die Sicht, so dass es vor allem für Kinder zu Sichtbehinderungen bei der Querung kommen. Darüber hinaus geben die sich stark „überlappenden“ Fußgängersperrgitter am Fahrbahnrand im Bereich der Fußgängerkaps nur einen engen, unkomfortablen Durchgang frei. Diese Gitter senken tendenziell die Sicherheit: Fahrradfahrer müssen bei der Querung vom Mittelstreifen in Richtung Gehweg auf der Fahrbahn stark abbremesen, wodurch ihre Aufenthaltszeit im Gefahrenbereich unnötig verlängert wird. Für Personen die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, kann eine Querung der Argentinischen Allee aufgrund der knapp bemessenen Fläche auf dem Übergang des Mittelstreifen und der Position der Poller schwierig sein.

Vermutlich sind die Sperrgitter bereits eine Maßnahme aufgrund von Konfliktsituationen, Gefährdungen oder Unfällen, sie haben die Querungsstelle aber nicht verkehrssicher gemacht.

Zum Zeitpunkt der Begehung hatten die Fußgänger angesichts der Sperrgitter offensichtlich den Eindruck, dass man an dieser Stelle die Fahrbahn nicht queren kann. Sie versuchten daher, Querungsmöglichkeiten zwischen den parkenden Kraftfahrzeugen zu finden. Die nächste Lichtsignalanlage befindet sich etwa in 200 Meter Entfernung (Argentinische Allee/ Onkel-Tom-Straße). Durch die Schaltung der

Lichtsignalanlagen an der Argentinischen Allee/ Onkel-Tom-Straße und Fischerhüttenstraße/Argentinische Alle gibt es Lücken im Fahrzeugstrom. Die Nutzung dieser Lichtsignalanlage stellt für Fußgänger einen nicht akzeptablen Umweg dar. An dieser Stelle besteht dringender Handlungsbedarf.

- Aus Verkehrssicherheits- und Komfortgründen sind umgehend die Sperrgitter zu entfernen und die Leitbake um zwei Parkstände zu versetzen.
- Es ist notwendig, die vorhandenen Fußgängerkerps richtliniengemäß 30-70 cm über die Parkstände hinaus vorzuziehen, um eine bessere Sicht zu ermöglichen.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-003 (Weg im Grünzug neben der U-Bahnlinie, Siebenendenweg/ Querung Wilskistraße, Steglitz-Zehlendorf): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-004 (Sven-Hedin-Straße nördliche Seite, Plüschowstraße/ Querung Sven-Hedin-Straße, Steglitz-Zehlendorf): WEG\*\* + KAP\*\* + BAR\*\***

Die Sven-Hedin-Straße weist eine breite Fahrbahn mit glatter Fahrbahnoberfläche auf, die zum Zeitpunkt der Begehung optisch noch breiter wirkte, da nur wenige Kraftfahrzeuge am Straßenrand parkten. Die Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge lagen zum Zeitpunkt der Begehung häufig über der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. In der Planvorlage ist die Querungsstelle gut an einer Stelle an einer Kurve lokalisiert, an der Fußgänger mit Querungswunsch recht gute Sicht auf die Fahrbahn haben. Wir empfehlen dennoch die Verlegung der Querung 100 Meter weiter nach Westen. Dadurch entsteht kein Umweg, sondern die Straße wird an einer anderen Stelle im Wegeverlauf gequert, an welcher der Querungsbedarf von Fußgängern wesentlich größer ist als an der vorgeschlagenen Querungsstelle: Zum einen führt der Weg hier direkt gegenüber (Plüschowstraße) weiter nach Süden. Zum anderen befindet sich hier die Zufahrt zu den Sportanlagen des Vereins „Z 88“ auf die Sven-Hedin-Straße. Viele Kinder und Jugendliche nutzen diesen Zuweg per Fahrrad oder zu Fuß. An der Sportanlage wurde zum Zeitpunkt der Begehung ein starker Hol- und Bringendienst durch Eltern mit ihren Kraftfahrzeugen, die beim Ausbiegen nach links querende Radfahrer und Fußgänger gefährdeten. Da westlich dieser Querungsstelle die Fahrbahn schmaler wird und auch der Parkstreifen genutzt wird, ist – von Norden kommend – die Sicht in die Sven-Hedin-Straße Richtung Westen stark eingeschränkt. Für querende Fußgänger ist auf der nördlichen Straßenseite an der Querungsstelle keine Aufstellfläche vorhanden, weshalb sie sich zur Einsicht der Straße auf den Radweg stellen müssen.

- Es wird empfohlen, auf der nördlichen Seite der Sven-Hedin-Straße (östlich der Z 88-Zufahrt) ein Fußgängerkap auf der Fahrbahn zu markieren, damit die Fußgänger sich nicht mehr auf dem Radweg aufstellen müssen. Die Sicht auf die Fahrbahn wird so deutlich verbessert.
- Auf der Südseite der Sven-Hedin-Straße ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-005 (Fischerhüttenstraße nördliche Seite, Bergmannstraße östliche Seite/ Querung Fischerhüttenstraße, Steglitz-Zehlendorf): WEG\*\* + PLA\*\* + KAP\*\*\* + SON\*\* + BAR\*\***

Laut Planvorlage werden die Fischerhüttenstraße östlich der Bergmannstraße und dann die Bergmannstraße gequert.

- Es wird empfohlen, die Querung südlich der Einmündung der Bergmannstraße zu nutzen. Zum einen ist hier der Querungsbedarf wegen des Zugangs zur Grünanlage um die alte Feuerwache hoch, zum anderen muss die Bergmannstraße nicht noch zusätzlich gequert werden.

Die Fischerhüttenstraße weist eine gerade Führung mit glatter Fahrbahnoberfläche auf. Durch die Anordnung der parkenden Kraftfahrzeuge auf den Gehwegen (Nordostseite zwischen Rad- und Gehweg, Südwestseite zwischen Radweg und Fahrbahn) wirkt die Fahrbahn optisch breit, kann in ihrer gesamten Breite genutzt werden und verleitet die Kraftfahrzeugführer, mit unangemessen hohen Geschwindigkeiten zu fahren. Darüber hinaus müssen sich Fußgänger, welche die Straße einsehen wollen, auf den Radweg stellen.

- Es ist zu prüfen, ob Plateaupflasterungen auf beiden Seiten neben der Querungsstelle als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorzusehen sind.
- Auf der Nordostseite der Fischerhüttenstraße wird der Bau eines Fußgängerkaps empfohlen, um für Fußgänger eine Aufstellfläche zwischen Fahrbahn und Radweg zu schaffen und somit die Sichtverhältnisse zu verbessern.
- Zusätzlich wäre eine Entwidmung des auf der südwestlichen Straßenseite geführten Radweges wünschenswert, da dieser zum einen nicht den Standards der ERA entspricht und zum anderen den Gehweg stark einengt.

- Auf der Südwestseite ist der Bordstein abzusenken und es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-006 (Weg durch das Gemeindewäldchen/ Querung Busseallee, Steglitz-Zehlendorf): SON\* + BAR\***

Die Busseallee ist eine schwach befahrene Straße mit Kopfsteinpflaster.

- Eine ebenere Pflasterung im Bereich der Querungsstelle würde Rollstuhlfahrern und Passanten mit Kinderwagen die Nutzung stark erleichtern.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-007 (Weg durch Gemeindewäldchen, Potsdamer Straße südliche Seite/ Querung Potsdamer Straße, Steglitz-Zehlendorf): LSA\*\* + WEG\*\* + KAP\*\***

Die Potsdamer Straße ist eine Bundesstraße mit einer Verkehrsbelastung von über 37.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Wegen ihres „anbaufreien“ Außerorts-Charakters fahren die Kraftfahrzeuge hier mit sehr hohen Geschwindigkeiten.

Die Querungsstelle ist in der Planvorlage nicht genau zu lokalisieren, scheint aber auf Höhe der abgehängten Einmündung der Rondellstraße zu liegen. Allerdings müssen Fußgänger, queren sie die Potsdamer Straße an dieser Stelle, direkt entlang der verlärmten Bundesstraße B1 laufen. Attraktiver für Fußgänger wäre es, die Potsdamer Straße auf Höhe der Einmündung der Forststraße zu queren. Dies würde keine Änderungen im Wegeverlauf bedeuten und es wird davon ausgegangen, dass der Querungsbedarf von Fußgängern aufgrund des angrenzenden Wohngebietes an dieser Straße höher ist. An beiden Querungsstellen sind dort die Bordsteine abgesenkt sowie ein Mittelstreifen mit Übergang vorhanden. Allerdings ist die Sperrmarkierung auf dem Parkstreifen (Zeichen 299 StVO) auf der östlichen Seite der Querungsstelle Höhe Forststraße stark verblasst. Vom Gehweg aus ist die Sicht der Fußgänger auf die Fahrbahn durch die dicken Baumstämme stark behindert.

- Es wird die Verlegung der Querung direkt an die Ostseite der Einmündung der Forststraße empfohlen.
- Es wird empfohlen, auf der nördlichen Straßenseite der Querung an der Forststraße, ein Fußgängerkap zu markieren und zur Unterstützung mit einer Warnbake (Zeichen 630 StVO) auszustatten.
- Zusätzlich ist die Einrichtung einer Lichtsignalanlage zu prüfen.
- Auf der südlichen Seite sollte die Parkplatz-Sperrmarkierung (Variante von Zeichen 299 StVO), die kaum mehr sichtbar ist, durch ein markiertes Kap ersetzt werden.

Die bisherige Führung des Idealweges mitten durch den Paul-Mebes-Park ist ungünstig: Zum einen werden die Nutzer länger als nötig gezwungen, sich an der verlärmten B1 aufzuhalten, zum anderen ist der Zugang auf der Nord- und Südseite zum Park nur über Treppen möglich. Eine Führung des Idealweges entlang des Fischer-Dieskau-Weges direkt gegenüber der Querung wäre Nutzern einsichtiger, komfortabler und vom Grünaspekt genauso attraktiv wie die Führung durch den Park. Der Fischer-Dieskau-Weg ist ein unbefestigter Weg ohne Kraftfahrzeugverkehr.

- Es wird empfohlen, den Idealweg an dieser Stelle zu verändern und entlang des Fischer-Dieskau-Weges zu führen.

**15-008 (Königstraße nördliche Seite, Weg durch Grünanlage zwischen Fluss o. Namen und See o. Namen/ Querung Königsweg, Steglitz-Zehlendorf): WEG\*\***

- Der sich nach Süden anschließende Wegeverlauf muss unbedingt ausgeschildert werden. Zum einen müssen die Fußgänger in die Sackgasse geleitet werden und zum anderen in die privat wirkende Führung nach Süden.

**15-009 (Weg durch den Grünzug am Buschgraben/ Querung Hegauer Weg, Steglitz-Zehlendorf): KAP\*\* + BAR\*\***

Der Hegauer Weg erschließt ein Gewerbegebiet mit Lkw-Verkehr an Wochentagen. Das Parken ist im Bereich der Querungsstelle erlaubt und es kann dadurch zu Sichtbehinderungen kommen.

- Es wird ein markiertes Fußgängerkap auf der nordwestlichen Seite empfohlen.
- Auf der nördlichen Seite ist der Bordstein abzusenken und es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-010 (Idsteiner Straße östliche Seite, Berlepschstraße nördliche Seite/ Querung Idsteiner Straße, Steglitz-Zehlendorf): SON\*\* + BAR\*\***

Wegen des Radwegs auf dem Gehweg entlang der Berlepschstraße ist der Gehweg äußerst schmal. An der Querungsstelle wird der Radweg auf die Fahrbahn geführt und der Bordstein ist an dieser Stelle daher abgesenkt.

- Es wird eine Entwidmung des unkomfortablen und ohnehin zu schmalen Radweges empfohlen, wodurch eine Absenkung der Bordsteinkante entfallen könnte.
- Auf beiden Seiten sind die Bordsteine abzusenken und der Einbau taktiler Flächen ist zu empfehlen.

**15-011 (Berlepschstraße nördliche Seite, Schopfheimer Straße östliche Seite / Querung Berlepschstraße, Steglitz-Zehlendorf): SON\*\* + BAR\*\***

Das Zeichen 136 StVO („Achtung Schulkinder“) auf der südlichen Straßenseite für die östliche Fahrtrichtung befindet sich hinter der Querungsstelle.

- Das Zeichen 136 StVO muss westlich vor der Querungsstelle aufgestellt werden.
- Auf der Südseite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich und es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-012 (Schopfheimer Straße östliche Seite, Weg durch die Grünanlage westlich der Grundschule am Buschgraben/ Querung Ludwigsfelder Straße, Steglitz-Zehlendorf): WEG\*\***

An der in der Planvorlage eingetragenen Querungsstelle südlich der Einmündung der Schopfheimer Straße gibt es bisher keine Querungsanlage. Tempo 30 wird in Fahrtrichtung Südost erst hinter der Querung angeordnet. Nördlich der Einmündung der Schopfheimer Straße ist eine Mittelinsel angelegt. Um diese Querungshilfe zu erreichen, muss man die Schopfheimer Straße im Verlauf der Ludwigsfelder Straße queren.

- Es wird eine Verlegung des Wegeverlaufs empfohlen, so dass die Ludwigsfelder Straße auf der Nordseite der Einmündung der Schopfheimer Straße gequert wird. Dafür muss zunächst die Schopfheimer Straße gequert werden:

**15-013 (Ludwigsfelder Straße nordöstliche Seite/ Querung Schopfheimer Straße, Steglitz-Zehlendorf): BAR\*\***

- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen erforderlich und der Einbau taktiler Flächen wird empfohlen.

**15-014 (Schopfheimer Straße nordwestliche Seite, Ludwigsfelder Straße südwestliche Seite/ Querung Ludwigsfelder Straße, Steglitz-Zehlendorf): GES\*\* + BAR\***

Südlich der Querungsstelle ist eine zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, direkt hinter der Querungsstelle in nördliche Richtung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet. Das kann dazu führen, dass die in Richtung Norden fahrenden Kraftfahrzeugführer bereits im Bereich der Querungsstelle ihre Geschwindigkeit erhöhen und die Fahrzeuge in Richtung Süden mit zu hohen Geschwindigkeiten auf die Querungsstelle zufahren. Für die Fußgänger sind dadurch die Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge schwer einschätzbar.

- Es wird empfohlen, die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30km/h möglichst bereits ab der Berlepschstraße anzuordnen.

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten und auf der Mittelinsel mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-015 (Weg „Zur Neuruppiner Straße“ durch die Grünanlage westlich der Grundschule am Buschgraben, Neuruppiner Straße südliche Seite/ Querung Neuruppiner Straße, Steglitz-Zehlendorf): WEG\*\***

Die Neuruppiner Straße ist eine Anliegerstraße mit Erschließungsfunktion. In Fahrtrichtung Ost traten zum Zeitpunkt der Begehung erhöhte Kraftfahrzeuggeschwindigkeiten auf, da von den Fahrzeugführern keine Fahrzeuge aus den südlichen Seitenstraßen zu erwarten sind. Die in der Planvorlage eingetragene Querungsstelle direkt gegenüber der Einmündung des Weges „Zur Neuruppiner Straße“ ist etwas ungünstig, da hier nur eine Bordsteinabsenkung auf der Südseite vorhanden ist.

- Es wird empfohlen, den Weg auf der Nordseite der Neuruppiner Straße Richtung Osten bis westlich der Brücke über den Buschgraben zu verlegen. Hier sind auf beiden Fahrbahnseiten der Neuruppiner Straße gegenüberliegende Bordsteinabsenkungen vorhanden.

Die Verlegung der Querungsstelle würde auch der folgenden Routenänderung entgegen kommen:

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf ab der Südseite der Neuruppiner Straße auf den Pfad östlich des Buschgrabens zu verlegen. Der Verlauf ist landschaftlich deutlich attraktiver als die Routenführung entlang der verlärmten Ludwigsfelder Straße und Machnower Straße. Die vorgeschlagene Route ist auch kürzer, sie hat nur den Nachteil, dass dieser Pfad nicht von Rollstuhlfahrenden und Passanten mit Kinderwagen genutzt werden können. Die Machnower Straße an der Einmündung Ludwigsfelder Straße muss dann nicht mehr gequert werden. Diese attraktive Abkürzung „durchs Grüne“ verläuft über Brandenburger Gebiet. Die Querung der Machnower Straße südöstlich des Buschgrabensees befindet sich jedoch bereits wieder in Berlin.

**15-016 (Weg durch Grünanlage „Machnower Busch“, Weg „Rundweg Buschgraben“ durch Grünanlage südöstlich der Machnower Straße/ Querung Machnower Straße, Steglitz-Zehlendorf):**

Keine Anmerkung

*Der GHW Nr. 15 trifft nordöstlich des Collegium Augustinum auf den GHW Nr. 17 („Teltowkanalweg“). Beide Weg verlaufen gemeinsam bis zur Wismarer Straße an der Eugen-Kleine-Brücke.*

**15-017 (Weg durch die Grünanlage nördlich des Teltowkanals/ Querung Teltower Damm nördlich der Knesebeckbrücke, Steglitz-Zehlendorf): LSA\*\* + BAR\*\***

Obwohl keine Verkehrszahlen vorlagen (Straße nicht im Zählnetz), wurde der Teltower Damm zum Zeitpunkt der Begehung in beiden Richtungen stark befahren. Die Straße ist die einzige Verbindung zwischen Zehlendorf und Teltow. Lastkraftwagen dürfen die Brücke über den Teltowkanal nicht befahren. Eine Querungsanlage ist nicht vorhanden, wobei eine Querungshilfe sehr nötig ist: Die Wartezeiten sind für Fußgänger sehr lang. Da die Fahrstreifen schmal und wenig Platz auf der Anrampung zur Brücke ist, wären Fußgängerkaps und/ oder eine Mittelinsel kaum bzw. nur sehr aufwändig einzurichten. Der Querungsstelle ist aus östlicher Richtung nur über einen steilen schmalen Fußweg zu erreichen und daher nicht barrierefrei.

- Empfohlen wird die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Fußgängerampel.
- Es wird dringend empfohlen, den Zugang zur Querungsstelle durch den Bau einer Rampe mit Zwischenpodesten barrierefrei zu gestalten. (nach RAS 2006, 6.1.8.8.)
- Auf der Westseite ist der Bordstein abzusenken und es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

*Der Weg verlässt am Übergang Ostpreußendamm / Lichterfelder Allee, das Stadtgebiet und wird an der Jenbacher Straße (Steglitz-Zehlendorf) im Stadtgebiet fortgeführt. Die Querungsstellen außerhalb des Stadtgebiets wurden nicht untersucht.*

**15-018 (Waldweg westlich des Gustav-Krech-Weges außerhalb der Landesgrenze, Weg im Johann-Baptist-Gradl-Grünzug östlich der Kleingartenkolonie am Wäldchen/ Querung Jenbacher Straße, Steglitz-Zehlendorf): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-019 (Weg im Johann-Baptist-Gradl-Grünzug östlich der Kleingartenkolonie an der Rodelbahn, Lichterfelder Ring nördliche Seite/ Querung Lichterfelder Ring, Steglitz-Zehlendorf): FGÜ\*\* + GES\*\***

Die Querungsstelle über den Lichterfelder Ring ist nicht nur für den GHW Nr. 15 wichtig, sondern auch für den weiterhin in Richtung Norden verlaufenden Johann-Baptist-Gradl-Grünzug, als Verbindung zum S-Bahnhof Osdofer Straße. Dementsprechend wird die Querung von Fußgängern frequentiert. In diesem Abschnitt der Straße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, weiter östlich jedoch von 30 km/h. Die mangelhafte Ausdehnung des Tempo 30-Bereichs ist offensichtlich auch als Problem erkannt worden, denn an der Querungsstelle wird mit dem Zeichen „Achtung spielende Kinder“ (Zeichen 136 StVO, Fahrtrichtung West) gewarnt. Auf der Südseite des Lichterfelder Rings parken die Kraftfahrzeuge

auf dem unbefestigten Streifen auf dem Gehweg zwischen den Bäumen und auf der Nordseite befindet sich der Parkstreifen auf der Fahrbahn, so dass die notwendigen Sichtbeziehungen nicht gewährleistet sind.

- Um die Fahrbahnquerung für Fußgänger zu erleichtern sowie um den Querungsbedarf von Fußgängern an dieser Stelle für Kraftfahrzeugführer besser sichtbar zu machen, wird der Bau eines Fußgängerüberweges empfohlen.
- Es wird empfohlen, ab Osdorfer Straße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h anzuordnen, zumindest aber muss die Querungsstelle in den Tempo 30-Bereich des Lichterfelder Ringes einbezogen werden.

**15-020 (Schütte-Lanz-Straße westliche Seite, Weg im Grünzug südlich vom Karpfenteich/ Querung Lanzstraße, Steglitz- Zehlendorf): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-021 (Weg im Grünzug vom Karpfenteich bis zur Trippsteinstraße/ Querung Achenseeweg, Steglitz-Zehlendorf): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-022 (Weg im Grünzug vom Karpfenteich bis zur Trippsteinstraße/ Querung Leermoser Weg, Steglitz-Zehlendorf): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-023 (Weg im Grünzug vom Karpfenteich bis zur Trippsteinstraße/ Querung Stanzer Zeile, Steglitz-Zehlendorf): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-024 (Weg im Grünzug vom Karpfenteich bis zur Trippsteinstraße/ Querung Pertisauer Weg, Steglitz-Zehlendorf): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-025 (Weg im Grünzug vom Karpfenteich bis zur Trippsteinstraße/ Querung Fügener Weg, Steglitz-Zehlendorf): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-026 (Weg im Grünzug vom Karpfenteich bis zur Trippsteinstraße, Lechtaler Weg nördliche Seite/ Querung Sondershauser Straße, Steglitz-Zehlendorf): WEG\*\* + BAR\***

In der Planvorlage ist die Querung der Sondershauser Straße auf der Südseite der Einmündung des Lechtaler Weges vorgesehen. Diese Querungsstelle ist aus zwei Gründen ungünstig: Erstens dient sie nicht den Fußgängern, die dem Grünzug vom Karpfenteich bis zur Trippsteinstraße weiter Richtung Norden folgen wollen und zweitens führt sie über hohe Bordsteinkanten und durch eine Parkbucht.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf so zu verändern, dass die Querung der Sondershauser Straße im Verlauf des Grünzugs liegt, welcher östlich der vorgeschlagenen Querungsstelle nach Norden zur Trippsteinstraße, zur Kleingartenkolonie „Lankwitz Zieten“ und zur Schule am Königsgraben führt.

Die Querung im empfohlenen Bereich ist problemlos möglich. Es ergibt sich auch keine Querung des Lechtaler Weges (was wahrscheinlich das Motiv für die Positionierung war), da der Lechtaler Weg keine Gehwege hat und Fußgänger auf der kaum befahrenen Fahrbahn gehen.

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-027 (Lechtaler Weg westliche Seite, Lichterfelder Ring südliche Seite/ Lichterfelder Ring, Steglitz-Zehlendorf): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-028 (Lichterfelder Ring südliche Seite/ Querung Tirschenreuther Ring, Tempelhof-Schöneberg): SON\*\* + BAR\*\***

Die Eckausrundungen der Einmündung Tirschenreuther Straße in den Lichterfelder Ring sind sehr stark ausgeweitet und verleiten die Kraftfahrzeugführer zu hohen Geschwindigkeiten.

- Es wird empfohlen, die Sperrmarkierung (Zeichen 298 StVO) an der Südseite des Lichterfelder Rings östlich der Einmündung in den Eckbereich hinein zu verlängern.

- Westlich der Einmündung sollte eine entsprechende Sperrmarkierung (Zeichen 298 StVO) aufgetragen werden.
- Auf beiden Seiten sind die Bordsteine abzusenken und der Einbau taktiler Flächen ist zu empfehlen.

**15-029 (Lichterfelder Ring südliche Seite, Weg durch Grünanlage nördlich der Alfred-Adler-Grundschule/ Querung Waldsassener Straße, Tempelhof-Schöneberg): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

*Der GHW Nr. 15 trifft nördlich der Alfred-Adler-Grundschule auf den GHW Nr. 05 („Nord-Süd-Weg“). Beide Wege verlaufen gemeinsam in südliche Richtung bis Königsgraben, Alfred-Kiepert-Steig. Die Querungsstellen auf diesem Abschnitt wurden bereits als GHW Nr. 05 untersucht.*

**15-030 (Alfred-Kiepert-Steig, Rainfarnweg/ Querung Motzener Straße, Tempelhof-Schöneberg): MIN\*\* + BAR\*\***

Die Motzener Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 20.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV), ist geradlinig geführt und hat breite Fahrspuren. Die Kraftfahrzeuge fahren zum Zeitpunkt der Begehung zum Teil mit sehr hohen Geschwindigkeiten. Wegen der umliegenden Gewerbegebiete dürfte der Anteil der Lastkraftwagen am Gesamtverkehrsaufkommen hoch sein. Im Verlauf des in der Planvorlage eingetragenen Weges ist keine Querungshilfe über die Motzener Straße angelegt. Eine Mittelinsel befindet sich weit über 100 Meter nördlich der Einmündung der Sperenberger Straße. Die Fußgänger, die zur Beobachtungszeit querten, nutzten diese Alternative allerdings nicht.

- Als Querungshilfe für Fußgänger wird die Einrichtung einer Mittelinsel empfohlen.
- Auf beiden Seiten der Motzener Straße sind die Bordsteine abzusenken und der Einbau von taktilen Flächen wird empfohlen.

**15-031 (Weg zwischen dem S-Bhf. Schichauweg und der Fontanestraße, Fontanestraße/ Querung Kettinger Straße, Tempelhof-Schöneberg): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-032 (Fontanestraße, Neanderstraße/ Querung Neanderstraße, Tempelhof-Schöneberg):**

Keine Anmerkung.

*Der Idealweg ist östlich der Neanderstraße bis zum Töpchiner Weg/Straße 9 ist zur Zeit noch nicht begehbar. Die Querungsstellen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

*Der GHW Nr. 15 trifft an der Töpchiner Straße/Straße 9 auf den GHW Nr. 10 („Britz-Buckower-Weg“). Beide Wege verlaufen gemeinsam bis Hochspannungsweg/Querung Breitunger Weg. Die Querungsstellen auf diesem Abschnitt wurden bereits als GHW Nr. 10 untersucht.*

**15-033 (Hochspannungsweg/ Querung Buckower Damm, Neukölln): LSA\*\***

Der Buckower Damm hat im Bereich der Querungsstelle je einen Parkstreifen und zwei Fahrspuren, die durch einen Mittelstreifen getrennt sind. Die Querung wird durch eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage geregelt. Diese ist leider so geschaltet, dass man jeweils nur bis zum Mittelstreifen gelangt.

- Es ist zu prüfen, wie Fußgängern die nach den Richtlinien empfohlene Querung in einem Zuge ermöglicht werden kann (HBS 2005, 6.3.2, RAS 2006, 6.1.8.6).

**15-034 (Hochspannungsweg/ Querung Mauerweg, Neukölln): BAR\***

Keine Anmerkung

**15-035 (Hochspannungsweg/ Querung Steinträgerweg, Neukölln): BAR\***

Keine Anmerkung

**15-036 (Hochspannungsweg/ Querung Dachdecker Weg, Neukölln): BAR\***

Keine Anmerkung

**15-037 (Hochspannungsweg/ Querung Zimmerer Weg, Neukölln): BAR**

Keine Anmerkung

*Ab dem Bauhüttenweg ist der Idealweg bis zum Meißner Weg an der Berliner Stadtreinigung zur Zeit noch nicht zu begehen. Die Querungsstellen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

**15-038 (Weg im Grünzug nordöstlich der Zittauer Straße/ Querung Zwickauer Damm, Neukölln): FGÜ\*\***

Der Zwickauer Damm hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 6.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Die Fahrspuren sind sehr breit und geradlinig. Tritt man aus der Grünanlage heraus, kann der Zwickauer Damm nicht wie in der Planvorlage vorgesehen direkt, in gerader Linie überquert werden: Im direkten Verlauf kann der begrünte Mittelstreifen mit hoher Bordsteinkante nicht überschritten werden. Rund 20 Meter nordöstlich ist die Querung neben der Mittenwalder-Bahntrasse über den

Zwickauer Damm mit rechten guten Absenkungen an den Gehwegen und am Mittelstreifen problemlos möglich. Diese Stelle liegt auch im weiteren Wegeverlauf.

- Es wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges mit integrierter Mittelinsel empfohlen.

**15-039 (Weg im Grünzug nordöstlich der Zittauer Straße/ Querung Bildhauer Weg, Neukölln): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-040 (Weg im Grünzug nordöstlich der Zittauer Straße, Rhodeländer Weg/ Querung Groß-Ziethener Chaussee, Neukölln): GES\*\* + SON\*\***

Die Groß-Ziethener Chaussee hat ein Verkehrsaufkommen von über 13.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Zwar beträgt die zugelassene Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, das „Erinnerungsschild“ ist jedoch in Fahrtrichtung Südwest erst ca. 30 Meter hinter der Querungsstelle angebracht. Auf der Nordseite der Groß-Ziethener Chaussee ist keine eigene Aufstellfläche für Fußgänger vorhanden, da der Radweg vor der Querungsstelle durch einen asphaltierten, größeren Bereich (für eine Zufahrt) nicht durchgebunden wird.

- Es wird empfohlen, das Zeichen 274 StVO („Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h“) in Fahrtrichtung Südwest direkt vor die Querungsstelle zu versetzen.
- Es wird empfohlen, den Radweg zumindest farblich durch den asphaltierten Bereich durchzuführen und so zu verschwenken, dass eine Aufstellfläche für Fußgänger zwischen Radweg und Bordsteinkante entsteht.

Östlich neben der Querungsstelle führt eine unbefestigte Stichstraße von der Groß-Ziethener Chaussee nach Süden, die leicht irrtümlich als Weiterführung des GHW Nr. 15 (statt entlang des Rhodeländer Weges) angesehen werden kann. Ebenso ist das empfohlene Betreten der Kleingartenkolonie an der Stelle, wo der Rhodeländer Weg nach Südwest abbiegt, kaum ersichtlich, wie auch die gesamte Führung durch die Kolonie für Ortsfremde kaum nachvollziehbar ist.

- Es wird dringend empfohlen, den weiteren Wegeverlauf entlang des Rhodeländer Weges und durch die Kleingartenkolonie durch eine eindeutige Beschilderung zu verdeutlichen.

*Zwischen dem Rhodeländerweg und der Waßdorfer Chaussee ist der Idealweg südwestlich des Rohrpfuhr zur Zeit noch nicht begehbar. Auf dieser Strecke müssen keine Straßen überquert werden.*

**15-041 (Weg durch die Kleingartenkolonien „Ewige Heimat“ und „Waßmannsdorfer“, Weg durch Siedlung An der Waßmannsdorfer Chaussee/ Querung Waßmannsdorfer Chaussee, Neukölln): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-042 (Weg durch Siedlung An der Waßmannsdorfer Chaussee, Straße 182 / Querung Straße 183, Neukölln): BAR\*\***

- Auf beiden Seiten der Motzener Straße sind die Bordsteine abzusenken und der Einbau von taktilen Flächen wird empfohlen.

**15-43 (Schönefelder Straße/ Querung Straße 184, Neukölln):**

Keine Anmerkung.

**15-044 (Weg durch Südpark/ Querung Waltersdorfer Chaussee, Neukölln): LSA\*\***

Die Waltersdorfer Chaussee (Bundesstraße 179) hat ein Verkehrsaufkommen von über 20.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Als Querungshilfe ist ein Mittelstreifen mit Übergang und taktiler Rillenplatten angelegt. An der Waltersdorfer Chaussee/ Friedensstraße befindet sich eine Lichtsignalanlage. Die Nutzung dieser Lichtsignalanlage würde jedoch einen nicht zumutbaren Umweg bedeuten.

- Es wird empfohlen, an der Querungsstelle eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage einzurichten-

**15-045 (Neudecker Weg, Rudower Straße/ Querung Rudower Straße, Treptow-Köpenick): FGÜ\*\***

Die Rudower Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 12.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV).

- Es wird empfohlen, einen Fußgängerüberweg einzurichten.

**15-046 (Hermann-Dorner-Allee/ Querung Eisenhutweg, Treptow-Köpenick):**

Keine Anmerkung

**15-047 (Hermann- Dorner- Allee nordwestliche Seite, Groß-Berliner Damm nordöstliche Seite/ Querung Groß-Berliner Damm, Treptow-Köpenick): SON\*\***

Zum Zeitpunkt der Begehung war das Verkehrsaufkommen gering (Straße nicht im Zählnetz) und das Gebiet nordöstlich der Querungsstelle befand sich im Bau. Der Groß-Berliner Damm ist neu gestaltet. Es sind daher keine Aussagen über mögliche Querungsprobleme und über die zukünftige Situation an dieser Querungsstelle möglich. Es ist zu prüfen ob entsprechend des Verkehrsaufkommens in Zukunft eine zusätzliche Querungsanlage erforderlich ist.

*Ab dem Berliner Damm/ Benno-König-Straße bis zum S-Bhf. Adlershof ist der Idealweg bisher nicht begehbar. Die Querungsstellen entlang des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

**15-048 (Rudower Chaussee, Dörpfeldstraße/ Querung Straße Adlergestell, Treptow-Köpenick):**

Die Straße Adlergestell hat ein Verkehrsaufkommen von über 53.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Während der Begehungszeit waren wegen Bauarbeiten am Tunnel unter der Eisenbahnstrecke nur Bauampeln an der Querungsstelle eingesetzt. Deshalb konnten evtl. vorhandene Schaltungsprobleme nicht untersucht werden.

**15-049 (Anna-Seghers-Straße westliche Seite/ Querung Seidenbauer Straße, Treptow-Köpenick):**

Keine Anmerkungen

**15-050 (Anna-Seghers-Straße westliche Seite/ Querung Altheider Straße, Treptow-Köpenick): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-051 (Anna-Seghers-Straße westliche Seite/ Querung Silberberger Straße, Treptow-Köpenick): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-052 (Anna-Seghers-Straße/ Querung Straße Eigenheimgasse/ Husstraße, Treptow-Köpenick): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**15-053 (Husstraße, Vogelbeerstraße nördliche Seite/ Querung Vogelbeerstraße, Treptow-Köpenick): BAR\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**WEG\*\***

Der exakte Wegeverlauf durch die Köllnische Heide ist für Ortsunkundige praktisch nicht zu finden.

- Hier sind an mindestens drei Stellen Wegweisungen nötig.

**15-054 (Weg durch die Köllnische Heide, Weg durch die Kleingartenkolonie Waldland/ Querung Oberspreestraße, Treptow-Köpenick): FGÜ\*\***

Das Verkehrsaufkommen ist mit ca. 20.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) recht hoch. Die Oberspreestraße hat den Charakter einer außerörtlichen Straße: Hier gibt es keine angebauten Häuser, keine Kreuzungen, keine Bordsteine und nur straßenbegleitende Radwege. Eine Querungshilfe befindet sich nicht in der Nähe der in der Planvorlage eingetragenen Querungsstelle. Je Fahrtrichtung ist ein Fahrstreifen angelegt. Neben dem GHW besteht auch für die Kleingartenkolonie und das Kreiswehrrersatzamt Querungsbedarf.

- Es wird empfohlen, durch die Einrichtung eines Fußgängerüberweges den Querungsbedarf an dieser Stelle auch für die Kraftfahrzeugführer sichtbar zu machen, und so den Fußgängern eine sichere und komfortable Querungsmöglichkeit zu bieten. Gegebenenfalls könnte der Fußgängerüberweg ein kleines Stück westlich der in der Planvorlage engetragenen Querungsstelle am östlichen Anschluss der Bebauung errichtet werden, um auch Bewohnern dieser Gegend die Querung zu erleichtern.

*Zwischen der S-Bahn-Trasse nördlich der Kleingartenkolonie Waldland und dem Bruno-Bürgel-Weg ist der Idealweg für eine kurze Strecke zur Zeit noch nicht zu begehen. Auf dieser Strecke müssen keine Straßen gequert werden.*

**15-055 (Bruno-Bürgel-Weg südliche Seite, Weg durch Kleingartenkolonie Am Freibad Oberspree südlich der Spree/ Querung Bruno-Bürgel-Weg, Treptow-Köpenick): SON\*\***

Der Bruno-Bürgel-Weg hat eine sehr breite Fahrbahn, an der Straße befinden sich mehrere Gewerbeeinrichtungen. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die breite Fahrbahn begünstigt eine schnelle Fahrweise.

- Es wird empfohlen, die zugelassene Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren.
- Unterstützend wird im Bereich der Querungsstelle eine Verengung der Fahrspuren durch Sperrflächen (Zeichen 298 StVO) empfohlen.

*Der Idealweg trifft am Eisenbahnsportverein Berlin-Mitte auf den GHW Nr. 01 („Spreeweg/ Berliner Urstromtal“). Beide Wege verlaufen gemeinsam bis zur Spindlersfelder Straße westlich der Wilhelm-Spindler-Brücke.*

*Ab der Kleingartenkolonie Am Freibad Oberspree südlich der Spree bis zur Spindlersfelder Straße westlich der Wilhelm-Spindler-Brücke ist der Idealweg unterbrochen. Auf diesem Abschnitt gibt es keine Querungsstellen.*

## **GHW Nr. 16 „Humboldtspur“**

- Von Tegel (Jörsstraße) bis Ahrensfelde (Eichepark)
- durch Reinickendorf, Pankow, Marzahn-Hellersdorf und Lichtenberg.

Querungsanlagen: Bis auf einen kurzen Abschnitt im Norden gehört der gesamte Weg zum Untersuchungsgebiet 2009. Er beginnt am Schnittpunkt des GHW 02 („Spandauer Weg“) und des GHW 12 „Havelseenweg“ am Aalemannufer in Spandau an der Autofähre Aalemannufer – Jörsstraße und wird ab dem Weg An der Malche bis zur Greenwichpromenade am nördlichen Ende des Tegeler Sees gemeinsam mit dem GHW 03 „Heiligenseer Weg“ geführt. Von dort bis zur Nordspitze des Tegeler Hafens wurde der Weg auf einer Länge von knapp einem Kilometer als Teil des Nordausläufers als GHW 13 „Barnimer Dörferweg“ bereits 2008 untersucht. Ab der Schorfheidestraße ist der Wegeverlauf wiederum ein kurzes Stück am Nordgraben entlang gemeinsam mit dem GHW 04 „Lübarser Weg“. Am Weg an der Panke südlich vom Pankegraben soll der Idealweg den GHW 05 „Nord-Süd-Weg“ kreuzen. Am östlichen Stadtrand kreuzt der Weg am Schweriner Ring nördlich vom Hechtgraben den GHW 06 „Lindenberger Korridor“ und trifft dann im Eichepark nördlich der Neuen Wuhle auf den GHW 14 „Wuhleweg“ (Gesamtlänge 25 km mit insgesamt 33 Querungsstellen).

### **WEG\*\***

- Im Gegensatz zur Planvorlage sollte der Weg auf südöstlicher Seite des Schwarzen Weges bis zum Weg An der Malche fortgeführt werden, um die zwei Querungen des Schwarzen Weges zu vermeiden.

*Der Weg trifft am Mühlenweg auf den GHW 03 („Heiligenseer Weg“). Die Querungsstelle im gemeinsamen Verlauf beider Wege bis zur Tegeler-Hafen-Brücke wurde bereits als Teil des GHW 03 untersucht.*

*Ein kurzer Abschnitt von der Tegeler Hafenbrücke bis zur Fußgängerbrücke zur Kleingartenkolonie Humboldt-Schloss an der nördlichen Spitze des Tegeler Hafens ist gemeinsam mit dem GHW Nr. 13 („Barnimer Dörferweg“) geführt. Es gibt auf diesem Abschnitt keine Querungsstellen.*

**16-001 (Weg nördlich der Grünanlage am Nordgraben, Waidmannsluster Damm südliche Straßenseite/ Querung Karolinenstraße nördlich der Karolinenbrücke, Reinickendorf): WEG\* + SCH\*\* + KAP \*\* + BAR \***

Bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 25.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) ist die Querung der Karolinenstraße im Gegensatz zur Planvorlage erst auf der südlichen Seite der Straße An der Mühle möglich. Sie ist trotz des vorhandenen Mittelstreifens und der zusätzlichen Dreiecksinsel für Fußgänger unkomfortabel, weil sie nicht in einem Zug erfolgen kann, die Wartezeit auf dem Mittelstreifen sehr lang und die Grünzeiten für Fußgänger sehr kurz sind. Auf der östlichen Dreiecksinsel ist die Aufstellfläche durch einen Radwege eingeengt, der als Fläche von Fußgängern mit genutzt wird, die dann bei Grün für die Karolinenstraße den Radfahrern im Wege stehen.

- Der Weg muss auf der östlichen Seite der Karolinenstraße bis zur Einmündung der Straße An der Mühle umgeleitet werden.

- Die Schaltung der Lichtsignalanlage ist aus der Sicht der Fußgängerverkehrssicherheit unbedingt zu überprüfen und zu optimieren, so dass Fußgänger in einem Zug die Kreuzung queren können.
- Es wird empfohlen, durch ein bauliches Fußgängerkap auf der westlichen Straßenseite eine Wartefläche vor dem Radweg einzurichten.
- Es wird vorgeschlagen an der Querungsstelle die Bordsteine mit einem Auftritt von 3 cm zur Fahrbahn hin zu versehen. Unmittelbar vor dem Bordstein bzw. auf der Dreiecksinsel vor dem Radweg sind taktile Platten einzubauen (AV Berlin, A, 2.3.2).
- Es wird empfohlen, den Weg nach der Querung auf dem südlichen Gehweg des Waidmannsluster Damms bis zum ersten Eingangsweg in die Grünanlage nördlich des Nordgrabens zu führen. Noch komfortabler wäre es, wenn vom westlichsten Hügel der hübschen Grünanlage ein kurzer Weg zum Knotenpunkt Waidmannsluster Damm – Karolinenstraße führen würde.

**16-002 (Waidmannsluster Damm/ Querung Buddestraße, Reinickendorf):  
LSA\*\* + BAR\*\***

Die Buddestraße hat einen nicht unerheblichen Links- und Rechtsabbiegeverkehr aus dem Waidmannsluster Damm mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 25.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und aus der Buddestraße selbst. In der Hauptverkehrszeit hat man als Fußgänger erhebliche Schwierigkeiten die Fahrbahn zu queren.

- Es ist zu prüfen, ob an der Querungsstelle eine bedarfsgesteuerte Fußgängerlichtsignalanlage eingerichtet werden kann.
- Es wird empfohlen, auf der westlichen Straßenseite in Fortsetzung des Parkstreifens ein Fußgängerkap zu bauen.
- Darüber hinaus wird empfohlen an der Querungsstelle die Bordsteine mit einem Auftritt von 3 cm zur Fahrbahn hin zu versehen. Unmittelbar vor dem Bordstein sind taktile Platten einzubauen (AV Berlin, A, 2.3.2).

**16-003 (Waidmannsluster Damm/ Querung Zufahrten der A111,  
Reinickendorf): SCH\*\*\* + BAR\*\***

Der Waidmannsluster Damm hat ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von ca. 25.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und die Querung der beiden Autobahn-Zu- und Abfahrten ist für Fußgänger wegen der Gleichzeitigkeit der starken Abbiegeverkehre unkomfortabel und gefährlich.

- Die Schaltung der Lichtsignalanlage ist aus der Sicht der Fußgängerverkehrssicherheit unbedingt zu überprüfen. Die Grünzeiten für die Fußgänger müssen besser mit den abbiegenden Kraftfahrzeugen abgestimmt werden, erforderlich ist eine konfliktfreie Signalschaltung.

- Es wird empfohlen an der Querungsstelle die Bordsteine mit einem Auftritt von 3 cm zur Fahrbahn hin zu versehen. Unmittelbar vor dem Bordstein sind taktile Platten einzubauen (AV Berlin, A, 2.3.2).

*Im Gegensatz zur Planvorlage ist der temporäre Umweg südlich vom Waidmannsluster Damm nicht notwendig, da der Idealweg östlich der Autobahn A111 über die Wilhelm-Blume-Allee bis zur Ziekowstraße begehbar ist.*

**16-004 (Ziekowstraße westliche Seite, Gehweg südlich des Nordgrabens/ Querung Ziekowstraße, Reinickendorf): KAP\*\* + BAR\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist relativ hoch (Straße nicht im Zählnetz). An der Querung kommt es zu Sichtbeeinträchtigungen durch parkende Kraftfahrzeuge, welche zum Zeitpunkt der Begehung in erster Linie große und weit ausladende Anhänger von Lastkraftwagen sind. Des Weiteren wird nach der Beobachtung die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h häufig überschritten.

- Es wird empfohlen auf beiden Seiten richtliniengemäß 30 – 70 cm über die Parkstände hinaus vorgezogene Fußgängerkerbs zu bauen, um eine bessere Sicht zu ermöglichen (AV Berlin, A, 2.3.6).
- Es wird empfohlen zusätzlich auf beiden Seiten des Radweges taktile Platten einzubauen (AV Berlin, A, 2.3.2).

**16-005 (Gorkistraße nördliche Seite, Weg nördlich des Nordgrabens/ Querung Gorkistraße östlich der Brücke über den Nordgraben, Reinickendorf): SCH\*\*\* + MIN\*\***

Die Gorkistraße hat ein Kraftfahrzeugaufkommen von annähernd 6.400 (DTV). Zum Zeitpunkt der Beobachtung gab es Konflikte zwischen Fußgängern auf der Furt bei Grün und Rechtsabbiegern aus der Straße Am Nordgraben. Im Einzugsgebiet der Querung befinden sich das Behindertenzentrum und das Humboldt-Klinikum. Dies führt zu einem erhöhten Fußgänger aufkommen mit einer geringen Gehgeschwindigkeit. Dafür ist die Aufstellfläche der Mittelinsel zu klein.

- Empfohlen wird die konfliktfreie Ampelschaltung, bei der Fußgänger bei Grün nicht mit abbiegenden Kraftfahrzeugen rechnen müssen (RILSA, 1992, 7.3.4).
- Es wird vorgeschlagen, die Mittelinsel zu verbreitern, um Fußgängern, Rollstuhlfahrer und Personen mit Kinderwagen genügend Schutzfläche zu bieten (AV Berlin, A, 2.3.5).

**16-006 (Grünzug nördlich des Nordgrabens/ Querung Triftstraße nördlich der Brücke über den Nordgraben, Reinickendorf): WEG\*\* + KAP\*\***

Die Triftstraße hat ein Kraftfahrzeugaufkommen von annähernd 8.500 (DTV). Es gibt einen gefährlichen Übergang mit Mittelinsel, nur ein paar Meter von der Lichtsignalanlage der Kreuzung Triftstraße/Straße Am Nordgraben auf der anderen Seite der Brücke über den Nordgraben entfernt. Für die Kraftfahrer/innen aus

südlicher Richtung ist er im Beschleunigungsbereich nach der Lichtsignalanlage und für die Kraftfahrer/innen aus nördlicher Richtung wegen der Konzentration auf die nahende Lichtsignalanlage nicht wahrnehmbar. Es ist unsachgemäß, die Fahrbahn vor der Kreuzung durch Abbiegestreifen auszuweiten und in diesem Bereich eine Fußgängeroute über fünf Fahrstreifen zu führen.

- Es sollte entschieden werden, welche Priorität man der Nutzung des Grünzuges am Nordgraben einräumt, ob ein Umweg über die Furt auf der nördlichen Straßenseite der Straße Am Nordgraben empfohlen wird oder der direkte Wegeverlauf zu sichern ist.

„Verkehrstechnisch“ ist die mit etwa 50 Meter Umweg verbundene Querung an der Lichtsignalanlage zumutbar; es wird allerdings kaum gelingen, die Querung von Fußgängern und auch Radfahrern an dieser Stelle zu unterbinden. Wenn die Querungsstelle beibehalten wird, muss sie sicher und komfortabel eingerichtet werden und von Kraftfahrern und Radfahrern zu erkennen sein.

- Empfohlen wird eine Verengung auf zwei Fahrstreifen auf der Westseite durch einen baulichen Fußgängerkap und einer Grenzmarkierung durch Zeichen 299 StVO entgegen der Fahrtrichtung, so dass südlich des Kaps für Personenkraftwagen der Rechtsabbiege-Streifen erhalten bleibt.
- Auf der Ostseite wird ebenfalls der Bau eines Fußgängerkaps empfohlen mit einer Grenzmarkierung bis zur Fußgängerfurt, so dass sich die wenigen Rechtsabbieger aus der Straße Am Nordgraben in den Fahrstreifen einfädeln müssen und die bis dahin einstreifige Straße nicht vor dem Überweg, sondern erst nördlich des Überweges zweistreifig wird.
- Sollte der Grünzug auch von Radfahrern benutzt werden, sind auf beiden Seiten vor den quer verlaufenden Gehwegen Drängelgitter vorzusehen
- Es wird die Demontage der Poller auf der Mittelinsel empfohlen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

#### **16-007 (Grünzug nördlich des Nordgrabens / Querung Eichborndamm, Reinickendorf): WEG\*\***

Der Eichborndamm hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 17.800 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und befindet sich in unmittelbarer Nähe vom Finanzamt-, dem Rathaus Reinickendorf und einem frequentierten U-Bahnhof. Der in der Planvorgabe angegebene Übergang im Verlaufe des Grünzuges nördlich von der Bad-Steben-Straße kann ohne gravierende Umbaumaßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht empfohlen werden.

- Es sollte entschieden werden, welche Priorität man der Nutzung des Grünzuges am Nordgraben einräumt. Zu klären ist, ob ein Umweg über die Furt auf der nördlichen Seite der Straße Am Nordgraben empfohlen wird

oder der direkte Wegeverlauf zu sichern ist und damit auch stadtgestalterisch die Trennwirkung dieser Straße im Kernbereich von Reinickendorf gemindert werden kann.

„Verkehrstechnisch“ ist die mit etwa 50 Meter Umweg verbundene Querung an der Lichtsignalanlage zumutbar. Zum südlichen Übergang: Keine Anmerkung

**16-008 (Grünzug nördlich des Nordgrabens/ Querung Oranienburger Straße, Reinickendorf): WEG\*\* + SCH\*\* + MIN\*\***

Die Oranienburger Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 17.800 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Der in der Planvorgabe angegebene Übergang im Verlaufe des Grünzuges nördlich vom Nordgraben kann ohne gravierende Umbaumaßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht empfohlen werden.

- Es sollte entschieden werden, welche Priorität man der Nutzung des Grünzuges am Nordgraben einräumt. Zu klären ist, ob ein Umweg über die Furt auf der nördlichen Seite der Straße Am Nordgraben empfohlen wird oder der direkte Wegeverlauf zu sichern ist.

„Verkehrstechnisch“ ist die mit etwa 50 Meter Umweg verbundene Querung an der Lichtsignalanlage zumutbar. Dort ist die Grünzeit für Fußgänger zu kurz. Man kommt nicht in einem Zug über die Querung und muss auf der Mittelinsel warten, welche zudem eine zu kleine Aufstellfläche hat.

- Es sollte geprüft werden, ob die Schaltung der Lichtsignalanlage für Fußgänger optimiert/ verlängert werden kann.
- Es wird vorgeschlagen, die Mittelinsel zu verbreitern, damit Fußgängern, Rollstuhlfahrern und Personen mit Kinderwagen genügend Schutzfläche geboten wird (AV Berlin, A, 2.3.5).

**16-009 (Grünzug nördlich des Nordgrabens/ Querung Roedernallee, Reinickendorf): BAR\*\***

Die Roedernallee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 18.500 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Der in der Planvorgabe angegebene Übergang im Verlaufe des Grünzuges nördlich vom Nordgraben kann ohne gravierende Umbaumaßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht empfohlen werden.

- Es sollte entschieden werden, welche Priorität man der Nutzung des Grünzuges am Nordgraben einräumt. Zu klären ist, ob ein Umweg über die Furt auf der nördlichen Seite der Straße Am Nordgraben empfohlen wird oder der direkte Wegeverlauf zu sichern ist.

„Verkehrstechnisch“ ist die mit etwa 50 Meter Umweg verbundene Querung an der Lichtsignalanlage zumutbar.

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**16-010 (Schorfheidestraße westliche Seite/ Querung Schorfheidestraße, Reinickendorf): WEG\*\* + LSA\*\* + KAP\*\* + BAR\*\***

Die Schorfheidestraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 15.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Der in der Planvorgabe angegebene Übergang im Verlaufe des Grünzuges an der Kleingartenkolonie Am Nordgraben nördlich vom Nordgraben kann aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht empfohlen werden.

- Die Wegeführung sollte verändert werden: Auf der Westseite der Schorfheider Straße bis zur Kreuzung mit der Straße Am Nordgraben, in Richtung Osten durch den S-Bahn-Tunnel und am Anfang der Heinz-Brandt-Straße wieder zurück auf die Nordseite des Nordgrabens.

Zum Begehungszeitpunkt wurde festgestellt, dass zahlreiche Kraftfahrzeuge die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h überschreiten wenn sie aus der Kurve kamen, respektive in sie hineinfuhren. Die Straßenführung ist hier sehr weitläufig und verleitet zum Schnellfahren.

- Es ist zu prüfen, ob eine bedarfsgesteuerte Fußgänger-Lichtsignalanlage zu installieren ist (EFA 2002, 3.2.1).
- Es wird empfohlen, die Straßenflächen zu nutzen, die durch überdimensionierte Eckausrundungen entstanden sind, um auf beiden Straßenseiten bauliche Gehwegkaps und damit Aufstellflächen für Fußgänger vor den Radwegen zu schaffen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**WEG\***

- Die in der Planvorlage vorgegebene Wegeführung nördlich vom Nordgraben ist über die Heinz – Brandt – Straße nicht erreichbar. Es muss geprüft werden ob der Weg über die Schorfheidestraße/ S- Bahnunterführung südlich vom Dannenwalder Weg auf den Weg nördlich auf den Weg nördlich des Nordgrabens zu stoßen.

Der Weg verläuft gemeinsam mit dem GHW 04 („Lübarser Weg“) entlang des Nordgrabens bis zum Lübarser Weg. Auf dieser Strecke müssen keine Straßen überquert werden.

**WEG\***

- Zwischen Tramper Weg und Uhlandstraße muss mit einigen Mühen eine stillgelegte Bahntrasse überquert werden, der Weg ist im derzeitigen Zustand nicht barrierefrei.

**16-011 (Grünzug nördlich des Nordgrabens durch die Kleingartenkolonie Gauert / Querung Uhlandstraße, Pankow): BAR\*\* + SON\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Die Fahrbahn muss von den Fußgängern schräg gequert werden, da die Bordsteinabsenkungen versetzt zueinander liegen. Weiterhin gab es beidseitig Sichtbehinderung durch Bepflanzung.

- Wegen des geringen Kraftfahrzeugaufkommens und weil Kraftfahrer/innen auf der geraden Strecke an dieser Stelle nicht mit querenden Fußgängern rechnen, wird dringend empfohlen, mit dem Zeichen "Fußgänger" (Zeichen 133 StVO) auf querende Fußgänger aufmerksam zu machen.
- Des Weiteren ist es erforderlich, die Begrünung beidseitig der Querungsstelle zurück zu schneiden um Fußgängern einen freien Blick auf das Verkehrsgeschehen zu erhalten.
- Darüber hinaus wird dringend empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen und darüber hinaus an dieser Stelle den weiteren Wegeverlauf zu markieren.
- Es ist zu prüfen, ob der weitere Wegeverlauf in Richtung Osten mit einer wassergebundenen Decke befestigt werden kann.

**16-012 (Grünzug nördlich des Nordgrabens, Wördenweg/ Querung Hauptstraße nördlich der Brücke über den Nordgraben, Pankow): GES\*\* + BAR\*\***

Die Hauptstraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 7.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) mit einer Buslinie. Zum Zeitpunkt der Beobachtung wurde festgestellt, dass zahlreiche Kraftfahrzeuge in einer unangemessen hohen Geschwindigkeit fahren. Auf der westlichen Seite der Querungsstelle gibt es keine Aufstellfläche, auf der östlichen Seite ist die vorhandene Fläche ortsunüblich mit roten Radwegsteinen versehen. In unmittelbarer Nähe der Querung befindet sich eine Bushaltestelle, so dass es verstärkten Querungsbedarf seitens der Fußgänger gibt.

- Es wird empfohlen, eine Tempo 30-Anordnung (Zeichen 274 StVO) im Querungsbereich einzurichten.
- Auf der östlichen Seite ist zwischen dem Rad- und dem Gehweg das zu hoch gewachsene Gebüsch stark einzukürzen, um die notwendigen Sichtbeziehungen zu ermöglichen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, die Querungsstelle auf der östlichen Straßenseite mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen. Auf der westlichen Seite der Querungsstelle wird eine Prüfung empfohlen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und

Kleinsteinpflaster ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen.

**16-013 (Wördenweg, Nesselweg südliche Seite/ Querung Friedrich-Engels-Straße nördlich der Brücke über den Nordgraben, Pankow): SON\*\* + BAR\*\***

Die Friedrich-Engels-Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 7.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und eine Straßenbahnlinie. Fußgänger müssen eine nicht barrierefreie Schienenanlage der Straßenbahn überwinden. Die Schienen sind im Beton versenkt aber es besteht Unfallgefahr für Mobilitätseingeschränkte. Auf der nordöstlichen Straßenseite am Nesselweg gibt es keinen Gehweg im Eckbereich und eine sehr unkomfortable Aufstell-Situation.

- Es wird empfohlen, für die Verkehrsteilnehmer insbesondere aus dem Nesselweg ein Gefahrzeichen 151 aufzustellen, um auf die Straßenbahn aufmerksam zu machen. Aus Verkehrssicherheitsgründen sollten auf beiden Seiten des Gleises Rillenplatten angelegt werden.
- Der Gehweg im Nesselweg ist mit barrierefreien Platten bis zur Straße vorzuziehen.

*Zwischen der Friedrich-Engels-Straße und der Schönhauser Straße ist der Idealweg entlang des Nordgrabens zurzeit noch nicht nutzbar. Auf dieser Strecke muss keine Straße gequert werden.*

**16-014 (Schönhauser Straße südwestliche Seite, Grünzug südöstlich des Nordgrabens/ Querung Schönhauser Straße südlich der Brücke über dem Nordgraben, Pankow): FGÜ\*\* + BAR\* + SON\*\* + WEG\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist relativ hoch (Straße nicht im Zählnetz). Zum Zeitpunkt der Beobachtung wurde festgestellt, dass zahlreiche Kraftfahrzeuge in einer unangemessen hohen Geschwindigkeit fahren. Es gibt keine Querungshilfen und eine Sichtbehinderung durch Begrünung auf der östlichen Seite der Schönhauser Straße. Der weitere Wegeverlauf ist für Fußgänger unkomfortabel.

- Es ist zu überprüfen, ob aufgrund des relativ hohen Verkehrsaufkommens ein Fußgängerüberweg anzulegen ist. Damit einhergehend eine Geschwindigkeitsreduzierung der Kraftfahrzeuge und ein Hinweis auf querende Fußgänger.
- Die Sichtbehinderung auf der östlichen Seite der Schönhauser Straße sollte zurück geschnitten werden, um eine freie Sicht auf das Verkehrsgeschehen zu gewährleisten.
- Es ist zu empfehlen taktile Rillenplatten an beiden Seiten der Querungsstelle anzulegen.
- Außerdem ist zu prüfen, ob der weitere Wegeverlauf mit einer wassergebundenen Decke befestigt werden kann.

**16-015 (Straße Am Botanischen Garten, Weg Blankenfelder Straße/ Querung Dietzgen Straße, Pankow): WEG\*\* + BAR\***

Die Querungsstelle hat eine Verkehrsbelastung von ca. 15.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Der in der Planvorlage angegebene Übergang kann aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht empfohlen werden.

- Es wird empfohlen, die Wegeföhrung um etwa 50 Meter nach Norden bis zum Rosenthaler Weg zu verschieben. An dieser Einmündung befindet sich eine Lichtsignalanlage und der Umweg wird als zumutbar angesehen.
- Es wird empfohlen zu prüfen, ob auf der Querungsstelle die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

**16-016 (Schönhauser Straße südwestliche Seite, Marienstraße/ Querung Schönhauser Straße, Pankow): FGÜ\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist mittelstark (Straße nicht im Zählnetz). An den Übergängen gab es keine Querungshilfen. Für Blinde und Sehbehinderte ist es schwer diese Querungsstelle sicher zu benutzen.

- Aufgrund des Verkehrsaufkommens ist es nötig an der Querungsstelle einen Fußgängerüberweg einzurichten (RFGÜ 2001, 2.2, Abs. 1-4, RFGÜ 2001, 3.1, Abs. 5).

*Von der Marienstraße bis zum Fließgraben südlich des S-Bahnhofs Blankenburg (Reihersteg) ist der Idealweg zurzeit noch nicht benutzbar. Die Querungsstellen auf dem temporären Umweg wurden nicht untersucht. Auf dieser Strecke wird der GHW 05 („Nord-Süd-Weg“) am Erlenweg gekreuzt.*

**16-017 (Gehweg Am Graben/ Querung Straße Krugstege südlich des Fließgraben, Pankow): WEG\*\* + SCH\*\***

Die Querungsstelle hat eine Verkehrsbelastung von ca. 22.400 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Der in der Planvorlage angegebene Übergang kann aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht empfohlen werden.

- Es wird empfohlen die Querung ca. 50 Meter nach Norden nördlicher bis zur Bahnhofstraße zu verschieben. An dieser Einmündung befindet sich eine Lichtsignalanlage und der Umweg wurde als zumutbarer angesehen.

Dort ist allerdings die Grünzeit für mobilitätseingeschränkte Fußgänger zu kurz.

- Es sollte geprüft werden, ob die Schaltung der Lichtsignalanlage für Fußgänger optimiert/ verlängert werden kann.

Der Idealweg ist südwestlich entlang des Fließgrabens von der Fachhochschule für Technik und Wirtschaft bis westlich des Schädlinggrabens ist zurzeit noch nicht begehbar. Auch auf dem temporären Umweg gibt es keine Querungsstellen.

**16-018 (Weg westlich des Fließgrabens/ Querung Straße Blankenburger Pflasterweg, Pankow): SON\*\* + BAR\***

Die Querungsstelle hat eine Verkehrsbelastung von ca. 11.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Zum Zeitpunkt der Begehung fuhr aufgrund der langgezogenen Kurve und der ländlichen Umgebung die meisten Kraftfahrzeuge mit einer unangemessen hohen Geschwindigkeit. Die Übergänge auf nördlicher und westlicher Seite liegen nicht direkt gegenüber, sie sind etwas seitlich versetzt.

- Es wird empfohlen die südliche Querungsanlage mit einer nach Osten verlängerten Aufstellfläche zu versehen, damit ein geradliniger Übergang ermöglicht wird.
- An beiden Querungsanlagen wird empfohlen, taktile Rillenplatten einzurichten (RASt 2006, 6.1.6.2).

**16-019 (Weg westlich des Fließgrabens/ Querung Märchenweg, Pankow): SON\*\* + KAP\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Für Kraftfahrzeugfahrer ist die Querung durch Pflanzenbewuchs kaum erkennbar. Dies könnte ein Grund sein, dass zum Zeitpunkt der Begehung alle Fahrzeuge mit einer unangemessen hohen Geschwindigkeit vorbei fuhr. Die Querungsanlagen waren nicht barrierefrei ausgebaut und durch Pflanzenbewuchs in östliche, wie auch westliche Richtung war eine freie Sicht für die Fußgänger nicht möglich.

- Die Querungsstelle ist in erster Linie so freizuschneiden, dass sich die Verkehrsteilnehmer gegenseitig sehen können.
- Empfohlen werden beidseitig markierte kurze Gehwegvorstreckungen und zusätzlich das Zeichen „Fußgänger“ (Zeichen 133 StVO), um die Querungsstelle zu verdeutlichen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, durch den Einbau taktiler Rillenplatten auf beiden Straßenseiten nicht nur einen barrierefreien Übergang zu schaffen, sondern allen Fußgängern rechtzeitig die querende Straße zu verdeutlichen.

**16-020 (Ornitstraße nördliche Seite, Weg südlich des Malchower Sees/ Querung Dorfstraße, Pankow):**

Keine Anmerkungen.

**16-021 (Weg östlich parallel Straße Zum Hechtgraben/ Querung Wartenberger Weg, Lichtenberg): KAP\*\* + SON\*\* + BAR\***

Die Querungsstelle hat eine Verkehrsbelastung von ca. 9.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Der Weg, der in den Wartenberger Weg mündet ist am Ende von drei Pollern begrenzt, der ein barrierefreies Begehen erschwert. Bei der Begehung wurde festgestellt, dass die Kraftfahrzeugfahrer nicht mit der Querung von Fußgängern rechnen.

- Empfohlen werden beidseitig markierte kurze Gehwegvorstreckungen und zusätzlich das Zeichen „Fußgänger“ (Zeichen 133 StVO), um die Querungsstelle zu verdeutlichen.
- Zumindest der mittlere Poller zum Wegbeginn sollte entfernt werden, um ein barrierefreies Betreten zu gewährleisten.
- Darüber hinaus wird empfohlen, durch den Einbau taktiler Rillenplatten auf beiden Straßenseiten nicht nur einen barrierefreien Übergang zu schaffen, sondern allen Fußgängern rechtzeitig die querende Straße zu verdeutlichen.

#### **16-022 (Wartenberger Weg nördliche Seite/ Straße An der Margaretenhöhe, Lichtenberg): KAP\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Fußgänger aus östlicher Richtung haben keine freie Sicht auf den aus Norden kommenden Kraftfahrzeugverkehr. Der Pflanzenwuchs und die spitze Straßenkehre versperren den Blick. Die Fahrbahnen dieser Einmündung sind überdimensioniert ausgerundet.

- Es wird empfohlen, auf beiden Straßenseiten Fußgänger kaps zumindest zu markieren und damit die Eckausrundungen zu verkleinern. Die restlichen Flächen sollten als Sperrfläche markiert werden (Zeichen 298).

*Der Weg trifft nordöstlich des Jugendheims auf den GHW 06 „Lindenberger Korridor“, wird aber lediglich im Brückenbereich über den Hechtgraben zusammen geführt..*

#### **16-023 (Weg Hechtgraben, Straße Grüne Trift/ Querung Lindenberger Straße, Lichtenberg): FGÜ\*\* + KAP\*\* + WEG\***

Die Querungsstelle hat eine relativ hohe Verkehrsbelastung (Straße nicht im Zählnetz). Zum Zeitpunkt der Beobachtung erkannten die meisten Kraftfahrzeugführer die Querung nicht und fuhren mit unvermittelter und unangemessen hoher Geschwindigkeit daran vorbei. Die Fahrbahn ist insgesamt recht breit und verleitet dadurch zum schnellen Fahren. Auf der östlichen Querungsseite ist die Aufstellfläche für Fußgänger zu schmal. An dieser Stelle gibt es unabhängig vom Grünen Hauptweg Fußverkehr, da ca. 50 Meter nördlich eine Bushaltestelle der Linien 256 und 893 vorhanden ist und die Fußgänger die Fahrbahn queren müssen, um in das anliegende Wohn- und Kleingartengebiet zu gelangen.

- Es ist zu prüfen ob aufgrund des Verkehrsaufkommens und der erhöhten Geschwindigkeit es notwendig ist, an der Querungsstelle einen

Fußgängerüberweg einzurichten (RFGÜ 2001, 2.2, Abs. 1-4, RFGÜ 2001, 3.1, Abs. 5).

- Es wird empfohlen, auf beiden Seiten Fußgängerkerbs zu markieren und damit auch die Aufstellfläche an der östlichen Querungsseite zu erweitern, damit Passanten und etwaige Passagiere der Buslinien 256 und 893 problemlos an die Querungsstelle herantreten können.
- Im Gegensatz zur Angabe in der Planvorlage ist es günstiger, den Übergang auf der südlichen Straßenseite zu platzieren.

*Im gesamten Verlauf der Straße Grüne Trift fehlt ein Gehweg auf nördlicher und südlicher Seite. Die Beobachtungen und Empfehlungen beziehen sich hier nur auf die Querungen der südlichen Seite.*

**16-024 (Straße Grüne Trift südliche Seite/ Querung Ahornweg, Lichtenberg):  
BAR\*\***

Es handelt sich lediglich um eine Einmündung eines Weges aus der Kleingartenkolonie „Am Hechtgraben“ mit geringem Kraftfahrzeugaufkommen. Die Querungsstelle ist kaum barrierefrei auszubauen. Zum Zeitpunkt der Begehung waren die kreuz und quer abgestellten Kraftfahrzeuge hindernd und sie machen das Gehen auf dieser Straße nicht zum Vergnügen.

- Es wird empfohlen, im Bereich der Kleingartenkolonie auf der südlichen Straßenseite das Parken durch Zeichen 283 zu verbieten, um einen angemessenen Durchgang zu ermöglichen.

**16-025 (Straße Grüne Trift südliche Seite/ Querung Hauptweg, Lichtenberg):  
BAR\*\***

Es handelt sich lediglich um eine Einmündung eines Weges aus der Kleingartenkolonie „Am Hechtgraben“ mit geringem Kraftfahrzeugaufkommen. Die Querungsstelle ist kaum barrierefrei auszubauen. Zum Zeitpunkt der Begehung waren die kreuz und quer abgestellten Kraftfahrzeuge hindernd und sie machen das Gehen auf dieser Straße nicht zum Vergnügen. Zudem gab es Sichtbehinderungen durch die Begrünung.

- Es wird empfohlen, im Bereich der Kleingartenkolonie auf der südlichen Straßenseite das Parken durch Zeichen 283 zu verbieten, um einen angemessenen Durchgang zu ermöglichen.
- Die Begrünung sollte so zurück geschnitten werden, dass man eine freie Sicht auf einbiegende Kraftfahrzeuge aus südlicher Richtung erlangt.

**16-026 (Straße Grüne Trift südliche Seite/ Querung Lindenweg, Lichtenberg):  
BAR\*\***

Es handelt sich lediglich um eine Einmündung eines Weges aus der Kleingartenkolonie „Am Hechtgraben“ mit geringem Kraftfahrzeugaufkommen. Die

Querungsstelle ist kaum barrierefrei auszubauen. Zum Zeitpunkt der Begehung waren die kreuz und quer abgestellten Kraftfahrzeuge hindernd und sie machen das Gehen auf dieser Straße nicht zum Vergnügen.

- Es wird empfohlen, im Bereich der Kleingartenkolonie auf der südlichen Straßenseite das Parken durch Zeichen 283 zu verbieten, um einen angemessenen Durchgang zu ermöglichen.

**16-027 (Straße Grüne Trift südliche Seite/ Querung Akazienweg, Lichtenberg): BAR\*\***

Es handelt sich lediglich um eine Einmündung eines Weges aus der Kleingartenkolonie „Am Hechtgraben“ mit geringem Kraftfahrzeugaufkommen. Die Querungsstelle ist kaum barrierefrei auszubauen. Zum Zeitpunkt der Begehung waren die kreuz und quer abgestellten Kraftfahrzeuge hindernd und sie machen das Gehen auf dieser Straße nicht zum Vergnügen. Zudem gab es Sichtbehinderungen durch die Begrünung.

- Es wird empfohlen, im Bereich der Kleingartenkolonie auf der südlichen Straßenseite das Parken durch Zeichen 283 zu verbieten, um einen angemessenen Durchgang zu ermöglichen.
- Die Begrünung sollte so zurück geschnitten werden, dass man eine freie Sicht auf einbiegende Kraftfahrzeuge aus südlicher Richtung erlangt.

**16-028 (Dorfstraße nördliche Seite, Gehweg in südwestliche Richtung/ Querung Dorfstraße, Lichtenberg): GES\*\***

Das durchschnittlich tägliche Verkehrsaufkommen der Dorfstraße liegt bei etwa 14.000 Kraftfahrzeugen (DTV). Zum Zeitpunkt der Begehung fuhren fast alle Kraftfahrzeuge mit einer unangemessen hohen Geschwindigkeit an der Mittelinsel vorbei.

- Es sollte versucht werden, in diesem Straßenabschnitt die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Zeichen 274 zu verringern.

*Nur durch wenige Schritte entfernt und durch eine Fußgängerbrücke verbunden „berühren“ sich hier der GHW Nr. 12 östlich und der GHW Nr. 06 „Lindenberger Korridor“ westlich.*

**16-029 (Hohenschönhauser Straße nördliche Seite, Hellersdorfer Weg/ Querung Hohenschönhauser Straße, Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf): GES\* + KAP\*\* + SON\*\* + BAR\***

Die Hohenschönhauser Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 6.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Es ist für die Kraftfahrzeugführer nicht eindeutig, dass es an dieser Stelle zu Querungen durch Fußgänger kommen kann. Zum Zeitpunkt der Begehung fuhren fast alle Kraftfahrzeuge mit einer unangemessen hohen Geschwindigkeit an der Querungsstelle vorbei, zumal sich die

Fahrzeugfahrer in Nordrichtung auf den überdimensionierten Vorwegweiser konzentrieren.

- Es sollte versucht werden, an dieser kurvigen Stelle durch Zeichen 274 die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren.
- Empfohlen werden beidseitig markierte kurze Gehwegvorstreckungen und zusätzlich das Zeichen „Fußgänger“ (Zeichen 133 StVO), um die Querungsstelle zu verdeutlichen.
- Die Querungsstelle ist so freizuschneiden, dass sich die Verkehrsteilnehmer gegenseitig sehen können.
- Zumindest der mittlere Poller ist im Eingangsbereich zum Hellersdorfer Weg zu entfernen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, durch den Einbau taktiler Rillenplatten auf beiden Straßenseiten nicht nur einen barrierefreien Übergang zu schaffen, sondern allen Fußgängern rechtzeitig die querende Straße zu verdeutlichen.

#### **16-030 (Weg durch den Westpark nördlich der neuen Wuhle/ Querung Köthener Straße, Marzahn-Hellersdorf): KAP\*\* + BAR\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist mäßig (Straße nicht im Zählnetz). Für Kraftfahrzeugführer ist aus der Entfernung nicht eindeutig erkennbar, dass es an dieser Stelle zu Querungen durch Passanten kommen kann. Zum Zeitpunkt der Begehung führen die meisten Fahrzeuge mit einer unangemessen hohen Geschwindigkeit an dieser Querungsstelle vorbei.

- Empfohlen werden beidseitig markierte kurze Gehwegvorstreckungen und zusätzlich das Zeichen „Fußgänger“ (Zeichen 133 StVO), um die Querungsstelle zu verdeutlichen.
- Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und dem Kleinsteinpflaster im Bereich der Zufahrt ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

*Westlich entlang der S-Bahn-Trasse bis zur Wuhletalstraße ist der Idealweg bis zur Verlängerung der Wuhletalstraße ein kurzes Stück zurzeit noch nicht begehbar. Auf dieser Strecke muss keine Straße gequert werden.*

#### **16-031 (Wuhletalstraße nördliche Seite/ Abfahrt von der Märkischen Allee, Marzahn-Hellersdorf): BAR\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist relativ hoch (Straße nicht im Zählnetz). An dieser Querung ist es für den Fußgänger schwierig, freie Sicht auf den ankommenden Verkehr aus nordöstlicher Richtung zu bekommen. Man steht auf dem Gehweg zu

sehr nach hinten versetzt. Zudem war auffällig, dass der Neigungsgrad der Bordsteine zur Fahrbahn hinunter ziemlich steil ist und fast auf Nullniveau endet.

- Die Ausrundungsradien sollen möglichst klein sein, damit Blinde zur besseren Orientierung von einer geraden Bordsteinkante aus die Fahrbahn überqueren können (AV Berlin, A, 2.3.2).
- Es sollte darauf geachtet werden, dass der Neigungsgrad der Borsteinrampen 6% nicht überschreitet, damit die Befahrbarkeit für Rollstuhlfahrer gewährleistet bleibt (RASt 2006, 6.1.8.89).
- Es wird empfohlen an der Querungsstelle einen barrierefreien Übergang zu schaffen, der die Errichtung von taktilen Rillenplatten und eine richtliniengerechte Höhe der Borde umfasst (AV Berlin, A, 2.3.2, RASSt 2006, 4.7, Querverweis EFA 2002).

#### **16-032 (Märkische Allee östliche Seite/ Querung Auffahrt Märkische Allee, Marzahn-Hellersdorf): WEG\*\*\* + SON\*\*\* + BAR\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist relativ hoch (Straße nicht im Zählnetz). Gleich nach dem auf Niveau der Wuhletalbrücke ansteigenden Weg werden die Fußgänger schräg in den Kreuzungsbereich geführt und gehen direkt auf die Rechtsabbieger aus der autobahnähnlichen Märkischen Allee zu. Zusätzlich wird zwischen den Fußgängern und den parallel zum Gehweg auf dem Abbiegestreifen der Märkischen Allee fahrenden Kraftfahrern der Blickkontakt durch wucherndes Straßenbegleitgrün verunmöglicht.

- Es ist grundsätzlich zu prüfen, ob der Brückenaufgang für Fußgänger aus Sicherheitsgründen in den Außenbereich der Auf- und Abfahrten neben die Neue Wuhle zu verlegen ist.
- Als vordringlichste Maßnahme ist der gesamte Bewuchs zwischen dem Abbiegefahrestreifen und dem Gehweg zu entfernen.
- Es wird dringend empfohlen, die Ausrundungsradien auf beiden Seiten auf das richtliniengemäße Mindestmaß zu reduzieren.
- Es ist zu prüfen, ob an der Einmündung des aus Südost verlaufenden Einbiegefahrestreifens Zeichen 206 (Stop) aufgestellt und eine Haltelinie Zeichen 294 markiert werden kann.
- Es wird empfohlen einen barrierefreien Übergang mit richtliniengemäß abgesenkten Bordsteinen und taktilen Rillenplatten zu schaffen.

#### **16-033 (Gehweg nördlich der Neuen Wuhle/ Querung Kemberger Straße, Marzahn-Hellersdorf): FGÜ\* + BAR\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist recht hoch, obwohl die Straße nicht im Zählnetz ist. Zum Zeitpunkt der Begehung fuhren fast alle Fahrzeuge mit einer unangemessen hohen Geschwindigkeit an dieser Querungsstelle vorbei. In diesem

Randbereich der Besiedlung mit Schulen und Sportstätten und dem Zusammentreffen des Grünzuges an der Neuen Wuhle im Westen, dem Eichepark im Osten, sowie dem Park im Weidegrund und dem Landschaftspark Wuhletal im Süden sollte diese Querungsstelle für Fußgänger sicherer werden.

- Es ist zu prüfen, ob es aufgrund des Verkehrsaufkommens und der erhöhten Geschwindigkeit sinnvoll ist, einen Fußgängerüberweg einzurichten.
- Des Weiteren wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und dem Kleinsteinpflaster im Bereich der Zufahrt ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

*Der Weg trifft kurz vor der Berliner Landesgrenze auf den GHW 14 („Wuhleweg“) und endet dort.*

## **GHW Nr. 17 „Teltowkanalweg“**

- Von der Regattastraße in Grünau bis zur Königsstraße in Klein Glienicke
- durch Treptow-Köpenick, Neukölln, Tempelhof-Schöneberg und Steglitz-Zehlendorf.

**Querungsanlagen:** Das Untersuchungsgebiet 2009 beginnt im Südosten an der Regattastraße in Grünau an der Grünauer Brücke am GHW Nr. 09 „Dahmeweg“ und wird entlang des Teltowkanals in westliche Richtung geführt, quert kurz vor der Autobahnausfahrt Adlershof in der Straße Ernst-Ruske-Ufer den GHW Nr. 15 „Teltower Dörferweg“, stößt an der Colditzbrücke auf den GHW Nr. 10 „Britz-Buckower Weg“ und quert hinter dem Hafen Mariendorf an der S-Bahn-Brücke südlich der Attilastraße den GHW Nr. 05 „Nord-Süd-Weg“. Der Abschnitt zwischen der Straße Maulbronner Ufer südlich vom S-Bahnhof Attilastraße und der Eugen-Kleine-Brücke an der Wismarer Straße gehört bereits zum Untersuchungsgebiet 2008. Von der Wismarer Straße bis zum Collegium Augustinum wird der Weg als GHW Nr. 15 („Teltower Dörferweg“) untersucht. Dort verlässt der Weg das Stadtgebiet und führt durch Klein-Machnow und Stahnsdorf. Der letzte Abschnitt des Untersuchungsgebietes 2009 beginnt in Düppel südlich des Naturschutzgebietes Großes Fenn, wird ab der Hubertusbrücke über den Prinz-Friedrich-Leopold-Kanal gemeinsam mit dem Europäischen Fernwanderweg E 11 geführt und verlässt am Übergang der Griebnitzsee-Promenade zur Griebnitzstraße im Südwesten Berlins wiederum das Stadtgebiet, um sich an der Parkbrücke in Babelsberg mit dem GHW Nr. 11 „Wannseeweg“ zu vereinen (Gesamtlänge in Berlin ca. 34 km mit insgesamt 35 Querungsstellen).

*Östlich der Grünauer Brücke biegt der Weg vom GHW Nr. 09 („Dahmeweg“) ab.*

### **17-011 (Regattastraße östliche Seite, Regattastraße westliche Seite/ Querung Regattastraße südlich der Bohnsdorfer Straße, Treptow- Köpenick): WEG\*\* + MIN\*\***

Die Querung der Regattastraße ist im direkten Wegeverlauf nicht zu empfehlen, da eine Querung an dieser Stelle aufgrund der Position des Brückengeländers offensichtlich nicht vorgesehen ist. Es ist davon auszugehen, dass diese Querungsstelle von Fußgängern frequentiert wird, da sie am Übergang zwischen zwei Grünen Hauptwegen liegt. Das Kraftfahrzeug-Verkehrsaufkommen ist mäßig (Straße nicht im Zählnetz), aber die Fahrbahn dafür recht breit.

- Es wird daher vorgeschlagen, die Regattastraße südlich der Einmündung der Bohnsdorfer Straße und anschließend die Bohnsdorfer Straße zu queren.
- Aufgrund des erhöhten Querungsbedarfs und der Fahrbahnbreite, wird die Einrichtung einer Mittelinsel empfohlen.

- Darüber hinaus wird empfohlen, ein Schild mit dem Zeichen 133 StVO („Fußgänger“) aufzustellen und dieses Zeichen zusätzlich auf der Fahrbahn wiederzugeben.

**17-012 (Regattastraße, Tauchersteig nördliche Seite/ Querung Bohnsdorfer Straße, Treptow-Köpenick): SON\*\*\***

Auf der südlichen Seite des Tauchersteig kommt es zu Sichtbehinderungen durch einen starken Straßenknick in südwestliche Richtung.

- Es wird dringend empfohlen, auf der westlichen Seite der Bohnsdorfer Straße im Straßenknick einen Verkehrsspiegel anzubringen, um Kraftfahrzeugführern, die aus der Bohnsdorfer Straße kommen, zu ermöglichen, den Einmündungsbereich in die Regattastraße einzusehen.

*Der Idealweg kann im Bereich der Unterquerung der S- Bahntrasse und der Straße Adlergestell aufgrund von Brückenbauarbeiten von 2007 bis voraussichtlich 2011 nicht begangen werden. Die Unterbrechung ist in der Planvorlage nicht eingezeichnet und es gibt keinen zumutbaren temporären Umweg.*

**17-013 (Weg südlich des Teltowkanal, Straße Am Kanal/ Unterquerung Adlergestell südlich Stelling- Janitzky- Brücke, Treptow- Köpenick):**

Diese Querungsstelle konnte aufgrund von Brückenbauarbeiten an der S- Bahntrasse nicht untersucht werden.

**WEG\*\***

Man kommt aus dem Weg aus der Kleingartenkolonie Lunapark auf eine platzartig ausgeweitete Verkehrsfläche, die von Kraftfahrzeugen als Wendefläche genutzt werden kann. Würde man den Goldsternweg, wie in der Planvorlage vorgegeben, auf der nördlichen Straßenseite des Goldsternweges entlang gehen, gibt es keine Orientierung über den Wegeverlauf und keine Aufstellfläche für Fußgänger auf der östlichen Seite der Köpenicker Straße. Außerdem gibt es im direkten Wegeverlauf auf der östlichen Seite der Köpenicker Straße keinen Gehweg.

- Deshalb wird empfohlen, zunächst auf die südliche Seite des Goldsternweges zu wechseln, um dann die Köpenicker Straße südlich der Einmündung des Korkedamms zu queren.

**17-014 (Köpenicker Straße/ Querung Goldsternweg, Treptow- Köpenick): AUF\*\* + SON\*\***

Die Querungssituation an der Goldsternstraße ist sehr unübersichtlich, da zwei Wege in einer Art Wendebereich münden. Das Verkehrsaufkommen war zum Begehungszeitpunkt äußerst gering (Straße nicht im Zählnetz). In östlicher Richtung kommt es zu Sichtbehinderungen durch Büsche und einen Baum.

- Es wird empfohlen, den Weg aus der Kleingartenkolonie Lunapark über den Goldsternweg bis zur Köpenicker Straße mit einem einheitlichen Belag zu versehen und dadurch einen Gehweg zu verdeutlichen.
- Die vorhandene Bepflanzung versperrt die Sicht und sollte unbedingt eingekürzt oder entfernt werden.

**17-015 (Goldsternstraße südliche Seite, Korkedamm südliche Seite/ Querung Köpenicker Straße südlich der Altglienicker Brücke, Treptow-Köpenick): FGÜ\*\* + BAR\*\***

Zum Zeitpunkt der Begehung konnte die Überquerung der Köpenicker Straße problemlos erfolgen. Die Straße hat allerdings ein Verkehrsaufkommen von ca. 12.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Der Straßenverlauf zwischen der Brücke und der Querungsstelle ist sehr kurvig, so dass die Kraftfahrzeuge in mäßigem Tempo fahren.

- Aufgrund des hohen Kraftfahrzeugaufkommens wird empfohlen, die Möglichkeiten für einen Fußgängerüberweg zu prüfen.
- Auf der östlichen Seite der Köpenicker Straße ist eine Bordsteinabsenkung notwendig und der Einbau taktiler Flächen ist sehr zu empfehlen.

**17-016 (Köpenicker Straße westliche Seite, Korkedamm nördliche Seite/ Querung Korkedamm Treptow-Köpenick): SON\*\***

Der Einmündungsbereich des Korkedamms in die Köpenicker Straße ist vor allem auf der südlichen Seite stark ausgerundet.

- Es wird empfohlen die Eckausrundung durch Markierungen im südlichen Bereich des Korkedamms/ Köpenicker Straße zu verringern.
- Darüber hinaus sollte die gesamte nördliche Straßenseite des Korkedamms mit einem Haltverbot (Zeichen 283 StVO) ausgeschildert werden.

*Der Idealweg am Teltowkanal kann zwischen dem Korkedamm nördlich vom Abzweig Straße Am Bruchland und der Wegedornstraße an der Teltowkanal-Brücke nicht begangen werden. Im Verlauf des temporären Umweges gibt es keine Querungsstellen.*

*Auf der südlichen Seite der Teltowkanal-Brücke beginnt bzw. endet der GHW Nr. 15 („Teltower Dörfelweg“).*

**17-017 (Wegedornstraße östliche Seite, Straße Ernst-Ruska-Ufer südliche Seite/ Querung Wegedornstraße auf der nördlichen Seite der Teltowkanal-Brücke, Treptow- Köpenick): SCH\*\*\***

An der Lichtsignalanlage an der Wegedornstraße mussten Fußgänger zum Zeitpunkt der Begehung ca. 56 Sekunden auf die Grünzeit warten.

- Die Schaltung der Lichtsignalanlage ist aus Fußgängersicht unbedingt zu prüfen (HBS 2005, 6.3.2, Tab. 6-2, EFA 2002, 1.2).

**17-018 (Straße Ernst-Ruska-Ufer südliche Seite/ Unterquerung Autobahn A 113, Treptow- Köpenick):**

Keine Anmerkung

**17-019 (Weg nördlich des Teltowkanal, Weg südlich des Teltowkanal/ Unterquerung Stubenrauchstraße auf der nördlichen Seiten der Massantebrücke, Treptow- Köpenick):**

Keine Anmerkung

*Der Idealweg entlang des Teltowkanals am Hafen Rudow West von der Stubenrauchstraße an der Massantebrücke bis zum Frauenschuhweg kann nicht begangen werden. Die Querungsstellen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

**17-020 (Martin-Mehrlein-Weg/ Unterquerung Johannisthaler Chaussee, Neukölln): BAR\***

Die Unterquerung der Johannisthaler Chaussee ist nicht barrierefrei, da der Zugang nur über einen schmalen, teils steilen Fußpfad möglich ist.

- Es wird dringend empfohlen, die Unterquerung barrierefrei zu gestalten (RASt 2006, 6.1.8.8)

*Der Idealweg kann im Verlauf der Kolonie „Zur Elf“ nicht begangen werden. Die Querungsstellen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

**17-021 (Martin-Mehrlein-Weg, Delfter Ufer/ Unterquerung Neue-Späth-Straße an der westlichen Seite der Neue-Späthbrücke, Neukölln):**

Keine Anmerkung

**17-022 (Delfter Ufer, Braunschweiger Ufer/ Querung Buschkrugallee südlich der Buschkrugbrücke, Neukölln): LSA\*\*\* + MIN\*\*\* + BAR\*\***

Die Buschkrugallee hat ein sehr hohes Verkehrsaufkommen von ca. 35.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) und Lücken im Verkehrsstrom sind selten. Die Fahrbahn ist sehr breit, so dass pro Richtung zwei Fahrstreifen vorhanden sind. Ungefähr 70 Meter in nördlicher Richtung befindet sich eine Lichtsignalanlage. Die Nutzung dieser Lichtsignalanlage würde jedoch einen nicht akzeptablen Umweg bedeuten. Will man an dieser Stelle die Straße queren, können mitunter sehr lange Wartezeiten entstehen, da sich abwechselnd von der einen oder von der anderen Seite Schübe von Kraftfahrzeugen nähern. Wenn der Teltowkanalweg als südlicher

West-Ost-Grünzug benutzt werden soll, muss es hier eine gesicherte Querungsanlagen geben.

- Es wird dringend die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage empfohlen, die auf die benachbarten Lichtsignalanlagen abzustimmen ist.
- Darüber hinaus wird aufgrund der Fahrbahnbreite und des Verkehrsaufkommens die richtliniengemäße Einrichtung einer baulichen Mittelinsel dringend empfohlen, um Fußgängern einen Schutzraum bei der Überquerung der breiten Fahrbahn anzubieten (RASt 2006, 6.1.8.2).
- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen sowie der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

#### **17-023 (Braunschweiger Ufer/ Querung Rungiusstraße südlich der Rungiusbrücke, Neukölln): KAP\*\* +SON\*\*+ BAR\*\***

Bei der Querung der Rungiusstraße kommt es beidseitig zu Sichtbehinderungen durch längs parkende Kraftfahrzeuge. Durch die schmalere Brückenüberfahrt gibt es eine optische Fahrbahnaufweitung und gleichzeitig eine Überfülle von aufgestellten und auf die Fahrstreifen markierten Zeichen 136 Kinder und Zeichen 274 mit 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit mit der beobachteten Konsequenz, dass für eine Fahrzeugführer die Straßenbreite doch zu einer zu zügigen Durchfahrt verleitet.

- Auf beiden Straßenseiten wird ein, über die Grenzlinie der parkenden Autos hinaus, markiertes Fußgängerkap empfohlen.
- Zusätzlich werden abmarkierte Parkverbotsflächen (Zeichen 299 StVO) in den freizuhaltenden Sichtfeldern empfohlen.
- Auf beiden Straßenseiten werden Bordsteinabsenkungen und der Einbau von taktilen Flächen sehr empfohlen.

#### **17-024 (Braunschweiger Ufer/ Querung Britzer Damm südlich der Britzer Brücke, Neukölln):**

Keine Anmerkung

#### **17-025 (Braunschweiger Ufer, Tempelhofer Weg westliche Seite/ Querung Tempelhofer Weg südlich der Wilhelm-Borgmann-Brücke, Neukölln): SON\*\*\* + MIN\*\*\*+ BAR\*\***

Der Tempelhofer Weg hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 9.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Die Fahrbahn ist an der Querungsstelle außerordentlich geradlinig und sehr breit. Schnelles Fahren der Kraftfahrzeuge wird dadurch begünstigt. Hinzu kommt, dass der Radweg auf dem Gehweg in nur ca. 20 cm Abstand zum Kraftfahrzeug-Fahrstreifen geführt wird. Eine Aufstellfläche für Fußgänger ist nicht

vorhanden. Mobilitätseingeschränkte Personen müssen daher auf dem Radweg auf eine Lücke im Fahrzeugstrom warten.

- Die Radwege müssen auf Fahrbahnniveau als Radstreifen verlegt werden, damit die Gehwege eine richtliniengemäße Breite aufweisen und auf den Gehwegen Aufstellflächen vorhanden sind.
- Darüber hinaus wird aufgrund der Fahrbahnbreite die richtliniengemäße Einrichtung einer baulichen Mittelinsel dringend empfohlen, um Fußgängern einen Schutzraum bei der Überquerung der breiten Fahrbahn anzubieten (RASt 2006, 6.1.8.2).
- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen sowie der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

*Obwohl der Idealweg zwischen Braunschweiger Ufer und Gottlieb-Dunkelstraße in der Planvorlage als begehbar eingezeichnet ist, kann dieser Weg jedoch nicht begangen werden, da auch dort der Uferweg noch nicht zugänglich ist. Die Querungen im Verlauf dieser Unterbrechung des Idealweges wurden nicht untersucht.*

#### **17-026 (Weg nördlich Teltowkanal/ Überquerung Autobahnausfahrt der A102, Tempelhof-Schöneberg):**

Keine Anmerkung

*Der Idealweg kann ab der Autobahn A102 bis zum Tempelhofer Hafen nicht begangen werden, da der Uferweg noch nicht zugänglich ist. Die Querungsstellen auf dem temporären Umweg wurden nicht untersucht.*

*Auf der nördlichen Seite der Colditzbrücke beginnt bzw. endet der GHW Nr. 10 („Britz-Buckower-Weg“).*

#### **17-027 (Weg im Hafen-Tempelhof, Wulfila-Ufer nördlich des Teltowkanals/ Querung Tempelhofer Damm nördlich der Stubenrauchbrücke, Tempelhof-Schöneberg): LSA\*\*\***

Der Tempelhofer Damm hat mit ca. 51.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) ein enormes Verkehrsaufkommen und die Kraftfahrzeuge bewegen sich bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo-50 gerade auf diesem kurzen Straßenabschnitt zu verkehrssarmen Zeiten recht schnell. Der Rückstau durch die Lichtsignalanlagen in nördlicher und südlicher Richtung reichte zum Zeitpunkt der Begehung teilweise bis an die Querungsstelle. Die nächsten Querungsanlagen (Lichtsignalanlagen) befinden sich jeweils in etwa 80 m Entfernung. Die Nutzung bedeutet einen nicht akzeptablen Umweg, wenn der Weg wie geplant durch das dort neu entstandene Einkaufszentrum und anschließend durch den sehr ansehnlich gestalteten Hafen-Tempelhof auf der nördlichen Seite des Teltow-Kanals entlang geführt werden soll. Der bis zur Westseite des Tempelhofer Damms geführte sehr schöne Weg Wulfila-Ufer war zum Zeitpunkt der Begehungen stets frequentiert. Es müsste im Interesse der Anbieter im Einkaufszentrum Tempelhofer Ufer und auch

im Interesse des Bezirkes liegen, die neue Anlage fußläufig an das Wohngebiet Attilastraße und die Siedlung Marienhöhe anzuschließen.

Zurzeit gibt es keine Querungsmöglichkeit. Beide Straßenseiten waren zum Zeitpunkt der Begehungen sehr eng zugeparkt, auf der östlichen Seite ist aufgrund des zugelassenen Querparkens auf dem Gehweg selbst der frequentierte Gehweg Tempelhofer Damm nicht angenehm zu begehen. Auf dem Mittelstreifen befinden sich Leitplanken. Die Unterführung durch die beiden U-Bahn-Ausgänge Ullsteinstraße von der Viktoriastraße bis zur östlichen Straßenseite Tempelhofer Damm ist aufgrund der zahlreichen Treppen unattraktiv, es gibt keine behindertengerechten Aufzüge. Eine Unterführung der Stubenrauchbrücke wäre nur durch einer aufwändigen Absenkung des Wulfila-Ufers und eines vorgehängten Gehweges möglich.

Ein neu zu schaffender Übergang auf Brückenniveau wäre nur genau in der Fortführung des Wulfila-Ufers möglich, da die westlichen Fahrstreifen des Tempelhofer Damms von hier aus in Nord-Richtung abgesenkt sind. Der Weg würde dann seine Fortführung durch das Einkaufszentrum mit Treppen und behindertengerechten Fahrstuhl auf das untere Niveau der Hafenanlage finden.

- Es wird dringend die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten und in die Schaltung der Anlagen im Tempelhofer Damm eingebundenen Fußgänger-Lichtsignalanlage unter Einbeziehung des Mittelstreifens empfohlen.

**17-028 (Wulfila-Ufer nördlich des Teltowkanal/ Querung Alarichstraße auf der nördlichen Seite der GERMELMANNBRÜCKE, Tempelhof-Schöneberg): LSA\*\* + BAR\*\***

Die Alarichstraße hat mit ca. 26.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) ein hohes Verkehrsaufkommen und die Kraftfahrzeuge bewegen sich bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo-50 recht schnell. Der Rückstau der Lichtsignalanlage in nördlicher Richtung reicht bis in den Bereich der Querungsstelle.

- Es ist zu prüfen, ob die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage mit einer Mittelinsel umzusetzen ist.
- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen sowie der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

**17-029 (Wulfila-Ufer nördlich des Teltowkanals, Uferweg südlich der Kleingartenkolonie Marienhöhe/ Querung Gersdorfstraße auf der nördlichen Seite der TECHOWBRÜCKE, Tempelhof-Schöneberg): FGÜ\*\*\* + GES\*\*\* + BAR\*\***

Die Gersdorfstraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 14.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Der Verkehr bewegt sich recht schnell. Durch einen Straßenknick kommt es auf der westlichen Straßenseite in nördliche Richtung zu starken Sichtbehinderungen. Eine Querung an dieser Stelle ist aus diesem Grund in Kombination mit dem Verkehrsaufkommen insbesondere für schutzbedürftige

Fußgänger gefährlich. Die nächste Querungsanlage befindet sich erst in etwa 100 m Entfernung, jedoch würde die Nutzung einen nicht akzeptablen Umweg bedeuten.

- Es wird dringend empfohlen, einen Fußgängerüberweg einzurichten.
- Darüber hinaus wird aufgrund der für die Kraftfahrer unübersichtlichen Situation empfohlen, ab Attilastraße bis mindestens zum Seelbuschring die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren und südlich der Kurve das Zeichen 274 StVO auch auf dem südwestlichen Fahrstreifen zu markieren.
- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen sowie der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

**17-030 (Uferweg südlich der Kleingartenkolonie Marienhöhe, Uferweg südlich der Kleingartenkolonie „Erntesegen“ nördlich des Teltowkanals/ Querung Ringstraße, Tempelhof-Schöneberg): FGÜ\*\*\* + GES\*\*\* + BAR\***

Die Ringstraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 11.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Die Querungsstelle wurde zum Zeitpunkt der Begehung stark von Fußgängern, Joggern und Radfahrern genutzt. Da sich in unmittelbarer Nähe der Querungsstelle eine Schule befindet, ist auch von einem erhöhten Querungsbedarf durch Schulkinder auszugehen. Es wird allgemein recht schnell gefahren, obwohl direkt nordwestlich neben der Querungsstelle die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo-50 auf Tempo-30 herabgesetzt wird. An der Querungsstelle befindet sich eine nicht richtliniengemäße Gehwegvorstreckung, die allerdings mit dem Fahrradsymbol als Überfahrt markiert ist und dadurch keine Aufstellfläche für Fußgänger bietet.

- Es wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges dringend empfohlen. Da Fußgängerüberwege nicht „im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges“ (Zeichen 240 StVO) angelegt werden dürfen (R-FGÜ 2001, 2.1, Abs. 2), sollte geprüft werden, ob die Stadt Berlin die guten Erfahrungen mit dem sogenannten „Doppel-Zebra“ der Stadt Göttingen aufgreift. Beim Göttinger „Doppel-Zebra“ wird eine separate Furt für den Radverkehr mittig in einen Fußgängerüberweg integriert. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit ergab sich dadurch auch, im Vergleich zu einer vor oder hinter dem Fußgängerüberweg liegenden Furt, eine klarere und konfliktfreiere Flächenaufteilung zwischen dem Fuß und dem Radverkehr. An der Ringstraße ließe sich durch die gemeinsame Wegeführung die Verkehrssicherheit beider Verkehrsteilnehmer kostengünstiger verbessern als durch eine getrennte Wegeführung.
- Es wird empfohlen die Tempo 30- Anordnung (Zeichen 274-53 StVO) in südöstlicher Richtung mindestens noch über die Brücke hinaus zu verlängern.
- Auf beiden Straßenseiten ist der Einbau taktiler Flächen sehr zu empfehlen.

*Der Weg kreuzt südlich der Kleingartenanlage „Kolonie Erntesege“ den GHW Nr. 05 („Nord-Süd-Weg“).*

*Die Querungsstellen im Verlauf des Weges von der Attilastraße bis zur Wismarer Straße gehörten als Teil des Südausläufers zum Untersuchungsgebiet 2008:*

**17-001 (Maulbronner Ufer/ Querung Attilastraße, an der Sieversbrücke Nordseite, Steglitz-Zehlendorf): LSA \*\* + MIN \*\* + BAR \*\***

Im direkten Wegeverlauf des Idealweges befindet sich über die Attilastraße mit einem Verkehrsaufkommen von etwa 18.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) keine Querungsanlage, lediglich in der Mitte eine Sperrfläche, die von Fußgängern als Mittelinsel benutzt werden könnte. Auf der Südseite des Teltowkanals, wo der grüne Hauptweg bis zur durchgehenden Öffnung des Weges auf der Nordseite temporär geführt wird, befinden sich dagegen in geringem Abstand zueinander zwei bedarfsgesteuerte Fußgänger-Lichtsignalanlagen.

- Es wird empfohlen, die Verlegung einer der beiden Lichtsignalanlagen von der Südseite der Brücke auf die Nordseite zu prüfen.
- Darüber hinaus sollte die vorhandene Sperrfläche auf der nördlichen Brückenseite zu einer Mittelinsel umgestaltet und der Bordstein auf der östlichen Straßenseite abgesenkt werden.

*Ab Sieversbrücke bis Endenkobener Steg gibt es auf der Nordseite des Teltowkanals derzeit noch eine Lücke im Idealwegenetz. Hier und auch im Verlauf des temporären Umweges gibt es allerdings keine Querungen.*

**17-002 (Am Eichgarten, Borstellstraße/ Querung Siemensstraße an der Siemensbrücke Nordseite, Steglitz-Zehlendorf): LSA \*\*\***

Eine Querung der Siemensstraße ist mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 30.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) im Verlauf des grünen Hauptweges zu riskant und für viele Nutzerinnen und Nutzer praktisch nicht möglich. Die nächsten durch Lichtsignalanlagen gesicherten Querungsstellen befinden sich an der Leonorenstraße mit einem Umweg von über 250 Metern bzw. an der Albrechtstraße mit einem Umweg von über 400 Metern. Eine Lücke im Verkehrsstrom tritt durch diese Lichtsignalanlagen allenfalls in Nebenverkehrszeiten auf. Erschwerend kommt hinzu, dass auf der Westseite genau an der Querung der Radverkehr von der Fahrbahn auf den Geh(Rad)weg geleitet wird, was zu zusätzlichen Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern führt. Mehrere Betroffene forderten den FUSS e.V. bereits auf, sich an dieser Stelle für einen Fußgängerüberweg einzusetzen.

- Wir empfehlen dringend, die Einrichtung einer mit den beiden anderen Lichtsignalanlagen abgestimmten bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage auf der nördlichen Seite der Siemensbrücke.

**17-003 (Am Eichgarten/ Querung Stindestraße, nördlich der Hannemannbrücke, Steglitz-Zehlendorf): KAP \*\***

Durch die nach Norden hin abgeknickte Stindestraße ist die Querungsstelle für Kfz-Fahrer in Richtung Süden schlecht einsehbar. Darüber hinaus waren zum Zeitpunkt der Begehung die Querungsstelle östlich und auch die Dreieckinsel durch illegal abgestellte Fahrzeuge verstellt.

- Es ist z.B. durch eine markierte Sperrfläche mit Poller bzw. Bake dafür Sorge zu tragen, dass der Durchgang über die Mittelinsel frei bleibt von parkenden Kraftfahrzeugen.

**17-004 (Am Eichgarten/ Querung Am Eichgarten, nördlich der Hannemannbrücke, Steglitz-Zehlendorf): WEG \* + KAP \*\***

Die in der Planvorlage vorgesehene Querung auf die nördliche Gehwegseite ist unnötig, da sie lediglich durch querparkende Kraftfahrzeuge im Verlauf der südlichen Seite der Straße Am Eichgarten verursacht wird.

- Es wird empfohlen, auf der südlichen Seite der Straße Am Eichgarten Längsparken anzuordnen, um die Nutzung des Uferweges am Teltowkanal zu ermöglichen und ggf. Poller aufzustellen.

**17-005 (Brückenstraße, Weverpromenade/ Querung Am Eichgarten, Steglitz-Zehlendorf): WEG \***

Auch diese zweite Querung der Straße ist unnötig, wenn der Uferweg begehbar ist.

**17-006 (Weverpromenade/ Querung Birkbuschstraße, nördlich der Prinzregent-Ludwig-Brücke, Steglitz-Zehlendorf): GES \*\*\***

Trotz des erheblichen Verkehrsaufkommens von ca. 18.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) ist an dieser Stelle ein neuer, gut ausgeführter Fußgängerüberweg mit Mittelinsel angelegt worden. Da er aufgrund der Breite und Bordsteinabsenkungen fahrdynamisch für Radfahrer günstig wirkt, benutzen ihn zum Zeitpunkt der Begehung die meisten Radfahrerinnen und Radfahrer ohne Beachtung des Kraftfahrzeugverkehrs und des Gebotes, an Fußgängerüberwegen abzusteigen und zu schieben.

- Es wird empfohlen die derzeitige Tempo-30-Regelung aus Lärmschutzgründen unmittelbar im Anschluss nördlich des Fußgängerüberweges bereits südlich der Prinzregent-Ludwig-Brücke anzuordnen, um die Aufmerksamkeit und Sicherheit im Bereich des Fußgängerüberweges zu erhöhen.

**17-007 (Paul-Schwarz-Promenade/ Unterquerung Krahrmerstraße, westlich vom Krahrmersteg, Steglitz-Zehlendorf): SON \*\***

Innerhalb der vor rund einem Jahr ausgebesserten Unterführung sind wegen der Wegeverschwenkung und der Bepflanzung die Sichtbeziehungen schlecht. Zum Zeitpunkt der Begehung fuhren aufgrund des asphaltierten Belages Radfahrer recht schnell und es gab Konfliktsituationen mit den Fußgängern auf diesem schmalen Weg.

- Ein regelmäßiges Einkürzen des Seitengrüns wird für unabdingbar gehalten. Radfahrerinnen und Radfahrern müssen rechtzeitig Einblick erhalten, ob die Unterquerung gleichzeitig von Fußgängern benutzt wird, um Konflikte zu vermeiden.

**17-008 (Paul-Schwarz-Promenade/ Querung Bäkestraße, Steglitz-Zehlendorf): GES \*\*\***

Die Bäkestraße hat lediglich ein Verkehrsaufkommen von ca. 6.000 Kraftfahrzeugen und gehört nicht zum Vorrangstraßennetz. An der Querungstelle im direkten Wegeverlauf ist auf einer kurzen Strecke Tempo-30 angeordnet, wodurch eine aufwändige Beschilderung mit Tempo-30- und Tempo-50-Zeichen notwendig wurde. Auf der Westseite beginnt der Tempo 30-Bereich etwa 20 Meter vor der Querung, auf der Ostseite sollen Kfz-Fahrer dicht vor der Einmündung zum Ostpreußendamm wieder auf Tempo 50 beschleunigen dürfen. Diese für Kfz-Fahrer nicht einsichtige Regelung hat eine niedrige Akzeptanz der Tempolimitierung zur Folge

- Es wird empfohlen, Tempo-30 für die gesamte Bäkestraße anzuordnen. Neben der höheren Sicherheit ist auch ein Absinken des in den Park hineindringenden Lärms zu erwarten.

**17-009 (Paul-Schwarz-Promenade/ Unterquerung Königsberger Straße, an der Emil-Schulz-Brücke, Steglitz-Zehlendorf): SON \*\*\***

Die Unterführung der Königsberger Straße direkt am Teltowkanal ist seit etwa einem Jahr halbherzig gesperrt unter Duldung der Öffnung der Sperrung durch Nutzer der Unterführung. Die Rampe auf der Nordseite zur Unterführung ist im Westen steinig und ausgewaschen, im Osten sehr steil. Mobilitätsbehinderte Fußgänger können diesen Weg nicht nutzen, für Radfahrer besteht Sturzgefahr. Aufgrund der Ausweichmanöver von Radfahrern vor Schlaglöchern gibt es ein latentes Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Andere Fußgänger und Radfahrer queren die Königsberger Straße trotz der ca. 37.000 Kraftfahrzeuge am Tag (DTV) und des hochbordigen Mittelstreifens, der für Mobilitätsbehinderte unüberwindbar ist. Der Umweg von über 200 Metern zum Übergang mit Lichtsignalanlage am Hindenburgdamm wird nicht akzeptiert.

- Aus Verkehrssicherheitsgründen wird dringend eine Wiederherstellung der Unterführung empfohlen. Dabei reicht es nicht aus, den Weg wieder begehbar zu machen. Es muss eine deutliche Verlängerung der Rampen erfolgen, um den Neigungswinkel zu verringern und damit Mobilitätsbehinderten die Nutzung zu ermöglichen und die Radgeschwindigkeit zu vermindern.

**17-010 (Weg am Teltowkanal/ Querung Wismarer Straße, nordwestlich der Eugen-Kleine-Brücke, Steglitz-Zehlendorf): LSA(FGÜ) \*\*\* + KAP \*\***

An dieser Querungsstelle wurde schon einiges baulich und organisatorisch angegangen, wobei überwiegend an Radfahrer gedacht wurde und weitere

Sicherheitsnachteile für Fußgänger entstanden. So ist auf der Nordostseite der Radweg zur Fahrbahn verschwenkt und auf Fahrbahnniveau abgesenkt worden. Um die zügig aus einer Kurve von Süden kommenden Kraftfahrzeuge sehen zu können, müssen Fußgänger sich in dem genannten Radwegbereich auf der Fahrbahn aufstellen, was zu Konflikten mit Radfahrern führt, aber auch Unsicherheiten gegenüber den dicht vorbeifahrenden Kfz auslösen kann.

Die Mittelinsel hat eine abgesenkte, rote Radfahrer- und eine mit Bordsteinkante angelegte Fußgängerfurt. Da sich die Radfahrerfurt in der Gehrichtung des grünen Hauptweges befindet, nutzen praktisch alle Fußgänger die Radfahrerfurt, was wiederum zu Konflikten führen kann. Die Wismarer Straße hatte 2005 ein Verkehrsaufkommen von ca. 19.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und würde damit die Einrichtung eines Fußgängerüberweges auch nach dem neuen Erlass vom März 2008 nicht zulassen.

- Es wird empfohlen, die Einrichtung eines Fußgängerüberweges oder einer bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage zu prüfen.
- Darüber hinaus wird auf der Nordostseite eine geradlinige Radwegführung und Aufpflasterung der jetzigen Radwegfläche auf Gehwegniveau empfohlen, um einen Aufstellbereich mit besserem Sichtkontakt zum Kfz-Verkehr zu schaffen.

*Der Weg trifft an der Wismarer Straße südlich der Eugen-Kleine-Brücke auf den GHW Nr. 15 („Teltower Dörferweg“). Beide Wege verlaufen gemeinsam bis zum Collegium Augustinum. Die Querungsstellen im gemeinsamen Verlauf wurden bereits als Querungsstellen des GHW Nr. 15 untersucht.*

*Der Weg verlässt das Stadtgebiet und führt durch Klein-Machnow und Stahnsdorf, um in Düppel südlich des Naturschutzgebietes Großes Fenn wiederum auf das Berliner Stadtgebiet zu stoßen (Untersuchungsgebiet 2009):*

**17-031 (Weg durch Berliner Forst Düppel nördlich vom Teltowkanal/ Unterquerung Königsweg, Steglitz-Zehlendorf):**

Keine Anmerkung

**17-032 (Weg durch Berliner Forst Düppel nördlich vom Teltowkanal/ Unterquerung stillgelegte S-Bahntrasse, Steglitz-Zehlendorf):**

Keine Anmerkung

**17-033 (Weg durch Berliner Forst Düppel nördlich Teltowkanal / Unterquerung S-Bahntrassen, Steglitz-Zehlendorf):**

Keine Anmerkung

**17-034 (Weg durch Berliner Forst Düppel nördlich vom Teltowkanal/ Unterquerung Kreisstraße, Steglitz-Zehlendorf):**

Keine Anmerkung

*Ab der Hubertusbrücke verläuft der Weg gemeinsam mit dem Europäischen Fernwanderweg E 11 in Richtung Babelsberg und Potsdam.*

**17-035 (Weg durch Berliner Forst Düppel östlich vom Prinz-Friedrich-Leopold-Kanal, Stölpchenweg südliche Seite/ Überquerung Prinz-Friedrich-Leopold-Kanal auf der südliche Seite der Hubertusbrücke, Steglitz-Zehlendorf): WEG\*\* + BAR\*\***

Der Gehweg über die Hubertusbrücke ist beidseitig sehr schmal und somit nicht barrierefrei. Rollstuhlfahrer und Personen mit Kinderwagen müssen an dieser Stelle die Fahrbahn nutzen. Obwohl das Verkehrsaufkommen sehr gering ist (Straße nicht im Zählnetz) stellt die Nutzung der Fahrbahn ein Risiko dar, da die Kraftfahrzeugführer an dieser Stelle wahrscheinlich nicht mit Personen auf der Fahrbahn rechnen.

- Eine Veränderung der Wegeföhrung wird dringend empfohlen. Es sollte der vorhandene Gehweg auf der südlichen Seite der Hubertusbrücke genutzt werden. Die Straße ohne Namen östlich der Hubertusbrücke und der Stölpchenweg müssen dann nicht mehr gequert werden.
- Es wird dringend empfohlen, den Gehweg zumindest auf der südlichen Seite unter Beachtung des Breiten- und Längenbedarfs von Mobilitätsbehinderten zu barrierefrei zu gestalten (RASt 2006, 4.7, Tabelle 4).

*Der Weg verlässt gemeinsam mit dem Europäischen Fernwanderweg E 11 am Übergang der Griebnitzsee-Promenade zur Griebnitzstraße im Südwesten Berlins wiederum das Stadtgebiet, um sich an der Parkbrücke in Babelsberg mit dem GHW 11 („Wannseeweg“) zu vereinen.*

## **GHW Nr. 18 „Innerer Parkring“**

- Ringverbindung durch Parks und Grünanlagen im inneren Stadtbereich
- durch Neukölln, Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte, Pankow, Charlottenburg-Wilmersdorf, und Tempelhof-Schöneberg.

**Querungsanlagen: Der gesamte Weg gehört zum Untersuchungsgebiet und wird folgend entgegen dem Uhrzeigersinn ab und zur Oderstraße in Neukölln südöstlich vom ehem. Zentralflughafen Berlin Tempelhof untersucht (Gesamtlänge ca. 44 km mit insgesamt 125 Querungsstellen).**

**18-001 (Werner-Seelenbinder-Sportpark Neukölln, Kirchhofweg/ Querung Oderstraße, Neukölln):**

Keine Anmerkung

**18-002 (Kirchhofweg, Thomasstraße/ Querung Hermannstraße, Neukölln):  
LSA \*\*\* + KAP \*\*\* + WEG \* + SON \*\***

Es handelt sich um eine vor wenigen Jahren neu angelegte Fußwegeverbindung zwischen zwei historischen Friedhöfen, die den dicht besiedelten Neuköllner Kernbereich mit der Südostecke des Flughafens Tempelhof verbindet. Sie ist jetzt schon frequentiert und wird an Bedeutung zunehmen, wenn nach Beendigung des Flugbetriebes auf dem Flughafengelände ein Park angelegt wird.

In der geradlinigen Wegeführung gibt es über die Hermannstraße keine Querungsanlage. Eine freie Querung ist bei annähernd 28.000 Kraftfahrzeugen (DTV) – mit möglicherweise steigender Tendenz nach Umbau der Karl-Marx-Straße - fast nicht mehr möglich. Dennoch versuchten zum Zeitpunkt der Begehung immer wieder Fußgänger, an dieser Stelle die Fahrbahn zu queren.

Die Benutzung der nächsten Querungsanlage in Nordrichtung am südlichen Ausgang U-Bhf. Leinestraße macht einen Umweg von etwa 170 Metern notwendig und ist damit unkomfortabel. Aufgrund der durch den Bau des Friedhofsweges als Ost-West-Achse veränderten Querungsbedürfnisse der Fußgänger und auch der Radfahrer wird die Einrichtung einer Querungsanlage für dringend gehalten.

- Vorgeschlagen wird eine Lichtsignalanlage mit Gehwegvorstreckungen auf beiden Seiten der Hermannstraße auf der Höhe der Nordseite der Thomasstraße.

Es wird somit empfohlen, eine Verlegung der am U-Bahnhofs-Ein- bzw. Ausgang befindlichen Lichtsignalanlage in Richtung Süden vorzunehmen. In der derzeitigen Situation ist es nicht wahrscheinlich, dass es direkt am südlichen Ausgang U-Bf. Leinestraße an anbaufreier Strecke als Verbindung zwischen zwei Friedhofs-Eingängen einen Querungsbedarf gibt, der bei fehlender Querungsanlage nur durch unkomfortable Umwege auszugleichen wäre. Fahrgäste der Linie U8 können den Bahnhof auf der gewünschten Straßenseite verlassen. Kurze Beobachtungen haben bestätigt, dass die Nutzer der vorhandenen Lichtsignalanlage auf der anderen Straßenseite der Hermannstraße ohnehin stets bis zur nächsten Straßeneinmündung oder zur hier untersuchten Fußwegeverbindung weiter gehen, also von einer Verlegung nicht negativ betroffen wären. Wenn dies generell der Fall

ist, würde die Verlegung der Lichtsignalanlage zur Thomasstraße nicht nur einen komfortablen Anschluss des grünen Hauptweges an das Wohngebiet schaffen, sondern böte auch für die Bewohner südlich der Thomasstraße eine generelle Verbesserung der Querungsmöglichkeiten.

- Darüber hinaus wird empfohlen, den Abschnitt zwischen Hermannstraße und Karl-Marx-Straße in der Thomasstraße auf den nördlichen Gehweg zu verlegen.

In der derzeitigen Situation mit Querung am Ausgang U-Bhf. Leinestraße würde dies den Benutzern eine zusätzliche Fahrbahnquerung über die Thomasstraße ersparen und den Umweg etwas verkürzen; ein neuer Übergang aber würde den Friedhofsweg über die Karl-Marx-Straße geradlinig in die Thomasstraße verlängern.

Benutzern würden bis zur Karl-Marx-Straße drei von vier Straßenüberquerungen erspart bleiben. Der Wegeabschnitt ist als Grünzug identifizierbar, da er direkt neben dem Friedhof entlangführt, auf der Strecke fünf Sitzbänke vorhanden sind und die kleine Grünanlage Thomas-Höhe mit einem Spielplatz direkt eingebunden ist.

Darüber hinaus steht im Verlauf der Nordseite der Thomasstraße im Gegensatz zur südlichen Seite eine umwegfreie Querungsmöglichkeit über die Karl-Marx-Straße mit einer Lichtsignalanlage zur Verfügung. Benutzer des grünen Hauptweges aus Westrichtung hätten, da sie sich bereits auf der Nordseite der Thomasstraße befinden, keine Probleme mit den Rechtsabbiegern aus der Karl-Marx-Straße, die an dieser Stelle allerdings eine generelle Gefährdung der Fußgänger im Verlauf der Karl-Marx-Straße darstellen. Der derzeitige Umweg durch die Wegeföhrung über den südlichen Gehweg am Karl-Marx-Platz ist ohnehin nicht nachvollziehbar.

Problematisch ist bei der vorgeschlagenen Lösung, dass die quer parkenden Fahrzeuge auf der nördlichen Seite der Thomasstraße insbesondere in der Nähe der Hermannstraße die Gehwegbreite bis zur Unbenutzbarkeit durch Mobilitätsbehinderte einschränken.

- Mit der Verlegung der Wegeföhrung einhergehen sollte deshalb unbedingt eine fahrbahnseitige Markierung des Parkstreifens und damit auch eine Verringerung der derzeit überdimensionierten Fahrspurbreiten. Darüber hinaus könnte es notwendig sein, die Querparker vom Gehweg durch Poller oder mit für eine grüne Verbindung ansprechenderen flachen Zaunabschnitten fernzuhalten.

### **18-003 (Thomasstraße/ Querung Mittelweg, Neukölln): AUF \*\* + GES \*\*\***

Durch die vorgeschlagene Wegeverlegung würden vier Querungsanlagen entfallen und stattdessen diese eine Querung an der Einmündung Mittelweg in die Thomasstraße notwendig werden. Der Übergang ist geprägt und wird teilweise behindert durch einen für diese Nebenstraße erstaunlich starken und auch zügigen Rechtsabbiegeverkehr aus der Karl-Marx-Straße.

- Es sollte geprüft werden, ob an dieser Stelle eine Teilaufpflasterung möglich ist.
- Günstig wäre es, den südöstlichen Abschnitt des Mittelweges zwischen Morusstraße und Thomasstraße in einen verkehrsberuhigten Bereich mit Zeichen 325+326 StVO umzuwandeln.

Damit ließen sich die Grünanlagen Lessinghöhe und Thomashöhe mit ihren Spielplätzen und der Freizeiteinrichtung miteinander verbinden und an den grünen Hauptweg anschließen.

#### **18-004 (Thomasstraße, Karl-Marx-Platz/ Querung Karl-Marx-Straße nördliche Seite, Neukölln): SCH(FGÜ/KAP/AUF) \*\*\* + WEG \***

Durch die vorgeschlagene Wegeverlegung wird auch der Übergang über die Karl-Marx-Straße von der Süd- zur Nordseite des Karl-Marx-Platzes verlegt, wodurch der ungünstige Umweg von ca. 40 Metern mit Sperrgittern auf der Süd-West-Seite entfällt. Bei der Querung sind allerdings der gleichzeitige teilweise starke Rechtsabbiegeverkehr aus dem Karl-Marx-Platz und der Linksabbiegeverkehr aus der Thomasstraße bei kurzen Grünzeiten ein offensichtliches Problem. Das Gefährdungspotenzial erscheint uns aufgrund zweifacher Beobachtungen an Markt-Tagen (Karl-Marx-Platz) recht hoch zu sein.

Da mit der Umgestaltung der gesamten Karl-Marx-Straße bald begonnen werden soll, müssen die Maßnahmen an dieser Querungsstelle mit den anderen Maßnahmen abgestimmt sein. Da eine generelle Sperrung für den motorisierten Durchgangsverkehr, mit Ausnahme des Busverkehrs, im nördlichen Bereich der Karl-Marx-Straße etwa zwischen Kienitzerstraße und Flughafenstraße im Bezirk favorisiert wird, käme der Karl-Marx-Platz als eine der Stufen infrage, mit denen der Kraftfahrzeugverkehr bis hin zu einer Fußgängerzone schrittweise reduziert wird.

Das Bezirksamt Neukölln hat mit einem Beitrag „Aktion! Karl-Marx-Straße“ am Wettbewerb „Aktive Stadtzentren“ teilgenommen (31. Mai 2008) und wurde am 7. Juli 2008 von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in das Bund-Länder-Programm aufgenommen. Der Realisierungszeitrahmen liegt bei 2010 bis 2013. Die Bezirksverwaltung möchte einen besseren Übergang zwischen dem Karl-Marx-Platz und der Thomashöhe herstellen, den Karl-Marx-Platz in die Karl-Marx-Straße hineinziehen.

- Denkbar wäre an dieser Hauptgeschäftsstraße mit einem großen Fußverkehrsaufkommen in allen Richtungen die Einführung von Rundum-Grün oder gar die Diagonalquerung in Form einer Zeitinsel in der gesamten Breite des Karl-Marx-Platzes.
- Aufgrund der Verkehrsmengen-Erhebung 2005 wurden für die Karl-Marx-Straße noch 28.000 Kraftfahrzeuge (DTV) angegeben, derzeit geht man von etwa 24 oder sogar nur 21 Tausend Kraftfahrzeugen (DTV) aus mit weiterhin der Tendenz zur Verringerung. Mit diesem Verkehrsaufkommen nähert sich die Karl-Marx-Straße der in Berlin festgelegten Höchstgrenze für die Anlage eines Fußgängerüberweges.

Die derzeitige Planung ist darauf ausgerichtet, das Verkehrsaufkommen in der gesamten Karl-Marx-Straße drastisch zu senken (Gespräch mit Bgm. Buschkowsky am 30.9.2008).

- Deshalb ist auch ein Szenario diskussionswürdig, durch Gehwegvorstreckungen eine Einengung auf jeweils eine Fahrspur pro Richtung vorzunehmen und statt der teureren Lichtsignalanlagen fünf Fußgängerüberwege oder sogar den gesamten Bereich als Fußgängerüberweg auszubilden.

Im Sinne des europaweit diskutierten Shared Space könnte der Karl-Marx-Platz modellhaft auch außerhalb der in Berlin angewendeten Richtlinien und Ausführungsvorschriften umgestaltet werden.

- Dabei sollten allerdings die vorhandenen Gehwege mit Bordsteinkanten am Karl-Marx-Platz und auch auf der gegenüberliegenden Straßenseite als Schutzräume erhalten bleiben.
- Darüber hinaus wird empfohlen, auch den Abschnitt am Karl-Marx-Platz und anschließend um den Richardplatz herum auf den nördlichen Gehweg zu verlegen.

Das würde den Benutzern zwei von vier teilweise stark ausgerundeten Straßenüberquerungen ersparen. Diese Verlegung wäre auch für eine spätere Markierung des Weges eine deutliche Vereinfachung. Damit wäre der Spielplatz mit einer kleinen Grünanlage auf der nördlichen Seite zwischen dem Karl-Marx-Platz und dem Richardplatz direkt angeschlossen. Einige Straßencafes befinden sich ebenfalls auf der besser belichteten und besonnten nördlichen Seite des Richardplatzes. Von hier sind auch die sehenswerten und touristisch frequentierten Straßenabschnitte des Böhmischen Dorfes und der Comenius-Garten erreichbar.

#### **18-005 (Richardplatz/ Querung Richardstraße nördliche Seite, Neukölln):**

Bei dieser neu hinzukommenden Querung sind zwar die Eckausrundungen ebenso überdimensioniert und die Gehwegvorstreckungen führen nicht über die Parkstreifenlinie hinaus, doch gibt es bei geringem und langsamem Kfz-Verkehr keinen Handlungsbedarf.

#### **18-006 (Richardplatz, Hertzbergstraße/ Querung Hertzbergstraße, Neukölln):**

Bei dieser neu hinzukommenden Querung hat man das Gefühl, sich in einem Verkehrsberuhigten Bereich zu befinden. Statt einer Mittelinsel befindet sich ein Blumenbottich im Einmündungsbereich.

#### **18-007 (Hertzbergstraße/ Querung Böhmisches Dorf, Neukölln): KAP \*\* + BAR \*\***

Zum Zeitpunkt der Begehung war die nördliche Straßenseite zugeparkt.

- Es wird empfohlen, auf der nördlichen Straßenseite eine zumindest markierte Gehwegvorstreckung vorzusehen.
- Auf der südlichen Seite ist der Bordstein abzusenken.

**18-008 (Hertzbergstraße, Treptower Straße/ Querung Sonnenallee, Neukölln): BAR \*\***

Auf der Südseite der Sonnenallee ist die Bordsteinabsenkung im Bereich der Fußgängerfurt zu geringfügig. Durch die ungünstige Aufstellung eines Fußgängersperrgitters ist die vorhandene Bordsteinabsenkung etwa in der Mitte der Eckausrundung durch Rollstuhlfahrer schwer zugänglich.

- Es ist eine Bordsteinabsenkung im Bereich der Furt vorzusehen.

**18-009 (Treptower Straße/ Querung Stuttgarter Straße, Neukölln): KAP \*\* + BAR \*\***

Auf der Nordseite befindet sich eine markierte Gehwegvorstreckung mit einer überdimensionierten Eckausrundung, die damit weitgehend unwirksam ist.

- Es wird empfohlen, auf beiden Straßenseiten im Bereich der Parkstreifen zumindest markierte Gehwegvorstreckungen anzulegen, die den heutigen Richtlinienanforderungen genügen.
- Der auf der Nordseite befindliche Poller am Rande der provisorischen Gehwegvorstreckung auf der Fahrspur direkt im Verlauf der Furt sollte aus Sicherheitsgründen wegen der Gefährdung insbesondere der Sehbehinderten entfernt werden.

**18-010 (Treptower Straße/ Querung Weserstraße, Neukölln): 2KAP \*\***

- Es wird empfohlen, auf beiden Straßenseiten im Bereich der Parkstreifen zumindest markierte Gehwegvorstreckungen anzulegen, die den heutigen Richtlinienanforderungen genügen.

**18-011 (Treptower Straße/ Querung Werrastraße, Neukölln): 2KAP \*\***

- Es wird empfohlen, auf beiden Straßenseiten im Bereich der Parkstreifen zumindest markierte Gehwegvorstreckungen anzulegen, die den heutigen Richtlinienanforderungen genügen.

**18-012 (Treptower Straße/ Querung Weigandufer, Neukölln): BAR \*\***

Auf der Südseite des Weigandufers ist die Bordsteinabsenkung zu geringfügig.

- Es sind auf beiden Straßenseiten Bordsteinabsenkungen vorzunehmen. Im Rahmen einer Maßnahme empfiehlt sich der gleichzeitige Einbau taktiler Platten.

**18-013 (Weigandufer/ Querung Treptower Straße südlich der Treptower Brücke, Neukölln): 2KAP \*\* + BAR \*\***

Das Verkehrsaufkommen ist überschaubar und gerade dafür sind die Fahrstreifen zu breit.

- Es wird empfohlen, auf beiden Seiten zumindest markierte Gehwegvorstreckungen mit schraffierten Leittafeln (Baken) jeweils in Fahrtrichtung einzurichten.
- Auf beiden Seiten sind Borsteinabsenkungen erforderlich. Im Rahmen einer Maßnahme empfiehlt sich der gleichzeitige Einbau taktiler Platten.

**18-014 (Weigandufer/ Einmündung Ulsterstraße, Neukölln): KAPÜ \*\* + BAR \*\***

Die Ulsterstraße muss nicht gequert werden, doch ist der Weg direkt am Ufer des Neuköllner Schifffahrtskanals nur schwer und für Mobilitätsbehinderte nicht erreichbar. Zum Zeitpunkt von zwei Begehungen war der Übergang zugeparkt.

- Es wird empfohlen, den Zugang durch Entfernung von Strauchwerk, Bordsteinabsenkungen und vor allem durch markierte Parkverbotsbereiche auf beiden Straßenseiten zugänglich zu machen.

**18-015 (Weigandufer/ Einmündung Roseggerstraße, Neukölln): KAP \*\* + BAR \*\***

Die Roseggerstraße muss nicht gequert werden, doch ist der Weg direkt am Ufer des Neuköllner Schifffahrtskanals nur schwer und für Mobilitätsbehinderte nicht erreichbar. Zum Zeitpunkt der Begehung war der Übergang zugeparkt.

- Es wird empfohlen, den Zugang durch Entfernung von Strauchwerk, Bordsteinabsenkungen und vor allem durch markierte Parkverbotsbereiche auf beiden Straßenseiten zugänglich zu machen.

**18-016 (Weigandufer/ Einmündung Truseweg, Neukölln): KAP \*\* + BAR \*\***

Der Truseweg muss nicht gequert werden, doch ist der Weg direkt am Ufer des Neuköllner Schifffahrtskanals nur schwer und für Mobilitätsbehinderte nicht erreichbar. Zum Zeitpunkt von zwei Begehungen war der Übergang zugeparkt.

- Es wird empfohlen, den Zugang durch Entfernung von Strauchwerk, Bordsteinabsenkungen und vor allem durch markierte Parkverbotsbereiche auf beiden Straßenseiten zugänglich zu machen.

**18-017 (Weigandufer/ Einmündung Innstraße, südlich vom Elsensteg, Neukölln): KAP \*\* + BAR \*\***

Die Innstraße muss nicht gequert werden, doch ist der Weg südlich vom Neuköllner Schifffahrtskanal aus dem nördlichen Neuköllner Wohngebiet und Alt-Treptow

wegen der Treppe am Eisensteg nicht erreichbar. Darüber hinaus besteht die Gefahr des Zuparkens des Übergangsbereiches.

- Es wird empfohlen, den Zugang durch markierte Parkverbotsbereiche auf beiden Straßenseiten vor illegalen Parken zu schützen.

**18-018 (Weigandufer/ Querung Wildenbruchstraße südwestlich der Wildenbruchbrücke, Neukölln): FGÜ \*\*\* + KAP \*\* + BAR \*\***

Die Wildenbruchstraße hat ein Verkehrsaufkommen von etwa 14.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und die Querung ist zu bestimmten Tageszeiten gefährlich. Das Tiefbauamt – Straßenverkehrsbehörde Bezirk Neukölln teilte mit, dass eine bauliche Mittelinsel vorgesehen ist.

- Es wird empfohlen, zusätzlich die Anlage eines Fußgängerüberweges mit Gehwegvorstreckungen auf beiden Seiten und der vorgesehenen Mittelinsel zu prüfen. An dieser Stelle würde eine Gehwegvorstreckung auch auf der nordwestlichen Seite möglich sein, da die Linienbusse zur Erreichung der Haltestelle südlich vom Weigandufer noch genügend Manövriertfläche haben.
- Darüber hinaus sind auf beiden Seiten die Bordsteine abzusenken. Im Rahmen einer Maßnahme empfiehlt sich der gleichzeitige Einbau taktiler Platten.

**18-019 (Weigandufer/ Einmündung Elbestraße, Neukölln): KAP \*\* + BAR \*\***

Der Elbestraße muss nicht gequert werden, doch ist der Weg direkt am Ufer des Neuköllner Schifffahrtskanals nur schwer und für Mobilitätsbehinderte nicht erreichbar. Zum Zeitpunkt von zwei Begehungen war der Übergang zugeparkt.

- Es wird empfohlen, den Zugang durch Entfernung von Strauchwerk, Bordsteinabsenkungen und vor allem durch markierte Parkverbotsbereiche auf beiden Straßenseiten zugänglich zu machen.

**18-020 (Uferweg am Weichselplatz, Maybachufer/ Einmündung Weichselstraße, südlich der Fußgängerbrücke, Neukölln):**

Der Weichselstraße muss nicht gequert werden. Der Weichselplatz wurde auch an dieser Stelle auf Gehwegniveau angehoben.

**18-021 (Maybachufer/ Querung Lohmühlenstraße südwestlich der Lohmühlenbrücke, Neukölln): WEG \* + PLA \*\***

An der in der Plangrundlage angegebenen Querungsstelle ist die Einsicht in das Maybachufer für Fußgänger durch die starke Straßenkrümmung nicht gegeben, wenn diese vom Norden kommen. Die Krümmung der Lohmühlenstraße nördlich der Brücke ist geringer und die Querungsstelle ist etwas weiter von der Krümmung entfernt.

- Es wird empfohlen, den Weg zur Querung an der nördlichen Brückenseite zu verlegen.
- Darüber hinaus sollten Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer aus der Lohmühlenstraße unbedingt auf die Querung z.B. durch eine Plateaupflasterung aufmerksam gemacht werden.

**18-022 (östlicher Weg am Landwehrkanal/ Unterquerung der ehemaligen Bahntrasse, Treptow-Köpenick):**

Keine Anmerkung.

**18-023 (Ernst-Heilmann-Steg, Taborstraße/ Querung Görlitzer Ufer, Friedrichhain-Kreuzberg): KAP \*\* + BAR \*\* + SON \*\***

Der Ernst-Heilmann-Steg hat auf der östlichen Seite eine Rampe, kann aber auf der westlichen Seite nur durch eine Treppe zum Heckmannufer erreicht oder verlassen werden. Da es auf der südlichen Seite zum Görlitzer Ufer einen abschüssigen Weg gibt, hat sich am unteren Ende durch Benutzung ein neuer Übergang herausgebildet, der allerdings nicht für Mobilitätsbehinderte benutzbar ist und zum Zeitpunkt der Begehung auf beiden Straßenseiten auf markierten Parkstreifen eng zugeparkt war.

- Es wird empfohlen die Wegedecke dieses Brückenabganges auszubessern, auf beiden Straßenseiten des Görlitzer Ufers die Bordsteine abzusenken und die Parkstreifen für Gehwegvorstreckungen mit jeweils zwei Pollern auf beiden Seiten zu unterbrechen.

**18-024 (Wrangelstraße/ Querung Cuvrystraße, Friedrichhain-Kreuzberg):**

Keine Anmerkung.

**18-025 (Falckensteinstraße/ Querung Wrangelstraße, Friedrichhain-Kreuzberg):**

Keine Anmerkung.

**18-026 (Falckensteinstraße/ Querung Schlesische Str., Friedrichhain-Kreuzberg):**

Keine Anmerkung.

*Der in der Planvorlage angegebene Weg am nördlichen Spreeufer ist durch Einzäunung des Geländes nicht direkt von der Oberbaumbrücke erreichbar. Deshalb wird ab hier der südliche Gehweg der Stralauer Allee als temporärer Umweg empfohlen.*

**18-027 (Stralauer Allee/ Querung Einfahrt gegenüber der Ehrenbergstraße, Friedrichhain-Kreuzberg):**

Die zukünftige Situation an dieser Querungsstelle mit Lichtsignalanlage ist derzeit wegen der Großbaustelle am nördlichen Spreeufer nicht einschätzbar.

**18-028 (Stralauer Allee/ Querung Einfahrt gegenüber der Modersohnstraße, Friedrichhain-Kreuzberg):**

Die zukünftige Situation an dieser Querungsstelle mit Lichtsignalanlage ist derzeit wegen der Großbaustelle am nördlichen Spreeufer nicht einschätzbar.

**18-029 (Modersohnstraße/ Querung Stralauer Allee östliche Seite, Friedrichhain-Kreuzberg): SCH \*\*\***

Die Stralauer Allee hat eine Verkehrsbelastung von ca. 35.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und ist trotz Lichtsignalanlage und Mittelinsel eine gefährliche Querungsstelle. Zum einen werden die Fußgänger vom südlichen Gehweg während der Rot-Zeit durch eine zu lange Vorlaufzeit mit Grün für Fußgänger ab Mittelinsel bis zur nördlichen Straßenseite herübergezogen. Zum anderen gibt es einen starken und drängenden Linksabbiegeverkehr aus der Modersohnstraße in die Stralauer Allee in Richtung Osten.

- Es ist dringend zu prüfen, inwieweit die Lichtsignalschaltung an die Empfehlungen der Richtlinien angepasst und sicherer für Fußgänger gemacht werden kann.

**18-030 (Modersohnstraße/ Querung Corinthstraße, Friedrichhain-Kreuzberg):**

Keine Anmerkung.

**18-031 (Modersohnstraße/ Querung Revaler Straße östliche Seite, Friedrichhain-Kreuzberg):**

Keine Anmerkung.

**18-032 (Simplonstraße/ Querung Modersohnstraße, Kreuzberg-Friedrichshain): FGÜ \*\***

Im Verlauf des Gehweges gibt es keine Querungsanlage. Fußgänger werden durch Fußgängersperrgitter zu einer provisorischen Lichtsignalanlage geführt. Direkt daneben befindet sich ein entwidmeter Fußgängerüberweg mit Mittelinsel. Die Situation war zum Zeitpunkt der Begehung verwirrend und die zukünftige Gestaltung unklar.

- Wenn nicht ohnehin geplant, muss der Fußgängerüberweg direkt an die Straßenkreuzung versetzt werden.

**18-033 (Simplonstraße südliche Seite/ Querung Konitzer Straße, Friedrichhain-Kreuzberg): KAP \*\* + BAR \*\***

Die Konitzer Straße ist eine Grundstückszufahrt mit Überbreite, die zudem im Einmündungsbereich zur Simplonstraße noch einmal ausgeweitet ist. Zum Zeitpunkt der Begehung war der Übergang eng zugeparkt.

- Der Querungsbereich muss durch Sperrflächen und ggf. schraffierte Tafeln von illegal parkenden Fahrzeugen freigehalten werden.
- Darüber hinaus sind die Bordsteine auf beiden Seiten abzusenken.

**18-034 (Simplonstraße/ Querung Dirschauer Straße, Friedrichhain-Kreuzberg): KAP \*\* + BAR \*\***

Die Sicht auf die Fahrstreifen der Einmündung Dirschauer Straße ist nicht ausreichend. Darüber hinaus war zum Zeitpunkt der Begehung der Übergang auf der westlichen Straßenseite trotz Sperrbake neben dem Querparkstreifen zugeparkt.

- Es wird empfohlen, auf beiden Seiten möglichst bauliche Gehwegvorstreckungen vorzusehen.
- Darüber hinaus ist der Bordstein auf der westlichen Straßenseite abzusenken.

**18-035 (Simon-Dach-Straße/ Querung Wülischstraße östliche Seite, Friedrichhain-Kreuzberg): 2KAP \*\*\***

In der Wülischstraße gibt es keine Querungsanlage und die Sichtverhältnisse sind unzureichend. Die Querung ist gefährlich und selbst in der kurzen Zeitspanne der Begehung gab es eine für eine Fußgängerin gefährliche Situation durch einen Linksabbieger aus der Simon-Dach-Straße. In der Wülischstraße gibt es dem Augenschein nach keine Temporegelung. Wenn die Straßenbahn nicht die Fahrstreifen sperrt, wird gerast.

- Es wird dringend empfohlen, auf beiden Straßenseiten im Bereich der Parkstreifen Gehwegvorstreckungen baulich einzurichten.
- Darüber hinaus sollte auf beiden Seiten die Freihaltung von parkenden Fahrzeugen durch Sperrflächen über den 5-Meter-Bereich hinausgehen, um bei den beengten Verhältnissen einen möglichst langen Einblick in die Fahrstreifen zu ermöglichen.

**18-036 (Simon-Dach-Straße/ Querung Krossener Straße, Friedrichhain-Kreuzberg):**

Keine Anmerkung.

**18-037 (Simon-Dach-Straße/ Querung Grünberger Straße östliche Seite, Friedrichhain-Kreuzberg): KAP \*\*\***

In der Grünberger Straße gibt es keine Querungsanlage und die Sichtverhältnisse sind unzureichend. Die Querung ist gefährlich, insbesondere durch die unangemessenen Fahrgeschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs aufgrund der überdimensionierten Fahrstreifen.

- Es wird dringend empfohlen, im Bereich des Parkstreifens auf der Südseite eine bauliche Gehwegvorstreckung einzurichten.
- Darüber hinaus sollte auf beiden Seiten die Freihaltung von parkenden Fahrzeugen durch Sperrflächen über den 5-Meter-Bereich hinausgehen, um einen möglichst langen Einblick in die Fahrstreifen zu ermöglichen. Auch auf der Nordseite ist eine Parkbucht freizuhalten.

**18-038 (Simon-Dach-Straße, Niederbarnimstraße/ Querung Boxhagener Straße östliche Seite, Friedrichhain-Kreuzberg): 2KAP \*\*\***

In der Boxhagener Straße gibt es keine Querungsanlage und die Sichtverhältnisse sind unzureichend. Die Querung ist gefährlich, insbesondere durch die unangemessenen Fahrgeschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs, wenn die Fahrstreifen nicht durch die Straßenbahn blockiert werden.

- Es wird dringend empfohlen, auf beiden Straßenseiten im Bereich der Parkstreifen Gehwegvorstreckungen baulich einzurichten.
- Darüber hinaus sollte auf beiden Seiten die Freihaltung von parkenden Fahrzeugen durch Sperrflächen über den 5-Meter-Bereich hinausgehen, um einen möglichst langen Einblick in die Fahrstreifen zu ermöglichen.

**18-039 (Niederbarnimstraße, Proskauer Straße/ Querung Frankfurter Allee östliche Seite, Friedrichhain-Kreuzberg):**

Keine Anmerkung.

**18-040 (Proskauer Straße/ Querung Rigaer Straße östliche Seite, Friedrichhain-Kreuzberg):**

Keine Anmerkung.

**18-041 (Proskauer Straße/ Querung Schreinerstraße, Friedrichhain-Kreuzberg):**

Keine Anmerkung.

**18-042 (Bänschstraße/ Querung Proskauer Straße südliche Seite, Friedrichhain-Kreuzberg): FGÜ \*\*\***

Die Proskauer Straße zeigt, was dabei herauskommt, wenn man die Bedingungen für den Radverkehr verbessert, ohne dem Querungsbedarf von Fußgängern Beachtung zu schenken. Die Radfahrer sind für die Fußgänger bei dieser Querung ähnlich gefährlich wie der Autoverkehr, zumal auf den breiten Radfahrstreifen

insbesondere aus Richtung Norden wegen der abschüssigen Straße auch Radfahrerinnen und Radfahrer mit Tempo fahren. Die Situation ist übersichtlich, aber dennoch nicht akzeptabel.

- Es wird dringend empfohlen, einen Fußgängerüberweg einzurichten, der auch über die Radfahrstreifen geführt wird, um die Erreichung der Grünanlage auf dem Forckenbeckplatz zu ermöglichen.
- Darüber hinaus ist eine Bordsteinabsenkung im Verlauf des Gehwegs auf der östlichen Seite vorzunehmen.

#### **18-043 (Proskauer Straße/ Querung Bänschstraße am Forckenbeckplatz, Friedrichhain-Kreuzberg): BAR \*\* + WEG \***

Der Forckenbeckplatz ist an dieser Stelle nur über sechs Treppenstufen erreichbar. Mobilitätsbehinderte könnten den Eingang ein kurzes Stück nördlich in der Proskauer Straße wählen, da der Weg über den Spielplatz als Rampe ausgebildet ist. Zum Zeitpunkt der Begehung war allerdings der Spielplatz verschlossen.

- Wenn der Weg nicht verändert werden soll, ist zu prüfen, wie auch im Eckbereich Proskauer Straße/Bänschstraße ein barrierefreier Eingangsbereich gestaltet werden kann.

#### **18-044 (Weg im Forckenbeckplatz, Weg im Blankensteinpark/ Querung Eldenaer Straße, Friedrichhain-Kreuzberg): 2KAP \*\*\* + WEG \***

Die mittlerweile frequentierte Querungsstelle im Wegeverlauf zwischen dem Forckenbeckplatz und dem Blankensteinpark ist aufgrund des unübersichtlichen Verkehrsaufkommens mit Linksabbiegern aus der Proskauer Straße, unangemessen schneller Fahrweise des Kraftfahrzeugverkehrs und der Straßenbahn gefährlich.

Die im Zusammenhang mit dem „Entwicklungsplan Alter Schlachthof“ vorgesehenen Querungsanlagen in der Eldenaer Straße jeweils westlich und östlich der beiden Grünanlagen liegen beide nicht in der vorgesehenen Wegeführung des grünen Hauptweges und berücksichtigen nicht den Querungsbedarf im Wegeverlauf beider Grünanlagen etwa in der Mitte.

- Es wird dringend empfohlen, entweder die Wegeführung zu überdenken oder im direkten Verlauf der Wegeführung zumindest auf beiden Straßenseiten bauliche Gehwegvorstreckungen vorzusehen.
- Darüber hinaus werden zur Verbesserung der Sichtverhältnisse an dieser Querungsstelle auf freier Strecke Sperrflächen zur Verhinderung des Parkens von Kraftfahrzeugen auf allen Seiten empfohlen.

Die in der Planvorlage angegebene Wegeführung über die Straße Zur Rinderauktionshalle, Richard-Ermisch-Straße, Erich-Nehlans-Straße, Taerstraße, Kurt-Exner-Straße und Otto-Ostrowski-Straße zum Hansburgpark ist nach Abschluss der Maßnahmen im Rahmen des Entwicklungsplanes Alter Schlachthof

nicht mehr nachvollziehbar. Der angegebene nördliche Bogen ist wenig attraktiv und beinhaltet zudem fünf Straßenquerungen, wo letztlich nur zwei Querungen notwendig sind.

- Es wird empfohlen, die Wegeführung ab etwa Mitte Blankensteinpark nach Westen über die Grünanlage zwischen den Straßen Zur Marktflagge und Zur Börse auf dem kürzesten Weg an den Hansburgpark anzuschließen.

**18-045 (Weg im Blankensteinpark südlich des Marktplatzes der Manufakturen, Zur Börse/ Querung Richard Ermisch-Straße, Pankow): 2KAP \*\* + BAR \*\* + WEG \* + SON \*\***

Es gibt zwei Möglichkeiten der Wegeführung im Korridor des schmalen und langgestreckten Grünstreifens zwischen den Straßen Zur Marktflagge und Zur Börse, die beide durch neue Straßenbaumaßnahmen „verbaut“ wurden: In beiden Straßen werden die Fußgänger durch abgesenkte Bordsteine auf zum Zeitpunkt der Begehung zugeparkte Übergänge zu den seitlichen Gehwegen geführt. Sie kommen aber nicht direkt auf die beiden Gehwege, die die Grünanlage in Mittellage einschließen, weil dort auf der östlichen Seite der Richard-Ermisch-Straße zwischen dem Gehweg und dem Fahrstreifen ein Grünstreifen mit Bäumen als Barriere neu angelegt wurde. Wenn man bedenkt, mit welchem Aufwand hier eine Entwicklungsplanung für das Gebiet „Alter Schlachthof“ betrieben wurde, kann man sich über die Unachtsamkeit gegenüber vorhandenem und entstehendem Querungsbedarf durch Fußgänger nur wundern. Im gesamten Planungsgebiet wäre eine Nacherfassung der Fußwegeverbindungen notwendig, im Folgenden soll lediglich der weitere Verlauf des grünen Hauptweges betrachtet werden.

- Empfohlen wird, eine Querungsanlage vom Blankensteinpark auf den nördlichen Gehweg der Straße Zur Börse und damit auf die südliche Seite des Grünzuges anzulegen. Dazu ist es notwendig, den neu angelegten Grünstreifen an dieser Stelle zu entfernen.
- Vorgeschlagen werden bauliche Gehwegvorstreckungen mit Bordsteinabsenkungen und taktilen Platten, sowie Sperrflächen gegen das Parken von Fahrzeugen.

**18-046 (Zur Börse, Otto-Ostrowski-Straße/ Querung Thaerstraße, Pankow): KAP \*\*\* + BAR \*\*\* + SON \*\*\***

Die Thaerstraße hat durchaus beachtlichen Straßenverkehr aufzuweisen und es wird vor allem recht schnell gefahren. Nach der bereits umgesetzten Entwicklungsplanung „Alter Schlachthof“ führt der Gehweg südliche der Grünanlage zwischen den Straßen Zur Marktflagge und Zur Börse nicht auf eine Querungsanlage, sondern auf einen neu gesetzten Baum mit einer kleinen Hecke. Fußgängern, die aus der Otto-Ostrowski-Straße auf die Thaerstraße stoßen, wird ebenfalls keine Querungsanlage geboten, sondern ein neu gesetzter Baum mit einer kleinen Hecke. In beiden Fällen waren zum Zeitpunkt der Begehung alle möglichen Querungsstellen zugeparkt. Es gab nur wenige querende Fußgänger, die aber waren sichtlich irritiert.

- Es wird dringend empfohlen, über die Thaerstraße eine Querungsanlage im Verlauf der Otto-Ostrowski-Straße etwa zur Mitte der Grünanlage zwischen den Straßen Zur Marktflagge und Zur Börse oder alternativ im Verlauf des nördlichen Gehweges der Straße Zur Börse einzurichten.
- In beiden Fällen ist der neu gepflanzte Baum zu entfernen.
- In beiden Fällen wird empfohlen, auf beiden Seiten bauliche Gehwegvorstreckungen mit Bordsteinabsenkungen und taktilen Platten vorzusehen.

**18-047 (Otto-Ostrowski-Straße/ Querung Hermann-Blankenstein-Straße, Pankow): KAP \*\* + BAR \*\***

Es handelt sich um eine offensichtlich neu angelegte Querungsstelle im Bereich der Entwicklungsplanung „Alter Schlachthof“. Sie behindert die Querung durch Mobilitätsbehinderte in einer Form, wie sie in Berlin nicht häufig anzutreffen ist: Der Gehweg wurde im Randbereich mit grober Pflasterung versehen und die Bordsteine wurden nicht abgesenkt. Zum Zeitpunkt der Begehung war die Stelle, die in der Tat nicht als Querungsstelle erkennbar ist, zugeparkt.

- Die Gehwegpflasterung sollte durch eine in Berlin übliche glattere Oberfläche ersetzt werden und die Bordsteine sind abzusenken. In diesem Zusammenhang sollten taktile Platten eingesetzt werden.
- Darüber hinaus wird empfohlen, zumindest markierte Gehwegvorstreckungen auf beiden Straßenseiten anzulegen.

**18-048 (Hermann-Blankenstein-Straße/ Querung Abfahrt zum Sportpark, Pankow):**

Keine Anmerkung.

**18-049 (Weg zwischen dem Sportpark und der S-Bahn/ Unterquerung Landsberger Allee westlich vom S-Bahnhof, Pankow):**

Keine Anmerkung.

*Ab Paul-Heyse-Straße nördlich vom S-Bahnhof Landsberger Allee ist der Idealweg südwestlich bzw. ab Kniprodestraße nordöstlich von der S-Bahn bis zur Schönhauser Allee auf einer langen Strecke nicht begehbar. Die Querungsanlagen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

**18-050 (Dänenstraße/ Querung Schönhauser Allee nördlich der S-Bahn, Pankow): SCH \*\*\* + SON \*\***

Die Schönhauser Allee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 31.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV), lange Wartezeiten und teilweise äußerst kurze Grün-Zeiten an der Lichtsignalanlage. Insbesondere auf der breiten Mittelinsel unter der Hochbahn U-Bahnhof Schönhauser Allee sind die Menschen durch das Fahren über das Pflaster

zwischen den Straßenbahnschienen einem unerträglichen Lärm ausgesetzt. Eine Querung in einem Zug ist bei Grün für Fußgänger in der Regel nicht möglich. Die Querungsanlage macht den Eindruck, als wenn hier mehr Fußgänger queren als Insassen in Fahrzeugen vorbeifahren.

Längere Beobachtungen zeigten folgendes Verkehrsverhalten der Fußgänger: Beim Sammeln stellen sich die ersten Fußgänger auf der Fahrradspur auf oder im ersten Drittel des Fahrstreifens. Wenn der Fahrzeugstrom geringer wird, gibt es erst vereinzelte Rotgeher und dann überqueren die nachdrängenden Fußgänger mitunter fast geschlossen bei Fußgänger-Rot die Fahrbahn. Es wurden Grün-Zeiten für Fußgänger beobachtet, bei denen bereits fast alle Fußgänger im Bereich des Mittelstreifens waren. Die überaus hohe Mißachtungsquote der Rotregelung durch die Fußgänger macht deutlich, dass diese Schaltung nicht akzeptabel ist.

- Es wird dringend empfohlen, die Auslastungszeiten der Grün-Zeit für den Kraftfahrzeugverkehr zu prüfen und unausgenutzte Zeiten der Fußgänger-Grün-Zeit zuzuschlagen. Darüber hinaus ist zu prüfen, wie zumindest für den Großteil der Nutzerinnen und Nutzer der Querungsanlage die Wartezeiten auf der Mittelinsel erspart werden können.
- Im frequentierten Zugang von und zur Dänenstraße ist die beengte Situation auf dem Rest-Gehweg durch den Eck-Kiosk, Verkehrszeichen, Poller und massenhaft abgestellte Fahrräder zu ordnen und umzugestalten.

*Von der Malmöer Straße bis zur Behmstraße ist der Idealweg nordöstlich der S-Bahn nicht begehbar. Auf diesem kurzen Abschnitt befinden sich auf dem Idealweg und auch auf dem temporären Umweg keine Querungsanlagen.*

#### **18-051 (Fußgängerbrücke Schwedter Steg, Norweger Straße/ Unterquerung Behmstraße an der Behmstraßenbrücke, Pankow):**

Die Schwedter Straße muss nicht überquert werden, da eine langgezogene Rampe mit Zwischenstationen von der Behmstraßenbrücke auf das Bahn- und Straßenniveau führt. Die Bewohner der Norweger Straße und Seitenstraßen können die oben liegende Weiterführung des grünen Hauptweges in Richtung Süden auf dem gleichen Weg erreichen.

#### **18-052 (Mauerweg/ Unterquerung Bornholmer Straße an der Bösebrücke, Pankow): BAR \***

Der grüne Hauptweg ist von der Bornholmer Straße nur über zwei Treppenanlagen erreichbar. Aus dem Wedding kommend ist der Weg auf Bahn-Niveau nur über das Straßennetz östlich der Bösebrücke erreichbar.

#### **18-053 (Querung Mauerweg, Mitte): KAP \*\* + BAR \*\***

Nach der Unterführung der Bahnanlagen im Verlauf der Esplanade nördlich des S-Bahnhofes Bornholmer Straße mündet der Mauerweg in die Grüntaler Straße (südlicher Teil). Hier gibt es für Rollstuhlfahrer keine Möglichkeit, den Gehweg zu erreichen.

- Es wird empfohlen, direkt am Ende des gemeinsamen Geh- und Radweges (Zeichen 240) eine Bordsteinabsenkung vorzusehen, verbunden mit einer markierten Gehwegvorstreckung mit seitlicher Sperrfläche gegen das Parken von Kraftfahrzeugen.

**18-054 (Grüntaler Straße nördliche Fahrstreifen/ Querung Steeger Straße, Mitte): KAP \*\***

Es gibt nur ein geringes Verkehrsaufkommen mit aufgrund der überdimensionierten Straßenbreite schneller fahrenden Kraftfahrzeugen. Die direkte Querungsstelle an der Eckkante war zum Zeitpunkt der Begehung eng zugeparkt, auf der westlichen Seite befindet sich an dieser Stelle ein Baum. Der Verkehr ist aufgrund der starken Rundung der Steeger Straße in Richtung Nord schlecht einsehbar, wenn man die Bahn-Unterführung erreichen will.

Nur wenige Schritte nach Nordost versetzt gibt es eine einfache Plateaupflasterung, die zum Zeitpunkt der Begehung vollkommen zugeparkt war.

- Es wird empfohlen, die Bordsteine im Bereich zwischen den beiden Plateaukissen abzusenken und auf beiden Seiten markierte Gehwegvorstreckungen in die vorhandene bauliche Anlage einzubinden.

*Von der Grüntaler Straße ist als Idealweg eine Verbindung südlich der Kirchhöfe Sophien II und St.-Elisabeth II bis zur Prinzenallee – Wollankstraße vorgesehen, der zurzeit noch nicht begehbar ist. Die Querungsstellen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

**18-055 (Weg auf den Friedhöfen/ Querung Wollankstraße, Mitte): WEG \***

In der Plangrundlage befindet sich die Querungsstelle direkt am Ausgang des breiten Spielplatz-Streifens zwischen der Walter-Nicklitz-Promenade und der Wollankstraße. Hier kann die Straße nicht sicher gequert werden. Ohne Umweg ist aber die Lichtsignalanlage mit Gehwegvorstreckungen direkt am Ein- bzw. Ausgang der Kirchhöfe Sophien II und St.-Elisabeth II erreichbar.

*An der Walter-Nicklitz-Promenade wird der GHW Nr. 05 („Nord-Süd-Weg“) gekreuzt.*

**18-056 (Heubuder Straße/ Querung Stockholmer Straße, Mitte): BAR \*\***

Bis zum Eingang der Kleingartenkolonie Pankegrund wurde ein Gehweg angelegt, Rollstuhlfahrer können den Eingang kaum erreichen.

- Auf der Westseite der Stockholmer Straße ist der Gehweg abzusenken.

**18-057 (Kolonie Pankegrund, Kolonie Sommerglück/ Querung Koloniestraße, Mitte): WEG \***

Die vier Fahrstreifen und zwei Parkstreifen in der Koloniestraße haben zusammen eine überdimensionierte Breite, es gibt aber kaum Kraftfahrzeugverkehr.

- Es wird empfohlen, den Überweg im Gegensatz zur Planungsgrundlage um wenige Meter nach Norden bis zum Ein- bzw. Ausgang der Kleingartenkolonie Pankegrund zu verschieben. Dort gibt es durch die Ausfahrten abgesenkte Bordsteine und es ist mit einer Freihaltung von parkenden Fahrzeugen zu rechnen.

Für Mobilitätsbehinderte ist der Durchgang durch die Kleingartenkolonie Sommerglück eine Falle. Auf der Ostseite führt neben der Treppe eine behindertengerechte Rampe in die Kolonie hinein; auf der Westseite haben beide Wege zur Papierstraße eine Treppe und eine Fahrradschieberampe, die mit dem Rollstuhl oder einem Kinderwagen nicht zu benutzen ist.

**18-058 (Letteallee, Holzstraße/ Querung Provinzstraße nördliche Seite, Mitte):  
FGÜ \*\*\* + KAP \*\*\* + BAR \*\***

Mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 13.000 Fahrzeugen am Tag (DTV) und einer teilweise unangemessen hohen Fahrgeschwindigkeit ist die Querung der Provinzstraße gefährlich. Die Sichtweite ist insbesondere von der Westseite auf den Fahrverkehr aus Norden unzureichend. Das Tiefbauamt Reinickendorf verweist auf den für 2008 geplanten Fußgängerüberweg an der Kühnemannstraße, der aber annähernd 200 Meter von der Letteallee entfernt ist. Dieser Umweg ist nicht zumutbar und eine Verlegung des grünen Hauptweges nicht sinnvoll.

- Es wird eine Prüfung empfohlen, ob das Fußverkehrsaufkommen die Anlage eines weiteren Fußgängerüberweges rechtfertigt.
- Es wird dringend empfohlen, auf beiden Seiten bauliche Gehwegvorstreckungen auszubilden und auf beiden Seiten in Richtung Norden zusätzlich eine Sperrfläche über die notwendige Länge auf den Parkstreifen zu markieren.
- Auf der Westseite ist der Bordstein abzusenken.

**18-059 (Letteallee/ Querung Reginhardstraße nördliche Seite, Reinickendorf):  
FGÜ \*\* + KAP \*\*\* + BAR \*\* + SON \*\***

Die Querung der Reginhardstraße ist gefährlich. Die beiden breiten Fahrstreifen verleiten zum Schnellfahren und die aufgestellten und zusätzlich auf die Fahrbahn markierten Gefahrzeichen Kinder (Zeichen 136 StVO) zeigten zum Zeitpunkt der Begehung keinerlei Wirkung auf die Fahrweise. Fußgänger aus Richtung Osten kommend haben keinen Einblick auf den Fahrstreifen aus Norden und können von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern schlecht wahrgenommen werden.

- Es ist zu prüfen, ob in der Reginhardstraße Rechts-Vor-Links eingeführt werden kann, da das Richtzeichen Vorfahrtstraße (Zeichen 306) für viele Autofahrer das gleichzeitige Gefahrzeichen Kinder (Zeichen 136) aufhebt.
- Es wird eine Prüfung empfohlen, ob das Fußverkehrsaufkommen die Anlage eines Fußgängerüberweges rechtfertigt.

- Zumindest wird die Anlage einer baulichen Gehwegvorstreckung auf der östlichen Seite empfohlen.
- Darüber hinaus ist der Bordstein auf der westlichen Seite abzusenken.

**18-060 (Letteallee/ Querung Mickestraße nördliche Seite, Reinickendorf):  
BAR \*\***

- Auf beiden Straßenseiten müssen die Bordsteine abgesenkt werden.

**18-061 (Letteallee/ Querung Kühleweinstraße nördliche Seite, Reinickendorf):**

Gehweg ist durchgezogen.

**18-062 (Letteallee/ Querung Semkensteg nördliche Seite, Reinickendorf):**

Gehweg ist durchgezogen.

**18-063 (Letteallee/ Querung Fahlandgasse, Reinickendorf): GES \*\*\* + PLA \*\*\***

Der Friedrich-Neumann-Platz und die direkt anschließenden Querungen der Fahlandgasse und der Letteallee zu den Gehwegen machen gemeinsam den Eindruck eines Verkehrsberuhigten Bereiches. Die Gehwege sind teilweise bis zum Fahrbahnniveau abgesenkt und dies wirkt wie eine Teilaufpflasterung. Beobachtungen an einem Werktag zur Mittagszeit zeigten, dass sich Fußgänger nur sicher fühlen, aber gefährdet sind. Etwa alle Minute bog ein Kraftfahrzeug von Süden aus der Residenzstraße mit unverminderter und für eine Tempo 30-Zone deutlich überhöhter Geschwindigkeit in die Lettestraße oder in die Fahlandgasse ein.

- Es wird dringend empfohlen, eine Maßnahme zur Verringerung der Einbiegegeschwindigkeit der Rechtsabbieger bereits im Verlauf des nordöstlichen Gehweges der Residenzstraße vorzusehen. Möglicherweise könnte dies eine Plateaupflasterung zwischen dem Radfahrstreifen und der Furt sein.

**18-064 (Pankower Allee/ Querung Residenzstraße direkt am U-Bahn-Ausgang Friedrich-Neumann-Platz, Reinickendorf):**

Keine Anmerkung.

**18-065 (Residenzstraße/ Querung Straße Am Schäferberg, Reinickendorf):  
KAP \*\***

Obwohl oder gerade weil die Straße am Schäferberg eigentlich nur eine Parkstraße ist und sich auf der Nordseite ein Taxistand befindet, ist es sinnvoll, den westlichen Gehweg mit einem starken Fußverkehrsaufkommen optisch durchzuführen und das Parken im 5-Meter-Bereich zu unterbinden.

- Es wird empfohlen, auf beiden Seiten Gehwegvorstreckungen zu markieren.

**18-066 (Weg vom Schäfersee, Grindelwaldweg/ Querung Baseler Straße südliche Seite, Reinickendorf): KAP \*\* + BAR \*\***

Am frequentierten Übergang vom südlichen Gehweg des Grindelwaldweges zur Grünanlage am Schäfersee gab es zum Zeitpunkt der Begehung aufgrund von im 5-Meter-Bereich der Einmündung abgestellten Kraftfahrzeugen keine Übergangsmöglichkeit. Die Fußgänger querten zumeist diagonal, versuchten aber stets auf der Achse zum südlichen Gehweg zu bleiben.

- Es wird dringend empfohlen, auf beiden Seiten Gehwegvorstreckungen zumindest zu markieren, mit einer südlichen Sperrfläche zur Verbesserung der Sichtverhältnisse.
- Darüber hinaus sind auf beiden Seiten die Bordsteine abzusenken.

**18-067 (Grindelwaldweg/ Querung Aroser Allee südliche Seite, Reinickendorf): KAP \*\***

Die Aroser Allee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 14.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und ist in einer verträglichen Zeit zu überqueren. Es sollte allerdings versucht werden, auch die Querungslänge über die zwei Fahrstreifen auf der Ostseite der breiten Mittelinsel zu verringern.

- Es wird empfohlen, auf der Ostseite ebenfalls eine Gehwegvorstreckung mit Sperrfläche zur Verbesserung der Sichtverhältnisse zu markieren.

**18-068 (Grindelwaldweg/ Querung Romanshorner Weg südliche Seite, Reinickendorf): BAR \*\* + KAP \*\***

- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen notwendig.
- Darüber hinaus wird empfohlen, Maßnahmen gegen das Parken von Kraftfahrzeugen wie z.B. durch Sperrflächen, Poller auf der Fahrbahn oder eine Bake auf der östlichen Seite vorzunehmen, da ein geradlinig abgeschrägter Bordstein leider noch mehr zum Zuparken verleitet als eine Abrundung.

*Der Idealweg über den Golgatha-Gnaden- und Johannes-Evangelist-Kirchhof ist nicht zugänglich. Auf dem kurzen Abschnitt befinden sich auf dem Idealweg keine und auf dem temporären Umweg eine Querungsanlage, die nicht untersucht wurde.*

**18-069 (Golgatha-Gnaden- und Johannes-Evangelist-Kirchhof, Kolonie Freudental/ Querung Holländer Straße, Reinickendorf):**

Auf freier Strecke am westlichen Friedhofsende befindet sich eine bedarfsgesteuerte Fußgänger-Signalanlage.

**18-070 (Petersallee, Londoner Straße/ Querung Müllerstraße, südöstliche Seite, Mitte):**

Keine Anmerkung.

**18-071 (Petersallee/ Querung Nachtigallplatz nordöstliche Seite, Mitte): WEG\* + BAR \*\* + KAP \*\***

Die auf der Plangrundlage vorgesehene Führung des Weges rund um die südöstliche Seite des Nachtigallplatzes ist nicht sinnvoll, da es über die Afrikanische Straße nur eine einzige Querungsanlage etwa in der Mittellage des Platzes im Verlauf der Petersallee gibt. Unabhängig von der Wegeführung sind am Nachtigallplatz stets fünf Straßenquerungen notwendig.

- Auf der Südseite muss der Bordstein abgesenkt werden.
- Darüber hinaus wird empfohlen, auch auf der Südseite eine zumindest markierte Gehwegvorstreckung vorzusehen.

**18-072 (Afrikanische Straße/ Querung Petersallee, Mitte):**

Keine Anmerkung.

**18-073 (Petersallee/ Querung Afrikanische Straße nordwestliche Seite, Mitte):**

Keine Anmerkung.

**18-074 (Petersallee/ Querung Nachtigallplatz südwestliche Seite, Mitte):**

Keine Anmerkung.

**18-075 (Nachtigallplatz/ Querung Petersallee, Mitte): WEG \* + KAP \*\***

Um eine unübersichtliche Querung der Windhuker Straße zu vermeiden, die direkt auf einen Parkplatz führt, sollte die Petersallee auch auf der Südwestseite des Nachtigallplatzes noch einmal gequert werden.

Zum Zeitpunkt der Begehung war der 5-Meter-Bereich auf beiden Seiten illegal zugeparkt. Eine Aufstellfläche für Fußgänger gibt es auf der Nordwestseite nicht, da hier der Radweg auf Fahrbahnniveau hinter den parkenden Fahrzeugen durchgezogen ist.

- Es wird empfohlen, zumindest markierte Gehwegvorstreckungen auf beiden Straßenseiten vorzusehen und zusätzlich zur Verbesserung der Sichtverhältnisse eine Parkbucht als Sperrfläche zu markieren.

*Im Volkpark Rehberge wird der Weg ein Stück gemeinsam mit dem GHW Nr. 03 („Heiligenseer Weg“) geführt, der als Nordausläufer zum Untersuchungsgebiet zählt.*

**18-076 (Bundesautobahn BAB 10/ Überquerung Saatwinkler Damm an der Hinckeldeybrücke, Charlottenburg-Wilmersdorf): BAR \*\***

Die Fußgängerüberführung direkt neben der Bundesautobahn über den Saatwinkler Damm und den Hohenzollernkanal ist auf der Südseite geradezu vorbildlich durch Treppen und eine behindertengerechte Serpentine-Rampe erreichbar. Leider führt dann auf den unteren Weg nördlich des Hohenzollernkanals und südlich des Zentralen Festplatzes nur noch eine Treppe, die als neue Maßnahme unten in eine langgestreckte Treppe endet.

**18-077 (Saatwinkler Damm/ Unterquerung Bundesautobahn BAB 10, Charlottenburg-Wilmersdorf):**

Keine Anmerkung.

**18-078 (Saatwinkler Damm/ Unterquerung Bundesautobahn BAB 10, Abbiegestreifen, Charlottenburg-Wilmersdorf):**

Keine Anmerkung.

**18-079 (Saatwinkler Damm/ Unterquerung Bundesautobahn BAB 10, Abzweig Flughafen Berlin-Tegel, Charlottenburg-Wilmersdorf):**

Keine Anmerkung.

**18-080 (Weg im Volkspark Jungfernheide, Heilmannring/ Querung Heckerdamm östliche Seite, Charlottenburg-Wilmersdorf): KAP \*\* + BAR \*\***

Die Sichtverhältnisse sind für Fußgänger, die aus dem Heilmannring kommen, für eine Querung unzureichend. Fahrzeuge parken dort auf der Westseite illegal und auf der Ostseite legal in Parkbuchten sichtbehindernd im 5-Meter-Bereich.

- Es wird dringend empfohlen, auf der Südwestseite Heckerdamm zumindest eine markierte Gehwegvorstreckung vorzusehen sowie mindestens eine Parkbucht zu entwidmen und durch eine Markierung als Sperrfläche freizuhalten.
- Darüber hinaus sollte auch auf der Südostseite der Einmündung zur Verbesserung der Sichtverhältnisse das Parken im 5-Meter-Bereich unterbunden werden.
- Der Gehweg muss auch im Norden am Parkeingang dort abgesenkt werden, wo die direkte Wegeführung vom östlichen Gehweg Heilmannring es erforderlich macht. Die Benutzung des stark und schnell befahrenen nördlichen Fahrstreifens ist für Mobilitätsbehinderte auch für dieses kurze Stück nicht zumutbar.

**18-081 (Heilmannring/ Querung Habermannzeile, Charlottenburg-Wilmersdorf):**

Keine Anmerkung.

**18-082 (Heilmannring/ Querung Hofackerzeile, Charlottenburg-Wilmersdorf):**

Keine Anmerkung.

**18-083 (Heilmannring/ Querung Dahrendorfzeile, Charlottenburg-Wilmersdorf):**

Keine Anmerkung.

**18-084 (Letterhausweg, Nikolaus-Groß-Weg/ Querung Letterhausweg, Charlottenburg-Wilmersdorf): WEG \***

Im Gegensatz zur Plangrundlage gibt es auf der östlichen Seite des Siemensdamms im Wegeverlauf keine direkte Querungsmöglichkeit, der Übergang ist mit einem Fußgängersperrgitter versehen. Deshalb sind drei Straßenquerungen notwendig.

- Geprüft wurde, ob die Querung bereits am Heilmannring erfolgen sollte, doch gab es dort zum Zeitpunkt der Begehung zugeparkte 5-Meter-Bereiche und aufgrund der überdimensionierten Fahrstreifenbreiten einen sehr schnellen Kraftfahrzeugverkehr, insbesondere durch Einbieger in den Letterhausweg.

**18-085 (Nikolaus-Groß-Weg/ Querung Siemensdamm östliche Seite, Charlottenburg-Wilmersdorf): KAP \*\*\* + BAR \*\***

Der Siemensdamm bietet mit einer Verkehrsleistung von ca. 54.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) keineswegs eine komfortable Querungsmöglichkeit. Der Querungsweg über acht Fahrstreifen ist sehr lang und die Lichtsignalanlage ist so geschaltet, dass eine Querung in einem Zuge nicht möglich ist.

- Die Bordsteine müssen auf beiden Seiten abgesenkt werden. Die Benutzung des abgesenkten Gehweg-Radweges ist wegen der engen Verhältnisse nicht zumutbar.
- Es wird empfohlen, den Querungsweg durch baulich gesicherte Gehwegvorstreckungen im Bereich der Parkstreifen auf beiden Seiten zu verkürzen.

Der südliche Parkstreifen war zum Zeitpunkt der Begehung nicht zugeparkt und wurde als Rechtsabbiegestreifen benutzt. Dies ist aber nicht notwendig, da darüber hinaus noch drei Fahrstreifen zur Verfügung stehen.

**18-086 (Nikolaus-Groß-Weg, Letterhausweg/ Querung Nikolaus-Groß-Weg, Charlottenburg-Wilmersdorf): BAR \*\***

Geprüft wurde, ob der Weg auf dem westlichen Gehweg verlaufen könnte, um diese zusätzliche Straßenquerung zu ersparen. Doch gab es zum Zeitpunkt der Begehung an der Einmündung des Nikolaus-Groß-Weges in den Nonnendamm erheblichen und sehr schnellen Lkw- und Lieferverkehr und mit Fußgängern wird an dieser

Stelle offensichtlich nicht gerechnet. Deshalb ist es sicherer für Fußgänger, den nördlichen Gehweg am Nonnendamm ohne weitere Querung zu benutzen.

- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen erforderlich.

*Der in der Plangrundlage eingetragene Weg ab Nonnendamm führt nicht zum Schlossgarten Charlottenburg, weil die Schleuse und das Wehr über die Spree nicht zu betreten sind und möglicherweise auch nie zu betreten sein werden. Ein temporärer Umweg wurde in der Plangrundlage nicht eingetragen, er würde über die S-Bahnbrücke Jungfernheide und dem Tegeler Weg am nördlichen Ufer der Spree unter der Bundesautobahn BAB 100 hindurch zum Nonnendamm führen. Straßenquerungen sind auf dem Idealweg und diesem temporären Umweg nicht notwendig, allerdings ist die Fußgängerüberführung der Spree neben der S-Bahn nur über eine Treppe erreichbar.*

*Im Schlossgarten wird der GHW 18 gemeinsam mit dem GHW Nr. 01 („Spreeweg“) und dem Europäischen Fernwanderweg E11 geführt.*

**18-087 (Schlossgarten, Schlosstraße/ Querung Spandauer Damm östliche Seite der Schlosstraße, Charlottenburg-Wilmersdorf): KAP \*\*\* + SCH \*\*\* + BAR \*\***

Der Spandauer Damm hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 35.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Die Querungsanlage hat ein großes Fußverkehrsaufkommen und ist eine wichtige Anbindung des Schlossgartens mit den Museen in der Schlosstraße und dem Wohngebiet um den Klausener Platz. Die Lichtsignalanlage ist automatisch mit der Grünen Welle im Spandauer Damm geschaltet. Dadurch entstehen lange Wartezeiten für die Fußgänger. Nur sehr schnelle Fußgänger können die Fahrbahnen in einem Zug queren, da die beiden Fahrtrichtungs-LSA für die Fußgänger versetzt geschaltet sind.

Ein Verkehrssicherheitsproblem für die Querung bei Grün für Fußgänger stellen die gleichzeitig aus der Schlosstraße nach Osten in den Spandauer Damm abbiegenden Kraftfahrzeuge dar. In der Schlosstraße ist keine Lichtsignalanlage vorhanden, es wird lediglich durch Gefahrzeichen (Zeichen 101 mit Zusatzschild) auf die nach dem Rechtsabbiegen folgende Lichtsignalanlage hingewiesen. Dadurch gibt es für die Fußgänger nicht den nach der Richtlinie vorgeschriebenen Zeitvorsprung an der Konfliktfläche, nachdem sich die Fußgänger „mindestens 1 bis 2 Sekunden früher auf der Furt befinden, als ein abbiegendes Kraftfahrzeug an der Furt ankommt.“(RiLSA 2007, 2.7.6). Die abbiegenden Fahrzeuge befinden sich daher teilweise bereits auf der Furt, wenn Fußgänger Grün erhalten und sie fahren zwischen und vor die querenden Fußgänger. Bei einem Verkehrsaufkommen in der Schlosstraße von ca. 8.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) ist dies kein haltbarer Zustand.

- Es ist dringend zu prüfen, wie die Konfliktflächen zwischen den bei Grün querenden Fußgängern und den Rechtsabbiegern zu trennen sind. Nötigenfalls ist eine Lichtsignalanlage auch über den rechten Fahrstreifen der Schlosstraße einzurichten.

- Als schnellere Zwischenlösung wird empfohlen, auf der Südseite des Spandauer Damms eine Gehwegvorstreckung zu bauen, damit Fußgänger deutlicher im Sichtfeld der abbiegenden Kraftfahrzeuge stehen und gehen.
- Darüber hinaus sind die Bordsteine abzusenken und taktile Platten einzubauen.

**18-088 (Spandauer Damm/ Querung Schlossstraße östliche Seite, Charlottenburg-Wilmersdorf): FGÜ(LSA) \*\*\* + KAP \*\***

Die Querungsanlage ist wie eine Fußgängerfurt an einer Lichtsignalanlage aufgetragen und täuscht für Fußgänger eine Sicherheit vor, die durch die Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer nicht beachtet wird. Zum Zeitpunkt der Begehung standen regelmäßig Kraftfahrzeuge, Busse und Fahrräder auf der Furt, um in den Spandauer Damm abbiegen zu können. Es ist also in erster Linie eine freie Furt zu schaffen und dies geht nur über eine eindeutige Vorrang-Regelung für den Fußverkehr.

- Eine Querungsanlage in Form eines Fußgängerüberweges oder sogar eine Lichtsignalanlage wird an dieser Stelle für unabdingbar gehalten. Sie ist dringender als der bereits in der Planung befindliche Fußgängerüberweg an der nächsten Kreuzung Neufertstraße/Wulfsheinstraße.
- Darüber hinaus kann mit einer Gehwegvorstreckung auf der östlichen Seite die Querungslänge für Fußgänger vermindert und dadurch auch der Zeitraum für abbiegende Kraftfahrzeuge verlängert werden.

**18-089 (Schlossstraße/ Querung Neufertstraße, Wulfsheinstraße im Mittelstreifen der Schlossstraße, Charlottenburg-Wilmersdorf): BAR \*\***

- Auf beiden Seiten der Querungsstelle sind die Bordsteine abzusenken.

**18-090 (Schlossstraße/ Querung Neue Christstraße, Schustehrusstraße im Mittelstreifen der Schlossstraße, Charlottenburg-Wilmersdorf): BAR \*\***

- Auf beiden Seiten der Querungsstelle sind die Bordsteine abzusenken.

**18-091 (Knobelsdorffstraße/ Querung Schlossstraße westliche Seite, Charlottenburg-Wilmersdorf): BAR \*\***

- Auf beiden Seiten der Querungsstelle sind die Bordsteine abzusenken.

**18-092 (Schlossstraße/ Querung Knobelsdorffstraße, Charlottenburg-Wilmersdorf):**

Keine Anmerkung.

**18-093 (Wundtstraße/ Querung Horstweg, Charlottenburg-Wilmersdorf): KAP \*\***

Zum Zeitpunkt der Begehung war die Südseite wegen der Poller und Sperrmarkierungen auf dem Gehweg zugeparkt.

- Es wird empfohlen, die Poller und Sperrmarkierungen auf der Südseite, so wie bereits auf der Nordseite vorhanden, auf dem Parkstreifen anzubringen und nicht auf dem Gehweg, weil damit offensichtlich das illegale Parken im Kreuzungsbereich besser verhindert werden kann.

**18-094 (Kaiserdamm/ Querung Wundtstraße, Charlottenburg-Wilmersdorf): KAP \*\***

- Es wird empfohlen, die Sperrmarkierungen auf der Westseite, so wie bereits auf der Ostseite vorhanden, auf dem Parkstreifen anzubringen, um das illegale Parken im Kreuzungsbereich zu verhindern.

**18-095 (Kaiserdamm/ Querung Danckelmannstraße, Charlottenburg-Wilmersdorf): WEG \***

- Es wird empfohlen, die Wegeföhrung zu ändern und gleich nach der Wundtstraße auch die Danckelmannstraße zu queren. Wegen der langen Grünzeit im Verlauf des Kaiserdammes ist dies in einem Zug möglich.

Dadurch würde die zusätzliche Wartezeit bei der Querung des Witzlebenplatzes entfallen.

**18-096 (Wundtstraße/ Querung Kaiserdamm, Charlottenburg-Wilmersdorf):**

Der Kaiserdamm mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 58.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und seinen acht Fahrstreifen ist nicht in einem Zug zu überqueren. Die Querung, so wie in der bisherigen Wegeföhrung in der Planvorlage auf der Ostseite vorgesehen, ist mit der Querung im veränderten Wegeverlauf auf der Westseite gleichzusetzen.

**18-097 (Wundtstraße/ Querung Witzlebenplatz, Charlottenburg-Wilmersdorf):**

Diese Querung mit einer in ihrer Breite unzulässigen Mittelinsel kann bei der Wegeverlegung über die Westseite der Danckelmannstraße entfallen. Über die Wundtstraße ist der Gehweg durchgezogen, sodass keine weitere Fahrbahnquerung zum Erreichen des Lietzenseeparks notwendig ist.

**18-098 (Weg am Lietzensee/ Unterföhrung Neue Kantstraße an der Lietzenseebrücke, Charlottenburg-Wilmersdorf): BAR \*\***

Die Unterquerung der Neuen Kantstraße unter der Lietzenseebrücke ist zwar recht eng aber barrierefrei; die Straße ist allerdings nur über Treppen oder über Wege von der Herbartstraße ebenfalls mit Stufen erreichbar.

**18-099 (Weg am Lietzensee, Rönnestraße/ Querung Dernburgstraße am Ein- und Ausgang Lietzenseepark, Charlottenburg-Wilmersdorf): BAR \*\***

Die Straße ist über fünf Stufen erreichbar.

*Von der Dernburgstraße ist der Idealweg über das Bahngelände mit Anschluss des S-Bahnhofes Westkreuz nicht zu begehen. Der geplante Weg und auch der temporäre Umweg bis zur Heilbronner Straße/Georg-Wilhelm-Straße machen keine Fahrbahnquerungen notwendig.*

**18-100 (Heilbronner Straße/ Querung Heilbronner Straße, Georg-Wilhelm-Straße, Charlottenburg-Wilmersdorf): AUF \*\*\***

An der in der Planvorlage angegebenen Querungsstelle sind die Sichtverhältnisse zwischen Fußgängern, die die Fahrbahn in Richtung Norden queren möchten und den Kraftfahrern aus der Georg-Wilhelm-Straße unzureichend, sodass eine Querung auch gerade bei einem geringeren Kraftfahrzeugaufkommen gefährlich ist. Der Bordstein auf der östlichen Seite ist nicht abgesenkt.

Die Frage, wie notwendig genau an diesem Straßenknick eine Querungsanlage ist, hängt davon ab, ob es einen neuen Ausgang des S-Bahnhofes Westkreuz zur Heilbronner Straße geben wird. Mit diesem Anschluss des Wohngebietes um den Holtzendorffplatz würde der Querungsbedarf enorm ansteigen.

- Ausgehend vom Idealweg wird empfohlen, im gesamten Bereich der abgelenkten Straßenführung eine Teilaufpflasterung vorzusehen und diese Querungsanlage insbesondere auf der Ostseite der Georg-Wilhelm-Straße durch eine zusätzliche Markierung optisch hervorzuheben.

**18-101 (Kurfürstendamm/ Querung Georg-Wilhelm-Straße am Henriettenplatz, Charlottenburg-Wilmersdorf):**

Keine Anmerkung.

**18-102 (Bornstedter Straße, Trabener Straße/ Überquerung Bundesautobahn BAB 100 über Trabener Steg, Charlottenburg-Wilmersdorf): BAR \*\***

Der Trabener Steg ist auf der Ostseite leider nur über niedrige Halbstufen erreichbar oder zu verlassen.

**18-103 (Erbacher Straße, Wissmannstraße/ Querung Erdener Straße, Charlottenburg-Wilmersdorf): KAP \*\***

Zum Zeitpunkt der Begehung machte die Kreuzung den Eindruck, dass die Tempo 30-Regelung aufgrund der vorhandenen Fahrstreifenbreiten und der großen Eckausrundungen insbesondere bei den Rechtsabbiegern aus der Wissmannstraße keine hohe Akzeptanz hat.

- Es wird empfohlen, die Fahrstreifen durch abmarkierte Flächen mit geringer Eckausrundung zu vermindern.

*An der Königsalleebrücke beginnt der GHW Nr. 11 („Wannseeweg“).*

**18-104 (Weg nördlich vom Königssee/ Querung Königsallee nördlich der Königsseebrücke, Charlottenburg-Wilmersdorf): 2KAP \*\***

Die Königsallee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 9.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV).

- Es wird empfohlen, im Bereich der Parkbuchten auf beiden Seiten Gehwegvorstreckungen baulich auszubilden.

**18-105 (Weg südlich vom Hubertussee und vom Herthasee/ Querung Bismarckstraße südlich der Bismarckbrücke, Charlottenburg-Wilmersdorf): WEG \***

Der in der Plangrundlage festgelegte Weg am Herthasee verläuft über ein gesperrtes Privatgrundstück, auch eine steile Böschung am Verbindungskanal verhindert eine Durchwegung. Man kann allerdings auf der westlichen Seite der Bismarckallee zum Herthasee auf einer steilen Treppe herunterlaufen und dann die Brücke unterqueren, um so eine Straßenquerung zu vermeiden.

- Empfohlen wird eine kurze Wegeverschiebung und die Querung der Bismarckstraße an der Kreuzung mit der Delbrückstraße mit einer für Fußgänger günstig geschalteten bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage und einer Mittelinsel.

**18-106 (Weg südlich vom Hubertussee/ Querung Hubertusallee südliche Seite, Charlottenburg-Wilmersdorf): LSA \*\*\* + BAR \*\***

Die Hubertusallee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 19.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Zum Zeitpunkt der Begehung machte die Kreuzung den Eindruck, dass die Tempo 50-Regelung wenig Akzeptanz hat. Aufgrund der an dieser Stelle abgeknickten Straßenführung sind die aus Norden anfahrenen Kraftfahrzeuge für Fußgänger bei einer Straßenquerung in Richtung Osten nicht rechtzeitig zu sehen, und umgekehrt.

- Es wird empfohlen, die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage zu prüfen.
- Die Bordsteine sind auf beiden Seiten abzusenken.

**18-107 (Hubertusallee/ Querung Franzensbader Straße, Charlottenburg-Wilmersdorf): WEG \***

Die Franzensbader Straße hat nur ein Verkehrsaufkommen von ca. 5.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) und dennoch ist eine Querung im direkten Verlauf des Idealweges wegen der großzügigen Eckausrundungen und dem damit verbundenen langen Querungsweg ungünstig. Etwa 50 Meter entfernt befindet sich ein 2007 eingerichteter Fußgängerüberweg.

*In der Planvorlage verläuft der Idealweg südlich der Sportanlage Hubertusallee, deren Öffnung unklar ist. Der vorgeschlagene temporäre Umweg über die*

*Reinerzstraße ist kein Umweg und schließt direkt an der Wegeföhrung am Flinsberger Platz an. Über den Idealweg müsste man hier etwa 50 Meter nach Süden gehen.*

- Es wird die Prüfung empfohlen, ob der temporäre Umweg nicht aufgrund des neuen Fußgängerüberweges der bessere Weg ist.

**18-108 (Reinerzstraße, Flinsberger Platz/ Querung Auguste-Viktoria-Straße, Charlottenburg-Wilmersdorf):**

Keine Anmerkungen.

**18-109 (Flinsberger Platz, Kranzer Straße/ Querung Hohenzollerndamm, Charlottenburg-Wilmersdorf): WEG \***

Die Wegeföhrung in der Planvorlage südlich des Flinsberger Platzes ist ungünstig, um letztlich auf den südlichen Gehweg der Landecker Straße zu gelangen.

- Es wird empfohlen, den Weg direkt längs über den Flinsburger Platz, d.h. über die Grünanlage und den Spielplatz zu föhren. Die Straße an der Nordseite der Grünanlage ist ebenfalls für Fußgänger gut nutzbar, da der Fahrstreifen zum Hohenzollerndamm hin abgehängt ist.

Im Wegeverlauf ergibt sich folgende alternative Querungsstelle:

**18-110 (Salzbrunner Straße, Landecker Straße/ Querung Hohenzollerndamm, Charlottenburg-Wilmersdorf): SCH \*\*\***

An den bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlagen kann über die beiden Fahrrichtungen Grün für Fußgänger unabhängig voneinander angefordert werden. Das hat zur Folge, dass Fußgänger nach einer langen Wartezeit auf das erste Grün auf dem Mittelstreifen noch einmal länger warten müssen.

- Es wird empfohlen, zu prüfen, ob eine signaltechnische Verknüpfung der beiden Lichtsignalanlagen möglich ist und damit die Wartezeiten verringert werden können.

**18-111 (Landecker Str./ Querung Cunostraße, Charlottenburg-Wilmersdorf):**

Nicht ganz nachvollziehbar ist, warum diese Furt rot angestrichen wurde in einer Stadt, in der Radwege rote Beläge haben.

**18-112 (Weg am Stadion Wilmersdorf/ Überquerung Bundesautobahn BAB 100 über die Brücke Hoher Bogen, Charlottenburg-Wilmersdorf): BAR \*\***

Die Rampenneigung auf der Ostseite ist zu steil für Mobilitätsbehinderte.

**18-113 (Weg an der Gretel-Bergmann-Sporthalle, Rudolstädter Straße/ Querung Rudolstädter Straße, Charlottenburg-Wilmersdorf): KAP \*\* + GES \*\*\***

Die Rudolstädter Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 5.200 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) und wird durch die Breite der Fahrstreifen und die durchgezogene Mittellinie sehr schnell befahren.

- Es wird empfohlen, direkt in der Fortführung der Brücke Hoher Bogen die Fahrstreifen durch Sperrmarkierung einzuengen und dadurch wenigstens kurze Gehwegvorstreckungen zu schaffen.

**18-114 (Rudolstädter Straße/ Querung Kalischer Straße, Charlottenburg-Wilmersdorf): WEG \* + SON \*\*\***

Fußgänger, die aus dem Volkspark Wilmersdorf auf die Rudolstädter Straße stoßen, wissen oder bemerken nicht, dass eine Querung in der Kalischer Straße ca. 10 Meter entfernt kein Problem ist und die Rudolstädter Straße übersichtlicher und ohne Umweg in etwa 200 Meter Entfernung am Ausgang der Brücke Hoher Bogen zu queren ist. Sie versuchen die Querung an dieser leicht kurvigen Stelle, die durch den Baumbewuchs keine ausreichende Sicht auf den Kraftfahrzeugverkehr aus Richtung Süden ermöglicht. Es gibt eigentlich keinen Grund, die südwestliche Seite der Rudolstädter Straße gerade an dieser Stelle erreichen zu müssen.

- Es wird empfohlen, Fußgänger durch ein Schild evtl. in Kombination mit einem kurzen Fußgängersperrgitter auf die bessere Querungsstelle zu verweisen: „Zu den Sportanlagen + Grüner Hauptweg 18“ (mit Zeiger nach rechts).

**18-115 (südlicher Weg im Volkspark Wilmersdorf/ Querung Barstraße nördlich der Barbrücke, Charlottenburg-Wilmersdorf): KAP \*\***

Die Barstraße hat eine Tempo 30-Regelung, ist aber für diese zulässige Höchstgeschwindigkeit zu großzügig dimensioniert und die geradlinigen Fahrstreifen verleiten zum schnelleren Fahren.

- Es wird die Einrichtung von zumindest markierten Gehwegvorstreckungen in den beiden Parkstreifen empfohlen.

**18-116 (Uhlandstraße, Mecklenburgische Straße/ Querung Blissestraße, Charlottenburg-Wilmersdorf): SCH \*\*\***

Zum Zeitpunkt der Begehung wurden auffällig häufig Fußgänger von Rechtsabbiegern bedrängt. Darüber hinaus ist die gesamte Kreuzung für Fußgänger eine Zumutung, was die Wartezeiten betrifft und die Gesamtzeit, die für die Querung notwendig ist.

- Es wird dringend empfohlen, die Schaltungen der Lichtsignalanlage mit dem Ziel zu überprüfen, die Fahrbahn ohne Stress in einem Zug queren zu können sowie die Konfliktflächen von Fußgängern und Rechtsabbiegern zu entschärfen.

**18-117 (Blissestraße/ Uhlandstraße, Charlottenburg-Wilmersdorf): SCH \*\*\***

Zum Zeitpunkt der Begehung wurden auffällig häufig Fußgänger von Rechtsabbiegern bedrängt. Darüber hinaus ist die gesamte Kreuzung für Fußgänger eine Zumutung, was die Wartezeiten betrifft und die Gesamtzeit, die für die Querung notwendig ist.

- Es wird dringend empfohlen, die Schaltungen der Lichtsignalanlage mit dem Ziel zu überprüfen, die Fahrbahn ohne Stress in einem Zug queren zu können sowie die Konfliktflächen von Fußgängern und Rechtsabbiegern zu entschärfen.

**18-118 (Straße am Schoelerpark/ Überquerung Bundesallee, Charlottenburg-Wilmersdorf): BAR \*\***

Die Rampenneigung auf der Ostseite ist zu steil für Mobilitätsbehinderte.

**18-119 (nördlicher Weg im Rudolph-Wilde-Park/ Querung Prinzregentenstraße, Charlottenburg-Wilmersdorf): SON \*\*\***

- An dieser für Fußgänger sicheren und komfortablen Querungsstelle muss lediglich die Bepflanzung regelmässig eingekürzt werden, um die Sichtbeziehungen zu gewährleisten. Dies aber ist verkehrssicherheitsrelevant.

**18-120 (nördlicher Weg im Rudolph-Wilde-Park/ Querung Innsbrucker Straße nördlich der Carl-Zuckmayer-Brücke, Tempelhof-Schöneberg): BAR \*\***

Der Rudolph-Wilde-Park wird durch die Carl-Zuckmayer-Brücke und den darunter liegenden U-Bahnhof Schöneberg in zwei tief liegende Teile getrennt. Auf der Westseite können Mobilitätsbehinderte das obere Brückenniveau über einen Weg erreichen, auf der Ostseite führt dagegen nur eine steile Treppe nach unten. Mobilitätsbehinderte können den Teil des Rudolph-Wilde-Parks südlich vom Rathaus Schöneberg nicht erreichen und müssen ab der Carl-Zuckmayer-Brücke bis zur Martin-Luther-Straße etwa 200 Meter auf die teilweise entwidmete, sehr ruhige Freiherr-vom-Stein-Straße ausweichen.

- Da eine bauliche Lösung kaum möglich ist, sollte auf beiden Seiten des Parkeingangs die barrierefreie Wegeführung durch ein Schild angezeigt werden.

**18-121 (Weg im Rudolph-Wilde-Park zur Belziger Straße/ Querung Martin-Luther-Straße, Tempelhof-Schöneberg): LSA \*\*\***

Bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 10.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) gibt es an dieser Stelle eine unverständlich komplizierte Querungsanlage mit langen Wartezeiten insbesondere auf der verlärmten Dreiecksinsel zwischen der Martin-Luther-Straße und der Dominicusstraße. Die Wegeführung des Fußverkehrs wäre nur verständlich, wenn es auch eine direkte Querung von der Dreiecksinsel über die Dominicusstraße geben würde und nicht eine Zurückführung auf die Gehweg-Spitze vor dem Senatsgebäude für Wirtschaft und Betriebe. Zum Zeitpunkt der Begehung wurden mehrere Fußgänger beobachtet, die die Dreiecksinsel bei Rot für

Fußgänger verließen. Jede unnötige Querungsstelle stellt eine Gefährdung für Fußgänger dar, an dieser Stelle wäre eine Querung in einem Zug möglich.

- Es wird empfohlen, eine Umlegung der Lichtsignalanlage um ca. 10 Meter nach Süden zu prüfen, um damit nur eine Furt zu haben und die Dreiecksinsel zu umgehen.

Damit würde die Furt über die Martin-Luther-Straße direkt im Wegeverlauf des Rudolph-Wilde-Parks auf der einen und zur Furt über die Dominicusstraße auf der anderen Seite liegen.

**18-122 (Weg im Rudolph-Wilde-Park zur Belziger Straße/ Querung Dominicusstraße, Tempelhof-Schöneberg): WEG \***

Keine Anmerkung.

*In der Planvorlage ist die Durchquerung des Heinrich-Lassen-Parks fälschlich als temporärer Umweg eingetragen.*

- Es wird empfohlen, den Heinrich-Lassen-Park an der Belziger Straße bereits mit dem südwestlichen Parkweg anzuschließen.

**18-123 (Weg aus dem Heinrich-Lassen-Park/ Querung Hauptstraße, Tempelhof-Schöneberg): BAR \*\***

Obwohl die Hauptstraße ein Verkehrsaufkommen von ca. 36.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) aufweist, hat sich am Schöneberger Museum eine frequentierte Querungsstelle entwickelt, weil sie genau an dieser Stelle benötigt wird. Beobachtungen am einem Wochenende und an einem Werktag ergaben: Da es keinen gleichzeitigen Abbiegeverkehr gibt, die Sicht auf der freien Strecke günstig ist und durch die benachbarten Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen ausreichend große Lücken im Fahrzeugstrom auftreten, ist diese Querungsstelle möglicherweise für Fußgänger sicherer als andere lichtsignalgeregelt Übergänge.

- Es wird empfohlen, die Situation an dieser benötigten Querungsstelle zu beobachten und die Bordsteine auf dem Mittelstreifen abzusenken.

**18-124 (Blockdurchweg südlich der Kirche, Prinz-Georg-Straße/ Querung Feurigstraße, Tempelhof-Schöneberg): WEG \* + BAR \*\* + KAP \*\* + SON \*\***

- Es wird empfohlen, die Querung im Gegensatz zur Plangrundlage auf die südliche Seite der Prinz-Georg-Straße zu verlegen, um dann in der Ebersstraße den Fußgängerüberweg nutzen zu können.
- An der südlichen Seite Feurigstraße Ecke Prinz-Georg-Straße sollte gegen illegal im 5-Meter-Bereich der Einmündung abgestellte Fahrzeuge eine Bake aufgestellt und der Bordstein abgesenkt werden.
- Darüber hinaus werden markierte Gehwegvorstreckungen empfohlen.

**18-125 (Prinz-Georg-Straße südliche Seite/ Querung Ebersstraße, Tempelhof-Schöneberg):**

Etwa 10 Meter südlich von der Einmündung befindet sich ein komfortabler Fußgängerüberweg.

*Der Idealweg soll über das S-Bahn-Gelände zum Cheruskerpark geführt werden. Zwischen der Ebersstraße in Tempelhof-Schöneberg und der Oderstraße in Neukölln ist der geplante Idealweg nördlich der S-Bahn und südlich des Geländes des ehemaligen Zentralflughafens Berlin-Tempelhof nicht zu benutzen. Die Querungsanlagen auf dem temporären Umweg wurden nicht untersucht.*

## **GHW Nr. 19 „Tiergartenring“**

- Ringverbindung im Westen um den Tiergarten, im Osten um den historischen Stadtkern herum
- durch Mitte und Friedrichhain-Kreuzberg (Gesamtlänge ca. 23 km).

**Querungsanlagen:** Der gesamte Weg gehört zum Untersuchungsgebiet und wird folgend im Uhrzeigersinn ab und zur Otto-von-Bismarck-Allee nördlich vom Bundestag untersucht (Gesamtlänge ca. 23 km mit insgesamt 99 Querungsstellen).

### **19-001 (Reichstagsufer/ Unterquerung Marie-Elisabeth-Lüders-Steg westliche Seite, Mitte): WEG \***

Man kann es bedauern, dass bei einer solch aufwändigen Uferanlage direkt am Deutschen Bundestag an dieser neuen Brücke nicht auf beiden Seiten an die Benutzung durch Mobilitätsbehinderte gedacht wurde und dort auf frei verfügbaren Flächen Rampen gebaut wurden. Es wird davon ausgegangen, dass eine Nachbesserung nicht vorgesehen ist.

Deshalb wurde die Querung des Marie-Elisabeth-Lüders-Steges nicht in die Wegeföhrung des GHW Nr. 19 eingebunden. In der Planvorlage ist nicht eindeutig erkennbar, ob der GHW Nr. 19 über den Marie-Elisabeth-Lüders-Steg oder über die Marschallbrücke geföhrt werden soll.

- Es wird empfohlen, den Weg ab Otto-von-Bismarck-Allee südlich über das Reichstagsufer über die Marschallbrücke und dann über den Schiffbauerdamm wieder zurück in Richtung Norden zu föhren, da er dann auch von Mobilitätsbehinderten benutzt werden kann.

### **19-002 (Schiffbauerdamm/ Unterquerung Marie-Elisabeth-Lüders-Steg östliche Seite, Mitte): WEG \***

Anmerkung siehe oben.

### **19-003 (Schiffbauerdamm, Kapelleufer/ Unterquerung Adenauerstraße an der Kronprinzenbrücke, Mitte): BAR \*\***

Der Schiffbauer Damm wird barrierefrei unter der Kronprinzenbrücke durchgeföhrt, die Straßenkreuzung ist aber nur über Treppen erreichbar.

### **19-004 (Alexanderufer/ Querung Kapelleufer an der Hugo-Preuß-Brücke, Mitte):**

Eine Unterquerung der Hugo-Preuß-Brücke befindet sich offensichtlich im Bau. Zurzeit föhrt eine langgestreckte Rampe auf das Brückenniveau. Eine Querung der Straße Kapelleufer ist im höchsten Maße geföhrllich. Es gibt bis auf die abgesenkten Bordsteine keine Querungsanlage über die stark befahrene Straße und kaum Lücken im Fahrzeugstrom. Der schnelle Krafftfahrzeugverkehr aus Richtung Westen ist wegen der Fahrbahnkrümmung im Brückenbereich und der dann abgelenkten

Rahel-Hirsch-Straße nicht rechtzeitig zu erkennen. Auf eine Empfehlung wird aufgrund der Bausituation verzichtet.

#### **19-005 (Alexanderufer/ Querung Invalidenstraße, Mitte): BAR \*\***

Bei einer Kfz-Verkehrsbelastung von ca. 30.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) befindet sich hier seit Jahren eine Behelfs-Lichtsignalanlage. Die Bordsteinabsenkungen sind nicht gradlinig in Gehrichtung und zueinander versetzt angeordnet. Der Ruf-Schalter ist zwischen Bordstein und Betonaufsteller der LSA von Rollstuhlfahrern sehr schwer zu bedienen. Der Abgang von der Sandkrugbrücke zum Weg am Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal ist gepflastert und von Mobilitätsbehinderten kaum zu überwinden. Nach Auskunft des Bezirksamtes sehen die Planfeststellungsunterlagen für die Straßenbahn die Einrichtung einer Lichtsignalanlage vor.

- Aufgrund der nicht absehbaren Zeiträume der Planungsumsetzung empfehlen wir dringend, die Bedarfstaste der LSA durch geringfügiges Verschieben der Betonaufsteller für Rollstuhlfahrer erreichbar zu machen.

#### **19-006 (Chausseestraße/ Querung Boyenstraße, Mitte): KAP \*\***

Die Boyenstraße war 2005 noch nicht im Zählnetz, hat aber als Zufahrt zum Bundeswehrkrankenhaus im Anschluss an die Scharnhorststraße und Busverkehr ein nicht zu vernachlässigendes Verkehrsaufkommen.

- Es wird empfohlen, die Gehwegvorstreckungen vor die Parkbuchten zu ziehen, zumindest aber auf der südlichen Straßenseite.

#### **19-007 (Boyenstraße/ Querung Chausseestraße, Mitte),**

#### **19-008 (Liesenstraße/ Querung Chausseestraße, Mitte): LSA \*\*\* + WEG \***

Die Chausseestraße hat mit ca. 19.000 bis 23.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) zwischen der Boyen- und der Liesenstraße ein erhebliches Verkehrsaufkommen. Zwischen der Sellerstraße und der Boyenstraße befinden sich verschiedene Sportanlagen und direkt am südlichen Parkausgang eine Kindertagesstätte.

Angeboten wird zurzeit eine Querungsanlage südlich der Liesenstraße mit einer Mittelinsel und baulicher Gehwegvorstreckung im Süden mit einem Parkstreifen für Querparker und einer markierten Gehwegvorstreckung im Norden mit einem Längsparkstreifen. Nach Auskunft des Bezirksamtes ist allerdings die Anlage einer weiteren Querungsanlage mit Mittelinsel an der Stelle des westlichen Weges im Südpankepark geplant. Die Wegeverbindung gehört zum Gebiet des „Masterplanverfahrens Heidestraße“ mit dem Ziel, eine fußläufige Ost-West-Verbindung zu schaffen und diese hat derzeit höchste Priorität.

Sollte hier eine Maßnahme umgesetzt werden, ließen sich der hier untersuchte und der GHW Nr. 5 („Nord-Süd-Weg“) auf einer Querungsanlage bündeln. Das Verkehrsaufkommen überschreitet allerdings die Einsatzkriterien eines Fußgängerüberweges erheblich. Nach den Richtlinien wäre der Einbau einer

Mittelinsel kaum als ausreichend anzusehen und in der Praxis helfen diese wenig, wenn es kaum Lücken im Fahrzeugstrom gibt.

- Es wird deshalb dringend empfohlen, die Einrichtung einer Lichtsignalanlage zu prüfen. Möglicherweise wäre es günstiger, eine solche Anlage in der Mitte zwischen der Liesenstraße und der Boyenstraße umzusetzen, um an dieser Stelle zwei grüne Hauptwege mit dem vorhandenen allgemeinen Querungsbedarf zu bündeln.
- Für den Fall, dass die Querungsanlage zwischen der Boyen- und der Liesenstraße eingerichtet wird, ließe sich die Wegeführung im Südpankepark auf dem östlichen Weg zur Liesenstraße einschwenken.

#### **19-009 (Chausseestraße/ Querung Liesenstraße, Mitte): 2KAP \*\***

Diese Querungsstelle befindet sich nur im Verlauf des hier untersuchten grünen Hauptweges, wenn eine Querungsanlage zwischen der Boyenstraße und der Liesenstraße neu geschaffen wird. Wenn nicht, würde sie allerdings im Verlauf des GHW Nr. 05 („Nord-Süd-Weg“) liegen. Obwohl die Liesenstraße ein überschaubares Verkehrsaufkommen von ca. 7.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) aufweist, lässt sich die Verkehrssicherheit verbessern, da hier teilweise zu schnell gefahren wird.

- Es wird empfohlen an der von der Chausseestraße um etwa 50 Meter zurückversetzten Mittelinsel auf beiden Straßenseiten zumindest markierte Gehwegvorstreckungen vorzusehen.

*Für den folgenden Idealweg über den Park am Nordbahnhof, dem ehemaligen Berliner Bahnhof bis zur Julie-Wolfthorn-Straße sind Zugänge bereits vorhanden, aber noch nicht geöffnet. Nach Auskunft des Bezirksamtes sollen an der Liesenstraße und an der Feldstraße Fußgängerüberwege zur Erreichung der Grünanlage angelegt werden, die aber nicht im Verlauf des untersuchten Weges liegen werden. Dieser und auch der Gehweg in der Gartenstraße als temporärer Umweg beinhalten keine Straßenquerungen.*

#### **19-010 (Julie-Wolfthorn-Straße/ Querung Gartenstraße, Mitte): KAP \*\***

Zum Zeitpunkt der Begehung war es kaum glaubhaft, dass die Gartenstraße nur ein Verkehrsaufkommen von ca. 2.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) haben soll. Aufgrund der überdimensionierten Fahrstreifen wird sehr schnell gefahren.

- Es wird empfohlen, an der östlichen Straßenseite eine bauliche Gehwegvorstreckung vorzusehen, um den Querungsweg auf der Furt zu verkürzen.

#### **19-011 (Gartenstraße/ Querung Bernauer Straße, Mitte): SCH \*\*\* + KAP \*\* + WEG \***

Das Verkehrsaufkommen beträgt ca. 15.000 Kraftfahrzeuge pro Tag (DTV), eine Querung in einem Zug ist nur mit einer hohen Schrittgeschwindigkeit möglich. Der Knotenpunkt hat wegen des Zugangs zur S-Bahnstation Nordbahnhof einen starken

Fußverkehr. Zum Zeitpunkt der Begehung wurden die Fußgänger in jeder Grün-Zeit durch aus der Gartenstraße links abbiegende Fahrzeuge bedrängt, ein Mal kam es beinahe zu einem Unfall, weil eine ältere Frau aus Sicht des Kraftfahrers nicht schnell genug die Furt räumte.

- Es sollte geprüft werden, wie die Grün-Zeiten für die Fußgänger und den abbiegenden Kraftfahrzeugverkehr getrennt werden können.
- Darüber hinaus wird empfohlen, den Querungsweg durch markierte Gehwegvorstreckungen zu verkürzen.

Das Straßen- und Grünflächenamt Mitte favorisiert eine Wegeföhrung, die die Wohngebiete der Rosenthaler Vorstadt mit dem neuen Grönzug über eine südliche Verlängerung der Bergstraße anbindet.

- Die Wegverlegung zur Bergstraße würde nur dann einen Sinn ergeben, wenn dort eine Querungsanlage gebaut werden würde.

#### **19-012 (Bernauer Straße/ Querung Ackerstraße, Mitte): KAP \*\* + WEG \***

Durch den geringen Kraftfahrzeugverkehr in der Tempo-30-Zone und einen starken Fußverkehr im Bereich der Gedenkstätte „Berliner Mauer“ scheint dies eine sehr sichere Querungsstelle zu sein. Zum Zeitpunkt der Begehung parkte neben der Gehwegvorstreckung ein Transportfahrzeug und zeigte, wie nutzlos eine nicht über den Rand der Parkstände hinausragende Gehwegvorstreckung selbst für Erwachsene sein kann. Die Ackerstraße war für Fußgänger, die vom Norden kamen, nicht einsehbar.

- Es wird empfohlen, die Gehwegvorstreckung auf der östlichen Seite richtliniengemäß einzurichten und zu prüfen, ob auch auf der westlichen Seite eine zumindest markierte Gehwegvorstreckung hinzukommen sollte. Alternativ zur nachträglichen Veränderung der Gehwegvorstreckung können die ersten Parkbuchten für die Längsaufstellung umgestaltet werden.

Ab der Hussitenstraße verläuft der Weg laut Plangrundlage bis zur Schwedter Straße auf einem südlichen Nebenfahrstreifen. Dieser ist zwar vorhanden, wird aber derzeit noch teilweise gewerblich oder als Kraftfahrzeug-Parkfläche genutzt bzw. ist eine unschöne Müllablagefläche. Es handelt sich offensichtlich um den Idealweg.

- Die Verlegung der Wegeföhrung auf einen Weg im Bereich des unbebauten Nebenstreifens würde nur dann einen Sinn ergeben, wenn die folgenden fünf Straßen auch an den entsprechenden Stellen Querungsanlagen erhalten würden. Zumindest an der Bernauer Straße wären damit erhebliche Umbaukosten verbunden.

Da die Wegeföhrung auf dem südlichen Gehweg in der Planvorlage nicht als temporärer Umweg gekennzeichnet ist, wird er als Idealweg betrachtet und die Querungsstellen werden folgend untersucht:

#### **19-013 (Bernauer Straße/ Querung Strelitzer Straße, Mitte): 2KAP \*\***

Auf beiden Straßenseiten befinden sich neu gebaute Gehwegvorstreckungen, die noch nicht einmal bis zur Begrenzungslinie der Senkrecht-Parkstände reichen. Sie sind eine sinnlose Querungsanlage und der fast unter das parkende Fahrzeug markierte Fahrradstreifen unterstreicht die Kuriosität dieser Maßnahme.

- Es wird empfohlen, die Gehwegvorstreckungen auf beiden Straßenseiten richtliniengemäß einzurichten. Alternativ zur nachträglichen Veränderung der Gehwegvorstreckung können die ersten Parkbuchten für die Längsaufstellung umgestaltet werden.

#### **19-014 (Bernauer Straße/ Querung Brunnenstraße, Mitte): SCH \*\*\***

Die Querungsstelle hat aufgrund des U-Bahn-Ausganges „Bernauer Straße“ in Mittellage einen sehr starken schubweise auftretenden Fußverkehr. Die Mittelinsel wird in einem sehr starken Maße bei Rot für Fußgänger verlassen. Die Wartezeit ist offensichtlich zu lang.

- Es wird zur Prüfung empfohlen, ob die Wartezeiten für Fußgänger verringert werden können, da die Grün-Zeit für den Kraftfahrzeugverkehr nicht ausgenutzt wird.

#### **19-015 (Bernauer Straße/ Querung Ruppiner Straße, Mitte): KAP \*\***

Die Querungsstelle Ruppiner Straße war zum Zeitpunkt der Begehung trotz der Teilaufpflasterung zur Hälfte rechtswidrig zugeparkt oder mit Pollern verstellt. Zusätzlich ragt der Abfallbehälter der Stadtreinigung mit der Aufschrift „Corpus für alle Delicti“ in den Gehstreifen hinein.

- Es wird empfohlen, an der östlichen Straßenseite eine Gehwegvorstreckung zu markieren und einen Parkstand als Sperrfläche zu markieren, damit weiterhin Busse in die Straße einfahren können.

#### **19-016 (Bernauer Straße/ Querung Swinemünder Straße, Mitte):**

Keine Anmerkung.

#### **19-017 (Bernauer Straße/ Querung Wolliner Straße, Mitte):**

Die Wolliner Straße ist als Tempo-30-Zone markiert wie eine Autobahzufahrt mit Linksabbiege-, Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen. Zum Zeitpunkt der Begehung gab es keinen nennenswerten Kraftfahrzeugverkehr.

- Es wird empfohlen, an der östlichen Straßenseite eine Gehwegvorstreckung zumindest zu markieren.

#### **19-018 (Bernauer Straße/ Querung Schwedter Straße, Oderberger Straße, Mitte),**

#### **19-019 (Bernauer Straße/ Querung Oderberger Straße, Mitte): KAP \*\***

Die Eberswalder Straße war zum Zeitpunkt der Begehung eine Baustelle, es war aber nicht erkennbar, ob und wie die Querungssituation für Fußgänger verbessert wird.

- Es wird empfohlen, die überdimensionierte Eckausrundung an der westlichen Straßenseite zumindest durch eine Markierung zu verringern.

**19-020 (Oderberger Straße/ Querung Kastanienallee, Pankow): LSA(FGÜ) \*\*\*  
+ KAP \*\*\***

Die Kastanienallee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 5.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und zwei Straßenbahngleise mit zwei Straßenbahnlinien in Mittellage im Bereich der beiden Fahrstreifen. Als Querungsanlage werden den zahlreichen Fußgängern zwei Gehwegvorstreckungen bis zur Linie der Längs-Parkstände angeboten. Soweit wirkt die Querungsanlage ausreichend gesichert und doch ist sie eine „berlintypische Problemzone“: Aufgrund der fehlenden Lücken im Fahrzeugstrom ist die Querung für Fußgänger mühsam und kann auch schnell gefährlich werden. Zum Zeitpunkt der Begehung rannte ein Kind nach einer unzumutbar langen Wartezeit in den Verkehr hinein und hatte Glück. Eine Maßnahme wird für dringlich gehalten.

- Es wird empfohlen, die Querungstelle modellhaft dahingehend zu untersuchen, ob hier ein Fußgängerüberweg mit entsprechender Vorrang-Anzeige für Straßenbahnen möglich wäre, so wie er in anderen deutschen Städten mit Erfolg erprobt wurde. Die vorhandenen Gehwegvorstreckungen nutzen wenig und die Situation ist auch aufgrund des letztlich geringen Verkehrsaufkommens für den Einsatz eines Fußgängerüberweges geeignet. Der Ausschluss durch die Richtlinie (R-FGÜ 2001, 2.1 (2)) „über Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper“ ist zumindest überdenkenswert. Als Alternative würde an dieser Stelle nur eine über den Knotenpunkt geschlossene Lichtsignalanlage in Frage kommen, eine im Vergleich zu einem Fußgängerübergang kostenintensive und aufwändige Maßnahme.
- Auf jeden Fall müssen dringend durch zumindest eine abmarkierte Parkbucht auf beiden Seiten und die Hervorziehung der Gehwegvorstreckung die Sichtfelder vergrößert werden.

**19-021 (Oderberger Straße/ Querung Schönhauser Allee, Pankow): SCH \*\*\* +  
KAP \*\***

Die Schönhauser Allee ist mit ca. 27.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) eine stark befahrene Verkehrsader, die Querung hat allerdings auch erheblichen Fußverkehr.

- An dieser gesamtstädtisch durch die Kulturbrauerei herausragenden Stelle sollten die Wartezeiten an der Lichtsignalanlage und die Frage, ob der Querungsweg durch bauliche Gehwegvorstreckungen verkürzt werden kann, geprüft werden.

**19-022 (Schönhauser Allee/ Querung Sredzkistraße, Pankow): SCH \*\*\* +  
KAP \*\***

Die Querungsstelle hat einen noch stärkeren Fußverkehr und wirkt mit ca. 11.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) fast ein wenig verkehrsberuhigt.

- An dieser gesamtstädtisch durch die Kulturbrauerei herausragenden Stelle sollten die Wartezeiten an der Lichtsignalanlage und die Frage, ob der Quersweg durch bauliche Gehwegvorstreckungen verkürzt werden kann, geprüft werden.

#### **19-023 (Knaackstraße/ Querung Wörther Straße, Pankow):**

Keine Anmerkung.

#### **19-024 (Knaackstraße/ Querung Kollwitzstraße, Pankow): 2KAP \*\* + SON \*\***

Die Querungsstelle am von Touristen und Berlinern geliebten Kollwitzplatz befindet sich in einem für Fußgänger unzumutbaren Zustand und ist für Mobilitätsbehinderte nicht benutzbar. Aus dem Norden kommend erwartet Benutzerinnen und Benutzern des grünen Hauptweges ein unübersichtliches Chaos: Auf der östlichen Seite befindet sich eine Wand mit zugeparktem Seitenbereich, geradeaus stößt man direkt auf ein Fußgängersperrgitter, welches mit parkenden Fahrrädern zugestellt ist, südwestlich rundet eine Litfaßsäule das Bild ab, dass hier keinerlei Querung der Straße möglich ist.

Nur wer weiter sucht, findet die markierte Gehwegvorstreckung zwischen der Litfaßsäule und einer Telefonsäule. Auf der anderen Straßenseite befindet sich eine weitere markierte Gehwegvorstreckung genau an der Stelle, wo auf dem Gehweg ein Baum mit großer Baumscheibe steht. Der Baum hat statt der gewünschten Bordsteinabsenkung eine „Bordsteinanhebung“ verursacht, so dass Mobilitätsbehinderte keine Chance haben, an genau dieser vorgezeichneten Stelle den Gehweg zu erreichen. Der zu Fuß gehende Mensch steht fassungslos vor dem Ergebnis einer Maßnahme, die wohl einmal zur Absicherung der Querung gedacht war.

- Es wird dringend empfohlen, die Querungsstelle „aufzuräumen“ und für Klarheit zu sorgen. Eine Querungsanlage kann nur in der direkten Weiterführung des südlichen Gehweges der Knaackstraße liegen. Auf der Nordseite sind die Sperranlagen zwischen dem Baum und der Litfaßsäule zu entfernen und es sollte an dieser Stelle eine bauliche Gehwegvorstreckung angelegt werden. Da der Platz sehr eng ist, sollte die Litfaßsäule in Richtung Süden versetzt werden.
- Auf der Südseite muss die Gehwegvorstreckung mit Bordsteinabsenkung direkt an der Straßenecke liegen.

#### **19-025 (Knaackstraße/ Querung Diederhofer Straße, Pankow): KAP \*\* + BAR \*\***

Die Diederhofer Straße ist für Nicht-Mobilitätsbehinderte leicht zu queren, wenn sie nicht vollgeparkt ist.

- Es wird empfohlen, Gehwegvorstreckungen an der südöstlichen Seite neben den Senkrecht-Parkständen und auf der nordwestlichen Seite neben den Längs-Parkständen zumindest zu markieren.
- Die Bordsteine sind auf beiden Seiten abzusenken.

**19-026 (Kolmarer Straße, Straßburger Straße/ Querung Belforter Straße, Pankow): KAP \*\* + SON \*\*\***

Vom Platz um den Wasserturm zur Südseite der Belforter Straße mit einer Kindertagesstätte gibt es keine Querungsanlage. Stattdessen wurde das Gefahrzeichen 136 „Kinder“ aufgestellt. Die Querungsstelle ist trotz der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht sicher und die Straße ist insbesondere wegen der Quer-Parkstände auf der Platzseite nicht gut einzusehen. Zum Zeitpunkt der Begehung war der Eckbereich teilweise zugeparkt. Eine Maßnahme wird für dringend gehalten.

- Es wird empfohlen, deutlich vorgezogene Gehwegvorstreckungen auf beiden Seiten zumindest zu markieren. Darüber hinaus sollten zumindest die ersten Parkstände neben der Gehwegvorstreckung auf der Nordseite zum Längsparken zugelassen werden.
- Die Bordsteine sind auf beiden Seiten abzusenken.

**19-027 (Belforter Straße/ Querung Prenzlauer Allee, Pankow): LSA \*\*\* + WEG \***

Bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 23.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) ist die Querung nur deshalb möglich, weil es aufgrund der anderen Lichtsignalanlagen auf der Strecke Lücken im Fahrzeugstrom gibt.

- Es sollte die Einrichtung einer Lichtsignalanlage geprüft werden.

Der Gehweg in der Heinrich-Roller-Straße war zum Zeitpunkt der Begehung fast durchgängig zugeparkt und kaum noch benutzbar. Die Straße ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen, hat eine überdimensionierte Fahrbahnbreite und durch die abschüssigen Fahrstreifen wird teilweise sehr schnell gefahren. Das Querparken ist auf dem Gehweg zugelassen.

- Es wird empfohlen, den Gehweg am Friedhof von parkenden Fahrzeugen freizuhalten.

**19-028 (Prenzlauer Berg/ Querung Greifswalder Straße, Pankow): MIN \*\* + SCH \*\*\***

Die Greifswalder Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 26.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und eine Straßenbahn in Mittellage. Bei Queren der östlichen Straßenseite wurden zum Zeitpunkt der Begehung Fußgänger von Rechtsabbiegern bedrängt.

- Es ist zu prüfen, wie die Aufstellfläche zwischen dem Fahrstreifen und den Straßenbahngleisen richtliniengemäß verbreitert werden kann.
- Darüber hinaus wird eine Prüfung empfohlen, inwieweit der Rechtsabbiegeverkehr aus der Straße Am Friedrichshain von der kurzen Grün-Zeit für Fußgänger getrennt werden kann.

#### **19-029 (Friedenstraße/ Querung Am Friedrichshain, Pankow): SCH \*\*\***

Die Querung sollte bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 10.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und einer Lichtsignalanlage für Fußgänger ziemlich sicher sein. Dennoch wurde ein nicht unerheblicher Gefahrenpunkt festgestellt: Fußgänger, die in den letzten Sekunden bei Grün die Fahrbahn betreten, werden von den Rechtsabbiegern aus der Friedenstraße sehr massiv bedrängt.

- Es wird dringend empfohlen, den Rechtsabbiegeverkehr aus der Friedenstraße von der Grün-Zeit für Fußgänger zu trennen. Zum einen wurde zum Zeitpunkt der Begehung die lange Grün-Zeit von den Fahrzeugen aus Richtung Osten nicht ausgenutzt. Zum anderen könnte die recht lange Grün-Zeit für Fußgänger etwas gekürzt werden.

#### **19-030 (Lichtenberger Straße östliche Seite/ Querung Friedenstraße, Friedrichshain-Kreuzberg): FGÜ \*\*\* + WEG \***

Die in der Plangrundlage angegebene Querung über die Friedenstraße an der östlichen Straßenseite der Lichtenberger Straße nördlich vom Platz der Vereinten Nationen ist aufgrund des Höhenunterschiedes zwischen dem Gehweg am Rand des Volksparks Friedrichshain und dem Parkplatz an der Friedenstraße zur Zeit nicht möglich. Die direkte Durchführung der Friedenstraße bis zur Landsberger Allee ist recht stark befahren und bedarf aus Sicherheitsgründen auf jeden Fall einer Maßnahme.

- Es wird empfohlen, an der Böschung eine Rampe, dann einen markierten und geschützten Durchgang über den Parkplatz und einen Fußgängerüberweg über die Friedenstraße anzulegen.

Eine Querung auf der westlichen Straßenseite der Lichtenberger Straße wird durch Fußgängersperrgitter verhindert und wäre an dieser Stelle aufgrund der scharfen Kurve zu gefährlich. Die Friedenstraße ist mit ca. 7.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) eine fast autobahnähnlich gestaltete Tempo-30-Straße, angereichert mit zahlreichen Zeichen 274 (Zulässige Höchstgeschwindigkeit) und Gefahrzeichen 136 (Kinder).

#### **19-031 (Volkspark Friedrichshain, Büschingstraße/ Querung Friedenstraße, Friedrichshain-Kreuzberg): FGÜ \*\* + WEG \***

Die nächste angedeutete Querungsanlage befindet sich an der Büschingstraße. Auf der Südseite befindet sich eine Art Gehwegvorstreckung und auf der Nordseite ein Pfad an der Böschung, der zeigt, dass hier Menschen queren.

- Alternativ zur Querung an der Lichtenberger Straße wird empfohlen, an der Büschingstraße auf der nördlichen Straßenseite eine längere quer zum Weg verlaufende Rampe und einen Fußgängerüberweg einzurichten.

**19-032 (Volkspark Friedrichshain, zwischen Büschingstraße und Weinstraße/ Querung Friedenstraße, Friedrichhain-Kreuzberg): FGÜ \*\* + WEG \***

Eine weitere angedeutete Querungsanlage befindet sich an der Bushaltestelle zwischen der Büschingstraße und der Weinstraße. Die Rampe führt direkt zur nichtabgesenkten Bordsteinkante, eine insbesondere für Mobilitätsbehinderte gefährliche Situation. Auf der anderen Straßenseite ist der Bereich eng zugeparkt durch Querparkstände, die sich zur Hälfte auf dem Gehweg befinden, offensichtlich um die Fahrstreifen breit genug für schnelle Geschwindigkeiten halten zu können.

- Alternativ zur Querung an der Lichtenberger Straße wird empfohlen, an der Bushaltestelle auf der nördlichen Straßenseite eine längere quer zum Weg verlaufende Rampe und einen Fußgängerüberweg einzurichten.

**19-033 (Volkspark Friedrichshain Westeingang, Weinstraße/ Querung Friedenstraße, Friedrichhain-Kreuzberg): FGÜ \*\* + WEG \***

Eine weitere Alternative wäre die Wegeverlegung aus dem Volkspark Friedrichshain bereits an der Weinstraße. Hier befindet sich eine neu angelegte Querungsstelle mit Mittelinsel, die aber aufgrund der beschriebenen Straßensituation Fußgänger nur bedingt dabei unterstützt, diese Straße queren zu können.

- Auch an der Weinstraße mit dem westlichen Hauptein- bzw. -ausgang Volkspark Friedrichshain wäre ein Fußgängerüberweg sinnvoll.

**19-034 (Friedenstraße/ Querung Weinstraße, Friedrichhain-Kreuzberg):**

Diese Querung ist nur bei Verlegung der Querungsstelle in Richtung Westen erforderlich. Keine Anmerkung.

**19-035 (Friedenstraße/ Querung Büschingstraße, Friedrichhain-Kreuzberg):**

Diese Querung ist nur bei Verlegung der Querungsstelle in Richtung Westen erforderlich. Keine Anmerkung.

**19-036 (Mollstraße/ Querung Lichtenberger Straße, Friedrichhain-Kreuzberg):**

Diese Querung ist wegen der Sperrung des Überganges Friedenstraße zusätzlich notwendig. Keine Anmerkung.

**19-037 (Lichtenberger Straße/ Querung Landsberger Allee, Friedrichhain-Kreuzberg):**

Keine Anmerkung.

**19-038 (Lichtenberger Straße/ Querung Palisadenstraße, Friedrichhain-Kreuzberg): 2KAP \*\***

- Es wird empfohlen, die Eckausrundungen zu verkleinern und Gehwegvorstreckungen auf beiden Seiten zumindest zu markieren.

**19-039 (Lichtenberger Straße/ Querung Neue Weberstraße, Friedrichhain-Kreuzberg): 2KAP \*\***

- Es wird empfohlen, die Eckausrundungen zu verkleinern, Gehwegvorstreckungen auf beiden Seiten zumindest zu markieren und die ersten beiden Parkstände zu entfernen.

**19-040 (Lichtenberger Straße/ Querung Karl-Marx-Allee, Friedrichhain-Kreuzberg): MIN \*\*\* + SCH \*\*\***

Die Karl-Marx-Allee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 57.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV).

- Es wird empfohlen, auch an der östlichen Seite des Strausberger Platzes den Mittelstreifen auszuweiten und eindeutiger herauszuarbeiten, welche Straßenflächen als Fahrstreifen benutzt werden (vgl. südlicher Platzausgang). Diese Maßnahmen sollten baulich erfolgen, eine Markierung wird bei diesem Verkehrsaufkommen als nicht ausreichend angesehen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, die Wartezeiten auf beiden Seiten zu überprüfen.

**19-041 (Lichtenberger Straße/ Querung Neue Blumenstraße, Friedrichhain-Kreuzberg): KAP \*\* + BAR \*\***

Die Neue Blumenstraße hat für eine Tempo-30-Zone eine zu breit ausgebaute Zufahrtssituation.

- Es wird empfohlen, die Eckausrundungen zu verringern, auf der Seite der Parkstände eine Gehwegvorstreckung mindestens zu markieren und auf der Nordseite den Bordstein abzusenken.

**19-042 (Lichtenberger Straße/ Querung o. Namen, Friedrichhain-Kreuzberg): KAP \*\***

Es handelt sich um eine unbedeutende Grundstückszufahrt, die aber zum Zeitpunkt der Begehung so zugeparkt war, dass die Querungsstelle kaum noch zu benutzen war.

- An dieser Querungsstelle ist z.B. durch markierte Sperrflächen und Poller dafür Sorge zu tragen, dass im Verlauf des Gehweges nicht geparkt werden kann.

**19-043 (Lichtenberger Straße/ Querung o. Namen, Friedrichhain-Kreuzberg): KAP \*\***

Es handelt sich um eine unbedeutende Grundstückszufahrt, die aber zum Zeitpunkt der Begehung so zugeparkt war, dass die Querungsstelle kaum noch zu benutzen war.

- An dieser Querungsstelle ist z.B. durch markierte Sperrflächen und Poller dafür Sorge zu tragen, dass im Verlauf des Gehweges nicht geparkt werden kann.

#### **19-044 (Lichtenberger Straße/ Querung Singerstraße, Friedrichhain-Kreuzberg): KAP \*\***

Die Singerstraße hat ein Verkehrsaufkommen von 5.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV), überdimensionierte Eckausrundungen und Fahrstreifen. Im Gegensatz zur baulichen Straßensituation ist sie zur Tempo-30-Zone gewidmet worden und gleich nach der Querung in Richtung Osten befindet ist das Gefahrzeichen 136 „Kinder“ auf die Fahrbahn gemalt. Zum Zeitpunkt der Begehung waren nicht alle Parkbuchten benutzt, aber ein Kraftfahrzeug war direkt am Überweg abgestellt worden.

- Es wird empfohlen, die Eckausrundungen zu verringern und auf beiden Straßenseiten Gehwegvorstreckung mindestens zu markieren.

#### **19-045 (Lichtenberger Straße/ Querung Zufahrt in Verlängerung der Lange Straße, Friedrichhain-Kreuzberg): BAR \*\***

An dieser Feuerwehrezufahrt wird es für Fußgänger sehr eng und von Rollstuhlfahrern ist die Stelle nicht zu überqueren. Die Situation kann beschrieben werden durch die in Richtung Fahrzeugverkehr am Rand des Fahrstreifens angebrachten beiden Schilder „Parken quer auf dem Gehweg“ (Zeichen 315) und als Zusatzzeichen „Gehwegschäden“. Es verbleibt nur ein sehr schmaler Gehwegstreifen, die Fahrzeuge parken jeweils bis zur Kante der freizuhaltenden Zufahrt. Auf der nördlichen Seite ist der Bordstein abgesenkt worden, damit die Fahrzeugführer beim Einparken damit keine Probleme haben. Am schmalen Gehwegbereich ist der Bordstein dagegen nicht abgesenkt worden.

- Unabhängig von der notwendigen Gehwegverbreiterung wird empfohlen, jeweils zwei Querparkstände in Längsparkstände umzumarkieren und den Bordstein auf der Nordseite abzusenken.

#### **19-046 (Lichtenberger Straße/ Querung Holzmarktstraße, Friedrichhain-Kreuzberg):**

Keine Anmerkung.

#### **19-047 (Michaelkirchstraße/ Querung Köpenicker Str., Friedrichhain-Kreuzberg): BAR \***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**19-048 (Michaelkirchstraße, Leuschnerdamm/ Querung Michaelkirchplatz, Friedrichhain-Kreuzberg): KAP(MIN) \*\* + BAR \*\***

Diese Querung der Straße Michaelkirchplatz in westlicher Verlängerung der Melchiorstraße verfügt lediglich über ein geringes Kfz-Verkehrsaufkommen (nicht im Zählnetz) und keine Querungsanlage. Der Gehweg ist jeweils an den Straßenecken beider Seiten, die etwa sieben Meter versetzt zueinander liegen, abgesenkt. Auf der Südseite sind Flächen zum Querparken markiert. Zum Zeitpunkt der Begehungen wurde der Zugang zum Weg auf dem Michaelkirchplatz (Grünanlage) zwischen den Querparkbuchten und der Straßenecke durch längs parkende Autos behindert.

- Es wird vorgeschlagen, mindestens auf der Südseite, besser noch auf beiden Seiten der Straße Michaelkirchplatz (eine) zumindest markierte Gehwegvorstreckung(en) anzulegen. Alternativ ist die Anlage einer Mittelinsel zu prüfen.
- Ferner ist die Ausstattung der Querungsstelle mit Bordsteinabsenkungen im direkten Verlauf der Querung und mit taktilen Platten erforderlich.

**19-049 (Michaelkirchstraße, Leuschnerdamm/ Querung Engeldamm, Friedrichhain-Kreuzberg): KAP \*\* + BAR \*\* + SON \*\***

Um von der Südostseite des Michaelkirchplatzes zur Grünanlage am Engelbecken zu gelangen, können Fußgänger sich zwei provisorische Querungshilfen zu Nutze machen, um die Strecke über die Fahrbahn des Engeldamms zu verkürzen. Zur leicht versetzten Verbindung beider Parkwege kann der als Begrenzung der Querparkplätze auf der Nordostseite markierte Bereich genutzt werden. Alternativ befindet sich auf der Südwestseite in einigen Metern Entfernung ein Buskap, der ebenfalls das Queren erleichtert. Der Engeldamm hat lediglich ein Verkehrsaufkommen von ca. 6.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV).

Gehwegabsenkungen, die qualitativ unzureichend sind, befinden sich nur an den Straßenecken. Auf der Südwestseite liegt die Absenkung schon im Leuschnerdamm. Der Eingang zum Engelbecken wurde zum Zeitpunkt der Begehung durch zwei Kübelpalmen behindert, die vermutlich vom Betreiber des Cafés aufgestellt wurden.

- Es wird empfohlen, eine bauliche Gehwegvorstreckung neben dem markierten Querparkstreifen als direkte Verbindung des grünen Hauptweges und eine korrespondierende Vorstreckung auf der Engelbecken-Seite bzw. eine entsprechende Verlängerung des Buskaps einzurichten.
- Alternativ oder im Zusammenhang mit den oben vorgeschlagenen Maßnahmen wird empfohlen, die Querungsstelle mit Gehwegabsenkungen und taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.
- Die beiden Pflanzentröge am Eingang zum Engelbecken müssen entfernt oder verschoben werden.

**19-050 (Leuschnerdamm/ Unterquerung Waldemarstraße, Friedrichhain-Kreuzberg):**

Keine Anmerkung.

**19-051 (Leuschnerdamm, Oranienplatz/ Querung Oranienstraße, Friedrichhain-Kreuzberg): BAR \*\* + SON \*\***

Im Rahmen der kürzlichen Umgestaltung des Oranienplatzes wurde ein Mittelstreifen zwischen den Richtungsfahrbahnen der Oranienstraße mit teils gepflasterten, teils wassergebunden befestigten Warteflächen angelegt, die fast die Hälfte der Platzbreite einnehmen. Problematisch ist hier jedoch die Nutzung durch Mobilitätsbehinderte, da sich auf beiden Platzseiten Bus-Haltestellen - auf der Nordseite zusätzlich ein Busabstellbereich - befinden. Die Funktion der Abstellbereiche, die bis zum östlichen Ende des Platzes reichen, konnte bei der Begehung nicht abschließend geklärt werden, da die Busse der an dieser Haltestelle verkehrenden Linien M 29 (in der Hauptverkehrszeit im 5-Minuten-Takt) und N 8 hier weder eingesetzt werden, noch enden.

- Es ist zu prüfen, ob die sich entgegenstehenden Bedürfnisse von Mobilitätsbehinderten als Nutzer von Bussen einerseits (möglichst hohe Borde an den Bushaltestellen, um einen geringen Niveauunterschied beim Buszustieg zu erreichen) und als Nutzer des grünen Hauptweges andererseits (Absenkungen der Borde erforderlich) durch eine Bordabsenkung an einem Ende des Haltestellenbereichs oder eine Verkürzung des Busabstellbereichs in Einklang zu bringen sind. Ferner ist die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten. Eine Lösung könnte darin bestehen, die westliche Querungsmöglichkeit (gepflasterte Wartefläche auf dem Mittelstreifen) barrierefrei zu gestalten, indem auch der Gehweg auf der Platzseite der Nordfahrbahn der Oranienstraße abgesenkt und die Bushaltestelle dort nach Osten verlegt wird. In jedem Fall sind Abstimmungen mit der BVG erforderlich, um zu klären, welcher Platzbedarf für den Busverkehr notwendig ist.

**19-052 (Erkelenzdamm/ Querung Reichenberger Straße, Friedrichhain-Kreuzberg): MIN \*\***

Angesichts der Breite der Reichenberger Straße ist trotz des geringen Kraftverkehrsaufkommens (Straße nicht im Zählnetz) eine Verbesserung der Querungssituation zumindest mittelfristig sinnvoll. Gehwegabsenkungen sind bereits beidseitig vorhanden.

- Wegen der Haltestellenbereiche auf beiden Seiten der Reichenberger Straße kommt als Querungsanlage nur eine Mittelinsel in Frage. Da an den Haltestellen zurzeit nur der Bus 140 im 20-Minuten-Takt verkehrt, sind daraus resultierende Konflikte sehr begrenzt. Ferner ist die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten.

**19-053 (Erkelenzdamm (Westseite)-Wassertorplatz/ Querung Gitschiner Str - Skalitzer Straße, Friedrichhain-Kreuzberg): WEG \***

Für eine direkte Querung der Gitschiner Straße - Skalitzer Straße auf dem im Grünzug am ehemaligen Luisenstädtischen Kanal verlaufenden grünen Hauptweg steht keine Querungsanlage zur Verfügung. Daher ist ein Umweg mit zweimaliger Querung des Erkelenzdamms und einer Querung der Gitschiner Straße-Skalitzer Straße weiter östlich erforderlich, der mit einer Länge von ca. 40 Metern allerdings noch im akzeptablen Rahmen liegt.

**19-054 (Gitschiner Straße, Skalitzer Straße/ Querung Erkelenzdamms; Friedrichhain-Kreuzberg),**

**19-055 (Erkelenzdamms östlich verschoben/ Querung Gitschiner Straße, Skalitzer Straße, Friedrichhain-Kreuzberg),**

**19-056 (Gitschiner Straße, Skalitzer Straße/ Querung Erkelenzdamms, Friedrichhain-Kreuzberg): LSA \*\* + BAR \***

Der Erkelenzdamms ist jeweils als Einbahnstraße ausgewiesen, nur mit einem geringen Kfz-Verkehrsaufkommen belastet (beide Straßenabschnitte wurden nicht ins Zählnetz aufgenommen) und kann daher problemlos gequert werden. Der Straßenabschnitt südlich der Gitschiner Str.-Skalitzer Straße verfügt direkt im Kreuzungsbereich über eine Vorstreckung des Gehwegs vor eine baulich angelegte Parkbucht. Die Querung der Gitschiner Str.-Skalitzer Straße (mit Hochbahn im Mittelstreifen) ist mit einer bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage sowie Gehwegabsenkungen und taktilen Platten ausgestattet. Das Stadtteilmanagement Wassertorplatz wies darauf hin, dass Bürger immer wieder die geringen Querungsmöglichkeiten der Gitschiner Straße monieren.

- Längerfristig wäre eine Lichtsignalanlage über die Gitschiner Straße im direkten Verlauf des Weges am Wassertorplatz wünschenswert.
- Es wird empfohlen, die Querungen des Erkelenzdamms mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**19-057 (Weg im Grünzug zwischen Segitzdamms und Erkelenzdamms/ Querung Böcklerstraße, Friedrichhain-Kreuzberg): KAP \*\* + BAR \*\***

Das Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen in der zu einer Tempo 30-Zone gehörenden und als Einbahnstraße ausgewiesenen Böcklerstraße ist unbedeutend (nicht im Zählnetz). Die Fahrgeschwindigkeiten sind wegen der geringen Fahrbahnbreite, der Kurvensituation und dem anschließenden verkehrsberuhigten Bereich im Fraenkelufer gering.

Um vom unbefestigten Weg innerhalb der Grünanlage zum Weg am Landwehrkanal zu gelangen, können Fußgänger sich den aufgepflasterten Einmündungsbereich des Segitzdamms und eine gegenüberliegende Kfz-Zufahrt als provisorische Querungshilfen zu Nutze machen. Auf beiden Seiten der Böcklerstraße fehlen allerdings Absenkungen des Gehweges, zudem behinderten zum Zeitpunkt der Begehungen auf der Nordseite parkende Kraftfahrzeuge die Querung. Das Halteverbot auf der Südseite (Kanalseite) wurde dagegen beachtet.

- Es wird empfohlen, auf der Nordseite der Querungsstelle zumindest eine markierte Gehwegvorstreckung anzulegen und evtl. zusätzlich ein Halteverbot anzuordnen.
- Darüber hinaus sind die Bordsteine auf beiden Seiten abzusenken und mit taktilen Platten auszustatten.

**19-058 (Weg im Böcklerpark, südlicher Uferweg am Landwehrkanal/ Querung Prinzenstraße nördlich der Baerwaldbrücke, Friedrichhain-Kreuzberg): BAR \***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**19-059 (Carl-Herz-Ufer, Brachvogelstraße/ Querung Alexandrinenstraße südlich der Waterloo-Brücke, Friedrichhain-Kreuzberg): 2KAP(MIN) \*\* + BAR \***

An der Alexandrinenstraße gibt es zur Zeit keine Querungsanlage, die nächstgelegene – eine Lichtsignalanlage an der Gitschiner Straße – kann wegen der Entfernung von ca. 100 Metern nicht sinnvoll genutzt werden. Zwar ist das Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen gering (nicht im Zählnetz), jedoch erschweren die sehr breiten Fahrstreifen neben den beidseitigen Längsparkstreifen die Querung für Fußgänger. Zudem wurden zum Zeitpunkt der Begehungen Sichtbehinderungen durch parkende Kraftfahrzeuge festgestellt.

- Es wird empfohlen, auf beiden Straßenseiten zumindest markierte Gehwegvorstreckungen bzw. eine Mittelinsel vorzusehen.
- Darüber hinaus sollte eine Nachrüstung mit taktilen Platten erfolgen.

**19-060 (Waterloo-Ufer, Brachvogelstraße/ Querung Zossener Straße südlich der Zossener Brücke, Friedrichhain-Kreuzberg): SON \*\* + BAR \*\***

Die Fußgängerfurt vom Mittelstreifen zur Brachvogelstraße ist in Richtung Gitschiner Straße schräg über den Fahrstreifen geführt. Zusätzlich verdeckt eine Bepflanzung den Eingang zum Uferweg am Landwehrkanal. Fußgänger in Richtung Osten werden dadurch über die Zossener Brücke umgeleitet. Darüber hinaus ist der Uferweg nur über sechs Treppenstufen erreichbar und vor dem Gebäude des möglichen Zugangs über die Wendeschleife Brachvogelstraße befindet sich ein Drängelgitter, das nicht behindertengerecht ist. Die Rampe ist aufgrund vorhandener Gehwegabsenkungen zum und von der Straßenwendekehre für Rollstuhlfahrer gut erreichbar, jedoch vom Uferweg schlecht einsehbar.

Der zu querende Radweg auf dem Gehweg ist zwar nicht mehr benutzungspflichtig, wird jedoch trotz der parallelen Radspur auf der Fahrbahn und Absperrungen an der Urbanstraße und der Johanniterstraße weiterhin benutzt, u.a. da die Radspur gelegentlich von Kfz befahren wird.

- Es wird empfohlen, die Haltelinie für Kraftfahrzeuge in Richtung Zossener Brücke an der Furt rechtwinklig zum östlichen Gehweg zu markieren.

- In diesem Zusammenhang muss der Bordstein an der neuen Furt abgesenkt und mit taktilen Platten versehen werden.
- Die Gehwegbepflanzung zum tiefer gelegenen Uferweg auf der östlichen Seite sollte entfernt werden, um den Zugang erkennen zu können.
- Auf die Rampe an der Südseite der Brachvogelstraße sollte eine Beschilderung hinweisen. Ferner muss das Drängelgitter an der Rampe entfernt bzw. umgebaut werden, um ein problemloses Passieren zu ermöglichen.
- Die weitere Nutzung des Radweges auf Gehwegniveau sollte durch die Entfernung der Pflasterung und eine stärkere polizeiliche Überwachung der ordnungswidrigen Nutzung der Radspur auf der Fahrbahn durch den Kraftfahrzeugverkehr verhindert werden.

**19-061 (Uferweg am Waterloo-Ufer/ Querung Waterloo-Ufer, Friedrichhain-Kreuzberg):**

Keine Anmerkung.

**19-062 (Uferweg am Waterlooufer/ Querung Hallesches-Tor-Brücke; Friedrichhain-Kreuzberg): BAR \*\* + WEG \***

Die Querung des Haltestellenbereichs am U-Bahnhof Hallesches Tor ist für Fußgänger ohne Mobilitätsbehinderungen problemlos, da die Bussteige für evtl. nötige Zwischenaufenthalte genutzt werden können. Für Menschen mit Behinderungen stellen sie jedoch ein Hindernis dar. Die Funktion des Haltestellenbereichs konnte bei der Begehung nicht abschließend geklärt werden, da die Busse der Linien M 41 und 248 hier weder eingesetzt werden, noch enden, sondern die Haltestellen an den Kanaluferstraßen bedienen.

- Es ist zu prüfen, ob die sich entgegenstehenden Bedürfnisse von Mobilitätsbehinderten als Nutzer von Bussen einerseits (möglichst hohe Borde an den Bussteigen, um einen geringen Niveauunterschied beim Buszustieg zu erreichen) und als Nutzer des grünen Hauptweges am Kanal andererseits (Absenkungen der Borde an den Bussteigen erforderlich) durch eine Bordabsenkung am südlichen Ende der Bussteige oder eine Verkürzung der Bussteige in Einklang zu bringen sind. In jedem Fall sind Abstimmungen mit der BVG erforderlich, um zu klären, welche Nutzung des Haltestellenbereichs (in Zukunft) vorgesehen ist.
- Alternativ sollte eine Verlegung des grünen Hauptweges auf den südlichen Gehweg des Tempelhofer Ufers erwogen werden. Gegen diese Lösung spricht jedoch die starke Neigung dieses Gehwegs zwischen der Lichtsignalgeregelten Querung am Halleschen Tor und dem Mehringdamm.
- Für den folgenden Abschnitt wird eine Verlegung des grünen Hauptweges von der Südseite des Kanals auf den südlichen Gehweg des Tempelhofer Ufers vorgeschlagen.

Das Tempelhofer Ufer hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 21.-23.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Durch die Wegeföhrung sehr eng am linken Fahrstreifen, einem Überhol-Fahrstreifen mit besonders hohen Geschwindigkeiten, ist die Situation auf diesem Weg für Fußgänger bedrohlich. Darüber hinaus ergibt sich aus der streckenweise geringen Wegebreite sowie die mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit eine geringe Aufenthaltsqualität des Uferweges.

Ein weiterer wesentlicher Grund für den Verlegungs-Vorschlag sind die fehlenden Querungsanlagen auf der Uferseite bis zum Mendelssohn-Bartholdy-Park. Sowohl am Mehringdamm mit ca. 27.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV), als auch an der Möckernstraße mit ca. 11.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) queren starke Verkehrsströme den Uferweg, so dass eine freie Querung zu gefährlich ist. Die Anlage zusätzlicher Lichtsignalanlagen dürfte hier ebenso unverhältnismäßig sein wie an den Querungen Großbeerenstraße mit lediglich ca. 5.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) oder der Schöneberger Straße (nicht im Zählnetz). Eine erzwungene Querung von jeweils drei Fahrbahnen an diesen vier Knotenpunkten ist für die Nutzerinnen und Nutzer des grünen Hauptweges nicht zumutbar. Die beiden durch die Verlegung des Weges zusätzlich erforderlichen Querungen Trebbiner Straße und Luckenwalder Straße sind wegen des geringen Kraftfahrzeugverkehrsaufkommens unproblematisch.

**19-063 (Mehringdamm/ Querung Tempelhofer Ufer südöstlich der Mehringbrücke, Friedrichhain-Kreuzberg): BAR \*\***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf der Nordseite (am Kanal) mit Gehwegabsenkungen und taktilen Platten auszustatten und auf der Südseite taktile Platten nachzurüsten.

**19-064 (Tempelhofer Ufer/ Querung Mehringdamm südlich der Mehringbrücke, Friedrichhain-Kreuzberg): BAR \***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**19-065 (Tempelhofer Ufer/ Querung Großbeerenstraße südlich der Großbeerenbrücke, Friedrichhain-Kreuzberg): BAR \***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle zusätzlich mit taktilen Platten auszustatten.

**19-066 (Tempelhofer Ufer/ Querung Möckernstraße südlich der Möckernbrücke, Friedrichhain-Kreuzberg): BAR \***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle zusätzlich mit taktilen Platten auszustatten.

**19-067 (Tempelhofer Ufer/ Querung Trebbiner Straße, Friedrichhain-Kreuzberg): BAR \***

Die Querung der Trebbiner Straße ist aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens (Straße ist nicht Bestandteil des Zählnetzes) und der Sackgassensituation unproblematisch. Die mangelnde Ortskunde vieler Besucher des Technik-Museums kann allerdings bei der Parkplatzsuche zu einer verminderten Aufmerksamkeit gegenüber querenden Fußgängern führen. Auf beiden Straßenseiten ist eine bauliche, mit Pollern und Absenkungen versehene Gehwegvorstreckung vorhanden.

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle zusätzlich mit taktilen Platten auszustatten.

**19-068 (Tempelhofer Ufer/ Querung Luckenwalder Straße, Friedrichhain-Kreuzberg): KAP \*\* + SON \*\* + BAR \***

Die Querung der als Einbahnstraße Richtung Kanal ausgewiesenen Luckenwalder Straße ist aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens unproblematisch (Straße ist nicht Bestandteil des Zählnetzes). Zudem sind aufgrund der Länge der Straße auch keine hohen Geschwindigkeiten zu erwarten. Seit Schließung der Paketzustellung am Postamt 77 sind auch keine Gefährdungen durch Lkw-Verkehr mehr vorhanden. Auf der östlichen Straßenseite wurde eine bauliche, mit Pollern und Absenkungen versehene Gehwegvorstreckung angelegt. Zudem ist die Querungsstelle wie eine Fußgängerfurt an einer Lichtsignalanlage markiert; damit wird den Fußgängern evtl. eine nicht vorhandene Sicherheit vorgetäuscht.

- Es wird empfohlen, die Querungssituation durch eine zusätzliche zumindest markierte Gehwegvorstreckung auf der Westseite und die beidseitige Nachrüstung mit taktilen Platten zu verbessern sowie die missverständlichen Fahrbahnmarkierungen an der Fußgängerfurt zu entfernen.

**19-069 (Schöneberger Ufer, Tempelhofer Ufer/ Querung Schöneberger Straße südlich der Schöneberger Brücke, Friedrichhain-Kreuzberg): BAR \***

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

*An dieser Stelle kreuzt der untersuchte Weg den GHW Nr. 05 („Nord-Süd-Weg“).*

**19-070 (Schöneberger Ufer/ Querung Flottwellstr, Mitte): BAR \*\***

Im Rahmen der Planungen für einen Park auf dem Gleisdreieck wird - finanziert als Ausgleichsmaßnahme - eine Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Landwehrkanal und die Uferstraßen errichtet, die den neuen Park Gleisdreieck mit dem Tilla-Durieux-Park verbindet und damit auch den GHW Nr. 05 („Nord-Süd-Weg“) anschließt. Die Wegesituation wird sich an dieser Stelle grundlegend verändern.

- Es wird darauf hingewiesen, dass der Weg nicht nur unter der neuen Brücke komfortabel durchzuführen ist, sondern auch für Mobilitätsbehinderte eine benutzbare Wegekreuzung entstehen muss.

**19-071 (Am Karlsbad/ Querung Dreiecksinsel Potsdamer Straße, Schöneberger Ufer, Mitte),**  
**19-072 (Schöneberger Ufer/ Querung Potsdamer Straße, Mitte),**  
**19-072 a (Potsdamer Straße/ Querung Schöneberger Ufer, Mitte): SON \*\*\* + BAR \*\***

Die Potsdamer Straße hat an dieser Stelle ein Verkehrsaufkommen von ca. 27.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und wirkt insgesamt renovierungsbedürftig, was die Wegeführung des Fußverkehrs betrifft. Auf der Mittelinsel stehen die Fußgänger dem Radverkehr im Wege.

- Es ist zu prüfen, wie die Aufstellflächen auf der Dreiecksinsel verbessert werden können oder ob auf diese nicht gänzlich, so wie in den Richtlinien empfohlen, verzichtet werden sollte.

Von der Potsdamer Brücke führt lediglich eine in einem ungepflegten Zustand befindliche Treppe zum südlichen Uferweg am Landwehrkanal. Auf der nördlichen Seite der Brücke gibt es dagegen eine langgezogene Rampe und einen gut benutzbaren Weg. Dieser endet allerdings in einem gefährlich schmalen Pfad und ist bis zur Bandlerbrücke aufgrund des Baumbestandes auch nicht zu verbreitern. Das Bezirksamt Mitte ist deshalb auch der Ansicht, dass die Wegeführung auf der südlichen Seite am Landwehrkanal verbleiben sollte. Dann sind allerdings Maßnahmen zur Lückenschließung erforderlich.

- Es ist zu prüfen, wie auf der südwestlichen Brückenseite eine Rampe vom Ufer- zum Brückenniveau erstellt werden kann, da der Weg ansonsten für Mobilitätsbehinderte unerreichbar bleibt. Für eine aufgeständerte Rampe im derzeitigen Wegeverlauf gibt es möglicherweise an der Spundwand statische und aufgrund der notwendigen Sicherheitsmaßnahmen zu den Fahrstreifen mit immerhin ca. 24.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) in nur einer Richtung mit der vorhandenen Breite Probleme. Eine Alternative wäre es, einen Teil des nördlichen Fahrstreifens zum Gehweg umzugestalten und die drei Fahrstreifen ganz leicht nach Süden einzuschwenken. In dieser Version müssten die Senkrecht-Parkbuchten auf der Südseite des Schöneberger Ufers entfallen.

**19-073 (Schöneberger Ufer/ Querung Kluckstraße, an der Bandlerbrücke, Mitte),**  
**19-074 (Kluckstraße/ Querung Schöneberger Ufer, östliche Seite, Mitte),**  
**19-075 (Schöneberger Ufer/ Querung Kluckstraße, südliche Seite, Mitte),**  
**19-076 (Kluckstraße/ Querung Schöneberger Ufer, westliche Seite, Mitte):**  
**KAP \*\*\* + SON \*\*\***

Die fortgesetzte Begehung des Uferweges wird durch Fußgängersperrgitter und nicht abgesenkte Bordsteine auf beiden Seiten der Bandlerbrücke verhindert. Fußgänger werden so gezwungen, zwei Mal das mit ca. 24.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) stark befahrene Schöneberger Ufer zu queren. Das ist trotz der vorhandenen Lichtsignalanlage mit langen Wartezeiten aufgrund des ausgeprägten Richtungsverkehrs nicht zumutbar und auch gefährlich. Bekanntlich sind solche Querungssituationen unfallträchtig und selbst zum Zeitpunkt der Begehung an

einem Sonntag mit Spaziergängern war ein hoher Anteil an Rotgehern zu beobachten.

Auf der nördlichen Brückenseite besteht die gleiche Situation am Reichpietschufer, nur dass die nach Norden anschließende Stauffenbergstraße stärker befahren ist als die Kluckstraße mit einer Tempo-30-Zonen-Regelung und Fahrbahneinengung durch Pflanzkästen im Bereich der anschließenden Parkbuchten. Deshalb wird empfohlen, den Weg wie in der Plangrundlage vorgesehen, am südlichen Ufer des Landwehrkanals weiterzuführen.

- Aus Verkehrssicherheits- und Komfortgründen ist eine direkte Querung im Verlauf des südlichen Uferweges erforderlich. Es ist zu prüfen, ob die Brücke auf jeweils einen Fahrstreifen pro Richtung eingeeengt werden kann und bauliche Gehwegvorstreckungen vorzusehen sind.

#### **19-077 (Lützowufer, Herkulesufer/ Querung Hiroshimasteg, Mitte): WEG \***

Der Hiroshimasteg ist eine vorbildlich und barrierefrei angelegte Querungsstelle des Landwehrkanals, die nach Ansicht des Bezirksamtes Mitte als Zugangsstelle zum Diplomatenviertel an Bedeutung gewinnen soll. Der nach Planungsgrundlage südlich am Landwehrkanal verlaufende Weg befindet sich sehr dicht am Lützowufer und ist wie auch schon der Weg am Schöneberger Ufer für das Zu-Fuß-Gehen nicht besonders attraktiv. Der eher unangenehme Weg ab Bendlerbrücke würde sich beim Abbiegen in Richtung Norden etwa halbieren.

- Es wird empfohlen, die Wegeführung über den Hiroshimasteg in die Calandrelli-Anlage zum Herkulesufer zwischen Landwehrkanal und Bauhausarchiv zu führen.

#### **19-078 (Lützowufer/ Querung Schillstraße, Mitte): SON \*\*\* + WEG \* + BAR \*\***

In der Plangrundlage verläuft der Weg am Lützowufer südlich am Landwehrkanal entlang, quert nördlich vom Lützowplatz die Schillstraße und anschließend auf dem westlichen Gehweg der Herkulesbrücke den Landwehrkanal, um dann auf der Uferseite der Corneliusstraße fortgesetzt zu werden. An der vorgesehenen Stelle gibt es keine ebenerdige Querungsanlage und bei einer Verkehrsbelastung von ca. 63.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und einem sehr komplizierten Knotenpunkt besteht auch keine Möglichkeit der freien Querung.

Fußgänger, die den wegen der Verkehrsbelastung und der Lautstärke unattraktiven Uferweg der Verkehrsader Lützowufer – Schöneberger Ufer – Tempelhofer Ufer benutzen, werden direkt in eine Tunnelöffnung geführt. Der Tunnel ist nur durch Treppen zu erreichen, er ist geöffnet und beleuchtet, wird allerdings „privat“ genutzt. Er ist als Querungsangebot in diesem Zustand unakzeptabel.

- Da bei der Querung am Lützowplatz auch nach Ansicht des Straßen- und Grünflächenamtes Mitte Verbesserungsbedarf besteht, sollte geprüft werden, ob der vorhandene Tunnel ausgebaut und barrierefrei umzugestaltet ist. Obwohl Tunnel in der Regel für Fußgänger nicht attraktiv sind, könnte dieser wegen der überaus hohen Verkehrsbelastung des Knotens und der Möglichkeit zur Öffnung in Richtung Landwehrkanal

durchaus eine Alternative zur ansonsten umständlichen Platzquerung darstellen. Sollte dies nicht möglich sein, wird empfohlen, den Tunnel für die Öffentlichkeit zu sperren oder zuzuschütten.

Der ansonsten notwendige Umweg über immerhin vier Lichtsignalanlagen mit Wartezeiten könnte durch die bereits vorgeschlagene Verlegung des Weges über den Hiroshimasteg nur recht wenig verkürzt werden, würde aber dennoch weniger als Umweg erscheinen: Benutzerinnen und Benutzer würden am Herkulesufer südlich vom Bauhausarchiv aus einer Grünanlage heraus die Klingelhöferstraße erreichen. Von dort aus ist die Querungsanlage Von-der-Heydt-Straße zumindest zu sehen und da man ohnehin auf dieser Brückenseite bleiben möchte, erscheint die Nutzung weniger als Umweg.

- Das Herkulesufer wird durch einen Weg mit Treppenstufen auf das Brückenniveau geführt. Direkt daneben befindet sich bereits ein Fahrradpfad in der Rasenfläche, der mit einfachen Mitteln auch für Mobilitätsbehinderte nutzbar gemacht werden kann.

#### **19-079 (Klingelhöferstraße/ Querung von-der-Heydt-Straße, Mitte):**

Obwohl grundsätzlich nach den geltenden Richtlinien eine geschlossene Lichtsignalanlage auch an der Kreuzung Klingelhöferstraße - Von-der-Heydt-Straße - Corneliusstraße anzustreben wäre, bliebe an diesem Knoten das Problem erhalten, dass ca. 24.000 Kraftfahrzeuge am Tag (DTV) aus der Von-der-Heydt-Straße in Richtung Schillstraße einbiegen möchten. Damit wäre eine fußgängerfreundlichere Schaltung nur über eine weitere Zunahme des Rückstaus bzw. durch längere Wartezeiten für Fußgänger und Kraftfahrer erreichbar. Das bedeutet, dass an dieser Kreuzung nur durch eine gesamtstädtische Betrachtung und verkehrspolitische Maßnahmen das Verkehrsaufkommen reduziert werden kann.

#### **19-080 (Corneliusstraße/ Querung Klingelhöferstraße, Mitte): SCH \*\***

- Obwohl an dieser Stelle noch immer ca. 57.000 Kraftfahrzeuge am Tag (DTV) fahren, ist zu prüfen, wie aufgrund der teilweise aus der Sicht des Fußverkehrs unnötigen zusätzlichen Straßenquerungen zumindest eine Querung in einem Zug wenigstens über die Hauptfahrstreifen erreicht werden kann.

#### **19-081 (Corneliusstraße/ Querung Klingelhöferstraße, Mitte): AUF \*\***

Die Nebenstraße vermittelt an dieser Stelle Kraftfahrern einen Vorrang, den es im Verlauf der ohnehin für Fußgänger unkomfortablen Querung der Klingelhöferstraße nicht geben sollte.

- Es ist zu prüfen, ob eine Teilaufpflasterung über Fahr- und Radfahrstreifen zur westlichen Straßenseite durchzuziehen ist.

#### **19-082 (Klingelhöferstraße/ Querung Corneliusstraße, Mitte): AUF \*\***

- Nach einem Umweg, drei statt einer Wartezeit an Lichtsignalanlagen und der Querung von zahlreichen Fahrstreifen wird an dieser Stelle mit ca. 6.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) empfohlen, den Gehweg über die Corneliusstraße als Teilaufpflasterung durchzuziehen, um wenigstens hier – direkt an der CDU-Zentrale – einen Vorrang für Fußgänger umzusetzen.

**19-083 (Corneliusstraße/ Querung Stülerstraße nördlich der Corneliusbrücke, Mitte): KAP \*\* + MIN \*\*\***

Der Straßenzug Budapester Straße - Stülerstraße hat sich mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 18.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) zu einer „Rennstrecke“ entwickelt und vom Standpunkt auf der nördlichen Seite der Corneliusbrücke wirken die sechs Fahrstreifen für querende Fußgänger wie eine Autobahn. Die Sicht reicht im Süden zwar bis zum Lützowufer, doch sind nahende Kraftfahrzeuge aus der Kurve kommend mit den dort gefahrenen Geschwindigkeiten nicht rechtzeitig zu sehen.

Nach Auskunft des Bezirksamtes Mitte sieht die Straßenplanung zur Sanierung der Budapester Straße vom April 2008 die Anlage von Mittelinseln vor. Der Realisierungszeitpunkt steht allerdings noch nicht fest.

- Ziel einer Maßnahme sollte es sein, eine bessere Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit durchzusetzen. Es wird dringend empfohlen, die optische Aufweitung der Fahrfläche im Bereich der Corneliusbrücke aufzuheben und in den Einfahrbereichen Budapester Straße und auch Stülerstraße eine Verengung auf zwei Fahrstreifen vorzunehmen.
- Auf der westlichen Seite der Brücke wären in Fortsetzung der Bushaltestelle in der Stülerstraße eine über die gesamte Breite der Brücke zumindest markierte Gehwegvorstreckung möglich. Der westliche Fahrstreifen aus der Budapester Straße könnte für den Bau eines ebenfalls über die gesamte Brücke reichenden Mittelstreifens genutzt werden.

**19-084 (Tiergartenufer/ Unterquerung Lichtensteinallee, Mitte):**

Keine Anmerkung.

**19-085 (Salzufer/ Querung Straße des 17. Juni, Charlottenburg-Wilmersdorf),  
19-086 (Salzufer/ Querung Straße des 17. Juni Nebenfahrbahnen,  
Charlottenburg-Wilmersdorf):**

Keine Anmerkung.

**19-087 (Englische Straße/ Querung Wegelystraße, Charlottenburg-Wilmersdorf): SON \*\***

Die Wegeführung direkt nach der Querung der Wegelystraße ist irreführend, optisch werden Fußgänger zum Universitätsparkplatz geführt.

- Die Bepflanzung direkt nach der Querung am Wegeingang ist freizuschneiden.

*Ab Wullenwebersteg gibt es eine gemeinsame Wegeführung des untersuchten Weges mit dem GHW Nr. 01 („Spreeweg“) bis zum Marie-Elisabeth-Lüders-Steg am Reichstagsufer.*

**19-088 (Schleswiger Ufer/ Querung Siegmundshof, Mitte): BAR \*\***

Der Wullenwebersteg ist mit dem Rollstuhl oder Kinderwagen nicht überquerbar. Mobilitätsbehinderte Bewohner Moabits können deshalb den grünen Hauptweg nicht erreichen.

**19-089 (Schleswiger Ufer/ Unterquerung Altonaer Straße südlich an der Hansabrücke, Mitte): BAR \*\***

Die Hansabrücke ist nur über Treppen erreichbar. Mobilitätsbehinderte Bewohner Moabits und aus dem Hansaviertel können deshalb den grünen Hauptweg und auch die Anlegestelle der Fahrgastschiffe nicht erreichen.

**19-090 (Holsteiner Ufer/ Unterquerung Lessingstraße südlich an der Lessingbrücke, Mitte): BAR \*\***

Die Lessingbrücke ist nur über Treppen erreichbar. Mobilitätsbehinderte Bewohner Moabits und aus dem Hansaviertel können deshalb den grünen Hauptweg nicht erreichen.

Abweichend von der Planungsgrundlage muss ab der Lessingbrücke die Straßenseite gewechselt werden, da der Gehweg am Ufer der Spree lediglich ca. 40 cm breit ist. Deshalb ist folgende zusätzliche Straßenquerung notwendig:

**19-091 (Holsteiner Ufer/ Querung Claudiusstraße, Mitte): GES \*\***

Die Querung ist mit einer Kombination aus Gehwegvorstreckung und Teilaufpflasterung gesichert und mit Verkehrszeichen, Laterne, Baumschutz, Litfaßsäule und Poller zugestellt. Deshalb und weil es nur einen sehr geringen Kraftfahrzeugverkehr gibt, sind zum Zeitpunkt der Begehung alle Fußgänger auf dem Fahrstreifen Holsteiner Ufer gelaufen. Das Holsteiner Ufer ist eine Tempo-30-Zone, die Claudiusstraße dagegen ein Verkehrsberuhigter Bereich. Die Kombination an der Querung durch Zeichen 274.2 Tempo-30-Zone Ende und 325 Verkehrsberuhigter Bereich Beginn ist von der tatsächlichen Straßennutzung überholt worden.

- Es wird empfohlen, das Holsteiner Ufer in den Verkehrsberuhigten Bereich einzubeziehen.

**19-092 (Querung Holsteiner Ufer, Mitte): BAR \*\***

- Unabhängig von der Verkehrsregelung im Holsteiner Ufer muss es an der Stelle zum Eingang des gesondert geführten Uferweges auf beiden

Straßenseiten Bordsteinabsenkungen geben und es muss das Zuparken durch Markierung verhindert werden.

**19-093 (Holsteiner Ufer/ Bartningallee südlich an der Moabiter Brücke, Mitte):  
FGÜ \*\* + KAP \*\***

Die Bartningallee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 7.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Der südliche Uferweg an der Spree hat sich als Freizeit- und Alltagsverbindung etabliert. Die Querungsstelle wird durch den Fußverkehr frequentiert, mit einem beobachteten hohen Anteil von Familien, Kindern und älteren Menschen.

- Es wird empfohlen, die Anlage eines Fußgängerüberweges zu prüfen.
- Unabhängig von weiteren Maßnahmen ist das Sichtfeld von der westlichen Wartefläche z.B. durch eine Vorziehung der Gehwegvorstreckung zu verbessern.

**19-094 (Bartningallee/ Querung Holsteiner Ufer, Mitte): GES \*\* + SON \*\***

Der uferseitige Gehweg ist für eine Benutzung zu schmal und in der Regel durchgängig zugeparkt. Der südliche Gehweg beginnt an der Bartningallee in normaler Breite, wird dann aber schmaler und durch die zusätzliche Möblierung kaum benutzbar. Im Wendekreis am südlichen Ende des Holsteiner Ufers gibt es keine Bordsteinabsenkung und der hier schon zu schmale Gehweg endet als unbenutzbarer Pfad. Aufgrund dieser Situation wird von Fußgängern in der Regel der Fahrstreifen benutzt.

- Es wird empfohlen, auch diesen Straßenabschnitt durch Zeichen 325 und 326 zum Verkehrsberuhigten Bereich zu erklären, die Parkstände auf die südliche Straßenseite zu verlegen und das uferseitige Gebüsch freizuschneiden. Damit hätte man einen attraktiven Uferwegsabschnitt.

**19-095 (Bellevue-Ufer/ Flensburger Straße südlich am Gerickesteg, Mitte):  
BAR \*\* + WEG \***

Der Gerickesteg ist nur über Treppen erreichbar. Mobilitätsbehinderte Bewohner Moabits können deshalb das Bellevue-Ufer als Zugangsweg zum Tiergarten nur über die Moabiter Brücke erreichen.

- Deshalb wird empfohlen, den vorgeschlagenen Abgang ab Bartningallee zum Holsteiner Ufer auf der Seite der Spree als einen auch für Mobilitätsbehinderte begehbaren Wegstreifen auszubilden.

**19-096 (Bellevue-Ufer, John-Foster-Dulles-Allee/ Querung Spreeweg südlich an der Lutherbrücke, Mitte):**

Keine Anmerkung.

**19-097 (Bettina-von-Arnim-Ufer, Ludwig-Erhard-Ufer/ Unterquerung Willy-Brandt-Straße südlich an der Moltkebrücke, Mitte):**

Die Moltkebrücke ist nur über Treppen erreichbar. Doch gibt es zwischen der Gustav-Heinemann-Brücke und der Kronprinzenbrücke Rampen zur Erreichung der oberen Ebene im Spreebogenpark bzw. der grünen Hauptwege GHW 19 und GHW Nr. 01 („Spreeweg“) am südlichen Ufer der Spree.

**19-098 (Ludwig-Erhard-Ufer, Reichstagsufer/ Unterquerung Adenauer Straße südlich an der Kronprinzenbrücke, Mitte):**

Keine Anmerkung.

**19-099 (Reichstagsufer/ Unterquerung Marie-Elisabeth-Lüders-Steg westliche Seite, Mitte):**

Anmerkungen siehe oben.

## **GHW Nr. 20 „Bullengrabenweg“**

- Von Wilhelmstadt (Ziegelhof) bis Staaken (Fahrländer Weg)
- durch Spandau (Gesamtlänge in Berlin ca. 7 km).

**Querungsanlagen:** Der gesamte Weg gehört in Verlängerung zum GHW Nr. 01 („Spreeweg“) und dem GHW Nr. 12 („Havelseenweg“) ab Ziegelhof als Westausläufer zum Untersuchungsgebiet (Gesamtlänge ca. 7 km mit insgesamt 20 untersuchten Querungsstellen).

### **20-001 (Grünanlage Ziegelhof nördliche Seite / Querung Straßburger Straße nördliche Seite, Spandau): KAP \*\* + BAR \*\* + SON \*\***

Es ist aus der Planungsgrundlage nicht erkennbar, wo genau der Weg am Ziegelhof entlang gehen soll. Der nördliche Weg ist zu bevorzugen, da er bis zur Klosterstraße ein sehr schöner Parkweg ist; der südliche Weg ist dagegen eine Fahrstraße zu einem Vereinshaus bis zur Straßburger Straße und dann eine Sackgassen-Straße. An zwei Untersuchungstagen gab es Sichtbehinderungen durch parkende Fahrzeuge und jeweils ein abgestelltes Fahrzeug direkt im Übergangsbereich.

- Obwohl die Straßburger Straße nur einen geringen Kfz-Verkehr aufweist, wird der Bau einer über den Parkstreifen hinausreichenden zumindest markierten Gehwegvorstreckung auf der einen und eine ausreichend lange Parkverbotsregelung auf der anderen Straßenseite empfohlen.
- Auf beiden Seiten sind die Bordsteine abzusenken.

### **20-002 (Ziegelhof/ Querung Straßburger Straße südliche Seite, Spandau):**

Diese Querung ist momentan für Gehbehinderte durch Bordsteinabsenkungen und eine markierte Freifläche neben den Querparkern zur Sichtverbesserung die bessere Variante. Allerdings haben Beobachtungen gezeigt, dass die nördliche Querung deutlich stärker benutzt wird und die dort vorgeschlagene Gehwegvorstreckung die Wegführung durch die sehr gepflegte kleine Grünanlage Ziegelhof aufwertet.

### **20-003 (Grünanlage Ziegelhof/ Querung Nebenstraße der Klosterstraße nördliche Seite, Spandau):**

Obwohl im Wegeverlauf die direkt gegenüberliegende Straßenseite erreicht werden muss und die geplante Ideallinie annähernd im Verlauf des nördlichen Grünanlagenweges am Ziegelhof liegen wird, ist an dieser Stelle zur Zeit keine Querung möglich. Neben den Fahrstreifen in der Klosterstraße befindet sich kein Gehweg, sondern lediglich ein Radweg.

### **20-004 (Grünanlage Ziegelhof/ Querung Klosterstraße, Spandau): LSA \*\*\***

Im Ggs. zur Planungsgrundlage gibt es an dieser Stelle bei einem Verkehrsaufkommen von etwa 37.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) keine Querungsanlage. Nutzer des grünen Hauptweges finden im nördlichen Bereich, wo sie eigentlich hinwollen, die nächste Querungsanlage in einer Entfernung von ca. 130 Metern, d.h.

mit einem unzumutbaren Umweg von insgesamt 260 Metern. Das führt dazu, dass sich die Fußgänger einen Weg durch die Längs- und Quer-Parker in der Seitenstraße der Klosterstraße suchen und dann die Straße an der gefährlichsten Stelle queren. Momentan queren die meisten Fußgänger diese Stelle, weil sie von den Parkplätzen in der Nebenstraße zur gegenüberliegenden Eisdielen gelangen wollen. Obwohl der Mittelstreifen lediglich Rasenbewuchs aufweist und dadurch eine freie Sicht ermöglicht, ist diese Querung durch den auf zwei Fahrstreifen zügig geführten Abbiegeverkehr aus der Seeburger Straße höchst gefährlich. Im übrigen ist für Radfahrer das Abbiegen aus der Pichelsdorfer Straße bzw. Gatowerstraße in die Seeburger Straße durch die nicht geschlossene Signalisierung an diesem Knotenpunkt grundsätzlich nicht möglich. Sie müssen wie die Fußgänger um die Kreuzung herum gehen.

Der FUSS e.V. hat Anfang 2008 eine Stellungnahme zum „Lärminderungsplan Berlin – Aktionsplanung – Konzeptgebiet Wilhelmstadt“ abgegeben und darin deutlich auf den für Fußgänger und Radfahrer unkomfortablen und gefährlichen Knotenpunkt hingewiesen. Wegen der anzustrebenden gradlinigen und umwegfreien Führung des Fußgängerverkehrs sind „grundsätzlich an jedem Knotenpunktarm eine Fußgängerfurt möglichst in der Linie der direkten Gehwegverbindung anzulegen“ (RASt 2006, 6.3.4.1 und EFA 2002, 3.3.5.2, ). Auch in Berlin gilt, dass Querungsstellen „im Zuge von Hauptrichtungen der Wege von Fußgängern vorgesehen werden“ sollen (AV 2008, 3-(1)).

- Insofern ist dringend eine geschlossene Lichtsignalanlage mit konfliktfreier Schaltung des Linksabbiegeverkehrs aus der Seeburger Straße zu prüfen (vgl. RiLSA 1992, 7.3.4).

#### **20-005 (Ziegelhof/ Querung Nebenstraße der Klosterstraße südliche Seite, Spandau):**

Parallel zur derzeit nicht möglichen Querung im nördlichen Knotenpunktbereich musste die Querung südlich untersucht werden: Aus der Grünanlage Ziegelhof kommend oder aus der Straße Ziegelhof ist die Querungsstelle erst einmal durch die zugeparkte Situation in der Nebenstraße der Klosterstraße nicht erkennbar. Fußgänger müssen ca. 50 Meter bzw. ca. 25 Meter auf dem Gehweg der Klosterstraße in Richtung Süden gehen, um dann diese Querungsstelle zu entdecken. Überquert wird eine Nebenstraße, die lediglich Parksuchverkehr aufweist.

#### **20-006 (Ziegelhof / Querung Klosterstraße, Spandau): KAP \*\*\* + SCH \*\*\***

Auf der östlichen Seite vermengen sich Radfahrer mit an der Bushaltestelle wartenden oder aus dem Bus ausgestiegenen Fußgängern auf engstem Raum. Es gibt keine richtlinengemäße Aufstellfläche für die an der Lichtsignalanlage Wartenden. Hier kommt es regelmäßig zu Konfliktsituationen, die nicht mehr als Komfort-Problem, sondern als relevant für die Verkehrssicherheit einzustufen sind.

- Es wird dringend empfohlen, dafür Sorge zu tragen, dass Aufstellflächen an der Haltestelle und vor der östlichen Furt vorhanden sind und der

Radverkehr hinter diesen Flächen hindurchgeführt wird. Für diesen Zweck sind nur wenige Kfz-Parkplätze umzugestalten.

- Darüber hinaus ist die Freigabezeit für den Fußverkehr im kritischen Bereich, so dass nur die allerersten die vorhandenen sieben Fahrstreifen in einem Zuge überqueren können, so wie es in den Richtlinien empfohlen wird (vgl. HBS 2005, 6.3.2).

#### **20-007 (Klosterstraße/ Querung Seeburger Straße, Spandau): SCH \*\*\***

Durch die fehlende Querungsanlage im Norden des Knotenpunktes ist diese Querung mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 11.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) zusätzlich erforderlich. Die Mittelinsel reicht nicht zum Aufstellen mit Kinderwagen, Fahrrad, etc. aus, die Grünzeit für Fußgänger ist allerdings für die Querung in einem Zug ausreichend.

An dieser Querungsstelle gibt es erhebliche Verkehrssicherheitsprobleme durch den „Grünen Pfeil“. Mehrfache Beobachtungen haben ergeben, dass er bei Grün für Fußgänger und Radfahrer von Kraftfahrern aus der Seeburger Straße häufig und gefährdend für die freie Fahrt genutzt wird. Regelmäßig wurde das Haltegebot vernachlässigt und in einem Fall sogar aus dem zweiten Fahrstreifen nach rechts abgebogen.

Darüber hinaus gibt es einen starken Rechtsabbiegedruck aus dem Norden der Klosterstraße. Dies gilt insbesondere für den Busverkehr, der häufig Fußgängern und Radfahrern bei Grün vom Nord-West-Gehweg in Richtung Süden den Vorrang nimmt.

- Diese zusätzliche und unnötige Querung ist unserer Auffassung nach deutlich gefährlicher als die Querung der Vorfahrtsstraße. Der grüne Blechpfeil ist umgehend zu entfernen (vgl. StVO, §37 (2), RiLSA 2007, 2.3.1.3, u.a.).
- Darüber hinaus ist zu prüfen, ob in Richtung Abbiegestreifen aus Norden ein Hilfssignalgeber mit gelbem Blinklicht „Fußgänger“ (nach RiLSA 2007, 6.2.10) anzubringen ist.

*Zurzeit fehlt noch ein Durchgang zwischen der Tankstelle und der Zahnklinik an der Klosterstraße. Der temporäre Umweg über die Seeburger Straße / Elsflether Straße enthält keine zusätzliche Querungsstelle.*

#### **20-008 (Bullengraben/ Querung Elsflether Weg, Spandau): BAR \*\***

Obwohl es sich um eine Tempo-30-Zone handelt, ist nicht nachvollziehbar, warum an dieser neu eingerichteten Querungsstelle die Bordsteinabsenkungen nicht im Verlauf des Weges angelegt wurden (auch der Idealweg auf der östlichen Wegseite ist bereits in einem kurzen Abschnitt gebaut); sie sind um ca. 15 Meter voneinander versetzt.

- Die Bordsteine sind im direkten Wegeverlauf abzusenken.

**20-009 (Bullengraben/ Querung Päwesiner Weg, Spandau): KAP \*\***

Der Päwesiner Weg ist werktags eine teilweise ziemlich befahrene Nebenstrecke. Durch das Parkverbot in diesem Querungs-Bereich entstanden zwei überdimensionierte Fahrstreifen, auf denen teilweise mit deutlich mehr als der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit 30 km/h gefahren wird. Hinzu kommt, dass der südliche Fahrstreifen aufgrund der Straßenkrümmung nicht gut einsehbar ist.

- Es wird empfohlen, eine Gehwegvorstreckung baulicher Art auf der Ost-Seite einzurichten.

**20-010 Bullengraben/ Querung Egelpfuhlstraße, Spandau): KAP \*\***

Die Egelpfuhlstraße hat nur ein geringes Verkehrsaufkommen und ist im Querungsbereich eine Tempo-30-Zone. Durch das Parkverbot entstanden zwei überdimensionierte Fahrstreifen, auf denen teilweise mit deutlich mehr als der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit gefahren wird.

- Es wird empfohlen, zumindest eine markierte Gehwegvorstreckung auf der Ost-Seite einzurichten.

**20-011 (Bullengraben, Wiesenbecken/ Querung Magistratsweg, Spandau): FGÜ(LSA) \*\*\* + BAR \*\***

Der Magistratsweg hat ein hohes Verkehrsaufkommen auch an Wochenenden und hier wird offensichtlich mit hoher Geschwindigkeit gefahren. Fußgänger haben Probleme damit, ausreichend lange Lücken im Fahrzeugstrom zu finden und müssen häufig über die zwei Fahrstreifen rennen.

Glücklicherweise wird der Parkstreifen mit Parkverbot auf der Westseite kaum als Fahrstreifen mitgenutzt und auf der Ostseite befindet sich ein Radweg, sodass die hier häufig querenden Mobilitätsbehinderten etwas Zeit haben, das Gewegniveau zu erreichen. Problematisch ist die fehlende Bordsteinabsenkung auf der westlichen Seite, Rollstuhlfahrer müssen bis zur nächsten Hauseinfahrt in Südrichtung fahren.

Ein sehr gefährlicher und unkomfortabler Übergang auf eine der Hauptwegeverbindungen des Bezirks Spandau. Das Stadtteilmanagement Heerstraße (Spandau)

hat sich für eine Querungsanlage an dieser Stelle über den Magistratsweg ausgesprochen und darauf hingewiesen, dass sich in unmittelbarer Nähe die Astrid-Lindgren-Grundschule, das Geschwister-Scholl-Jugendfreizeitzentrum sowie eine überregional genutzte Skateranlage befinden.

- Es wird dringend empfohlen, die Anlage eines Fußgängerüberweges mit mindestens einer Gehwegvorstreckung auf der Westseite und einer Markierung über die Radwege (nach Einführungserlass 2001 zur R-FGÜ, 5., Nr.3.3, Abs.4, Satz 2) zu prüfen. Mit ca. 16.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) liegt der Magistratsweg im Grenzbereich der Einrichtung eines Fußgängerüberweges (nach Einführungserlass 2008 zur R-FGÜ, 2.3, Abs. 2,

Tab. 2), alternativ würde die Einrichtung einer Lichtsignalanlage in Frage kommen.

- Auf der westlichen Straßenseite ist der Bordstein abzusenken.

#### **20-012 (Bullengraben/ Querung Nennhauser Damm, Spandau): WEG \***

Die planmäßige Wegeführung ist für einen kurzen Abschnitt ungünstig: In einem im Zuge des Bullengraben-Weges neu gebauten Gehwegbereich liegen die beiden Bordsteinabsenkungen nicht gegenüber. Es gibt an dieser Stelle ein durchaus beachtenswertes Verkehrsaufkommen zwischen ca. 12 und 15.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Aber auch eine gegenüberliegende Bordsteinabsenkung würde Mobilitätsbehinderten nichts nutzen, weil gleich darauf eine Treppe ins Bullengraben-Tal führt.

- Deshalb wird eine Wegeverlegung zum Brunsbütteler Damm vorgeschlagen. Ein vorhandener Weg führt kurz vor dem Nennhauser Damm von einem kleinen Wasserbecken im Bullengraben als „Mauerweg“ markiert nordwestlich an eine Seitenstraße des Brunsbütteler Damms.

#### **20-013 (Nennhauser Damm/ Querung Brunsbütteler Damm Nebenstraße):**

Keine Anmerkung.

#### **20-014 (Brunsbütteler Damm/ Querung Nennhauser Damm, Spandau):**

Der Weg führt in einem Bogen südwestlich zum planmäßigen grünen Hauptweg.

#### **20-015 (Philipp-Gerlach-Weg/ Querung Hauptstraße, Spandau):**

Es handelt sich um eine teilweise nicht befestigte Straße mit Anliegerverkehr, in der die Nordseite ohne Gehweg bis zum Gummiweg am Ende benutzt werden sollte.

#### **20-016 (Buschower Weg/ Querung Schulstraße, Spandau): WEG \***

Es handelt sich um eine Straße ohne Gehweg mit Anliegerverkehr und Bus-Wendeschleife, die bis zum Buschower Weg in ganzer Breite benutzt werden kann.

- Im Gegensatz zur Planvorgabe sollte der abgesenkte Gehweg auf der Westseite in Richtung Süden benutzt werden.

#### **20-017 (Buschower Weg/ Querung Nennhauser Damm östliche Seite, Spandau): WEG \***

- An der planmäßigen Stelle gibt es über den Nennhauser Damm keinen direkten Übergang in Richtung Buschower Weg, aber nur wenige Schritte in Westrichtung wurde ein neuer Fußgängerüberweg angelegt.

#### **20-018 (Buschower Weg/ Querung Nennhauser Damm westliche Seite, Spandau): WEG \***

Der durch die Nutzung des Fußgängerüberweges entstehende kurze Umweg wird für vertretbar gehalten und die Querungsanlage ist aus dem Buschower Weg kommend gut zu erkennen.

#### **20-019 (Nennhauser Damm/ Querung Döberitzer Weg, Spandau): WEG \***

Diese Querung ist wegen der vorher erfolgten Nutzung des Fußgängerüberweges zusätzlich erforderlich, es handelt sich aber um eine teilweise unbefestigte Straße mit nur sehr geringem Verkehrsaufkommen.

- Wegen der veränderten Wegeführung sollte ab hier im Ggs. zur Plangrundlage die westliche Straßenseite benutzt werden, um ansonsten erforderliche zwei Querungen zu ersparen.

#### **20-020 (Buschower Weg/ Querung Heerstraße, Spandau): WEG \***

- Im Ggs. zur Plangrundlage muss die Heerstraße auf der westlichen Seite gequert werden.

Die laut Planvorlage notwendige Benutzung des Radweges in der Heerstraße in Richtung Westen bis zum Döberitzer Weg ist mit etwa 30.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) in der Heerstraße keine komfortable Anbindung an den Fahrlander Weg. Es wird deshalb empfohlen, den Wegeverlauf auf die westliche Straßenseite des Buschower Weges zu legen. Damit wird der Städt. Friedhof an den grünen Hauptweg angebunden. Der Gehweg endet derzeit in Höhe der Straßen-Einmündung Am Fort mit einer Bordsteinabsenkung. Danach ist der Buschower Weg teilweise unbefestigt.

#### **20-021 (Buschower Weg/ Querung Talweg, Spandau): WEG \***

Der zu querende Talweg ist ein unbefestigter Weg ohne Verkehrsaufkommen.

- Der Weg kann nun über den Talweg oder - durch die Bebauung interessanter - bis zum Ende des Buschower Weges und dann nach Westen auf einem Wanderweg direkt an der Stadtgrenze entlang zum Fahrlander Weg führen.

An dieser Stelle ist in der Planvorlage die Fortsetzung des GHW Nr. 20 auf dem Gebiet Brandenburgs nicht eingetragen.

## 8. Erfassung des Maßnahmen-Bedarfs

### 8.1 Bezirksübersicht

#### **Charlottenburg-Wilmersdorf:** (insgesamt 62 Querungsstellen)

GHW Nr. 01 (014-023), 10 Querungstellen  
GHW Nr. 11 (017-020), 4 Querungstellen  
GHW Nr. 12 (011), 1 Querungstelle  
GHW Nr. 18 (076-119), 44 Querungstellen  
GHW Nr. 19 (085-087), 3 Querungstellen

#### **Friedrichshain-Kreuzberg:** (insgesamt 71 Querungsstellen)

GHW Nr. 01 (001-005), 5 Querungstellen  
GHW Nr. 05 (030-033), 4 Querungstellen  
GHW Nr. 18 (023-044), 22 Querungstellen  
GHW Nr. 19 (030-069), 40 Querungstellen

#### **Lichtenberg:** (insgesamt 86 Querungsstellen)

GHW Nr. 06 (012-050), 39 Querungstellen  
GHW Nr. 07 (016-028), 13 Querungstellen  
GHW Nr. 08 (001-018), 18 Querungstellen  
GHW Nr. 13 (030-037), 8 Querungstellen  
GHW Nr. 16 (021-028), 8 Querungstellen

#### **Marzahn-Hellersdorf:** (insgesamt 79 Querungsstellen)

GHW Nr. 07 (031-061), 31 Querungstellen  
GHW Nr. 08 (019-045), 27 Querungstellen  
GHW Nr. 13 (038-044), 7 Querungstellen  
GHW Nr. 14 (001-009), 9 Querungstellen  
GHW Nr. 16 (029-033), 5 Querungstellen

#### **Mitte:** (insgesamt 107 Querungsstellen)

GHW Nr. 01 (006-013), 8 Querungstellen  
GHW Nr. 03 (001-011), 11 Querungstellen  
GHW Nr. 05 (001-029), 29 Querungstellen  
GHW Nr. 05 (053), 1 Querungstelle  
GHW Nr. 18 (053-058 + 070-075), 12 Querungstellen  
GHW Nr. 19 (001-019 + 070-084 + 088-099), 46 Querungstellen

#### **Neukölln:** (insgesamt 60 Querungsstellen)

GHW Nr. 10 (006-016), 11 Querungstellen  
GHW Nr. 15 (033-044), 12 Querungstellen  
GHW Nr. 17 (020-25), 16 Querungstellen  
GHW Nr. 18 (001-021), 21 Querungstellen

#### **Pankow:** (insgesamt 102 Querungsstellen)

GHW Nr. 04 (001-004), 5 Querungstellen  
GHW Nr. 04 (005-011 + 013-015), 10 Querungstellen  
GHW Nr. 05 (040-052), 13 Querungstellen  
GHW Nr. 06 (001-011), 11 Querungstellen  
GHW Nr. 07 (001-007), 7 Querungstellen  
GHW Nr. 07 (008-015), 8 Querungstellen

GHW Nr. 13 (010-029), 20 Querungstellen  
GHW Nr. 16 (011-020), 10 Querungstellen  
GHW Nr. 18 (045-052), 8 Querungstellen  
GHW Nr. 19 (020-029), 10 Querungstellen

**Reinickendorf:** (insgesamt 49 Querungsstellen)

GHW Nr. 03 (012-018), 7 Querungstellen  
GHW Nr. 03 (020-028), 9 Querungstellen  
GHW Nr. 04 (012), 1 Querungstelle  
GHW Nr. 13 (001-011), 11 Querungstellen  
GHW Nr. 16 (001-010), 10 Querungstellen  
GHW Nr. 18 (059-069), 11 Querungstellen

**Spandau:** (insgesamt 53 Querungsstellen)

GHW Nr. 01 (060-064), 5 Querungstellen  
GHW Nr. 02 (001-017), 17 Querungstellen  
GHW Nr. 12 (001-010), 10 Querungstellen  
GHW Nr. 20 (001-021), 21 Querungstellen

**Steglitz-Zehlendorf:** (insgesamt 69 Querungsstellen)

GHW Nr. 05 (037), 1 Querungstelle  
GHW Nr. 05 (060-067), 8 Querungstellen  
GHW Nr. 11 (001-016), 16 Querungstellen  
GHW Nr. 12 (012-013), 2 Querungstellen  
GHW Nr. 15 (001-027), 27 Querungstellen  
GHW Nr. 17 (001-010), 10 Querungstellen  
GHW Nr. 17 (031-035), 5 Querungstellen

**Tempelhof-Schöneberg:** (insgesamt 35 Querungsstellen)

GHW Nr. 05 (034-036), 3 Querungstellen  
GHW Nr. 05 (068-072), 5 Querungstellen  
GHW Nr. 10 (001-005 + 017-022), 11 Querungstellen  
GHW Nr. 15 (028-032), 5 Querungstellen  
GHW Nr. 17 (026-030), 5 Querungstellen  
GHW Nr. 18 (120-125), 6 Querungstellen

**Treptow-Köpenick:** (insgesamt 50 Querungsstellen)

GHW Nr. 01 (030-051), 22 Querungstellen  
GHW Nr. 09 (001), 1 Querungstelle  
GHW Nr. 14 (010-015), 6 Querungstellen  
GHW Nr. 15 (045-055), 11 Querungstellen  
GHW Nr. 17 (011-019), 9 Querungstellen  
GHW Nr. 18 (022), 1 Querungstelle

## 8.2 Überblick über die vorgeschlagenen Maßnahmen

Das Nachbarland Schweiz hat im Gegensatz zu Deutschland seit vielen Jahren eine verkehrspolitische Strategie zur Förderung des Fußverkehrs und dennoch wird in einem aktuellen Forschungsbericht konstatiert: „Trotz zunehmendem Bewusstsein der Bedeutung und entsprechenden Investitionen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in den vergangenen zwei Jahrzehnten sind die Potenziale des Langsamverkehrs in der Schweiz längst nicht ausgeschöpft.“ In Deutschland kann nicht behauptet werden, dass es nennenswerte Investitionen zur Förderung des Fußverkehrs in den letzten Jahrzehnten gab, dennoch dürfte die folgende Erkenntnis aus dem Forschungsprojekt für die Festlegung von Eckdaten der vom Berliner Senat für 2010 geplanten Fußverkehrsstrategie hilfreich sein:

„Die Erfahrung aus der bisherigen Förderpraxis zeigt, dass Einzelmaßnahmen, wie sie in der Regel realisiert werden, zu keiner spürbaren Veränderung des Mobilitätsverhaltens führen. Ein möglicher Ansatz zur signifikanten Erhöhung des Anteils der Wegetappen des Fuss- und Veloverkehrs liegt darin, im Sinne einer stimmigen Kombination von Einzelmaßnahmen Maßnahmenpakete zu bilden.“<sup>1</sup> Genau dies ist der Ansatzpunkt der vorliegenden Untersuchung.

- **Es wird eine Prüfung empfohlen, inwieweit die Netzschließung der 20 grünen Hauptwege an Verkehrsflächen als eines der geplanten zehn Modellprojekte geeignet ist, „die später berlinweit als Vorbild dienen sollen.“<sup>2</sup>**

In der anschließenden Tabelle wird die überschlägliche Anzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen an den Querungsanlagen im Verlauf der 20 grünen Hauptwege in Berlin im Untersuchungsgebiet 2008 (nach Abschnitt 3.2) dargestellt. Es wurde versucht, Überschneidungen so weit wie möglich einzugrenzen. Eine größere Detailgenauigkeit war allerdings im Rahmen dieser Untersuchung noch nicht möglich. In zahlreichen Fällen hängt die genauere Festlegung einer Maßnahme-Empfehlung von weiteren Indikatoren ab, die nicht Bestandteil dieses Projektes waren.

Die vorliegende Schwachstellen-Analyse eines recht großen Wegenetzes ist zwar auf Lückenlosigkeit konzipiert, weist aber dennoch ganz sicher Lücken auf, insbesondere was die Gefahreinschätzung einzelner Querungsstellen betrifft. Andererseits ändern sich Gegebenheiten mitunter in recht kurzen Zeitabständen und es sind behobene Problemstellen zu eliminieren und neue zu erfassen.

---

<sup>1</sup> Büro für Mobilität AG, LP Ingenieure AG und Masciadri c & d AG, büro für utopien: Überlegungen zu einem Marketingansatz im Fuss- und Veloverkehr, SVI Forschungsbericht, [www.svi.ch](http://www.svi.ch)

<sup>2</sup> Jörn Hasselmann: Senat will Sicherheit für Fußgänger verbessern, Der Tagesspiegel 13.12.2008

## Überschlägliche Anzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen<sup>1</sup>

### Querungsanlagen im Verlauf der 20 grünen Hauptwege in Berlin

Maßnahme-Gruppe <sup>2</sup>	Vorgeschlagene Maßnahme	GHW Nr. 01	GHW Nr. 03	GHW Nr. 04	GHW Nr.05	GHW Nr. 07	GHW Nr. 08	GHW Nr. 13	GHW Nr. 17	GHW Nr. 18	GHW Nr. 19	GHW Nr. 20	Summe
		18 km <sup>3</sup>	14 km	1,5 km	15 km	2 km	13 km	11 km	6,5 km	44 km	23 km	7 km	155 km
		23 QSt <sup>4</sup>	18 QSt	4 QSt	37 QSt	7 QSt	45 QSt	11 QSt	10 QSt	125QSt	99 QSt	21 QSt	400 QSt
<b>BAR **</b>	Bordsteinabsenkung <sup>5</sup>	1	4	-	1	1	9	2	1	58	18	3	98
<b>BAR **</b>	Sonstiges <sup>6</sup>	4	-	-	2	1	2	-	-	9	9	-	27
<b>KAP **</b>	Fußgängerkap markiert <sup>7</sup>	1	3	-	6	5	-	3	-	35	25	2	80
<b>KAP **</b>	Markierung z.B. Sperrfläche <sup>8</sup>	-	-	-	-	-	-	2	2	30	11	-	45
<b>KAP **</b>	Fußgängerkap baulich <sup>9</sup>	3	3	-	17	3	1	2	-	10	11	-	50
<b>KAP ***</b>	dsgl.	4	-	1	2	1	-	-	1	10	-	1	20

<sup>1</sup> Bei Vorschlägen zur Prüfung verschiedenen Maßnahmen z.B. „FGÜ ( LSA)“ ist in dieser Übersicht stets die nicht in Klammern gesetzte Maßnahmengruppe einbezogen worden. In Fällen, wo „zumindest eine markierte Gehwegvorstreckung“ vorgeschlagen wurde, ist dies auch als solche erfasst worden.

<sup>2</sup> Maßnahmenvorschläge mit der Dringlichkeits-Stufe \* wurden mit Ausnahme der Veränderungsvorschläge für die Wegeführung (WEG \*) nicht erfasst.

<sup>3</sup> Überschlägliche Kilometerangabe des Idealweges inklusiv der Strecken, für die es zur Zeit temporäre Umwege gibt.

<sup>4</sup> Anzahl der untersuchten Querungsstellen. Als Querungsstelle wird eine gradlinige Querung einer Fahrbahn über Rad-, Park- und Fahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen ohne oder mit einer Mittelinsel bzw. einem Mittelstreifen bezeichnet. Eine Querung über Eck, auch über eine Dreiecksinsel, sind somit zwei Querungsstellen (vgl. Abschnitt 3.3). Die Anzahl ist etwas höher als die tatsächliche Anzahl der zu querenden Stellen, da durch Verschiebungen im Wegeverlauf oder durch Wechsel der Straßenseite untersuchte Querungsstellen letztlich entfallen konnten.

<sup>5</sup> Absenkung der Nebenanlage im Übergangsbereich, d.h. Bordsteinabsenkung über die Breite der Furt ca. 3 bis 4 Meter und Verlegung einer Reihe taktile Platten.

<sup>6</sup> z.B. nicht vorhandene barrierefreie Zugänge (lediglich Treppen).

<sup>7</sup> Einseitige Gehwegvorstreckung, in der Regel auf den Parkstreifen markiert, mit zwei Pollern auf beiden Seiten.

<sup>8</sup> z.B. Sperrfläche neben einer markierten Gehwegvorstreckung, aber auch z.B. markierte kleinere Eckausrundung.

<sup>9</sup> Einseitige bauliche Gehwegvorstreckung

Maß- nahme- Gruppe	Vor- geschlagene Maßnahme	GHW Nr. 01	GHW Nr. 03	GHW Nr. 04	GHW Nr.05	GHW Nr. 07	GHW Nr. 08	GHW Nr. 13	GHW Nr. 17	GHW Nr. 18	GHW Nr. 19	GHW Nr. 20	Summe
<b>MIN **</b>	Mittelinsel <sup>10</sup>	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2	-	4
<b>MIN ***</b>	dsgl.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
<b>PLA **</b>	Plateau- pflasterung <sup>11</sup>	-	-	-	2	-	-	-	-	1	-	-	3
<b>PLA ***</b>	dsgl.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
<b>AUF **</b>	Teilauf- pflasterung <sup>12</sup>	1	-	-	1	1	-	-	-	1	2	-	6
<b>AUF ***</b>	dsgl.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
<b>FGÜ **</b>	Fußgänger- überweg <sup>13</sup>	-	-	-	1	-	-	-	-	2	1	1	5
<b>FGÜ ***</b>	dsgl.	-	-	-	-	-	3	-	-	4	2	-	9
<b>LSA **</b>	Lichtsignal- anlage <sup>14</sup>	1	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	3
<b>LSA ***</b>	dsgl.	-	1	-	2	-	1	1	2	3	3	1	14
<b>SCH ***</b>	Schaltung <sup>15</sup>	-	2	-	4	-	-	1	-	7	7	3	24

<sup>10</sup> Anlage einer Verkehrsinsel bei Fahrbahnverengung

<sup>11</sup> Plateaupflasterung für einen Fahrstreifen als ein Kissen in der Fahrbahn

<sup>12</sup> Aufpflasterung der Fahrbahn auf Gehwegniveau über zwei Fahrstreifen (ca. 10 Meter Länge):

<sup>13</sup> Einrichtung eines Fußgängerüberweges ohne Gehwegvorstreckungen oder Verkehrsinsel

<sup>14</sup> Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage mit Markierung der Furt über vier Fahrstreifen.

<sup>15</sup> Schaltungsprobleme an Lichtsignalanlagen wurden nicht systematisch erfasst.

Maß- nahme- Gruppe	Vor- geschlagene Maßnahme	GHW Nr. 01	GHW Nr. 03	GHW Nr. 04	GHW Nr. 05	GHW Nr. 07	GHW Nr. 08	GHW Nr. 13	GHW Nr. 17	GHW Nr. 18	GHW Nr. 19	GHW Nr. 20	Summe
<b>SON **</b>	Sonstiges <sup>16</sup>	1	2	-	5	2	-	-	1	6	7	1	25
<b>SON ***</b>	Sonstiges <sup>17</sup>	2	2	-	3	-	-	1	1	2	3	-	14
<b>GES ***</b>	Geschwin- digkeit <sup>18</sup>	1	-	-	1	-	2	-	2	3	3	-	12
<b>WEG *</b>	Wegeführung <sup>19</sup>	4	5	1	6	1	13	2	2	15	12	6	67
Anzahl der vorgeschla- genen Maßnahmen		23	22	2	57	15	31	14	13	198	119	18	512
Anzahl der vorgeschla- genen Maßnahmen pro Kilometer Wegstrecke		1,28	1,58	1,34	3,8	7,5	2,39	1,28	2,00	8,61	5,18	2,58	3,31
<b>MAR * <sup>20</sup></b>	Bordstein- markierung <sup>21</sup>	46	36	8	74	14	90	22	20	250	198	42	800

<sup>16</sup> Hier wurden nur Vorschläge zu Maßnahmen einbezogen, die Kreuzungs- und Einmündungsbereiche bzw. eine Querung auf freier Strecke betreffen.

<sup>17</sup> Hinweise mit Bedeutung für die Verkehrssicherheit.

<sup>18</sup> Hinweise und Maßnahmenvorschläge, die darauf abzielen, die Geschwindigkeit zu reduzieren

<sup>19</sup> Hinweise und Vorschläge zur Veränderung der Wegeführung, auch wenn sie lediglich die Wahl der Straßenseite betreffen.

<sup>20</sup> Zuordnung der Dringlichkeit \*, \*\* bzw. \*\*\* nach Abschnitt 6.5

<sup>21</sup> Anstrich des Bordsteines auf ca. 6 Meter Länge grundsätzlich an allen Stellen im Wegenetz, an denen Fußgänger Park- bzw. Fahrstreifen betreten oder verlassen. Überschlägig wurde angenommen, dass es an 5 % der Querungsstellen zusätzliche Mittelseln bzw. – streifen gibt und dass ca. 5 % der untersuchten Querungsstellen nicht in das zu begehende Netz aufgenommen worden sind. Deshalb wurde die Anzahl der angegebenen Querungsstellen mit dem Faktor 2 multipliziert.

Im Untersuchungszeitraum 2009 wurden noch einmal **424 Querungsstellen untersucht** (2008: 399, Summe: 823 QSt) und es wurden **766 einzelne Maßnahmen vorgeschlagen** (2008: 512, Summe: 1.278 QSt). Bei einer **Netzuntersuchung von ca. 340 Kilometern** (2008: 157 km, Summe 497 km) ergaben sich ca. 1,25 Querungsstellen (2008: 2,55, Summe: 1,66 QSt/km) und ca. 2,26 vorgeschlagene Maßnahmen (2008: 3,27, Summe 2,58 Maßnahme/km) pro Kilometer des Wegenetzes. Aufgrund der bisher verstärkt in der Innenstadt durchgeführten Maßnahmen (z.B. große LSA-Dichte) ergab sich 2009 bei der Untersuchung von weitgehend Außenstadtbereichen mit **ca. 1,8 eine größere Anzahl vorgeschlagener Maßnahmen pro Querungsstelle** (2008: ca. 1,3, insgesamt ca. 1,6 Maßnahme/Qst) bei einer deutlich geringeren Anzahl von Querungsstellen pro Wegekilometer. Unberücksichtigt blieben bisher eine nicht unbedeutende Strecke von Idealwegen, die zurzeit noch nicht begehbar sind, wo es also derzeit noch ebenso vernachlässigte temporäre Umwege gibt.

Die nach der Untersuchung 2008 mit etwa einem Drittel des gesamten Wegenetzes geschätzte Anzahl von ca. 800 Querungsstellen insgesamt im Wegenetz der 20 grünen Hauptwege in Berlin war also zutreffend. Die im Bericht 2008 aufgeführte Tabelle „Überschlägliche Anzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen“ diente lediglich als Vorlage für eine erste Kostenschätzung und wird aufgrund der „Beständigkeit“, also der geringen Bandbreite der Veränderungen zwischen den Untersuchungsgebieten und der „Unbeständigkeit“, also der Uneinschätzbarkeit der letztlich durchgeführten Maßnahmen nicht auf das gesamte Untersuchungsgebiet erweitert.

### 8.3 Überschlägliche Kosteneinschätzung

Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr fallen dadurch auf, dass sie im Verhältnis zum Straßenbaubudget relativ kostengünstig sind. Möglicherweise wurden sie deshalb über viele Jahre vernachlässigt. Erst durch die Einstellung des „Zebra-Streifen-Programmes“ in den Berliner Haushalt, verbesserten sich in erstaunlich kurzer Zeit die Bedingungen an zahlreichen Querungsstellen in der Stadt.

Die folgende erste überschlägliche Kostenerfassung für die vorgeschlagenen Maßnahmen nur der ersten Bearbeitungsphase 2008 ist lediglich als Versuch zu bewerten, das Projekt als Maßnahmenpaket für die folgende Diskussion auch monetär einschätzen zu können. Zu bedenken ist dabei die Größenordnung des Projektes:

Für 400 Querungsstellen werden für ca. 30 % des Gesamtnetzes mit einer Gesamtlänge von über 150 Kilometern insgesamt über 500 Detail- (z.B. Bordsteinabsenkung) bzw. Kompaktmaßnahmen (z.B. kompletter Fußgängerüberweg) vorgeschlagen. Davon betreffen etwa 13 % die Wegführung, sind also kostenneutral. Von den verbleibenden ca. 450 konkreten Maßnahmevorschlägen sind ca. 50 % bauliche, ca. 30 % Markierungen und ca. 20 % sonstige Maßnahmen.

- **Ein zeitlicher Realisierungshorizont könnte**
  - a) **auf die Dringlichkeit von Verbesserungsmaßnahmen für das Gesamtnetz aufbauen (vgl. Abschnitt 6.5),**
  - b) **durch Schwerpunktsetzung auf einzelne grüne Hauptwege festgelegt (z.B. GHW 19 + GHW 08) oder**
  - c) **durch eine Kombination dieser beiden Möglichkeiten entwickelt werden.**

Für die vorgeschlagenen Vorgehensweisen bietet die folgende Tabelle Ansatzpunkte, allerdings noch ohne Berücksichtigung der unterschiedlichen Zuständigkeiten für die empfohlenen Maßnahmen. Notwendig wäre z.B. eine Zuordnung kleinerer Markierungs- und Baumaßnahmen zu den Bezirken. Ein nicht zu vernachlässigender Anteil würde sich in kleinere Unterhaltungsmaßnahmen oder in aus anderen Gründen notwendige Veränderungen einbinden lassen.

Eine bezirksbezogene Umsetzungsstrategie würde zwar einen Wettbewerbseffekt beinhalten, wäre aber von Einwohnern und Gästen kaum als ein Fußwegeförderungs-Konzept einzuordnen und auch nicht als Stadtmarketing-Konzept darstellbar.

- **Es wird empfohlen, bei einer Umsetzungsstrategie über die einzelnen grünen Hauptwege, mit dem GHW 19 („Tiergartenring“) zu beginnen.**

Dieser Weg hat einen verhältnismäßig geringen Anteil temporärer Umwege, verläuft durch nur wenige Stadtbezirke im Innenstadtbereich und ist bestens dazu geeignet, als Modell innerhalb des Modellvorhabens öffentlich dargestellt und auch in der Berlinwerbung verwendet zu werden.

## Überschlägliche Kosteneinschätzung in Tausend Euro für die vorgeschlagenen Maßnahmen<sup>1</sup> Querungsanlagen im Verlauf der 20 grünen Hauptwege in Berlin

Maß- nahme- Gruppe <sup>2</sup>	Vor- geschlagene Maßnahme	GHW Nr. 01	GHW Nr. 03	GHW Nr. 04	GHW Nr.05	GHW Nr. 07	GHW Nr. 08	GHW Nr. 13	GHW Nr. 17	GHW Nr. 18	GHW Nr. 19	GHW Nr. 20	Summe Tsd. €
		18 km <sup>3</sup>	14 km	1,5 km	15 km	2 km	13 km	11 km	6,5 km	44 km	23 km	7 km	155 km
		23 QSt <sup>4</sup>	18 QSt	4 QSt	37 QSt	7 QSt	45 QSt	11 QSt	10 QSt	125QSt	99 QSt	21 QSt	400 QSt
<b>BAR **</b>	Bordstein- absenkung <sup>5</sup>	3	12	-	3	3	27	6	3	174	54	9	294
<b>BAR **</b>	Sonstiges <sup>6</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>KAP **</b>	Fußgängerkap markiert <sup>7</sup>	0,5	1,5	-	3	2,5	-	1,5	-	17,5	12,5	1	40
<b>KAP **</b>	Markierung z.B. Sperrfläche <sup>8</sup>	-	-	-	-	-	-	1,6	1,6	24	8,8	-	36
<b>KAP **</b>	Fußgängerkap baulich <sup>9</sup>	30	30	-	170	30	10	20	-	100	110	-	500
<b>KAP ***</b>	dsgl.	40	-	10	20	10	-	-	10	100	-	10	200

<sup>1</sup> Die Angaben beruhen auf die in der vorangestellten Tabelle zusammengefasste Anzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen.

<sup>2</sup> Maßnahmenvorschläge mit der Dringlichkeits-Stufe \* nicht erfasst.

<sup>3</sup> Überschlägliche Kilometerangabe des Idealweges inklusiv der Strecken, für die es zur Zeit temporäre Umwege gibt.

<sup>4</sup> Anzahl der untersuchten Querungsstellen. Als Querungsstelle wird eine gradlinige Querung einer Fahrbahn über Rad-, Park- und Fahrstreifen in beiden Fahrrichtungen ohne oder mit einer Mittelinsel bzw. einem Mittelstreifen bezeichnet. Eine Querung über Eck, auch über eine Dreiecksinsel, sind somit zwei Querungsstellen (vgl. Abschnitt 3.3). Die Anzahl ist etwas höher als die tatsächliche Anzahl der zu querenden Stellen, da durch Verschiebungen im Wegeverlauf oder durch Wechsel der Straßenseite untersuchte Querungsstellen letztlich entfallen konnten.

<sup>5</sup> Für die Absenkung der Nebenanlage im Übergangsbereich, d.h. Bordsteinabsenkung über die Breite der Furt ca. 3 bis 4 Meter und Verlegung einer Reihe taktile Platten wurden überschläglich 3.000,- € angesetzt.

<sup>6</sup> Diese Maßnahmen konnten nicht erfasst werden.

<sup>7</sup> Für eine einseitige Gehwegvorstreckung, in der Regel auf den Parkstreifen markiert, mit zwei Pollern auf beiden Seiten wurden überschläglich 500,- € angesetzt.

<sup>8</sup> Für z.B. eine Sperrfläche neben einer markierten Gehwegvorstreckung, aber auch z.B. eine markierte kleinere Eckausrundung wurden überschläglich 800,- € angesetzt.

<sup>9</sup> Für eine einseitige bauliche Gehwegvorstreckung wurden überschläglich 10.000,- € angesetzt.

Maß- nahme- Gruppe	Vor- geschlagene Maßnahme	GHW Nr. 01	GHW Nr. 03	GHW Nr. 04	GHW Nr.05	GHW Nr. 07	GHW Nr. 08	GHW Nr. 13	GHW Nr. 17	GHW Nr. 18	GHW Nr. 19	GHW Nr. 20	Summe
<b>MIN **</b>	Mittelinsel <sup>10</sup>	-	-	-	12	-	-	-	-	-	12	-	24
<b>MIN ***</b>	dsgl.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	12
<b>PLA **</b>	Plateau- pflasterung <sup>11</sup>	-	-	-	2	-	-	-	-	1	-	-	3
<b>PLA ***</b>	dsgl.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
<b>AUF **</b>	Teilauf- pflasterung <sup>12</sup>	5	-	-	5	5	-	-	-	5	10	-	30
<b>AUF ***</b>	dsgl.	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	5
<b>FGÜ **</b>	Fußgänger- überweg <sup>13</sup>	-	-	-	10	-	-	-	-	20	10	10	50
<b>FGÜ ***</b>	dsgl.	-	-	-	-	-	30	-	-	40	20	-	90
<b>LSA **</b>	Lichtsignal- anlage <sup>14</sup>	15	-	-	-	-	-	-	15	-	15	-	45
<b>LSA ***</b>	dsgl.	-	15	-	30	-	15	15	30	45	45	15	210
<b>SCH ***</b>	Schaltung <sup>15</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

<sup>10</sup> Für die Anlage einer Verkehrsinsel bei Fahrbahnverengung wurden 6.000,- € angesetzt.

<sup>11</sup> Für eine Plateaupflasterung für einen Fahrstreifen als ein Kissen in der Fahrbahn wurden 1.000,- € angesetzt.

<sup>12</sup> Für eine Aufpflasterung der Fahrbahn auf Gehwegniveau über zwei Fahrstreifen (ca. 10 Meter Länge) wurden 5.000,- € angesetzt.

<sup>13</sup> Für die Einrichtung eines Fußgängerüberweges ohne Gehwegvorstreckungen oder Verkehrsinsel wurden 10.000,- € angesetzt.

<sup>14</sup> Für die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage mit Markierung der Furt über vier Fahrstreifen wurden als Durchschnittswert 15.000,- € angesetzt..

<sup>15</sup> Schaltungsprobleme an Lichtsignalanlagen wurden nicht erfasst.

Maß- nahme- Gruppe	Vor- geschlagene Maßnahme	GHW Nr. 01	GHW Nr. 03	GHW Nr. 04	GHW Nr. 05	GHW Nr. 07	GHW Nr. 08	GHW Nr. 13	GHW Nr. 17	GHW Nr. 18	GHW Nr. 19	GHW Nr. 20	Summe
<b>SON **</b>	Sonstiges <sup>16</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>SON ***</b>	Sonstiges <sup>17</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>GES ***</b>	Geschwin- digkeit <sup>18</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>WEG *</b>	Wegeführung <sup>19</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Summe der Kosten für die vorgeschlagenen Maßnahmen</b>		<b>93,5</b>	<b>58,5</b>	<b>10</b>	<b>255</b>	<b>50,5</b>	<b>82</b>	<b>44,1</b>	<b>59,6</b>	<b>532,5</b>	<b>309,3</b>	<b>45</b>	<b>1.540</b>
Kostenfaktor für die vorgeschlagenen Maßnahmen pro Kilometer Wegstrecke		(5,2)	(4,2)	(6,7)	(17,0)	(25,3)	(6,3)	(4,1)	(9,2)	(12,2)	(13,5)	(6,5)	(10,0)
<b>MAR *</b>	Bordstein- markierung <sup>20</sup>	13,8	10,8	2,4	22,2	4,2	27	6,6	6	75	59,4	12,6	240

<sup>16</sup> Sonstige Maßnahmen wurden nicht erfasst.

<sup>17</sup> Sonstige Maßnahmen wurden nicht erfasst.

<sup>18</sup> Hinweise und Maßnahmenvorschläge, die darauf abzielen, die Geschwindigkeit zu reduzieren, wurden nicht erfasst.

<sup>19</sup> Hinweise und Vorschläge zur Veränderung der Wegeführung sind kostenneutral.

<sup>20</sup> Für den Anstrich des Bordsteines auf ca. 6 Meter Länge wurden 300,- € angesetzt.

Die auf der Grundlage des Untersuchungsgebietes 2008 durchgeführte erste grobe Kosteneinschätzung für die Gesamtheit der kostenmäßig erfassbaren Maßnahmevorschläge ergab für ca. 1/3 des gesamten Untersuchungsgebietes einen Bedarf von etwa 1,5-2,0 Millionen Euro bzw. einen durchschnittlichen Kostenfaktor von zwischen 10.000,- und 13.000,- Euro pro Kilometer Wegelänge. Hochgerechnet auf das gesamte Wegesystem würde sich ein Kostenbedarf von ca. 5 bis 6,5 Millionen Euro ergeben.

Eine nochmalige Erfassung zur Abschätzung möglicher Kosten würde aufgrund der oben angegebenen Verhältniszahlen 2008/2009 (Maßnahmenvorschläge / Querungsstellen / Wegelängen) keine genaueren Angaben erlauben. Die Aussage, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr dadurch auffallen, dass sie im Verhältnis zum Straßenbaubudget relativ kostengünstig sind, wird durch die nunmehr vorliegenden Maßnahmen-Vorschläge für die restlichen 2/3 des Wegenetzes untermauert.

## 8.4 Anmerkungen zum Netzschluss

Im Untersuchungsgebiet gab es keinen einzigen grünen Hauptweg, der durchgängig auf der geplanten Ideal-Linie verläuft. Dadurch konnten die Querungsanlagen der Idealwege noch nicht lückenlos untersucht werden. Dabei war es

- weder bei kleineren „temporären Umwegen“ wie z.B. nördlich vom Schlossgarten Charlottenburg (GHW 18) oder südlich vom Tierpark Friedrichsfelde (GHW 08),
- noch bei recht langen „temporären Umwegen“ wie z.B. südlich vom ehemaligen Zentralflughafen Berlin-Tempelhof (GHW18) oder zwischen Südkreuz und Anhalter-Bahnhof (GHW 05) zielführend, diese als vorübergehende Streckenführung in die Untersuchung einzubeziehen. Dennoch sind die Lücken an keinem Weg so markant, dass dadurch die gesamte Wegeführung eines grünen Hauptweges infrage gestellt werden sollte.

- **Es wird eine Prüfung empfohlen, inwieweit an Strecken mit zeitlich unsicherer Verwirklichung der Netzschließung Verkehrssicherheitsmaßnahmen auch an Knotenpunkten auf temporären Wegen durchzuführen sind.**

An einigen Stellen stellte sich bei derzeitigen Lücken im System die Frage, ob es nicht realistischer wäre, bei den zukünftigen Planungen und Weiterentwicklungen parallel von einem „derzeit begehbaren Netz“ auszugehen. Wenn das „Idealnetz“ als „gewünschte Wegeführung“ nicht die Begehbarkeit und auch Bewerbungsfähigkeit behindert, würde sich das möglicherweise positiv auf das gesamte Modellvorhaben auswirken.

- **Mitunter sollte noch einmal sehr intensiv geprüft werden, ob sich an besonders schwierig zu schließenden Lücken alternative Wegabschnitte finden lassen, um eine Behinderung der Weiterentwicklung des Netzes einzuschränken.**

Zur Zeit gibt es im derzeitigen Netz von Idealwegen und temporären Umwegen Abschnitte, die nicht als Teil eines Wegenetzes „20 grüne Hauptwege“ empfunden werden können, weil sie nicht attraktiv sind.

## 8.5 Vorschläge zur Weiterentwicklung des Netzes

Es war nicht Bestandteil des Projektes, über die Systematik des Gesamtwegenetzes nachzudenken. Dennoch kam es bei der systematischen Bearbeitung der Lückenschlüsse an Querungsanlagen auch zu Überlegungen, inwieweit das Gesamtsystem schlüssig oder verbesserungswürdig ist.

Das System der 20 grünen Hauptwege als Wegenetz erschließt sich dem Betrachter nicht auf den ersten Blick:

- Erstens gibt es mit dem grünen Hauptweg GHW Nr. 19 („Tiergartenring“) einen Rundweg, der den Tiergarten und einen engen Innenstadtbereich umschließt.
- Mit dem GHW Nr. 18 („Innerer Parkring“) gibt es zweitens einen weiteren Rundweg um die Berliner Innenstadt.
- Darüber hinaus gibt es drittens Diagonalen, die aus diesem Kernbereich in alle Stadtbezirke zumeist bis zum Stadtrand oder darüber hinaus führen (GHW 01, 03, 04, 05, 06, 07, 08, Verlängerung von 01 als 09, 10 und 11).
- Viertens beinhaltet das Netz weiter außen liegende Tangentialen (GHW 02, 12, 13, 14, 15, 16 und 17).

- **Es wird empfohlen, die Tangentialen im Netz mit Abschnitten der Diagonalen zu verbinden und als ein Außenring (z.B. „Berliner Dörferweg“) in das System einzufügen. Dieser Rundweg ließe sich z.B. aus folgenden Wegeabschnitten zusammensetzen (im Uhrzeigersinn ab Südost): GHW 9, 14, 13, 16, 02, 11, 17, 15 und wieder 17. Er wäre eine sehr gute Ergänzung zum „Berliner Mauerweg“, der eher den Bedürfnissen von Radlerinnen und Radlern entspricht und für das Zu-Fuß-Gehen weniger geeignet ist.**

Damit könnte das Land Berlin drei sehr unterschiedliche Rundwanderwege innerhalb des Berliner Stadtgebietes und zusätzlich den 66-Seen-Wanderweg als umschließenden Regionalpark-Ring in Brandenburg bewerben. Ein attraktives und für eine europäische Großstadt sicher einmaliges Angebot.

- **In diesem Netzzusammenhang betrachtet stellt sich die Frage, ob die diagonal verlaufenden grünen Hauptwege 6, 8 und 10 bis an den GHW 18 („Innerer Parkring“) anzuschließen sind.**
- **Darüber hinaus ist zu überlegen, inwieweit der grüne Hauptweg GHW Nr. 09 („Dahmeweg“) ab Schmöckwitz über den Regionalpark-Müggel-Spree und Rahnsdorf bis an den GHW Nr. 08 („Kaulsdorfer Weg“) in Waldesruh her-angeführt werden kann.**

Damit würde eine „weiße“ und doch sehr grüne Fläche des Bezirks Köpenick in das System eingebunden werden und auch der empfohlene Rundweg über die Dörfer wäre damit systemschlüssig.



*Folgt man diesem Schild in der Dovestraße in Charlottenburg-Wilmersdorf, führt der Weg auf einen Betriebshof. Es soll wohl so gedeutet werden: „Gehen Sie weiter!“ Nur wer sich auskennt, biegt wenige Meter später an einer versteckten Stelle rechts ab und findet einen neu angelegten Grünzug am Spreeufer. (GHW Nr. 01-018)*



*Für den Radverkehr gibt es dagegen ein ausgesprochen aufwändiges Leitsystem in der Stadt. Mitunter fragen sich die Nutzerinnen und Nutzer wohl, wie hier auf dem Europaradweg an der Heerstraße in Charlottenburg-Wilmersdorf, welcher Zweck mit einer derartigen Information verfolgt wird.*

## 8.6 Markierung und Marketing

Neben der Problematik der Schließung des Netzes der 20 grünen Hauptwege über die Straßenflächen und die Umsetzung des Idealwegenetzes und damit der Aufhebung temporärer Umwege ist die Erreichung einer öffentlichen Wahrnehmung des Angebotes die dritte Herausforderung im gesamten Modellvorhaben.

Die grünen Hauptwege sind vergleichbar mit z.B. den Europäischen Fernwanderwegen, die in der Regel ebenfalls hauptsächlich in Etappenabschnitten benutzt und angenommen werden, sobald sie eine Wegweisung und Markierung erhalten haben.<sup>44</sup> Ein städtisches Fußwegenetz mit einer Gesamtlänge von etwa 500 Kilometern eindeutig und halbwegs lückenlos zu markieren, erscheint auf dem ersten Blick nicht umsetzungsfähig.

Darüber hinaus erscheint ein in Deutschland noch immer vorhandener Widerstand gegen Netzbetrachtungen auch zum Fußverkehr vorhanden zu sein; im Gegensatz zu einigen Nachbarländern. In Berlin gibt es ein teilweise überdimensioniertes Leitsystem für den Kraftfahrzeugverkehr und in den letzten Jahren wurde nun endlich auch ein Orientierungssystem für den Radverkehr geschaffen. Doch geht es um die Frage der Orientierung für den Fußverkehr, kommt immer wieder das Gegenargument, man wolle keinen weiteren „Schilderwald“. Logisch würde sich die Frage stellen lassen, warum man nicht ein Konzept entwickelt, auf der einen Seite das Leitsystem für den Kraftfahrzeugverkehr zu minimieren und auf der anderen Seite die kleinere Wegweisung für die Nutzerinnen und Nutzer des

<sup>44</sup> Berlin ist eine der wenigen europäischen Großstädte, durch die ein Europäischer Fernwanderweg (E 11) direkt hindurchgeführt wurde. In der Regel werden Städte und sogar kleinere Gemeinden umgangen. Dies entspricht nicht der Intention des FUSS e.V., der maßgeblich an der Umsetzung des Hauptwanderwegenetzes in Brandenburg und Berlin beteiligt war (siehe [www.wander-bahnhoeefe-brandenburg.de](http://www.wander-bahnhoeefe-brandenburg.de) oder die Kampagne „abgefahren losgewandert.“). Bisher wurde der E 11 in allen Stadtplänen von Pharus-Plan, mit dem der FUSS e.V. seit Jahren im Sinne fußgängerfreundlicher Stadtpläne kooperiert, aufgenommen (vgl. [www.dein-plan.de](http://www.dein-plan.de)).

Umweltverbundes zu erweitern? Insgesamt würde dies der Forderung nach dem Abbau des Schilderwaldes entsprechen.

Das also eher gefühlsmäßige Argument gegen Fußwegemarkierungen soll aufgegriffen und in folgendem Umsetzungsvorschlag kreativ umgesetzt werden:

- **Es wird vorgeschlagen, alle Bordsteine im direkten Verlauf der grünen Hauptwege in Berlin mit einer hellgrünen Farbe zu markieren.**

Dies würde den baulichen Empfehlungen als Stand der Technik entsprechen. Nach den Richtlinien sollen „vorgezogene Seitenräume... für den Fahrzeugverkehr deutlich erkennbar sein (...gegebenenfalls weiße Einfärbung der Bordsteinkanten).“ (RASt 2006, 6.1.8.4). Vorgezogene Seitenräume aber sind Standard im Sinne einer fußgängergerechten Stadtplanung.

Der Vorschlag unterstützt die Vorstellung, möglichst nicht noch mehr Schilder im Straßenverkehr aufzustellen. Dagegen soll die nach RAST 2006 vorgeschlagene Hervorhebung der Bordsteine systembezogen vorgenommen werden, um damit zumindest in großen Teilen der Innenstadt ein liegendes Leitsystem zu schaffen.

Durch diese Maßnahme wären nur noch sehr behutsame Ergänzungen durch Symbole oder Schilder notwendig. Markierungen und Wegweisungen sind dann in der Hauptsache nur noch in größeren Grünanlagen wichtig, um den richtigen Ausgang zu finden und dort wiederum durch das „Bordsteinorientierungssystem“ empfangen zu werden.

Es ist in der Tat so, dass es in Deutschland derzeit nichts Vergleichbares gibt. Insofern wäre dies ein Alleinstellungsmerkmal auch im Rahmen des Berlin-Marketing. Das derartige netz- bzw. linienbezogene Bewerbungs-Methoden Charme haben, zeigen z.B. die Erfolge mit dem „Ostertor-Weg“ in Bremen oder der „Leipziger Notenspur“.<sup>45</sup>

Mit ca. 800 Bordsteinmarkierungen (vgl. Abschnitt 8.1) ergäben sich allein im Untersuchungsgebiet Kosten von ca. 240.000,- € (vgl. Abschnitt 8.2) und hochgerechnet für das gesamte Vorhaben in Höhe von ca. 775.000,- € .

- **Damit ließe sich mit einem durchaus verträglichen Aufwand eine enorme Signalwirkung erreichen und für weniger als 1 Million € eine für das Stadtmarketing herausragende Aussage für „die fußgängerfreundliche Stadt Berlin“ darstellen.**

Ein Nachteil der Umsetzung könnte sich daraus ergeben, dass dieser Vorschlag nicht von einer gesondert beauftragten Marketing-Agentur unterbreitet wurde, sondern im Verlauf einer Netzbetrachtung des verkehrspolitisch orientierten Fachverbandes FUSS e.V. entstanden ist.

---

<sup>45</sup> Beides Projekte, die in Kooperation des FUSS e.V. mit dem Pharus-Plan-Verlag entstanden sind (vgl. [www.fussgaenger-stadtplaene.de](http://www.fussgaenger-stadtplaene.de) oder [www.dein-plan.de](http://www.dein-plan.de))



*Wenn es um Markierungen geht, wurde in den letzten Jahren in Berlin beim Radverkehr nicht gespart. Vieles davon ist förderlich für den Radverkehr und für Sicherheit und Komfort. Hier ein markierter Radweg auf dem Gehweg in der Residenzstraße in Reinickendorf vor einer Hauszufahrt. Diese sehr offensichtliche Markierung hat den Nachteil, dass Kraftfahrer sie als Haltelinie betrachten und den Gehweg vorher gar nicht mehr wahrnehmen. Die Fußgänger aber sind diejenigen, die in solchen Situationen hauptsächlich gefährdet und zu schützen sind.*

## 9. Anmerkungen zu Querungsanlagen in Berlin

Die vorliegende Analyse erlaubt aufgrund der Größenordnung und der Auswahl des Untersuchungsgebietes Rückschlüsse auf die Qualität und die Schwachstellen der Querungsanlagen in der Stadt und im Land Berlin.

### 9.1 Sehen und gesehen werden

Aus den Erfahrungen des Projekts wäre es in Zukunft sinnvoller, der Frage nach den Aufstellflächen im Bereich der Querungsanlagen ausdrücklicher nachzugehen. Es gab zahlreiche Querungsstellen, an denen die Fußgänger im Gehwegbereich vor dem Übergang unzureichend oder auch gar keine Aufstellflächen vorfinden.

Diese Problematik steht teilweise in einem engen Zusammenhang mit der gewünschten Förderung des Radverkehrs. Durch Fahrradstreifen oder vor dem Übergang vom Gehweg- auf Fahrbahnniveau abgesenkte Fahrradwege sind die Aufstellflächen noch stärker zurückversetzt, so dass von dort aus über den Fahrradweg und den Parkstreifen hinaus überhaupt keine Sichtbeziehungen mit den Fahrzeugführern auf dem ersten Fahrstreifen herzustellen sind. Dadurch ist die verkehrssichernde Wirkung des Bordsteins aufgehoben und insbesondere für Betagte und Kinder gibt es einen zusätzlichen Unsicherheitsraum.

Fußgänger, die die Straße queren möchten, sind vor der Beobachtung des Kraftfahrzeugverkehrs dazu gezwungen, den Gehweg zu verlassen. Sie stellen sich häufig auf dem Radweg oder Fahrradstreifen auf und gefährden sich und auch die Radfahrer. Fußgänger erhalten den Eindruck, die Straßenplanung hätte sie und ihre Bedürfnisse nicht berücksichtigt. Als Folge davon ist eine erhöhte Bereitschaft zu Regelverletzungen auch an anderen Stellen nicht auszuschließen.

- **Der Konfliktstelle zwischen den sich querenden Fuß- und Radverkehrsströmen in Kreuzungsbereichen und an Einmündungen ist deutlich mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Es ist nach Maßnahmen zu suchen, die für beide Verkehrsteilnehmergruppen sowohl die Sicherheit als auch den Komfort erhöhen.**

In der auch in Berlin eingeführten Richtlinie RASt 2006 steht: „Durch die Anlage von vorgezogenen Seitenräumen über die Tiefe der Parkstände hinaus können Gefahren durch Sichtbehinderungen wegen parkender Fahrzeuge am Fahrbahnrand vermindert werden.“ Konkret wird ausgeführt: „Grundsätzlich sollten die Begrenzungslinien der Fußgängerflächen bis zu 0,70 m (mindestens 0,30 m) vor der Parkstandsbegrenzung bzw. den Reihen parkender Fahrzeuge liegen. Bei Schräg- und Senkrechtaufstellung können gegebenenfalls auch etwas größere Vorsprungsmaße (maximal 1,20 m) verwendet werden.“<sup>46</sup>

---

<sup>46</sup> RASt 2006, 6.1.8.4

Im Einführungserlass der RAST 06 des Landes Berlin wird ausgeführt,<sup>47</sup> dass neben dieser Richtlinie die Ausführungsvorschriften „zu beachten“ sind, wodurch die Regelungen der Richtlinie aber nicht aufgehoben sind.<sup>48</sup> Dort wird von der RAST 06 abweichend formuliert: „Durch Gehwegvorstreckungen, das heißt die Unterbrechung von Park- oder Seitenstreifen durch Vorziehen der Borde bis an die Fahrgasse heran, soll vor allem der Sichtkontakt zwischen Kraftfahrern und Fußgängern verbessert werden.“ (AV Geh- und Radwege 2008, 3 –(6)). Häufig ist die Begrenzung des Fahrstreifens gleichzeitig die Parkstreifenbegrenzung, sodass es nach dem Wortlaut der geltenden Richtlinie und auch in der Praxis keine Vorsprungsmaße von 0,30 bis 0,70 Meter gibt.<sup>49</sup>

Die Untersuchungen haben ergeben, dass Gehwegvorstreckungen insbesondere, wenn sie lediglich auf der Fahrbahn markiert sind, auffällig häufig nicht dem „Stand der Technik“ entsprechen. Abhängig von der sonstigen Straßensituation (z.B. die Sichtverhältnisse) können derartige Querungsanlagen akzeptabel oder aber gefährdend sein, weil sie die Verkehrssicherheit für Fußgänger nicht verbessern.

- **Es wird deshalb dringend empfohlen, die Umsetzung von einfachen Markierungsmaßnahmen für Gehwegvorstreckungen und Sperrflächen vor Ort sehr genau festzulegen und zu kontrollieren. Die zahlreichen schlecht markierten Querungsanlagen sollten schnellstmöglich nachgebessert werden.**



*Die Tiefe von Gehwegvorstreckungen scheinen ein besonders Problem darzustellen, obwohl sie in den baulichen Richtlinien sehr genau festgelegt sind. Links eine markierte Gehwegvorstreckung vor einer Schule in der John-Schehr-Straße in Pankow (GHW Nr. 07-005). Sie kostet nur etwa 300,- €, ist dafür aber auch nutzlos. Rechts eine bauliche Gehwegvorstreckung mit Querparkständen in der Ackerstraße in Mitte (GHW Nr. 19-012). Eine solche kann schon an die 10.000,- € kosten, bringt aber auch keine größere Sichtweite.*

<sup>47</sup> Einführungserlass vom 3. Dezember 2007

<sup>48</sup> AV Geh- und Radwege 2008

<sup>49</sup> In Abschnitt 2.3 wurde darauf hingewiesen, dass Nichteinführung der EFA 2002 im Land Berlin als nicht förderlich eingeschätzt wird. In der EFA waren diese Fragen bereits vor der Einführung der RAST 2006 eindeutig geregelt.

In den Ausführungsvorschriften wurde festgelegt: „Das regelwidrige Abstellen von Fahrzeugen auf Gehwegvorstreckungen ist durch geeignete bauliche Maßnahmen zu verhindern.“<sup>50</sup> Im Rahmen der Untersuchung wurde festgestellt, dass es hier erheblichen Nachholbedarf gibt. Dennoch war zum Zeitpunkt der Begehungen nicht das regelwidrige Abstellen von Fahrzeugen auf Gehwegvorstreckungen das auffällige Problem, sondern das legale Abstellen z.B. auf markierten Parkständen bis genau an die Gehwegvorstreckung heran. Die Einhaltung der seit Einführung der Richtlinien für Fußgängerüberwege festgelegten erforderlichen Sichtweiten<sup>51</sup> und der „freizuhalten(n) Bereiche an Überquerungsstellen mit und ohne Fußgängervorrang“<sup>52</sup> ist in Berlin als mangelhaft zu bezeichnen!

In der Regel ist es ausreichend, Sichtfelder zu beiden Fahrstreifen direkt in der Zufahrt zum Kreuzungs- oder Einmündungsbereich freizuhalten. Im Rahmen der Untersuchung wurde häufiger festgestellt, dass in engen Straßen oder bei Straßenkrümmungen auch auf ausreichende Sichtbeziehungen zu den Fahrstreifen auf der gegenüberliegenden Seite der freien Kreuzung oder Einmündung zu achten ist.

- **Empfehlung: Die seit sieben Jahren in den Richtlinien verankerten Sichtweiten an den Querungsstellen sind sorgfältig zu prüfen, damit sichergestellt wird, dass sich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit die Verkehrsteilnehmer wahrnehmen können.**

## 9.2 Angemessene Fahrgeschwindigkeiten im Querungsbereich

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit an den Querungsstellen war nicht Bestandteil der Untersuchung. Dennoch wurden bei den Begehungen folgende Auffälligkeiten im Zusammenhang mit den Querungsanlagen vermerkt und teilweise auch in die Maßnahmenvorschläge (Abschnitt 7.) aufgenommen:

Die Angaben der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Zeichen 274 StVO wechseln teilweise, insbesondere in Bereichen von Kreuzungen und Einmündungen, bereits nach sehr kurzen Straßenabschnitten. Das ist für Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer mitunter unverständlich und entsprechend gering ist die Akzeptanz bei Geschwindigkeitsangaben unter 50 km/h.

---

<sup>50</sup> AV Geh- und Radwege 2008, 3 –(6)

<sup>51</sup> R-FGÜ 2001, 2.2, Bild 1a und 1b, Tabelle 1

<sup>52</sup> RAS 2006, 6.1.8.1, Bild 78, Tabelle 31



Was nutzen, wie hier in der Reginhardtstraße in Reinickendorf, Schilder und auf die Fahrbahn gezeichnete Gefahrzeichen „Kinder“, wenn die breiten Fahrstreifen zum schnell Fahren verleiten und es keine vernünftigen Sichtverhältnisse gibt? (GHW Nr. 18-059)



Nicht einzusehen, warum das Holsteiner Ufer in Mitte eine Tempo- 30-Zone und die Claudiusstraße Verkehrsberuhigter Bereich ist, wo doch in beiden Straßen die Menschen auf den Fahrstreifen gehen. In der Straße Holsteiner Ufer gibt es am Ufer keinen Gehweg. (GHW Nr. 19-091)

Mitunter wurde z.B. direkt nach einem Fußgängerüberweg Tempo-30 angeordnet, anstatt den Versuch zu unternehmen, die Geschwindigkeiten bereits vor der Querungsanlage in einer angemessenen Form zu vermindern.

Bei Querungsanlagen in einer Tempo 30-Strecke oder Tempo 30-Zone waren die Straßenabschnitte bis zur nächsten Tempo 50-Regelung teilweise so kurz, dass eine Änderung des Fahrverhaltens kaum erreicht werden konnte.

Einige Querungsanlagen befanden sich in Straßenabschnitten mit einer Tempo 30-Regelung, die einen zum schnell Fahren ermunternden Ausbauzustand hatten.

- **Es wird empfohlen, die Straßenabschnitte mit einer geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit als 50 km/h in einem Netzzusammenhang und unter Einbeziehung der Querungsstellen zu analysieren und gegebenenfalls die Einsatzkriterien zu vereinheitlichen.**

## 9.3 Angemessene Querungszeiten für Fußgänger

Es ist kein ausgeprägtes Berliner Problem, dass es in den derzeitigen Richtlinien und Empfehlungen zwischen den relativ kostengünstigen und nicht immer die Verkehrssicherheit erhöhenden Markierungen und dem durchaus nicht immer wünschenswerten Bau einer weiteren Lichtsignalanlage eine Lücke im Repertoire der Querungsanlagen gibt. Diese wird bereits deutlich bei Betrachtung der „Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen“ in der Richtlinie.<sup>53</sup> Es gibt mit der Maßnahme „Mitteltrennung“ nur einen einzigen Überschneidungs- bzw. Anschlussbereich zwischen allen anderen baulichen Maßnahmen ohne und mit Fußgängervorrang und einer Lichtsignalanlage. Daraus ergibt sich, dass Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln bzw. Mittelstreifen auch in Straßen mit sehr hohem Kraftfahrzeugverkehr eingerichtet werden, in denen es zu bestimmten Verkehrszeiten keine Lücken im Verkehrsstrom gibt, die eine Querung der Straße ermöglichen. Solcherart Querungsanlage nützt nicht nur nichts,

<sup>53</sup> RAST 2006, 6.1.8.1, Bild 77

sondern ist für Fußgänger gefährlich, weil sie mit zunehmender Wartezeit immer riskantere Querungen wagen.

Auch wenn die Einrichtung eines Fußgängerüberweges aufgrund des Verkehrsaufkommens gerade noch möglich wäre, verhindern andere örtliche Gegebenheiten wie z.B. die Querung einer Straße mit zwei Fahrstreifen je Richtung oder mit einer Straßenbahn ohne eigenen Gleiskörper dessen Einsatz.<sup>54</sup> Vor Ort bleibt so eine Querungsanlage erhalten, die für Fußgänger keine Querungssicherung darstellt.

- **Es wird empfohlen, an ausgesuchten Kreuzungen, Einmündungen oder freien Strecken, an denen trotz vorhandener Querungsanlage die Fahrbahn nicht in einer angemessenen Zeit zu queren und die Einrichtung eines Fußgängerüberweges laut Richtlinien nicht möglich ist, modellhaft neue Formen von Querungsanlagen zu erproben.**

Dies kann im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Stadtentwicklungsplanes Verkehr<sup>55</sup> geschehen, zu der die vorliegende Untersuchung bei der Auswahl der Querungsstellen hilfreich sein kann.



*Gehwegvorstreckungen - ob nun lediglich markiert oder baulich gestaltet - nutzen wenig, wenn es wie hier in der Kastanienallee in Pankow zu Hauptverkehrszeiten kaum noch Lücken im Fahrzeugstrom gibt. (GHW Nr. 19-020)*

## 9.4 Fußgängerfreundlichere Signalisierung

Es wurde bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass eine Prüfung der Lichtsignalzeitenpläne im Zusammenhang mit dieser Untersuchung nicht geleistet werden konnte. Dennoch kann an dieser Stelle nicht darauf verzichtet werden, auf latente Gefahren an Lichtsignalanlagen aufmerksam zu machen.

<sup>54</sup> vgl. R.-FGÜ 2001, 2.1

<sup>55</sup> StEP Verkehr 2003, vgl. Absatz 2.2

Die Empfehlung lautet z.B.: „Müssen Fußgänger mehrere Furten nacheinander nutzen, sollten die Signalzeiten der Furten so aufeinander abgestimmt werden, dass der Knotenpunktarm in einem Zug passiert werden kann.“<sup>56</sup> Besonders auffällig und auch bei der Analyse (vgl. Abschnitt 4.3) mit erfasst, war die in Berlin besonders häufige Unterbrechung der Querung mit nochmaliger Wartezeit auf einer Mittelinsel bzw. auf einem Mittelstreifen. Dies ist aufgrund der Abgase und des Lärms eine unnötige Gesundheitsgefährdung und dient auch nicht der Verkehrssicherheit. In allen derzeit geltenden Richtlinien allenfalls als Ausnahme vorgesehen, was in Berlin fast die Regel ist. In Berlin ist sogar häufig anzutreffen, dass die zweite Grün-Zeit noch einmal gesondert angefordert werden muss.

Besonders eklatant waren einige Querungsstellen, an denen die Fußgänger durch eine Grün-Zeit auf der Querungsseite nach der Mittelinsel bzw. nach dem Mittelstreifen trotz Rot an der ersten Furt „herübergezogen“ werden. Diese Schaltung gilt als besonders gefährlich.

„Der Einsatz des Grünpfeils (§37(2) StVO) ist aus Fußgängersicht nicht zu empfehlen.“<sup>57</sup> Im Untersuchungsgebiet war der Grünpfeil in relativ seltenen Fällen an der Lichtzeichenanlage angebracht, dort aber auch fast immer unangemessen oder sogar in kurzer Beobachtungszeit als gefährlich einzustufen.

- **Laut Richtlinie verbietet sich der Einsatz des Grünpfeils an Querungsanlagen im Verlauf der 20 grünen Hauptwege: „An Knotenpunkten, die häufig von Blinden, seh- oder mobilitätsbehinderten Personen überquert werden, darf die Grünpfeil-Regelung nicht angewandt werden.“<sup>58</sup>**

Das Hauptproblem waren bei den untersuchten Querungsstellen mit einer Lichtsignalanlage nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte. In der in Berlin nicht eingeführten Empfehlung für den Fußgängerverkehr ist dazu ausgeführt: „Beim Entwurf eines Knotenpunktes... ist eine gradlinige Führung des Fußverkehrs anzustreben. ... Dies geschieht dadurch, dass grundsätzlich an jedem Knotenpunktarm eine Fußgängerfurt angelegt wird....“<sup>59</sup> In der noch nicht veröffentlichten Richtlinie für Lichtsignalanlagen steht schon in der Einleitung: „Lichtsignalanlagen werden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Qualität des Verkehrsablaufs eingerichtet.“<sup>60</sup> Gemeint ist damit ganz offensichtlich der motorisierte Verkehr, denn im Abschnitt „Nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte“ tauchen die Fußgänger als Verkehrsteilnehmer nicht mehr auf.<sup>61</sup>

Im Rahmen der Untersuchung wurden zahlreiche Knotenpunkte analysiert mit einer Voll-Signalisierung auch über verkehrsmäßig völlig unbedeutende Zufahrten, wo diese Fußgängerfurten nicht den Haupt-Kraftverkehrsfluss stören. Andererseits befanden sich im Untersuchungsgebiet nicht vollständig signalisierte Knotenpunkte,

---

<sup>56</sup> HBS 2005, 6.3.2

<sup>57</sup> EFA 2002, 3.3.5.2

<sup>58</sup> RiLSA 2007, 2.3.1.3

<sup>59</sup> EFA 2002, 3.3.5.2

<sup>60</sup> RiLSA 2007, 1.1

<sup>61</sup> RiLSA 2007, 5.1



*Bei der Überquerung der Seestraße in Mitte gibt es zwar kurz Grün für Fußgänger, wenn die Ruftaste funktioniert, doch ist die Furt regelmäßig durch einen Rückstau durch die Lichtsignalanlage an der Sylter Straße zugestellt. Eine Berliner Besonderheit: Man muss von der Mittelinsel noch einmal Grün anfordern. (GHW Nr. 03-009)*



*Eine für Berlin recht typische Situation: Die direkte Querung ist am Siemensdamm in Charlottenburg-Wilmersdorf an der Lichtsignalanlage nicht möglich. Die Fußgänger wären dem Abbiegeverkehr im Wege, also müssen sie 14 Fahrstreifen überqueren und dabei vier Grün-Zeiten abwarten. (GHW Nr. 18-085)*

wo es zwar einen starken Querungsbedarf durch Fußgänger gibt, diese aber der zügigen Führung von z.B. Abbiegeströmen des Kraftfahrzeugverkehrs im Wege stehen. Insofern hat es in Berlin bisher kein Umdenken in dieser Kernfrage der Verkehrsgestaltung gegeben, nicht mit einer Gleichberechtigung der Ansprüche und schon gar nicht als Signal für eine fußgängerfreundlichere Verkehrspolitik.

- **Indikator einer fußgängerfreundlicheren Verkehrspolitik sind Maßnahmen, die auch an verkehrsreichen und lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten im Sinne der Verbesserung der Fußgängersicherheit und des Gehkomforts vorgenommen werden. Deshalb wird empfohlen, derartige Kreuzungen und Einmündungen modellhaft so zu gestalten und lichtsignaltechnisch zu schalten, dass diese Veränderungen der Verkehrssicherheit und dem Komfort von Fußgängern dienen.**

## 9.5 Fußgängerfreundlichere Verhaltensweisen unterstützen

Die beliebte innerstädtische Urbanität mit Cafés, Restaurants, kleinen Geschäften und vor allem vielen Menschen auf der Straße steigert die Attraktivität von Straßenzügen für Bewohner und Touristen. Sie erhöht aber gleichzeitig den Parkdruck und damit leider auch verbunden die verkehrswidrigen und unsozialen Verhaltensweisen. Hier gibt es offensichtlich starke Unterschiede innerhalb des Stadtgebietes. Die ehemaligen Kerngebiete im Westteil der Stadt wirken heute teilweise geradezu verkehrsberuhigt im Vergleich z.B. zum heute „quicklebedigen“ Kollwitz-Kiez in Prenzlauer Berg.

Bei den Begehungen wurde Unachtsamkeit gegenüber der Umwelt und eine große Bereitschaft zur Rücksichtslosigkeit gegenüber Fußgängern insbesondere beim Abstellen der eigenen Kraftfahrzeuge beobachtet. Bei einer auf sich selbst konzentrierten Lebensform kann es geradezu als „cool“ gelten, sein Fahrzeug mal



Übergangssituation in der Grüntaler Straße in Mitte, unübersichtlich und zugestellt.



Die Plateaupflasterungen waren als Querungsanlage für Fußgänger gedacht. (GHHW Nr. 18-054)

schnell irgendwo abzustellen, ungeachtet der Probleme, die Mobilitätsbehinderte ein paar Minuten später damit haben.

- **Wenn nicht dafür gesorgt wird, dass in bestimmten Kernbereichen durch ausreichend häufige Überwachungen verkehrswidriges Halten und Parken weitgehend unterbunden wird, sind die hier vorgeschlagenen Maßnahmen teilweise nutzlos.**

In den Unterpunkten 9.1 bis 9.5 wurden auf der Grundlage der Untersuchung 2008 allgemeine Ansprüche für das sichere und komfortable Queren von Fahrbahnen durch Fußgänger abgeleitet. In der folgenden Ergänzung sollen diese Aussagen durch einige wenige Beispiele aus der Untersuchung 2009 untermauert werden. Darüber hinaus werden Aspekte zur Diskussion gestellt, die im Verlauf der Diskussionen über möglichst effiziente Maßnahmen wiederholt eine Rolle gespielt haben.

## 9.6 Querungsstellen müssen erkennbar sein.

Ein gerade in den städtischen Außenbereichen häufig auftretendes Problem ist es, dass Fahrzeugfahrer aufgrund der Situation - z.B. dichte Büsche oder Bäume am Fahrbahnrand im Bereich einer Wald-Durchfahrt - mit einer Querung von Fußgängern nicht rechnen und die entsprechende Querungsstelle, auf denen Fußgänger durch dieses Netzsystem einzeln oder gar gebündelt auftreten können, nicht recht-zeitig erkennen.

Selbstverständlich kann in absehbarer Zeit nicht jede Querung eines Waldweges erkennbar gestaltet werden, doch sollte die Umsetzung der 20 grünen Hauptwege gerade auch die Sicherung solcher Querungsstellen einbinden.

- In der vorliegenden Studie wurden neben der Beseitigung von Büschen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse verschiedene Maßnahmen empfohlen, z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen, die Aufstellung von zwei Gefahrzeichen „Fußgänger“ (Zeichen 133 StVO), aber auch Fahrbahn



Direkt neben der Querungsstelle Schönwalder Allee im Berliner Forst Spandau, die immerhin eine Verkehrsbelastung von ca. 5.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) aufweist (QSt 02-003).

markierungen. Aufgrund der häufig vorhandenen geringen Fahrstreifenbreiten sind richtliniengemäße Fußgängerkaps selten umsetzbar und bei fehlenden angrenzenden Parkstreifen als Maßnahme nicht verständlich. Dennoch wird teilweise zur Verdeutlichung der Querungsstelle für den Fahrzeugverkehr und auch für die Fußgänger empfohlen, eine kürzere Gehwegvorstreckung zu markieren. Insbesondere an Stellen, bei denen auch die Fußgänger die für sie gefährliche Straßenquerung schlecht erkennen kann, wird empfohlen, auch an solchen Stellen verstärkt helle taktile Platten einzubauen.

Derartige Situationen gibt es häufig auch in städtischen Gebieten mit zwei breiten Fahrstreifen, die aber nicht breit genug für das Parken am Straßenrand sind oder wo kein Bedarf für einseitiges Parken vorhanden ist.

Auch hier sind richtliniengemäß ausgeführte Fußgängerkaps nicht möglich und nicht verständlich.

- Empfohlen wurde in solchen Fällen ebenfalls mitunter die Markierung von kurzen Gehwegvorstreckungen, damit Fahrzeugführer die Querungsstelle wahrnehmen können. Allenfalls unterstützend wirken könnte die Aufstellung von zwei Gefahrzeichen „Fußgänger“ (Zeichen 133 StVO).



*Querungsstelle Eiswerder Straße neben der Neubausiedlung „Quartier Schultheis“ in Spandau mit einem geringen und schnellen Kraftfahrzeugverkehr: Die Fußgängersperrgitter im Anschluss an die Querungsstelle verstärken den Eindruck, dass hier mit querenden Fußgänger nicht zu rechnen ist (QSt 12-003).*

## 9.7 Querungsstellen sollten im direkten Wegeverlauf liegen.

Aufgrund der Tatsache, dass die 20 grünen Hauptwege in ein vorhandenes Straßensystem eingefügt werden müssen, ergeben sich häufig Probleme damit, dass die Wegführung nicht mit den vorher geschaffenen Querungsstellen übereinstimmt. In diesen Fällen muss eine Abwägung erfolgen, ob ein dadurch erforderlicher Umweg zumutbar und die Einhaltung durchsetzbar sind, oder ob für eine qualitativ hochwertige Wegeverbindung nicht auch die Verkehrsflächen im direkten Wegeverlauf gequert werden müssen. Dabei war in den meisten Fällen nicht der erzwungene Umweg in Metern das Hauptkriterium, sondern das beobachtete Verhalten der Fußgänger, die mitunter auch kleinste Umwege nicht akzeptieren.

- In einem solchen Fall auf gerader Strecke ist es eindeutig, dass die vorhandene Querungsanlage an falscher Stelle liegt und die Fußgänger an der Stelle zu sichern sind, wo der tatsächliche Querungsbedarf vorhanden ist.

Eine größere Herausforderung stellen Wegeabschnitte dar, die parallel versetzt zu Straßenzügen verlaufen. Solche Situationen gibt es in Berlin an verschiedenen



*Die Querungsstelle Marienfelder Allee in Tempelhof-Schöneberg mit immerhin 17.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) ist nicht gut gesichert; wurde aber auch in einem längeren Beobachtungszeitraum nicht ein einziges Mal genutzt.*



*Stattdessen querten die Fußgänger und Radfahrer nur wenige Meter entfernt aber genau im Verlauf des grünen Hauptweges Nr. 05 „Nord-Süd-Weg“ und sie werden sich davon auch nicht abbringen lassen (QSt 05-069).*

Stellen, wenn z.B. in eigentlich idealer Form sich auf der einen Seite eines Wasserweges eine Straße und auf der anderen ein Grünzug befindet. Der Gehweg der Straßenführung wird dann im Querungsbereich z.B. mit einer Lichtsignalanlage gesichert, während nur wenige Meter entfernt der Weg im Grünzug keine oder eine schlecht gesicherte Querungsstelle aufweist. Der Umweg mag für die Fußgänger im Einzelfall vertretbar sein, bei einer qualitativ hochwertigen Wegeverbindung ist es aber für die Fußgänger nicht vertretbar, bei jeder Querstraße den Grünzug zu verlassen und eine Wegeschleife über die nächstliegende Straßenkreuzung gehen zu müssen. Beobachtungen an verschiedenen Stellen in der Stadt haben bestätigt, dass die Fußgänger unabhängig von der Gefährlichkeit der Querung und unabhängig vom Vorhandensein einer Querungsanlage ihren Weg im direkten Verlauf fortsetzen. Wenn man sich darauf nicht einstellt und für derartige Situationen keinen Lösungsansatz anbietet, entwertet man das gesamte Wegenetz.



*Der Grünzug nördlich des Nordgrabens in Reinickendorf ist auch für den Alltagsverkehr eine angenehme Alternative gegenüber der Straße Am Nordgabeln mit seinem hohen Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen, allerdings auch mit Lichtsignalanlagen an jeder Querung (links im Bild). Er hat in der Triftstraße mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 8.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) eine recht unsichere Querungsanlage mit Mittelinsel. Innerhalb von zwei längeren Beobachtungen gab es gefährliche Situationen für Fußgänger. Kein einziger Benutzer des Grünzuges nahm den Umweg über die Kreuzung mit der Lichtsignalanlage (QSt 16-006).*

Intensive Beobachtungen dieser häufig in der Stadt auftretenden Situation haben gezeigt, dass sich der bei der Querung zurückgelegte Weg der Fußgänger unabhängig davon, ob es im direkten Wegeverlauf eine Querungsanlage gibt oder nicht, stets am direkten Verlauf der Fußgängeroute orientiert. Auffällig war, dass die Fußgänger bei nicht vorhandener Querungsanlage und Mittelstreifen stets auf den bereits ausgetretenen Pfad liefen, sich aber deutlich vorsichtiger verhielten als in Situationen, die durch z.B. Borsteinabsenkungen eine Querungsanlage vorgaben. Insgesamt benachteiligt sind dadurch alle Mobilitätsbehinderten, die sich genauso verhalten würden, wie alle anderen Verkehrsteilnehmer, die Querung an dieser Stelle für sie aber mühsamer oder nicht möglich ist. Die bei den Fußgängern beobachtete Risikobereitschaft traf an reinigen Stellen in der Stadt in einem noch deutlicheren Maße bei Radfahrern zu, die häufig unbedacht und zu schnell auf den Verkehr in der Querstraße zufuhren.

In einigen Fällen werden sehr dicht vor Furten mit Lichtsignalanlagen liegende Querungsstellen besonders stark benutzt, weil sich auf beiden Seiten Haltestellen befinden.

Das Wegenetz benutzende Fußgänger, die aus den Bussen aussteigen oder einen Bus erreichen möchten, waren in solchen Situationen ebenso unwillig, den Umweg über die Kreuzung zu gehen. Dieses Verhalten ist besonders verständlich für alle, die durch den Umweg und das erzwungene Warten an der Lichtsignalanlage möglicherweise den an der Haltestelle stehenden Bus verpassen würden.



*Frequenter Übergang über die Hellersdorfer Straße nördlich der Klausdorfer Straße in Marzahn-Hellersdorf im Verlauf des grünen Hauptweges Nr. 7 „Ahrensfelder Weg“ und zusätzlich direkt neben den Haltestellen.*

*Knapp 50 Meter nördlich befindet sich die Kreuzung mit der Landsberger Chaussee. Während des Beobachtungszeitraumes ging kein einziger Fußgänger diesen Umweg, um beim Übergang an der Lichtsignalanlage eine vermeintlich höhere Verkehrssicherheit zu haben. Eine Verlegung des grünen Hauptweges bis zur Kreuzung wäre zwar in diesem Falle möglich, würde aber an der Situation grundsätzlich nichts verbessern (QSt 07-057).*



Derartige Wegführungen in unmittelbarer Nähe von Straßenkreuzungen sind nicht nur unbefriedigend, sondern unakzeptabel. Allen gemeinsam ist, dass sich auf der einen Seite Kraftfahrer in Richtung Kreuzung bereits auf die Signalisierung konzentrieren (rechts im Bild) und die kurz davor liegenden Querungsanlagen kaum wahrnehmen, auf der anderen Seite Fahrzeuge bei Grün an der Kreuzung mit zumeist unangemessen hoher Geschwindigkeit durchfahren oder nach Rot an der Kreuzung „durchstarten“. Darüber hinaus kommt es an zu dicht an Kreuzungen liegenden Querungstellen häufig insbesondere in Hauptverkehrszeiten zum

Rückstau und dann stehen die Fahrzeuge mehrreihig direkt auf dem vorgesehenen Übergang.

Einen generellen Lösungsvorschlag für derartige Probleme gibt es nicht.

- Bei dicht an der Kreuzung liegenden Wegeführungen ist zu überlegen, ob es zielführend sein kann, die Wege in die Signalisierung durch eine Art „Zeitschleuse“ einzubeziehen. Dies ist eine recht kostenintensive, aber durchaus zumindest in einigen Fällen modellhaft zu prüfende Möglichkeit.
- In der vorliegenden Studie wurden in der Regel weniger kostenintensive Maßnahmen vorgeschlagen, wie z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen, Rechtsabbiegespuren erst nach der Querungstelle einzurichten, durch Fußgängerkaps und Parkverbote die Querungswege zu verkürzen und die Sichtbeziehungen zu verbessern, aber auch durch den Einbau von taktilen Platten oder sogar Drängelgittern Fußgängern und Radfahrern die notwendige besondere Vorsicht zu signalisieren.

Dieser Aspekt scheint uns wesentlich zu sein für die Fragestellung, inwieweit Berlin ein halbwegs fußgängerfreundliches Wegenetz anbieten kann und will. Dabei ist allerdings nicht nur zu bedenken, welche Priorität dem Wegenetz in der Planung beigemessen wird, sondern ob und wie in der Praxis erreicht werden kann, dass die Fußgänger die geplante und umgesetzte Wegeführung auch akzeptieren.

## 9.8 Querungswege sollen möglichst kurz sein.

Überdimensionierte Ausrundungsradien in Kreuzungen und Einmündungen verleiten Kraftfahrer, in einer unangemessen hohen Geschwindigkeit insbesondere von einer Haupt- in eine Nebenstraße einzubiegen. Sie verlängern gleichzeitig den Querungsweg für Fußgänger und erhöhen deshalb in zweifacher Hinsicht das Unfallrisiko. Zu große Ausrundungsradien wurden erstaunlicherweise verstärkt im Nebenstraßennetz und in städtischen Randbereichen gefunden.

Gleiche Auswirkungen haben überdimensioniert breite Fahrstreifen. Berlin hat den Ruf, Fußgängern sehr breite Gehwege anzubieten. Von diesen Flächen geht aber im Gegensatz zu den zahlreichen zu breiten Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr keine Gefahr aus.



*Querungsstelle über die Fahrstreifen nur einer Fahrtrichtung der Ullsteinstraße in Tempelhof-Schöneberg. Die Straße ist trotz der Verkehrsbelastung von etwa 13.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) und trotz des hohen Lkw-Anteiles überdimensioniert und sollte rückgebaut werden (QSt 10-002).*



*Die Kreuzung Lutherstraße / Lindenstraße in Treptow-Köpenick befindet sich in einer Tempo-30-Zone, doch fahren fast alle Kraftfahrzeuge im Zeitraum der Beobachtung mit einer unangemessen hohen Geschwindigkeit (QSt 01-032).*

## 9.9 Fußgänger benötigen Warteflächen.

Dieser Aspekt wurde bei der ersten Untersuchung vernachlässigt, weil angenommen wurde, dass in Berlin überall Aufstellflächen vor der Querungsstelle vorhanden sind. Alle Begeherinnen und Begeher 2008 baten darum, den „Querungsstellen-Begehungsbogen“ dahingehend zu ergänzen, dass auch fehlende „Aufstellflächen“ erfasst werden konnten (vgl. Abschnitt 4.5). Die daraufhin vorgenommene Ergänzung erbrachte erstaunlich zahlreiche Problem-Meldungen.



*Hundeausführstreifen  
oder Aufstellfläche für  
Fußgänger, die die  
Fahrbahn queren  
möchten?  
Querungsstelle  
Boxberger Straße in  
Marzahn-Hellersdorf  
(QSt 7-031).*

## 10. Zusammenfassung und Ausblick

In Berlin entsteht ein etwa 500 Kilometer langes Netz mit 20 grünen Hauptwegen. Es wurde im Rahmen des Landschaftsprogrammes des Senats für Stadtentwicklung vorgestellt, 1994 vom Senat und dem Berliner Abgeordnetenhaus beschlossen und wird seit 2003 von einer breiten Basis von Bürgern und Verbänden unterstützt. Etwa 150 Flaneurinnen und Flaneure eines Bürgerprojektes haben das Wegenetz analysiert und an bisher noch nicht zugänglichen Stellen temporäre Umwege vorgeschlagen. Anfang 2008 erschien erstmals eine Übersichtskarte mit der in den Verwaltungen abgestimmten Wegeführung aller grünen Hauptwege, in der Zwischenzeit sind die Wege auch in anderen Stadtplänen eingetragen.

Verkehrssichere und komfortable Straßenquerungen sind letztlich eine entscheidende Grundlage für den Erfolg dieses anspruchsvollen Vorhabens, ein Fußwegenetz für die Alltags- und Freizeitmobilität der Bewohner dieser Stadt und ihrer Gäste zu schaffen. Deshalb hat der FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland mit Unterstützung durch die Verkehrslenkung Berlin (VLB) der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Querungsanlagen im Verlauf der 20 grünen Hauptwege untersucht und Vorschläge für Verbesserungs-Maßnahmen formuliert. Diese entsprechen den Intentionen des 2003 vom Senat vorgelegten und vom Parlament beschlossenen Stadtentwicklungsplanes Verkehr.

2008 wurden der gesamte Innenstadtbereich und vier Wegeausläufer in die Himmelsrichtungen (etwa 1/3) und 2009 alle anderen Wege (etwa 2/3 des Wegenetzes) untersucht. In diesem insgesamt 15 Monate umfassenden Untersuchungszeitraum wurden alle notwendigen Straßenquerungen im Verlauf des begehbaren Idealwegenetzes betrachtet; Querungsanlagen auf temporären Umwegen wurden dagegen nicht analysiert. Durch diese in Deutschland bisher einmalig umfassende Analyse von annähernd 1000 Querungsanlagen in einem Netzzusammenhang wurden für alle etwa 825 letztlich in das Netz einbezogenen Querungstellen Maßnahmenvorschläge unterbreitet.

In den letzten Jahren wurden in Berlin zahlreiche sehr gute Querungsanlagen gebaut, z.B. im Rahmen des Programmes zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen und Gehwegvorstreckungen. Sie zeigen, dass die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängern in der Verkehrspolitik einen hohen Stellenwert einnimmt. Ziel der Untersuchung war es, die Schwachstellen mit der Methode „Pedestrian Audit“ durch Begehungen unter Einbeziehung von Hinweisen durch Bürger und Verwaltungen zu analysieren. Dabei wurde untersucht, ob die Querungsanlagen dem aktuellen Regelwerk entsprechen („Stand der Technik“), ob sie unter Einbeziehung der örtlichen Verkehrsverhältnisse höchstmögliche Verkehrssicherheit bieten, attraktiv und komfortabel sind und sich im möglichst direkten Wegeverlauf befinden. Dass die grünen Wege ein Angebotsnetz darstellen und das vorhandene oder angestrebte Fußverkehrsaufkommen einen hohen Anteil von mobilitätseingeschränkten Personenkreisen aufweist oder aufweisen wird, hatte dabei einen hohen Stellenwert.

Für das Wegenetz wurden annähernd 1.300 Empfehlungen für Verbesserungsmaßnahmen formuliert, d.h. im Durchschnitt etwa 2,6 pro Kilometer des Wege-

netzes. Davon betreffen allerdings zahlreiche Anregungen die Fragestellung, ob nicht allein durch eine Korrektur im Wegeverlauf - und sei es nur der Wechsel der Straßenseite – eine Verbesserung der Bedingungen für die Verkehrssicherheit und Komfort erreicht werden kann. Diese Vorschläge sind kostenneutral. Mehr als ¼ aller Vorschläge beziehen sich auf Markierungen von Fußgängerstreifen, Park- und Fahrstreifen, gehören also im Vergleich zu Straßenumbauten oder der Anlage von Lichtsignalanlagen zu den kostengünstigen und kurzzeitiger umsetzbaren Maßnahmen. Eine erste grobe Kosteneinschätzung für die Gesamtheit der kostenmäßig erfassbaren Maßnahmenvorschläge ergab einen durchschnittlichen Kostenfaktor zwischen 10.000,- und 13.000,- Euro pro Kilometer Wegelänge, also einen Gesamtbedarf von etwa 5 bis 6,5 Millionen Euro. Darüber hinaus wird mit dem „grünen Bordstein“ ein Markierungs- und Stadtmarketing-Vorschlag unterbreitet.

Eine wesentliche Einschränkung der Aussagen über die Attraktivität und Sicherheit der Querungsanlagen ist in der Tatsache begründet, dass im Verlauf dieses Projektes die Signalzeitenpläne nicht untersucht werden konnten. Bekanntlich ist ein hoher Anteil von Fußgängerunfällen auf sogenannte „latente Gefahren“ an Ampeln zurückzuführen. Es kann keineswegs davon ausgegangen werden, dass an den untersuchten Querungsstellen mit Lichtsignalanlagen keine Maßnahmen erforderlich sind. Aussagen zur Fußgängerfreundlichkeit von Lichtsignalanlagen bedürfen einer recht aufwändigen Einzelfalluntersuchung.

Wegebegehungen mit mehrfachen Ortsbesichtigungen und Beobachtungen ergaben, dass häufig nicht die Knotenpunkte mit der Querung einer stark befahrenden Straße problematisch waren, sondern Straßen mit mittelstarkem und häufig unangemessen schnellem Kraftfahrzeugverkehr. Als unerwartet gefährlich oder unkomfortabel eingestuft wurden teilweise auch Straßenabschnitte von geringerer Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr. Diese Aussagen treffen auf die Innenstadt und auch auf die äußeren Bereiche zu. Bei letzteren kommen aber als Problem-bereiche Querungen über sogenannte „Ausfallstraßen“ hinzu, die vom Kraft-verkehrsaufkommen gar nicht so herausragend stark befahren sein müssen.

- **Grundsätzlich wird empfohlen, den Querungsanlagen und damit der Nutzung von Verkehrsflächen im Verlauf der 20 grünen Hauptwege in Berlin bei der zukünftigen Planung und Gesamtumsetzung konzeptionell und im Detail einen deutlich höheren Stellenwert zuzubilligen. Wenn die Einbeziehung der notwendigen Fahrbahnquerungen bei der Weiterentwicklung des Gesamtwegenetzes im Sinne des Unfallaudits und der Steigerung der Attraktivität des Fußwegenetzes stärker berücksichtigt werden, erfordert dies kontinuierliche Absprachen zwischen der Grün -, Verkehrs- und Stadtplanung.**

FUSS e.V. wird zur Unterstützung dieses Anliegens den Untersuchungsbericht vollständig unter [www.fussverkehrs-audit.de](http://www.fussverkehrs-audit.de) öffentlich machen, den 12 Bezirksverwaltungen Bezirks-Fassungen und darüber hinaus der Senatsverwaltung eine Fassung mit der Herausstellung von Vorschlägen zur Wegeführung zur Verfügung stellen.

- **Vorrangig wird es sein, die zahlreichen Vorschläge für Wegeveränderungen aus der Sicht der Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Komforts zu diskutieren.**
- **Darüber hinaus wird empfohlen, z.B. zwei der 20 grünen Hauptwege als Modellvorhaben in das Handlungskonzept „Fußverkehr“ im Rahmen des Stadtentwicklungsplanes Verkehr zu integrieren und dafür einen Innenstadt-Weg und einen Weg vom Stadtkern bis zur Stadtgrenze auszuwählen.**

Die Umsetzung und Weiterentwicklung der 20 grünen Hauptwege in Berlin sind erklärtes Ziel der Landesregierung und sie werden in absehbarer Zukunft ein Herausstellungsmerkmal des Stadtmarketings sein. Dieses Ziel ist nur erreichbar, wenn die Qualität der Grün- und Erholungswege und der Verkehrsflächen gleichermaßen schrittweise verbessert wird.

## 11. Extract

### Crossing Facilities within the Walkway Network

The walkway network, “20 grüne Hauptwege“, in Berlin, is a product of the cooperative effort between public administration, citizens, and organizations. This project is one of a kind in Germany in both scale and concentration. Not only does it encompass a total of approximately 500 kilometres of footpaths, promenades, pedestrian-friendly routes through greened urban environments, and other walkways, but also focuses upon pedestrian crossing facilities. The existence of safe and convenient pedestrian crossings is of fundamental importance in the establishment of a walkway network intended to serve the everyday and recreational mobility of the city’s residents and its guests. It is for this reason that FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland (the German Pedestrianisation Association) has conducted a weak-point-analysis (“Pedestrian Audit”) including about 825 pedestrian crossings.

The intention of this study was to examine whether these crossings comply with current rules and standards and whether they offered the highest possible degree of safety within the context of local traffic conditions. Other considerations include whether pedestrians were provided an attractive and comfortable environment and whether crosswalks were placed along the most direct route. Based on the assumption of a high percentage of mobility-impaired persons, barrier-free accessibility was awarded high priority.

Although FUSS e.V. reaffirms a genuine increase in the degree of awareness paid to the concerns of pedestrians on the part of the cityadministration, an initial examination of the crossing facilities within a greater context has revealed numerous hazards and hindrances. Within the area taken into consideration, circa 1.300 recommendations were formulated; specifically, an average of 3 proposals per kilometre of network. An initial estimate of the recommended measures amounts to an average cost factor of circa 10.000,- Euro per kilometre of walkway. The implementation and further development of Berlin’s “20 grünen Hauptwege” is a well defined objective of the state government and is certain to become a highlighted characteristic in the marketing of the city in the foreseeable future. This goal can only be reached if the quality of recreational walkways and traffic zones are steadily improved in equal measure.