

7. Festgestellte Mängel und Maßnahmen-Vorschläge

Friedrichshain-Kreuzberg: (insgesamt 71 Querungsstellen)

GHW Nr. 01 (001-005), 5 Querungsstellen

GHW Nr. 05 (030-033), 4 Querungsstellen

GHW Nr. 18 (023-044), 22 Querungsstellen

GHW Nr. 19 (030-069), 40 Querungsstellen

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 (beide Abschnitte finden Sie in der Datei **Q20GHW-Web-Gesamtbericht-2010.pdf**, die Sie auf unserer Website www.fussverkehrs-audit.de downloaden können). Eine kurze Erläuterung der Maßnahmengruppen und der Dringlichkeits-Stufen finden Sie am Ende dieser Datei.

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).

01-001 (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-Verkehrsbelastung 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 eindeutigeren Wegeföhrung 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, Friedrichshain-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 Teilauaufpflasterung 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 Schinesisches 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.

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).

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, Friedrichhain-Kreuzberg),

05-032 (Köthener Brücke/ Reichpietschufer, Friedrichhain-Kreuzberg),

05-033 (Köthener Brücke/ Schöneberger Ufer, Friedrichhain-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 (Friedrichhain-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.

GHW Nr. 18 „Innerer Parkring“

- Ringverbindung durch Parks und Grünanlagen im inneren Stadtbereich
- durch Neukölln, Friedrichhain-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).

18-023 (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 Wegführung des grünen Hauptweges und berücksichtigen nicht den Querungsbedarf im Wegeverlauf beider Grünanlagen etwa in der Mitte.

- Es wird dringend empfohlen, entweder die Wegführung zu überdenken oder im direkten Verlauf der Wegführung 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 Wegführung 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 Wegführung 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.

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).

19-030 (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 gestaltet 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, Friedrichshain-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, Friedrichshain-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, Friedrichshain-Kreuzberg):

Diese Querung ist nur bei Verlegung der Querungsstelle in Richtung Westen erforderlich. Keine Anmerkung.

19-035 (Friedenstraße/ Querung Büschingstraße, Friedrichshain-Kreuzberg):

Diese Querung ist nur bei Verlegung der Querungsstelle in Richtung Westen erforderlich. Keine Anmerkung.

19-036 (Mollstraße/ Querung Lichtenberger Straße, Friedrichshain-Kreuzberg):

Diese Querung ist wegen der Sperrung des Überganges Friedenstraße zusätzlich notwendig. Keine Anmerkung.

19-037 (Lichtenberger Straße/ Querung Landsberger Allee, Friedrichshain-Kreuzberg):

Keine Anmerkung.

19-038 (Lichtenberger Straße/ Querung Palisadenstraße, Friedrichshain-Kreuzberg): 2KAP **

- Es wird empfohlen, die Eckausrundungen zu verkleinern und Gehwegvorstreckungen auf beiden Seiten zumindest zu markieren.

19-039 (Lichtenberger Straße/ Querung Neue Weberstraße, Friedrichshain-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, Friedrichshain-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 Erkelenzdammes 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 Erkelenzdamm; Friedrichhain-Kreuzberg),

19-055 (Erkelenzdamm östlich verschoben/ Querung Gitschiner Straße, Skalitzer Straße, Friedrichhain-Kreuzberg),

19-056 (Gitschiner Straße, Skalitzer Straße/ Querung Erkelenzdamm, Friedrichhain-Kreuzberg): LSA ** + BAR *

Der Erkelenzdamm 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 Segitzdamm 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 Wegführung 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“).

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 Wegeföhrung
- 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.

Dringlichkeits-Stufen für Maßnahmen im Rahmen des Projektes

Dringlichkeits-Stufe *** :

Dringende Verbesserung der Verkehrssicherheit an Querungsstellen

Dringlichkeits-Stufe **:

Durchgängige Benutzbarkeit des Wegenetzes auf Verkehrsflächen

Dringlichkeits-Stufe * :

Komfortverbesserungen im Netz und an den Querungsstellen