

## 7. Festgestellte Mängel und Maßnahmen-Vorschläge

### **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

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](http://www.fussverkehrs-audit.de) downloaden können). Eine kurze Erläuterung der Maßnahmengruppen und der Dringlichkeits-Stufen finden Sie am Ende dieser Datei.

### **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).

*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 Papenpuhl-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 Unkenpuhl 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 freizuhaltenen 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 Fußgängerkaps 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-Hellers-  
dorf): 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.*

*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 Borsteinabsenkungen 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 Holzstämmen 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 abgelenkt 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 Eisenstraße 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 Eisenstraße nicht durchgängig eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet und weitere geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorgesehen werden sollten.

**08-036 (Hultschiner Damm/ Querung Eisenstraße, 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 Eisenstraße 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 Dammes vorzunehmen und den Hultschiner Damm an der Eisenstraße nördlich zu queren. Damit würden die vier genannten Querungen durch eine einzige ersetzt werden:

**08-040 (Eisenstraße/ Querung Hultschiner Damm, Marzahn-Hellersdorf):  
LSA(FGÜ) \*\*\* + GES \*\*\* + WEG \***

Auf dem Hultschiner Damm und auch in der Eisenstraße gibt es ein erhebliches Verkehrsaufkommen mit einem starken Rechtsabbiegeverkehr aus der Eisenstraße und einem ebenso starken Linksabbiegeverkehr aus der südlichen Richtung des Hultschiner Dammes, 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 unververtretbare 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 Wegeführung 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. 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).

**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 Grenzteiches/ 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 Grenzteich 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 Grenzteiches, Marzahn-Hellersdorf):**

Keine Anmerkung.

*Am Grenzteich 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 fahren 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 Fußgängerbänke 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 Wuhlees 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 Bismarckfelder 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.

## **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).

*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 führen fast alle Kraftfahrzeuge mit einer unangemessen hohen Geschwindigkeit an der Querungsstelle vorbei, zumal sich die Fahrzeugführer 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 Abbiegestreifen 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 Einbiegefahrstreifens 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 Eichpark 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.*

## 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