

## 7. Festgestellte Mängel und Maßnahmen-Vorschläge

### **Pankow:** (insgesamt 102 Querungsstellen)

GHW Nr. 04 (001-011), 11 Querungstellen

GHW Nr. 04 (013-015), 3 Querungstellen

GHW Nr. 05 (040-052), 13 Querungstellen

GHW Nr. 06 (001-011), 11 Querungstellen

GHW Nr. 07 (001-015), 15 Querungstellen

GHW Nr. 13 (010-029), 20 Querungstellen

GHW Nr. 16 (011-020), 10 Querungstellen

GHW Nr. 18 (045-052), 8 Querungstellen

GHW Nr. 19 (020-029), 10 Querungstellen

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. 04 „Lübarser Weg“**

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

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

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

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

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

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

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

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

Es handelt sich um einen vorbildlich angelegten Fußgängerüberweg, der an der richtigen Stelle das Wohngebiet mit dem Mauerpark verbindet. Die letzten Parkplätze in Fahrtrichtung aus dem Osten wurden nicht quer, sondern längs angeordnet. Dadurch ist die Gehwegvorstreckung deutlich vor die Park-Linie gezogen und es entsteht ein sehr breites Sichtfeld, ohne Einhaltung des 5-Meter-Bereichs. Ein auf andere Querungsanlagen übertragbarer Lösungsansatz zur Erweiterung des Sichtfeldes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Provinzstraße hat ein Verkehrsaufkommen von über 10.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Eine Mittelinsel soll an dieser Stelle die Querung für Fußgänger erleichtern. Die Querungsstelle wird nicht nur von Fußgängern, sondern vielfach auch von Radfahrern genutzt, da der Weg an dieser Stelle gemeinsam mit den Radwegen R2-5 verläuft. Der Übergang ist auffällig mit Radsymbolen gekennzeichnet, als wenn es sich hier um eine Radüberfahrt handelt und nicht um einen gemeinsamen Übergang mit Fußgängern. Trotz des Parkverbotes im Bereich der Querungsstelle ist die Straße beidseitig aufgrund von geparkten Kraftfahrzeugen schwer einsehbar, was aufgrund der hohen Geschwindigkeiten (die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h) für querende Fußgänger und Radfahrer eine Gefahr darstellt.

- Es ist zu prüfen, ob an dieser Stelle ein Fußgängerüberweg angelegt werden sollte. Da Fußgängerüberwege nicht „im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO)“ angelegt werden dürfen (R-FGÜ 2001, 2.1, Abs. 2), würde sich an dieser Stelle ein „Doppel-Zebra“ eignen. Beim sogenannten Göttinger „Doppel-Zebra“ wird eine separate Furt für den Radverkehr mittig in einen Fußgängerüberweg integriert. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit ergab sich dadurch auch im Vergleich zu einer vor oder hinter dem Fußgängerüberweg liegenden Furt eine klarere und konfliktfreiere Flächenaufteilung zwischen dem Fuß und dem Radverkehr. Bei der Querung der Provinzstraße ließe

sich durch die gemeinsame Wegeführung die Verkehrssicherheit beider Verkehrsteilnehmer kostengünstiger verbessern als durch eine getrennte Wegeführung.

- Bei der Einrichtung eines sogenannten Göttinger „Doppel-Zebra in der Provinzstraße ist es unbedingt notwendig, die vorhandene Mittelinsel breiter zu gestalten, um Fußgängern und Radfahrern einen bequemen und sicheren Übergang zu gewährleisten.
- Die Fahrradsymbole im Aufstellbereich des Gehweges sind zu entfernen, da es sich hier eindeutig um eine Gehwegüberfahrt handelt und den Fußgängern nach StVO Vorrecht einzuräumen ist. Ganz im Gegenteil müsste der Fußgängerüberweg nach dem Göttinger Modell in der Mitte über den Gehweg bis zum angrenzenden Radweg hinüber geführt werden.
- Darüber hinaus ist zu prüfen, ob in diesem Straßenabschnitt eine Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorzusehen ist.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Es ist zu prüfen, ob die Lichtsignalanlage an der Lengeder Straße südlich des S-Bahnhofes Wilhelmsruh durch einen Fußgängerüberweg ersetzt und ein zusätzlicher Doppel-Zebra nach dem Göttinger Modell im Verlauf des

gemeinsamen Mauerweges mit dem grünen Hauptweg nördlich des S-Bahnhofes Wilhelmsruh eingerichtet werden sollte.

- Auf der westlichen Seite der Kopenhagener Straße ist der Wegeverlauf durch Fahrradbügel, Schilder und Poller versperrt, die dort zu entfernen und quer zum Weg neu aufzustellen sind.
- Zusätzlich ist zu Prüfen, ob die Zufahrt direkt im Bereich der Querungsstelle komplett für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt werden kann.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

**GHW Nr. 05 „Nord-Süd-Weg“**

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

**Querungsanlagen:** Das Untersuchungsgebiet 2009 beginnt im Norden an der Berliner Stadtgrenze in Röntgental im Bezirk Pankow, wird gequert vom GHW Nr. 13 („Barnimer Dörfeweg“), 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 Dörfeweg“) bis zur Berliner Stadtgrenze südlich vom Berliner Forst Düppel (Gesamtlänge ca. 37 km mit insgesamt 64 Querungsstellen).

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

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

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

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

- Es wird aus Verkehrssicherheitsgründen dringend empfohlen den Übergang trotz des derzeitigen temporären Umweges schon vorzeitig auf den Idealweg an die Brücke zu verlegen und dort einen Fußgängerüberweg einzurichten.
- Es ist in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob und wie der Fernradweg Berlin-Usedom über den Pölnitzweg zu führen ist. Da Fußgängerüberwege nicht „im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO)“ angelegt werden dürfen (R-FGÜ 2001, 2.1, Abs. 2), würde sich an dieser Stelle eine getrennte Radwegeführung auf dem derzeitigen temporären Umweg am Röntgentaler Weg anbieten. Es wird - obwohl die Radwegesicherheit nicht Gegenstand dieser Untersuchung ist - darauf hingewiesen, dass für die Querung des Pölnitzweges direkt neben der S-Bahn-Unterführung in der Straßenkurve auch für den Radverkehr Sicherheitsmaßnahmen dringend erforderlich sind. In diesem Sinne sollte geprüft werden, ob die Stadt Berlin die guten Erfahrungen mit dem sogenannten „Doppel-Zebra“ der Stadt Göttingen aufgreifen sollte und ob Querungsanlagen im Bereich der gemeinsamen Wegeführung des „Nord-Süd-Weges“ GHW Nr. 05 mit dem „Fernradweg Berlin- Usedom“ ein vertretbares und sinnvolles Modell dafür darstellen würden. Beim Göttinger „Doppel-Zebra“ wird eine separate Furt für den Radverkehr mittig in einen Fußgängerüberweg integriert. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit ergab sich dadurch auch, im Vergleich zu einer vor oder hinter dem Fußgängerüberweg liegenden Furt, eine klarere und konfliktfreiere Flächenaufteilung zwischen dem Fuß und dem Radverkehr. Am Pölnitzweg ließe sich durch die gemeinsame Wegeführung die Verkehrssicherheit beider Verkehrsteilnehmer kostengünstiger verbessern als durch eine getrennte Wegeführung.

*Der GHW Nr. 05 verläuft im Schlosspark Buch nordwestlich der Panke bis zur Wiltbergstraße. Ab der Wiltbergstraße ist der Idealweg lediglich bis zur Gauß-Oberschule begehbar und dann bis zur Robert-Havemann-Oberschule östlich der*

*Panke unterbrochen. Die Querungen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht, sondern die zukünftige Querungsstelle:*

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

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

- Aus Verkehrssicherheitsgründen wird deshalb dringend empfohlen, den Übergang trotz des derzeitigen temporären Umweges schon jetzt auf den Idealweg an die Nord-West-Seite der Brücke auf Höhe des Einkaufszentrums "Schlosspark-Passage" zu verlegen und dort einen Fußgängerüberweg einzurichten.
- Es ist in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob und wie der Fernradweg Berlin- Usedom über die Wiltbergstraße zu führen ist. Da Fußgängerüberwege nicht „im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO)“ angelegt werden dürfen (R-FGÜ 2001, 2.1, Abs. 2), würde sich an dieser Stelle eine getrennte Radwegeführung anbieten mit einer Straßenquerung im Bereich der Straßen-Einmündung südlich des S-Bahnhofes Buch. Denkbar wäre auch die Anlage eines Göttinger „Doppel-Zebra“ (vgl. Querung Pölnitzweg) an dieser Stelle.
- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen sowie der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

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

Keine Anmerkung

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

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

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

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

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

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

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

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

- Es wird empfohlen, die Umwege durch die Anlage von direkteren, barrierefreien Wegen zu verkürzen.
- Die Rampen der Brücke sind barrierefrei zu gestalten: Nach mindestens 6 Metern ist ein 1,50 Meter langes ebenes Zwischenpodest vorzusehen. Wei-

terhin ist zu prüfen, ob die vorgesehen 6% Neigung überschritten werden (vgl. RAS 2006).

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

Keine Anmerkung.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Keine Anmerkung

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

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

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

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

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

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

dass kurz vor dem Parkausgang der Weg südlich über die Panke gewählt wird und dann über den vorhandenen Pfad zur Ossietzkystraße.

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

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

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

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

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

Keine Anmerkung.

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

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

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

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

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

## **GHW Nr. 06 „Lindenberger Korridor“**

- **Vom Bucher Forst (Hobrechtsfelder Chaussee) bis Rummelsburg (Pfarrstraße, Rummelsburger See)**
- **durch Pankow und Lichtenberg.**

**Querungsanlagen: Der gesamte Weg gehört zum Untersuchungsgebiet 2009. Er beginnt an der Berliner Stadtgrenze im Hobrechtswald/ Bucher Forst (Hobrechtsfelder Chaussee), verläuft zunächst in südlicher Richtung, verlässt am Lindenberger Weg das Stadtgebiet und wird an der Lindenberger Straße (Wartenberg) wieder hineingeführt. Danach verläuft er weiter in südlicher Richtung, kreuzt in Wartenberg den GW 16 „Humboldtspur“, wird vom Marzahn-Hohenschönhauser-Grenzgraben bis südlich vom Papenpfuhlbecken mit dem GHW Nr. 07 „Ahrensfelder Weg“ gemeinsam geführt und endet am Rummelsburger See in Rummelsburg (Gesamtlänge in Berlin ca. 16 km mit insgesamt 50 Querungsstellen).**

### **06-001 (Hobrechtsfelder Chaussee östliche Seite/ Querung Pölnitzweg, Pankow): AUF\*\*\* + SON\*\***

Die Querungssituation am Pölnitzweg ist für Fußgänger, die aus südlicher Richtung den Pölnitzweg queren, sehr unübersichtlich und gefährlich. Die Fahrbahnbreite beträgt an der Querungsstelle ca. 13 Meter. Die aus der Hobrechtsfelder Chaussee, auf welcher eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt, einmündenden Fahrzeuge fahren trotz Sichtbehinderung sehr schnell in den Pölnitzweg mit Tempo 30 hinein.

- Um die Geschwindigkeit der einmündenden Fahrzeuge in den Pölnitzweg zu reduzieren, wird dringend eine Teilaufpflasterung empfohlen.
- Zusätzlich sollte die Eckausrundung durch eine Sperrfläche nach Zeichen 298 StVO („Sperrfläche“) auf der südlichen Seite abmarkiert werden.
- Darüber hinaus wird dringend empfohlen, die Bepflanzung auf der südwestlichen Seite des Pölnitzweges und auf der südöstlichen Seite der Hobrechtsfelder Chaussee zu entfernen oder einzukürzen.



**06-002 (Weg durch den Bucher Forst an der Waldschule, Wiltbergstraße südliche Seite/ Querung Wiltbergstraße, Pankow): WEG\*\***

Die Wiltbergstraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 11.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). An der in der Planvorlage angegebenen Stelle befindet sich keine Querungsanlage und auf der südwestlichen Seite der Wiltbergstraße ist kein Gehweg bis zur Einfahrt zum Helios-Klinikum Berlin-Buch vorhanden.

- Es wird dringend eine Veränderung der Wegeführung empfohlen. Der vorhandene Gehweg auf der nordöstlichen Seite der Wiltbergstraße sollte genutzt werden. Es muss in diesem Fall zunächst die Einfahrt zum Helios-Klinikum Berlin-Buch gequert werden, um dann an der Einmündung des Röbellweg an der Lichtsignalanlage die Wiltbergstraße zu queren. Die in der Planvorlage eingezeichnete Querung der Straße Am Sandhaus muss dann aufgrund der von uns vorgeschlagenen Wegeveränderung nicht mehr gequert werden.

**06-003 (Wiltbergstraße nordöstliche Seite/ Querung Einfahrt zum Helios-Klinikum Berlin-Buch, Pankow): WEG\*\* + BAR\***

- Es wird empfohlen, die Wegeführung so zu verändern, dass zunächst die Einfahrt zum Helios-Klinikum Berlin-Buch gequert wird und anschließend die Lichtsignalanlage zur Überquerung der Wiltbergstraße am Röbellweg genutzt wird. Die Straße Am Sandhaus müsste dann nicht mehr gequert werden.
- Auf beiden Straßenseiten ist der Einbau von taktilen Flächen sehr zu empfehlen.

**06-004 (Wiltbergstraße nordöstliche Seite, Wiltbergstraße südwestliche Seite/ Querung Wiltbergstraße an der Einmündung Röbellweg, Pankow):**

Keine Anmerkung.

**06-005 (Wiltbergstraße südliche Seite/ Querung Straße ohne Namen westlich der S-Bahntrasse, Pankow): AUF\*\***

Die Querungsstelle befindet sich an einem frequentierten Taxistand mit Taxiwendebereich. Der Wendebereich ist mit einer Mittelinsel als Querungsanlage für Fußgänger ausgestattet. Durch die wartenden Taxis, aber auch durch parkende Kraftfahrzeuge kommt es zu Sichtbehinderungen bei der Querung der Straße in nördliche Richtung. Da zum beobachteten Zeitpunkt Kraftfahrzeuge an der Lichtsignalanlage am S-Bahnhof Buch warten mussten, konnten die Kraftfahrzeuge nicht in die Wiltbergstraße einbiegen und blockierten die Querungsstelle. An der Querungsstelle wurde zum Zeitpunkt der Begehung ein sehr hohes Fußverkehrsaufkommen beobachtet.

- Es wird empfohlen, den Gehweg über beide Einmündungen durchzuziehen.

**06-006 (Wiltbergstraße südliche Seite/ Querung Straße ohne Namen östlich der S-Bahntrasse, Pankow): AUF\*\***

Es handelt sich um eine sehr zentrale Querungsstelle, da an die Querungsstelle ein Zugang zum Einkaufszentrum "Schlosspark-Passage" sowie eine kleinen Fußgängerzone mit kleinen Läden und Cafés und einer Bibliothek anschließt. Die Furt ist gegenüber der Bordsteinabsenkung versetzt und die Querungsstelle somit nur teilweise barrierefrei. Mobilitätsbehinderte Personen müssen außerhalb der Furt queren, wenn sie auf eine Absenkung des Bordsteins angewiesen sind. Zum Zeitpunkt der Begehung war die Sicht auf der westlichen Straßenseite durch ein, am Pfahl des Zeichens 286 StVO („Eingeschränktes Haltverbot“) angebrachtes Wahlplakat behindert.

- Es wird eine Teilaufpflasterung zur Verdeutlichung des Vorrangs für Fußgänger und zur Geschwindigkeitsreduzierung der einmündenden Kraftfahrzeuge empfohlen (AV Berlin, A, 3.7.4, EFA 2002, 3.3.6.1).

*Im Eingangsbereich zur „Schlosspark-Passage“ wird der GHW Nr. 05 („Nord-Süd-Weg“) gequert.*

**06-007 (Wiltbergstraße südliche Seite/ Querung Walter-Friedrich-Straße, Pankow): SCH\*\*\* + BAR\*\***

Es handelt sich um eine sehr zentrale Querungsstelle, da sich dort ein Zugang zum Einkaufszentrum "Schlosspark-Passage" sowie zu einer kleinen Fußgängerzone mit kleinen Läden und Cafés und einer Bibliothek befindet. Zum Zeitpunkt der Begehung querten ausgesprochen viele Personen bei Rot für Fußgänger die Walter-Friedrich-Straße, da die Fußgänger ca. 50 Sekunden auf die Grünzeit warten müssen.

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

Der Gehweg ist an der Querungsstelle am Übergang zur Fahrbahn sehr abschüssig und geht ohne Niveauunterschied in die Fahrbahn über. Dies ist besonders für mobilitätseingeschränkte Personen und Sehbehinderte sehr gefährlich, da diese auf die Fahrbahn rollen könnten beziehungsweise den Übergang zur Fahrbahn nicht wahrnehmen.

- Es wird dringend empfohlen, einen Bordstein mit einem Auftritt von 3 cm zu errichten, um einen Niveauunterschied zwischen Fahrbahn und Gehweg auch für Sehbehinderte deutlich zu machen (AV Berlin, A, 2.3.2).
- Auf beiden Straßenseiten ist der Einbau von taktilen Flächen im Bereich der Furt erforderlich.

**06-008 (Wiltbergstraße südliche Seite/ Querung Groscurthstraße, Pankow): AUF\*\***

Die Einmündung der Groscurthstraße ist auf der nordwestlichen Seite stark ausgerundet. Dies verleitet Kraftfahrzeugführer dazu, mit hohen Geschwindigkeiten in die Groscurthstraße einzubiegen.

- Um die Geschwindigkeit der in die Groscurthstraße einbiegenden Kraftfahrzeuge zu reduzieren, wird die Einrichtung einer Teilaufpflasterung empfohlen (EFA 2002, 3.3.6.1).

**06-009 (Karower Chaussee, Lindenberger Weg/ Querung Karower Chaussee, Pankow): LSA\*\*\* + SON\*\* + BAR\*\***

Die Karower Chaussee hat ein Verkehrsaufkommen von über 12.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Die Querungsstelle befindet sich direkt hinter einem Straßenknicke und einer Einmündung mit Rechtsabbiegerspur. Es ist keine Querungsanlage vorhanden, die Querungssituation ist sehr unübersichtlich und es wird sehr schnell gefahren. In unmittelbarer Nähe befindet sich das Helios-Klinikum Berlin-Buch.

- Es wird dringend eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage empfohlen.

Eine Aufstellfläche für Fußgänger ist an der Querungsstelle nur auf der östlichen Seite der Karower Chaussee vorhanden. Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich statt einer Aufstellfläche ein Radweg, da dort die Radfahrer von der Straße auf den Gehweg geführt werden.

- Es wird dringend empfohlen den Beginn des Radweges auf dem Gehweg um einige Meter in südliche Richtung zu verlegen und auf der westlichen Seite der Karower Chaussee eine Aufstellfläche für Fußgänger einzurichten.
- Auf der westlichen Seite der Karower Chaussee ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich, auf beiden Straßenseiten ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

**06-010 (Lindenberger Weg südliche Seite/ Querung Siedlungsstraße, Pankow): AUF\*\*\* + BAR\***

Bei der Querung der Siedlungsstraße aus nördlicher Richtung kommt es durch einen Zaun und eine Hecke auf dem Eckgrundstück zu erheblichen Sichtbehinderungen bei der Querung. Verstärkt wird dies durch einen Straßenknicke in der Siedlungsstraße.

- Es wird dringend empfohlen, eine Teilaufpflasterung einzurichten, um die Sichtverhältnisse zu verbessern und die Geschwindigkeit der einmündenden Kraftfahrzeuge zu reduzieren.

- Auf beiden Straßenseiten ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

#### **06-011 (Lindenberger Weg südliche Seite/ Querung Georg-Benjamin-Straße Pankow): KAP\*\* + BAR\***

An der Querungsstelle kommt es zu Sichtbehinderungen durch parkende Kraftfahrzeuge.

- Auf der nördlichen Straßenseite wird ein markiertes Fußgängerkap über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinaus empfohlen.
- Auf beiden Straßenseiten ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

*Der Weg verlässt am Lindenberger Weg/ Göthestraße Berlin und trifft in Wartenberg Lindenberger Straße/ Straße 2 wiederum auf das Berliner Stadtgebiet*

### **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 Papenpuhl bis zum Marzahn-Höhenschönhauser-Grenzgraben verläuft der Weg gemeinsam mit dem GHW Nr. 06 „Lindenberger Korridor“, kreuzt sich südlich vom Landschaftspark Wuhletal mit dem GHW Nr. 14 „Wuhleweg“ und endet am Nordrand der Hönower Weiherkette (Wuhle-Hönow-Weg) an der Berliner Stadtgrenze (Berliner Straße / Straße am Haussee) in Richtung Hönow (Gesamtlänge ca. 15 km mit insgesamt 61 Querungsstellen).

#### **07-001 (Volkspark Friedrichshain/ Querung Virchowstraße, Pankow): WEG \***

Das Kraftverkehrsaufkommen ist gering und die Anordnung der Gehwegvorstreckung im Verlauf des Weges aus dem Volkspark heraus ist vorbildlich. Dennoch war zum Zeitpunkt der Begehung zu beobachten, dass kein einziger Fußgänger so läuft, wie vorgegeben. Das lag eindeutig daran, dass die Wegeführung an der Kniprodestraße nicht auf diesen Übergang ausgerichtet ist.

- Es wird empfohlen, den Weg nördlich vom Freizeitpark bis zum Übergang an der Pasteurstraße eindeutig abgesetzt von der Kniprodestraße auszubilden und dann an der Virchowstraße auch eindeutig auf die eingerichtete Querungsanlage zu führen.

**07-002 (Pasteurstraße/ Querung Kniprodestraße, Pankow): KAP \*\*\* + WEG \***

Bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 9.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sollte diese Querungsstelle unbedingt sicherer gestaltet werden.

Auf der südlichen Straßenseite ist der Busstreifen direkt am Überweg auf der Fahrbahn markiert. Obwohl der Bus Linie 200 häufig verkehrt, sind damit Lücken im Fahrzeugstrom vorgegeben. Beim Zeitpunkt der Begehung hat sich gezeigt, dass Fußgänger sich aufgrund der übersichtlichen Zufahrt aus Richtung Süden dort aufstellen können und dann lediglich einen Fahrstreifen zu queren haben.

Auf der nördlichen Seite müssen dagegen zwei Fahrstreifen, ein Parkstreifen und der Fahrradweg gequert werden. Es gibt selbst für erwachsene Fußgänger keine Möglichkeit, die teilweise sehr schnell aus Richtung Danziger Straße herannahenden Kraftfahrzeuge auch nur zu erkennen.

- Es wird dringend empfohlen, zumindest auf der nördlichen Straßenseite eine bauliche Gehwegvorstreckung auszubilden. Da der Platz möglicherweise nicht ausreicht, muss die Gehwegvorstreckung nicht über die Parkstreifenbegrenzung hinaus ragen. Dann müssen entsprechende Parkstände freigehalten werden um eine Sichtbeziehung zu ermöglichen (vgl. Sichtweite nach R-FGÜ 2001, 2.2, Bilder 1a und 1 b).

Die Betroffenenvertretung des Sanierungsgebietes Bötzwowviertel setzt sich u.a. für Querungsanlagen in der Straße Am Friedrichshain ein. Seit Februar 2008 liegt eine „Vorstudie Straße Am Friedrichshain, einschließlich Stichstraße“ der Forschungs- und Planungsgruppe Stadt und Verkehr FGS vor, die im Auftrag der S.T.E.R.N und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung erstellt wurde. Alle vorgestellten Planungsvarianten beinhalten eine Verbesserung der Querungsbedingungen an der Bötzwowstraße, der Käthe-Niederkirchner-Straße und der Hufelandstraße durch Gehwegvorstreckungen sowie eine bedarfsgesteuerte Fußgänger-Lichtsignalanlage an der Einmündung der Bötzwowstraße. Unabhängig von der allgemein als notwendig betrachteten Verbesserung der Querungsstelle über die Kniprodestraße an der Einmündung Pasteurstraße werden Querungsanlagen in der Straße Am Friedrichshain zur besseren nördlichen Erreichbarkeit des Volksparks Friedrichshain und auch zur Aufwertung des grünen Hauptweges für vordringlich gehalten.

- Es wird deshalb empfohlen, die Verlegung des grünen Hauptweges am Ausgang Volkspark Friedrichshain an der Virchowstraße über die Hufelandstraße und Hans-Otto-Straße zum Arnswalder Platz zu prüfen. Möglich wäre auch eine Verlegung ab Parkausgang Käthe-Niederkirchner-Straße / Hans-Otto-Straße oder sogar ab Bötzwowstraße; bei diesen Varianten wäre allerdings der Weg durch den Volkspark kürzer.

**07-003 (Pasteurstraße/ Querung Hans-Otto-Straße, Pankow): 2KAP \*\*\* + BAR \*\***

Die Querung ist für eine Straße mit relativ wenig Kraftfahrzeugverkehr in einer Tempo-30-Zone, aber hohem Parkdruck unkonfortabel und nicht sicher ausgestattet.

Fußverkehr ist durch den Arnswalder Platz mit einem Spielplatz durchaus vorhanden. Beide Bordsteine sind bisher nicht abgesenkt, sodass ohnehin eine Maßnahme erforderlich ist.

- Es wird empfohlen, bauliche Gehwegvorstreckungen auf beiden Seiten auszubilden, insbesondere auf der nördlichen Seite über die Parkstreifenbegrenzung hinausgezogen.

#### **07-004 (Bötzowstraße/ Querung Danzigerstraße, Pankow): KAP \*\* + SON \*\***

Die Danziger Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 24.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und Straßenbahngleise in Mittellage.

- Auf der südlichen Seite am Amtswalder Platz ließe sich die Querungslänge durch Markierung einer Gehwegvorstreckung im Bereich der anschließenden Parkstände um eine Fahrstreifenbreite verringern.
- Es ist zu prüfen, ob auf der nördlichen Seite bei diesem Verkehrsaufkommen tatsächlich vier breite Fahrstreifen erforderlich sind und ob Maßnahmen zur Verringerung der Querungslänge möglich sind.

#### **07-005 (Bötzowstraße/ Querung John-Schehr-Straße, Pankow): KAP \*\***

Die Straße hat ein relativ geringes Verkehrsaufkommen, wenn aber Fahrzeuge fahren, wird ziemlich schnell gefahren, da die Fahrstreifen überdimensioniert sind. Es stellt sich die Frage, aus welchem Grund frisch markierte Gehwegvorstreckungen gegeneinander versetzt angeordnet wurden. Und es stellt sich als zweite Frage, wer die Ausführung von Gehwegvorstreckungen direkt vor einer Grundschule beaufsichtigt hat, die noch nicht einmal bis zur Grenze der Parkstände reichen, also für Kinder nutzlos und gefährdend sind.

- Es wird dringend empfohlen, die Gehwegvorstreckung im direkten Verlauf des östlichen Gehweges in der Bötzowstraße neu zu markieren und zwar in einer richtliniengemäßen Form.

#### **07-006 (Bötzowstraße/ Querung Rudolf-Schwarz-Straße, Pankow): KAP \*\* + BAR \*\***

Die einmündende Straße wirkt wie eine Grundstückszufahrt und ist auf der Nordseite durch abgesackte Gehwegplatten und Bordsteine zufällig barrierefrei.

- Auf der südlichen Seite ist der Bordstein abzusenken.
- Es ist zu prüfen, ob der 5-Meter-Bereich frei gehalten wird oder eine markierte Gehwegvorstreckung mit einem abmarkierten Seitenbereich sinnvoll ist.

**07-007 (Bötzowstraße/ Querung Anton-Saefkow-Straße, Pankow): AUF \*\* + SON \*\* + BAR \*\***

Der Kraftfahrzeugverkehr auf einem einzigen Fahrstreifen als Einbahnstraße ist in der Anton-Saefkow-Straße unbedeutend und doch bietet die nordwestliche Eingangssituation zum Volkspark Anton Saefkow erstaunlich viele Barrieren für Fußgänger:

Beide Bordsteine sind nicht abgesenkt. Zum Zeitpunkt der Begehung war der Gehweg auf der Parkseite zugeparkt. Er endet allerdings ohnehin mit Gestrüpp an einer Mauer. Auf der nordwestlichen Seite befindet sich eine Art Parkbucht zum Querparken, die allerdings seitlich mit einer schrägen Bordsteinführung abgegrenzt ist, so als wäre sie für das Schrägparken eingerichtet. Auch diese Bordsteine sind nicht abgesenkt. Direkt im Anschluss hinter den parkenden Kraftfahrzeugen, d.h. wenige Zentimeter von den Stoßstangen entfernt, führt eine breite Treppe in den Volkspark. Wenn der Parkstreifen benutzt wird, so wie es an zwei Begehungszeitpunkten der Fall war, ist diese Treppe für niemand erreichbar. Zum Zeitpunkt einer Besichtigung war die einzige Lücke mit einem Fahrrad mit Anhänger zugestellt.

Etwa 20 Meter weiter befindet sich eine Rampe, die offensichtlich von den Fußgängern als Alternative zur Treppe genutzt wird. Auch hier gibt es keine abgesenkten Bordsteine und auch hier wird das Abstellen von Kraftfahrzeugen nicht verhindert. Die Rampe ist für Mobilitätsbehinderte zu steil und durch die Regenabflussrillen sowie starker Gehwegschäden bis zum Zusammentreffen mit der Treppe nicht benutzbar.

Dieser Eingang zur wohnnahen Grünanlage mit Spielplätzen ist ein Schaustück für die Missachtung einfachster Erreichbarkeits-Kriterien und die Straßensituation muss grundsätzlich umgestaltet werden.

- Es wird empfohlen, den Gehweg über den Fahrstreifen im Verlauf der Böt-zowstraße und an der nach Süden versetzten Rampe als Teilaufpflasterungen herüberzuziehen.
- Der Parkstreifen ist bis zur Treppe auf Gehwegniveau anzuheben oder zu-mindest im hinteren Bereich, wenn davor noch ein Stück Längsparkstreifen bleiben soll (so wie es früher möglicherweise einmal war). Besser wäre es, den Park-Aufgang herauszuarbeiten und hier eine geschlossene Gehwegfläche zu schaffen.
- Die Rampe ist nach den geltenden Richtlinien für barrierefreies Bauen herzu-richten.

*Der geplante Anschluss an den GHW 18 Storkower Straße ist derzeit noch nicht begehbar, deshalb gibt es über den Volkspark Anton Saefkow einen temporären Umweg. Die Querungen im Verlauf dieses Weges wurden nicht untersucht. Die folgende Querungsstelle des Untersuchungsgebietes 2009 befindet sich im Verlauf des Idealweges und des temporären Umweges:*

*Der Weg ab der letzten Querung der Anton-Saefkow-Straße durch den Volkspark-Anton-Saefkow und den ehemaligen Güterbahnhof Greifswalder Straße ist derzeit noch nicht begehbar und gehörte zum Untersuchungsgebiet 2008. Die folgende Querungsstelle befindet sich im Verlauf des Idealweges und des temporären Umweges.*

**07-008 (Weg über den ehemaligen Güterbahnhof Greifswalder Straße, Storkower Straße südwestliche Seite, Storkower Straße nordöstliche Seite/ Querung Storkower Straße, Pankow): KAP/SON\* + BAR\*\***

Die Storkower Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 12.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV); an der Querungsstelle ist ein Tempo-Limit von 50 km/h angeordnet; bei unserer Begehung an einem Montagmittag in den Sommerferien fuhren die Kraftfahrzeuge mit moderater Geschwindigkeit. Wir konnten einige Lücken im Verkehrsfluss beobachten. Die Straße verfügt über einen Mittelstreifen mit Übergang. Es sind pro Richtung je eine Fahrspur, eine Radspur auf der Fahrbahn, längs parkende Fahrzeuge und ein stillgelegter Radweg auf Gehwegniveau, der an den Zufahrten durch Barken abgesperrt ist, zu queren. Die Querung der Storkower Straße wird durch auf der Fahrbahn markierte Fußgängerkaps gesichert, die allerdings nicht über den Parkstreifen hinausreichen.

- Wegen des geringen Parkdrucks ist keine bauliche Anlage eines Fußgängerkaps erforderlich, jedoch wird empfohlen, die vorhandenen Gehwegvorstreckungen richtliniengemäß 30 – 70 cm über die Parkstände hinaus vorzuziehen, um eine bessere Sicht zu ermöglichen. Da eine Verengung der Radspuren oder der Fahrbahnen nicht möglich ist, kann dies nur durch eine Verschwenkung der Längsparkplätze zu Lasten der nicht mehr benötigten Hochbord-Radwege in einem ausreichenden Bereich beidseitig der Querungsstelle erfolgen. Dem Fußgänger-Längsverkehr wird dadurch kein durch die Stilllegung des Radwegs wiedergewonnener nutzbarer Verkehrsraum entzogen, da sich zwischen der Gehbahn und dem ehemaligen Radweg noch eine mit Bäumen bestandene Pflanzfläche befindet.

Nur zwischen der Fahrbahn auf der Bahnseite und dem Mittelstreifen ist der Bordstein abgesenkt; zur Befestigung des Übergangs an der Mittelinsel wird Großsteinpflaster verwendet.

- Es wird daher empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen dem Asphalt der Fahrbahn und dem Großsteinpflaster der Mittelinsel ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen. Beidseitig der Fahrbahn auf der Nordostseite und zwischen Gehweg und Fahrbahn auf der Bahnseite sollte die Querung mit abgesenkten Bordsteinen versehen werden. An den abzusenkenden Bordsteinen zu den Gehwegen müssen taktile Platten verlegt werden.



**WEG\*\***

Der Gehweg auf der Südwestseite der Einsteinstraße (Trasse in Richtung Nordwest – Südost) verschwenkt kurz vor der Kurve zur Kniprodestraße. Nördlich im Anschluss existiert auf der Südostseite kein Gehweg. Eine Querung der Einsteinstraße weiter westlich, etwa an der Einmündung der Storkower Straße (Nebentrasse in Richtung Südwest – Nordost) ist nicht sinnvoll, da in diesem Abschnitt auf der Nordostseite der Einsteinstraße nur abschnittsweise Gehwege direkt an der Straße vorhanden sind. Die Nutzung eines tiefer gelegenen Weges auf der Nordostseite direkt an den Häusern wäre wegen der undeutlichen Wegführung und der teilweisen Freigabe für Kraftfahrzeuge ungünstig.

- Deshalb wird empfohlen, auf die andere Straßenseite zu wechseln.

**07-009 (Einsteinstraße südöstliche Seite, Einsteinstraße nordwestliche Seite / Querung Einsteinstraße, Pankow): KAP\*\* + BAR\*\***

Die Querungsstelle in der über eine Park- und eine Fahrspur verfügenden Einsteinstraße ist zurzeit weder durch Querungsanlagen gesichert noch barrierefrei ausgestattet. Bei unserer Begehung parkten dort keine Fahrzeuge.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf durch auf die Fahrbahn markierte Fußgängerkanäle deutlicher hervorzuheben. Wegen des geringen Parkdrucks ist hier keine bauliche Anlage von Kanälen erforderlich.
- Die Querungsstelle sollte beidseitig mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

**WEG\*\***

Auch die Wegführung zwischen der Hanns-Eisler-Straße (Trasse in Richtung Nordwest – Südost) und der Michelangelostraße ist nicht entsprechend den Plandarstellungen möglich, da auf der Südostseite der Hanns-Eisler-Straße (am gleichnamigen Sportplatz) kein Gehweg vorhanden ist. Der Weg auf der nordwestlichen Seite ist wenig attraktiv, da er von einer weiteren Nebentrasse der Hanns-Eisler-Straße, einer Parkplatz- und einer breiten Bushaltestellenzufahrt gequert wird und an der Michelangelostraße auf eine Querungsstelle trifft, die lediglich durch einen Mittelstreifen mit Übergang gesichert ist.

- Es wird daher empfohlen, nach Querung der Hanns-Eisler-Straße (Trasse in Richtung Nordwest – Südost) den grünen Hauptweg entlang eines breiten, asphaltierten Richtung Nordwesten verlaufenden Parkweges zu führen. Für die weitere Wegführung bis zu einem Durchlaß zwischen den Häusern Nummer 54 und 56 gibt es zwei Varianten (südöstlich und nordöstlich der Jugendverkehrsschule oder nordwestlich der Kita [Hausnr. 65]). Nach Querung eines Parkplatzes führt ein Weg durch eine Grünfläche zu einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage an der Michelangelostraße.

**07-010 (Hanns-Eisler-Straße [Trasse in Richtung Nordwest – Südost in nordwestlicher Verlängerung des Stedingerwegs] südwestliche Seite / Hanns-Eisler-Straße [Trasse in Richtung Nordwest – Südost in nordwestlicher Verlängerung des Stedingerwegs] nordöstliche Seite/ Querung Hanns-Eisler-Straße [Trasse in Richtung Nordwest – Südost in nordwestlicher Verlängerung des Stedingerwegs], Pankow): KAP\*\* + SON\* + BAR\*\***

An der über eine Park- und eine Fahrspur verfügenden Straße gibt es zurzeit keine Querungsanlagen. Bei unserer Begehung parkten dort keine Fahrzeuge; ein direkt daneben im Einmündungsbereich parkender Pkw behinderte jedoch die Sicht. Die Querungsstelle ist auf beiden Seiten mit abgesenkten Bordsteinen ausgestattet, die jedoch sehr schmal und steil sind. Die Nordostseite ist zusätzlich durch Poller gesichert.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf durch auf die Fahrbahn markierte Fußgängerkaps deutlicher hervorzuheben. Wegen des geringen Parkdrucks ist hier keine bauliche Anlage von Kaps erforderlich.
- Es wird angeregt auf der südwestlichen Seite gegenüber der Einmündung eine Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote Zeichen 299 StVO (Zickzacklinie auf der Fahrbahn) anzubringen.
- Die Querungsstelle sollte auf beiden Seiten mit taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen. Dabei sollte auch eine qualitative Verbesserung der Absenkungen geprüft werden. Wir empfehlen ferner auf der Nordostseite im Querungsbereich direkt neben dem Abfallkorb einen Poller zu entfernen.

**07-011 (Weg durch die Grünanlage an der Jugendverkehrsschule, Weg vom Parkplatz zur Bushaltestelle und Lichtsignalanlage auf der südwestlichen Seite der Michelangelostraße / Querung Parkplatz, Pankow): SON\*\* + BAR\*\***

Um vom Gehweg an der Häusern Nr. 52-54 zum Weg durch den Grünstreifen zur Bushaltestelle und Lichtsignalanlage auf der südwestlichen Seite der Michelangelostraße zu gelangen, muss eine Fahrbahn des Parkplatzes diagonal gequert werden. Für den Übergang vom Gehweg zur Fahrbahn steht eine Bordsteinabsenkung in Richtung Südosten zur Verfügung.

- Es wird empfohlen in direkter Verlängerung des Gehwegs an der Häusern Nr. 52-54 in Richtung Nordosten eine Querungsstelle einzurichten. Dazu ist neben der Beseitigung der überdimensionierten Eckausrundung und der Ausstattung des Übergangs vom Gehweg zur Fahrbahn mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten auf der Südwestseite (die vorhandene Bordsteinabsenkung in Richtung Südosten liegt an der falschen Stelle) die Anlage eines etwa langen zehn Meter Gehweges zu Lasten der Parkplatz-Fahrbahn auf der Nordostseite mit Anschluss an den Weg durch den Grünstreifen zur Bushaltestelle und Lichtsignalanlage erforderlich.

Zum Zeitpunkt der Begehung war der Weg durch den Grünstreifen zur Bushaltestelle und Lichtsignalanlage durch einen Container blockiert.

- Es wird empfohlen, den Container zu entfernen, da für Mobilitätsbehinderte eine Umgehung oder Umfahrung über den Grünstreifen problematisch ist.

**07-012 (Weg durch die Grünanlage an der Jugendverkehrsschule bzw. Parkplatz / Michelangelostraße südwestliche Seite, Michelangelostraße nordöstliche Seite/ Querung Michelangelostraße, Pankow): SCH\*\*\***

Die Michelangelostraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 19.900 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Die Straße verfügt über einen Mittelstreifen mit Übergang und bedarfsgesteuerter Lichtsignalanlage. Es sind pro Richtung zwei Fahrspuren zu queren. Neben der Querungsstelle befinden sich Bushaltestellen, die von einer Buslinie bedient werden. Das Google Map-Luftfoto vom Mai 2006 zeigt südöstlich der Einmündung der Hanns-Eisler-Straße auf der Fahrbahn Richtung Nordwesten eine auf die Fahrbahn aufgetragene Tempo-30-Markierung (Streckenverbot, Zulässige Höchstgeschwindigkeit, Zeichen 274 StVO). Heute gilt in der Michelangelostraße Tempo 50, die Tempo 30-Anordnung wurde – vermutlich im Zusammenhang mit der Einrichtung der Lichtsignalanlage – wieder rückgängig gemacht. Die Wartezeit für Fußgänger ab dem Zeitpunkt der Anforderung betrug bei unserer Begehung an einem Werktag um 11.30 Uhr nur knapp zehn Sekunden, während sie um 16.00 Uhr erheblich länger dauerte. In den Rotphasen konnten allerdings keine Fußgänger, die die Straße querten, beobachtet werden.

- Es sollte geprüft werden, ob eine Verkürzung der Rotzeit für Fußgänger auf 40 Sekunden oder weniger auch in der Hauptverkehrszeit ermöglicht werden kann, da nach 40 Sekunden der Anteil der Fußgänger, die die Sperrzeit missachten, zunimmt (EFA 2002, 3.3.5.1).

Die Grünzeit reichte um 11.30 Uhr mit nur fünf Sekunden nicht aus, um querenden Fußgängern das Erreichen der Mittelinsel innerhalb der Grünschaltung der Lichtsignalanlage zu ermöglichen. Ein Bürger wies uns darauf hin, dass dies auch zu anderen Tageszeiten der Fall ist.

- Die Grünzeit für Fußgänger an dieser Lichtsignalanlage sollte daher auf mindestens zehn Sekunden verlängert werden, um wenigstens das Erreichen der Mittelinsel ohne „Räumrot“-Signalisierung zu gewährleisten. Besser wäre jedoch die nach den Richtlinien empfohlene Querung in einem Zuge zu ermöglichen. (HBS 2005, 6.3.2, RAST 2006, 6.1.8.6)

**WEG\*\***

Für die Verbindung zwischen der Michelangelostraße und der Gürtelstraße stehen je ein nordwestlich und ein südöstlich von der Lichtsignalanlage beginnender Weg durch das angrenzenden Wohngebiet zur Verfügung.

- Es wird empfohlen, den nordwestlich der Lichtsignalanlage beginnenden Weg, der zwischen dem Seniorenheim und der ehemaligen Kaufhalle die Gürtelstraße erreicht, als grünen Hauptweg zu nutzen. Für die Wahl dieses Weges spricht - im Vergleich zum Weg südöstlich der Lichtsignalanlage - die direktere Wegeführung und die bepflanzten Vorgärten, dagegen, dass sich etwa in der Mitte des Weges einige Parkplätze befinden, der südliche Abschnitt also auch von Kraftfahrzeugen befahren werden darf.
- Um den beschriebenen Weg barrierefrei zu gestalten sind entweder Bordsteinabsenkungen und taktile Platten zwischen dem Weg und der Aufstellfläche an der Lichtsignalanlage oder eine diagonale Wegeverbindung entsprechend dem Verlauf des vorhandenen „Trampelpfades“ erforderlich.
- Ferner wird empfohlen, einen Poller in der Mitte der Gehbahn am Übergang zwischen dem südlichen Abschnitt, der auch von Kraftfahrzeugen befahren werden darf, und dem reinen Fußweg zu entfernen, um Mobilitätsbehinderten die Nutzung des Weges zu erleichtern.

In der Karte „Fahrradroutennetz“ (Stand: April 2009) ist die (Haupt-)Radroute TR 3 als direkte (diagonale) Verbindung von der Michelangelostraße (etwa gegenüber der Einmündung der Hanns-Eisler-Straße) bis zur Einmündung der Puccinstraße in die Gürtelstraße dargestellt (im südlichen Abschnitt als „vorhanden“, im nördlichen als „bauliche Verbesserungen geplant“). Eine solche diagonale Verbindung durch das Wohngebiet gibt es nicht, alle Wege verlaufen rechtwinklig zur Michelangelostraße.

- Da es sich bei den Wegen durch das Wohngebiet zur Verbindung der Michelangelostraße und der Gürtelstraße größtenteils um schmale, ausschließlich dem Fußverkehr vorbehaltene Wege handelt, wird angeregt ,eine Abstimmung zwischen den Planungen für den grünen Hauptweg 07 und die Hauptradroute TR 3 herbeizuführen, um eine konfliktfreie Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer, die in diesem Bereich i.d.R. auf getrennten Wegen erfolgen sollte, sicherzustellen.

## **WEG\*\***

Für die kleinräumige Verbindung zwischen dem oben beschriebenen Weg und der südöstlichen Seite der Puccinstraße stehen zwei Wegeführungen zur Auswahl: Die Nutzung des Weges zwischen dem Seniorenheim und der ehemaligen Kaufhalle und des südwestlichen Gehwegs der Gürtelstraße, der eine Querung der Gürtelstraße (Zufahrt zu den Häusern 27-30) erfordert oder der Weg südwestlich des früheren Supermarktes an den Häusern 27-30, bei dem unter Nutzung einer vorhandenen Gehwegvorstreckung die Gürtelstraße (Fahrbahn entlang der Häuser 27-30) gequert wird.

- Es wird empfohlen, trotz des höheren baulichen Aufwandes zur Herstellung einer sicheren Querung den südwestlichen Gehweg der Gürtelstraße (nordöstlich der ehemaligen Kaufhalle) als grünen Hauptweg zu nut-

zen, da dieser Weg im Vergleich mit der „Hinterhof-Situation“ südwestlich der ehemaligen Kaufhalle deutlich attraktiver ist.

- Der südwestliche Gehweg der Gürtelstraße weist zwischen der Treppe zur ehemaligen Kaufhalle und einer Pflanzfläche (am Reklameschild für die Puccini-Hofgärten) einen Engpaß auf, der durch die Entfernung oder Breitenreduzierung der Treppe beseitigt werden sollte.

**07-013 (Gürtelstraße südwestliche Seite, Puccinistraße südöstliche Seite/ Querung Gürtelstraße [Zufahrt zu den Häusern 27-30], Pankow): BAR\*\***

An der über je eine Fahrspur pro Richtung verfügenden Straße gibt es eine kleine Mittelinsel, die jedoch in einem schlechten baulichen Zustand ist. Auf der Nordwestseite befinden sich Querparkplätze und eine Gehwegvorstreckung.

- Die Querungsstelle sollte an beiden Gehwegen und der Mittelinsel mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen. Die Mittelinsel muss ferner im Querungsbereich mit einer Befestigung versehen werden.

**07-014 (Herbert-Baum-Straße, Nordeingang des Jüdischen Friedhofs / Querung Markus-Reich-Platz, Pankow)**

Keine Anmerkung.

*Der südliche Zugang des Friedhofes der Jüdischen Gemeinde zu Berlin ist geschlossen und nach Aussage der Friedhofsverwaltung ist eine Wiedereröffnung nicht geplant. Es wird dennoch davon ausgegangen, dass dieser Friedhof in die Wegführung des GHW Nr. 07 einbezogen bleibt. Die Querungsstellen auf dem bereits ab Einsteinstraße / Hanns-Eisler-Straße beginnenden und bis zur Indira-Gandhi-Straße geführten temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

**07-015 (Straße 106, Weißenseer Weg östliche Seite, Fritz–Lesch-Straße/ Querung Weißenseer Weg, Pankow): LSA\*\*\* + GES\*\*\***

Der Weißenseer Weg hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 27.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV); an der Querungsstelle verkehren eine Metrotramlinie in Mittellage mit eigenem Gleiskörper und ein Nachtbus. An der Querungsstelle ist ein Tempo-Limit von 60 km/h angeordnet; bei unserer Begehung an einem Montagmittag in den Sommerferien fuhren die Kraftfahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit. Wir konnten allerdings einige Lücken im Verkehrsfluss beobachten.

Es sind je zwei Fahrspuren pro Richtung zu queren. In östlicher Verlängerung der Fritz–Lesch-Straße befindet sich eine Überfahrt der Tramgleise auf dem Mittelstreifen für Kraftfahrzeuge. Querende Fußgänger müssen zurzeit über die Tramgleise laufen oder diese Überfahrt benutzen. Auf der Ostseite des Weißenseer Weges gibt es nördlich der Fritz–Lesch-Straße eine mit einer Zufahrt und einer Asphaltdecke versehene Fläche, die zum Parken in Längsrichtung mit vier Rädern freigegeben ist (Zeichen 315 StVO) und sich auf Gehwegniveau befindet. Dabei handelt es sich um

einen früheren Radweg (die Verlängerung südlich der Fritz–Lesch-Straße ist noch als Radweg gekennzeichnet). Daneben folgt ein Seitenstreifen mit Straßenbäumen, ein im Querungsbereich rot eingefärbter neuer Radweg und ein Gehweg mit sehr geringer Breite. Auf der Westseite des Weißenseer Weges schwenkt der Radweg auf Gehwegniveau an der möglichen Querungsstelle in östlichen Verlängerung der Fritz–Lesch-Straße gerade vom Bordstein weg, auf der Fläche zwischen Radweg und Bordstein wurde zum Zeitpunkt unserer Begehung geparkt. Auf beiden Seiten fehlt damit eine sichere Aufstellfläche für Fußgänger.

Die nächstgelegene gesicherte Querungsstelle in Richtung Norden befindet sich in ca. 800 Metern Entfernung an der Hansastrasse, in Richtung Süden ca. 500 m entfernt an der Konrad-Wolf-Straße; dort regeln jeweils Lichtsignalanlagen den Verkehr.

- Es wird empfohlen, eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage in östlicher Verlängerung der Fritz–Lesch-Straße - nördlich an die Kfz-Überfahrt anschließend - einzurichten. Die Schaltung der Lichtsignalanlage muss die Querung in einem Zuge ermöglichen, da kein Platz für die Anlage von Aufstellflächen auf beiden Seiten des Mittelstreifens vorhanden ist. Allenfalls auf der Südseite wäre dies durch eine Verschwenkung der Fahrbahnen zu Lasten des früheren Radweges denkbar.
- Zur Reduzierung der hohen Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs wird ferner angeregt, das Tempo-Limit von 60 km/h auf mindestens 50 km/h herabzusetzen.

## **GHW Nr. 13 „Barnimer Dörferweg“**

- **Von Tegel (Tegeler See, Tegeler Hafen) bis Alt-Biesdorf (Landschaftspark Wuhletal)**
- **durch Reinickendorf, Pankow, Lichtenberg und Hellersdorf-Marzahn.**

**Querungsanlagen: Der Abschnitt ab der Greenwichpromenade an der Tegeler-Hafen-Brücke bis zur Querung Schildower Weg / Lübarser Weg und des GHW 04 „Lübarser Weg“ gehört als Nordausläufer zum Untersuchungsgebiet 2008. Das Untersuchungsgebiet 2009 beginnt südlich vom Köppchensee ab der Kreuzung mit dem GHW 04. Der Weg quert nördlich der Panke den GHW 05 „Nord-Süd-Weg“, wird nördlich von Wartenberg in der Nähe der Berliner Stadtgrenze ein kurzes Stück gemeinsam mit dem GHW 06 „Lindenberger Korridor“ geführt und trifft am Ende im Eichepark kurz vor der Berliner Stadtgrenze auf den GHW 14 „Wuhleweg“ (Gesamtlänge 32 km mit insgesamt 48 Querungsstellen).**

*Der weitere Wegeverlauf gehört zum Untersuchungsgebiet 2009:*

**13-010 (Schildower Straße westliche Seite, Weg nördlich des Kanals zum Schwarzwassersee/ Querung Schildower Straße, Pankow): LSA\*\*\* + WEG\*\***

Die Bundesstrasse B 96a weist ein Verkehrsaufkommen von annähernd 13.000 Kraftfahrzeugen am Tag auf (DTV). Zum Zeitpunkt der Begehung wurde festgestellt, dass durch die eher ländliche Umgebung und durch den gut ausgebauten Zustand der Fahrstreifen ein großer Anteil der Kraftfahrzeuge in einer unangemessen hohen Geschwindigkeit fahren. Für Fußgänger ist es an dieser Querungsstelle gefährlich, die dicht und schnell befahrene Straße zu kreuzen.

- Es wird dringend die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Qualität des Verkehrsablaufes empfohlen (RiLSA 2007, 1.1).

Da zudem an dieser Stelle nicht mit der Querung von Fußgängern gerechnet wird, sollte überdacht werden, ob die Querung der Straße an den südlichen Rand der Stadtrandsiedlung Blankenfelde verschoben werden sollte. Dies würde auch den Benutzern der Haltestellen und der Freizeitstätte zugute kommen und würde für die Benutzer/innen des GHW nur einen geringfügigen Umweg erforderlich machen.

- Es wird empfohlen, den Weg ab Lübarser Weg weiterhin südlich direkt am Heidekrautgraben entlang zu führen und die Querungsstelle auf die nördliche Seite des Heidekrautgrabens zu verlegen.
- Es wäre zu überdenken, ob nicht dann an der Kreuzungsstelle Hauptweg/ Straße Am Wäldchen die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Fußgängerlichtsignalanlage sinnvoll ist.

**13-011 (Hauptstraße westliche Seite, Möllersfelder Weg nördliche Seite/ Querung Hauptstraße, Pankow): GES\* + BAR\*\* + SON\***

Im Kreuzungsbereich fehlen auf der östlichen Hauptstraße und der nördlichen Seite des Möllersfelder Weges Gehwege, sowie auf der westlichen Seite der Hauptstraße eine geeignete Querungsmöglichkeit. Auffällig ist, dass auf den Straßenabschnitten entlang der Hauptstraße jeweils vor und hinter der Kreuzung eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingerichtet ist, jedoch an der Kreuzung selbst Tempo 50 erlaubt ist.

- Im Gegensatz zur Planvorlage wird empfohlen, die nördliche Straßenseite des Möllersfelder Weges in die Wegeführung einzubinden, da der Idealweg am Blankenfelder Graben auch wieder in Richtung Norden führt und damit auch die Haltestelle besser eingebunden wäre.
- Es wird empfohlen die Tempo 30- Anordnung (Zeichen 274-53 StVO) auf den Kreuzungsbereich Hauptstraße/ Möllersfelder Weg auszudehnen.

- Es ist erforderlich an der östlichen Querungsstelle einen Gehweg (RASt 2006, 6.1.6.1) zu errichten und damit einhergehend einen mit taktilen Rillenplatten und richtliniengerechten Bordsteinabsenkungen versehenen Übergang zu schaffen (RASt 2006, 4.7, Querverweis EFA 2002).
- Außerdem wird vorgeschlagen, auf der westlichen Seite den Grünstreifen im Querungsbereich zu entfernen, den Bordstein abzusenken und taktile Platten anzulegen.

### **13-012 (Am Schafstall westliche Seite, Weg nordwestlich des Hundeauslaufgebietes/ Querung Am Schafstall (Skaterstrecke), Pankow): BAR\*\* + SON\***

An dieser Einmündung gibt es eine Sichtbehinderung durch die Bepflanzung in der Kurve in südöstlicher Richtung entlang der Straße Am Schafstall. Momentan ist es für Mobilitätsbehinderte schwer möglich, an dieser Stelle die Fahrbahn zu queren, da der Weg an der Einmündung an der Straße Am Schafstall unbefestigt ist und an der nordöstlichen Seite der Übergang durch kleine Findlinge erschwert wird.

- Es ist zur Sicherheit von Blinden und Sehbehinderten erforderlich, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten.
- Es wird empfohlen die Bepflanzung in der Kurve zurück zu versetzen.

*Der Idealweg ist zwischen der Straße am Schafstall (Skaterstrecke) durch die notwendige Querung der S- Bahntrasse und der Bundesautobahn BAB114 zurzeit noch nicht begehbar. Die Querungsstellen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

### **13-013 (Barnimer Dörferweg/ Querung Straße Am Posseberg, Pankow):BAR\*\***

Das Krafffahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Der Verkehr besteht hauptsächlich aus Güterfahrzeugen, da man sich hier in einem Gewerbegebiet befindet.

- Es wird vorgeschlagen an der Querungsstelle die Bordsteine mit einem Auftritt von 3 cm zur Fahrbahn hin zu versehen. Unmittelbar vor dem Bordstein sind taktile Platten einzubauen (AV Berlin, A, 2.3.2, RAST 2006, 4.7, Querverweis EFA 2002).
- Des Weiteren wird vorgeschlagen beidseitig der Querung Aufstellflächen einzurichten, indem die Begrünung entfernt wird.
- Zumindest der mittlere Poller sollte auf der westlichen Seiten entfernt werden.

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

- Zum Begehungszeitpunkt war der Barnimer Dörferweg auf dem Abschnitt zwischen Am Posseberg und Schönerlinder Straße nicht begehbar. Dieser



Abschnitt war durch Vegetation zugewachsen und nicht mehr als Weg auszumachen.

**13-014 (Barnimer Dörferweg/ Querung Schönerlinder Straße, Pankow): FGÜ\*\* + BAR\*\***

Die Schönerlinder Straße hat ein Verkehrsaufkommen von annähernd 14.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Fahrgeschwindigkeit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h und wurde während des Beobachtungszeitraumes kaum eingehalten, ist es für Fußgänger gefährlich die Fahrbahn zu überqueren. An der Stelle, wo der Barnimer Dörferweg auf die Schönerlinder Straße treffen müsste, ist derzeit keine Querungsmöglichkeit zu erkennen.

- Zum Zeitpunkt der Begehrbarkeit der anschließenden Wege sollte geprüft werden, ob an dieser Stelle und damit weitgehend für die Benutzerinnen und Benutzer des GHW Nr. 13 ein Fußgängerüberweg einzurichten ist.
- Es müssen taktile Rillenplatten, richtliniengemäße Bordsteinhöhen auf einem noch anzulegenden Gehweg geschaffen werden.

*Kurz vor der Bucher Straße war der Idealweg nördlich des Lietzengrabens zum Zeitpunkt der Begehrung aufgrund einer Baustellensituation nicht begehbar.*

**13-015 (Barnimer Dörferweg, Bucher Straße westliche Seite/ Querung Bucher Straße, Pankow): FGÜ\*\***

Zurzeit endet die Bucher Straße an einer Baustelle (Brückenarbeiten über A 10) und aus diesem Grund existiert zum Zeitpunkt der Begehrung kein Kraftfahrzeugverkehr. Es wird vermutet dass nach Beendigung der Brückenbauarbeiten sich die zugelassene Höchstgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge zwischen 50 bis 70 km/h bewegen wird. Momentan ist keine Querungsanlage vorhanden.

- Zum Zeitpunkt der Begehrbarkeit und nach Beendigung der Baustellenarbeiten sollte die Einrichtung eines Fußgängerüberweges oder einer bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage zur sicheren Führung des Fußgänger- und Radverkehrs geprüft werden.

*Der Idealweg ist zwischen dem Lietzengraben und dem Weg östlich der Bucher Straße für eine kurze Strecke unterbrochen. Die Querungsstelle auf dem temporären Umweg wurde nicht untersucht.*

*Nördlich der Panke kreuzt der Barnimer Dörferweg den GHW 05 („Nord-Süd-Weg“).*

**13-016 (Schönerlinder Weg südwestliche Seite/ Querung Straße 94, Pankow): SON\*\***

Durch den nicht vorhandenen Gehweg auf der südöstlichen Seite des Schönerlinder Weges müssen die Fußgänger den Fahrstreifen mitbenutzen. In südöstlicher Rich-

tung am Kreuzungspunkt mit der zu querenden Straße ist eine dichte Heckenbepflanzung vorhanden, die eine freie Sicht in die Straße 94 sehr beeinträchtigt.

- Es wird empfohlen, auf der südwestlichen Seite des Schönerlinder Weges durch eine Sperrfläche (Zeichen 298 StVO) eine Aufstellfläche so weit in den Straßenraum hineinragen zu lassen, damit eine freie Sicht in die Straße 94 ermöglicht wird.

### **13-017 (Schönerlinder Weg südwestliche Seite/ Querung Hubertusdamm südwestliche Seite, Pankow): BAR\*\* + SON\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Mobilitätseingeschränkte können die Querungsstelle von der nordwestlichen Seite zur südöstlichen Seite des Hubertusdamms nicht problemlos und auf dem kürzesten Weg passieren, da beidseitig der Querung Poller an den Eckausrundungen aufgestellt wurden und diese die Bordsteinabsenkung tangieren. In Fortsetzung des Barnimer Dörferweges auf der südlichen Seite des Schönerlinder Weges befindet sich derzeit kein Gehweg.

- Die Ausrundungsradien sollten durch Markierung möglichst verkleinert werden, damit Blinde zur besseren Orientierung von einer geraden Bordsteinkante aus die Fahrbahn überqueren können (AV Berlin, A, 2.3.2).
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten und die Poller zu entfernen, um Mobilitätseingeschränkten und Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen (EFA 2002, 3.3.1).

### **13-018 (Schönerlinder Weg südwestliche Seite/ Querung Wotanstraße, Pankow): BAR\*\* + SON\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). In Fortsetzung des Barnimer Dörferweges auf der südlichen Seite des Schönerlinder Weges bis zur Wotanstraße befindet sich derzeit kein Gehweg. Die Querungsstelle ist für Mobilitätseingeschränkte nicht sicher zu queren da es keine Aufstellfläche für Fußgänger gibt, um den Kreuzungsbereich komplett einsehen zu können. Darüber hinaus wird die Sicht an der nordwestlichen Seite der Wotanstraße durch eine Hecke beeinträchtigt.

- Aufgrund des nicht vorhandenen Gehweges auf der Nordwest- und der Nullabsenkung auf der Südost-Seite wird empfohlen, für die Querung durch Sehbehinderte auf beiden Seiten taktile Platten vorzusehen.
- Zur Ermöglichung eines Einblickes in die Wotanstraße muss, die Hecke im Querungsbereich zurück geschnitten werden.

### **WEG\***

- Es wird empfohlen, die Wegeführung im Schönerlinder Weg westlich der Straße Achtrutenberg auf die Nordseite zu verlegen, da auf der südlichen

Seite des Schönerlinder Weges kein Gehweg vorhanden ist und sich der Hubländer Graben sehr dicht am Fahrstreifen befindet und deshalb der Bau eines Gehweges nicht möglich ist.

**13-019 (Schönerlinder Weg südliche Seite, Schönerlinder Weg nördliche Seite/ Querung Schönerlinder Weg, Pankow): KAP\*\* + BAR\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Auf der südlichen Seite des Schönerlinder Weges gibt es keinen Gehweg.

- Die neue Querungsstelle sollte durch beidseitige kurze markierte Gehwegvorstreckungen gekennzeichnet werden.
- Es wird empfohlen am Bordstein taktile Platten einzubauen.

**13-020 (Schönerlinder Weg nordöstliche Seite/ Querung Busonistraße, Pankow): SON\*\* + BAR\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz).

- Es wird empfohlen, die nur in Ansätzen vorhandene Eckausrundung auf der nordöstlichen Seite des Schönerlinder Weges zu erweitern.
- Es wird vorgeschlagen an der Querungsstelle die Bordsteine mit einem Auftritt von 3 cm zur Fahrbahn hin zu versehen. Unmittelbar vor dem Bordstein sind taktile Platten einzubauen (AV Berlin, A, 2.3.2, RAS 2006, 4.7, Querweis EFA 2002).

**13-021 (Schönerlinder Weg nordöstliche Seite/ Querung Matestraße, Pankow): BAR\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz).

- Es wird vorgeschlagen an der Querungsstelle die Bordsteine mit einem Auftritt von 3 cm zur Fahrbahn hin zu versehen. Unmittelbar vor dem Bordstein sind taktile Platten einzubauen (AV Berlin, A, 2.3.2, RAS 2006, 4.7, Querweis EFA 2002).

**13-022 (Schönerlinder Weg nordöstliche Seite, Hofzeichendamm nordöstliche Seite/ Querung Bucher Chaussee, Pankow): FGÜ\*\* + BAR\***

Die Bucher Chaussee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 13.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Für Fußgänger ist es problematisch die Kreuzung ohne Querungshilfen sicher zu queren. Zum Zeitpunkt der Begehung führen zahlreiche Kraftfahrzeuge in einer unangemessen hohen Geschwindigkeit.

- Es wird die Errichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen.

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

**13-023 (Hofzeichendamm nordöstliche Seite, Hofzeichendamm südwestliche Seite/ Querung Hofzeichendamm, Pankow): KAP\*\* + BAR\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Zum Zeitpunkt der Begehung waren auf der nordöstlichen Seite des Hofzeichendamms keine der zum Straßenverlauf quer angelegten Parkflächen besetzt. Es ist zu vermuten, dass bei Benutzung der Parkflächen für Kinder und Mobilitätseingeschränkte eine Sichtbehinderung vorhanden ist.

- Es wird empfohlen, die vorhandenen Gehwegvorstreckungen richtliniengemäß 30 – 70 cm über die Parkstände hinaus vorzuziehen um eine bessere Sicht zu ermöglichen (RASt 2006, 6.1.8.4).
- Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

**13-024 (Hofzeichendamm nordöstliche Seite/ Querung Strömannstraße, Pankow): BAR\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz).

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

**13-025 (Hofzeichendamm südwestliche Seite/ Querung Drei-Linien-Weg, Pankow): PAR\*\* + SON\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Zum Zeitpunkt der Begehung waren die längs angelegten Parkplätze auf der westlichen Seite des Drei-Linien-Weges nicht besetzt. Es ist zu vermuten, dass bei Benutzung der Parkflächen für Kinder und Mobilitätseingeschränkte eine Sichtbehinderung vorhanden ist.

- Es wird empfohlen, die erste Parkbucht auf der nordwestlichen Seite des Drei-Linien-Weges zu entwidmen um die Sichtverhältnisse zu verbessern.

- Außerdem wird vorgeschlagen, weiße Farblöcke auf den Fahrstreifen anzubringen um den Autofahrer zu signalisieren, dass ein Gehweg überfahren wird.

**13-026 (Hofzeichendamm südwestliche Seite/ Querung Straße Am Hohen Feld, Pankow): GES\*\* + KAP\*\* + BAR\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Zum Zeitpunkt der Begehung war die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge sehr hoch, dies haben Passanten bestätigt. Beidseitig des Hofzeichendamms wird die freie Sicht auf das Verkehrsgeschehen durch parkende Kraftfahrzeuge eingeschränkt.

- Es wird eine Tempo 30- Anordnung empfohlen (Zeichen 274-53 StVO).
- Außerdem wird empfohlen, auf beiden Seiten der Querung ein über die Parkstände hinausragende Fußgängerkaps zu bauen.
- Des Weiteren wird vorgeschlagen, die westliche Seite der Querungsstelle mit taktilen Rillenplatten auszustatten und die Bordsteine auf 3cm abzusenken.

**13-027 (Ingwäonenweg westliche Seite/ Querung Siverstorpstraße, Pankow): SON\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Zum Zeitpunkt der Begehung waren die längs angelegten Parkplätze auf der nördlichen Seite der Siverstorpstraße nicht besetzt. Es ist zu vermuten, dass bei Benutzung der Parkflächen für Kinder und Mobilitätseingeschränkte eine Sichtbehinderung vorhanden ist. Die Barrierefreiheit ist eingeschränkt, da keine taktilen Rillenplatten angebracht sind und es keinen Niveauunterschied zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg gibt.

- Es wird empfohlen, die erste Parkbucht auf der nordwestlichen Seite der Siverstorpstraße zu entwidmen um die Sichtverhältnisse zu verbessern.
- Außerdem wird empfohlen, weiße Farblöcke auf den Fahrstreifen anzubringen um den Autofahrer zu signalisieren, dass ein Gehweg überfahren wird.

*Die in der Planvorlage angegebene Wegbeschreibung entspricht nicht den örtlichen Gegebenheiten.*

**13-028 (Ingwäonenweg westliche Seite, Feldweg in Richtung Am Luchgraben /Querung Straße 73, Pankow): SON\*\* + WEG\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Zwischen Siverstorpstraße und Straße 73 entlang des Ingwäonenweges ist kein Gehweg vorhanden. Aufgrund des Fahrbahnverlaufes ist es problematisch eine freie Sicht auf den Verkehr zu erhalten. Um die Querungsstelle nach allen Seiten hin einsehen zu können, müssen sich die Fußgänger nach hinten umdrehen und verlieren so den Überblick für den restlichen Querungsbereich. Der Verlauf des Weges bis zur nächsten Querungsstelle ist unbefestigt und somit für Mobilitätseingeschränkte kaum nutzbar.

- Es wird eine optische Hervorhebung des Wegeverlaufs bzw. des Kurvenverlaufs vorgeschlagen.
- Außerdem wird eine markierte Sperrfläche (§298) mit freigehaltenen Durchgang zur Verbesserung der Sichtverhältnisse auf die rückwärtigen Grundstückzufahrten empfohlen.
- Um den weiteren Wegeverlauf für Mobilitätseingeschränkte begehbar zu machen, wird empfohlen den weiteren Gehwegverlauf zu befestigen.

*Zwischen der Straße 73 und dem Barnimer Dörfeweg südöstlich der Straße 70 ist der der Idealweg zurzeit noch nicht begehbar. Die Querungsstellen auf dem temporären Umweg wurden nicht untersucht.*

### **13-029 (Straße Am Luchgraben westliche Seite, Weg entlang der Berliner Stadtgrenze/ Querung Dorfstraße, Pankow): LSA\*\*\* + BAR\*\***

Die Dorfstraße (B2) hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 18.400 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV), wird von einer Buslinie befahren und hat den Charakter einer Überland Schnellstraße mit begleitenden Radwegen. Zum Zeitpunkt der Begehung war festzustellen, dass die Kraftfahrzeuge fast durchgängig in einer unangemessen hohen Geschwindigkeit fahren. Dies wird durch den Straßenausbau und durch Zeichen 274 mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h in Richtung Berlin gleich im Anschluss an die Bushaltestelle gefördert. Deshalb und aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist es gefährlich, die Fahrstreifen zu queren. Die Seitenbereiche sind für einen schnellen Radverkehr konzipiert, Aufstellflächen für Fußgänger sind aus dem Einmündungsbereich herausgezogen und ergaben sich im Rahmen der Radwegeplanung als Restflächen. Darüber hinaus sind die Bordsteine zu geringfügig (< 3 cm), so dass nicht nur Sehbehinderte in den Verkehr hineingezogen werden können.

- Es wird dringend empfohlen, für Fußgänger, Radfahrer und auch für den einbiegenden Kraftfahrzeugverkehr zumindest eine bedarfsgesteuerte Fußgänger-Lichtsignalanlage einzurichten (EFA 2002, 3.2.1).
- An den Querungsstellen sind die Bordsteine mit einem Auftritt von 3 cm zu versehen (AV Berlin, A, 2.3.2).

Der grüne Hauptweg verläuft ab dem Weg westlich parallel zur Linderberger Straße bis zur Straße 2 gemeinsam mit dem GHW 06 („Lindenberger Korridor“). Die Querungsstelle Lindenberger Straße wurde bereits als Querungsstelle des GHW 06 untersucht.

## **GHW Nr. 16 „Humboldtspur“**

- Von Tegel (Jörsstraße) bis Ahrensfelde (Eichepark)
- durch Reinickendorf, Pankow, Marzahn-Hellersdorf und Lichtenberg.

Querungsanlagen: Bis auf einen kurzen Abschnitt im Norden gehört der gesamte Weg zum Untersuchungsgebiet 2009. Er beginnt am Schnittpunkt des GHW 02 („Spandauer Weg“) und des GHW 12 „Havelseenweg“ am Aalemannufer in Spandau an der Autofähre Aalemannufer – Jörsstraße und wird ab dem Weg An der Malche bis zur Greenwichpromenade am nördlichen Ende des Tegeler Sees gemeinsam mit dem GHW 03 „Heiligenseer Weg“ geführt. Von dort bis zur Nordspitze des Tegeler Hafens wurde der Weg auf einer Länge von knapp einem Kilometer als Teil des Nordausläufers als GHW 13 „Barnimer Dörferweg“ bereits 2008 untersucht. Ab der Schorfheidestraße ist der Wegeverlauf wiederum ein kurzes Stück am Nordgraben entlang gemeinsam mit dem GHW 04 „Lübarser Weg“. Am Weg an der Panke südlich vom Pankegraben soll der Idealweg den GHW 05 „Nord-Süd-Weg“ kreuzen. Am östlichen Stadtrand kreuzt der Weg am Schweriner Ring nördlich vom Hechtgraben den GHW 06 „Lindenberger Korridor“ und trifft dann im Eichepark nördlich der Neuen Wuhle auf den GHW 14 „Wuhleweg“ (Gesamtlänge 25 km mit insgesamt 33 Querungsstellen).

### **WEG\***

- Zwischen Tramper Weg und Umlandstraße muss mit einigen Mühen eine stillgelegte Bahntrasse überquert werden, der Weg ist im derzeitigen Zustand nicht barrierefrei.

### **16-011 (Grünzug nördlich des Nordgrabens durch die Kleingartenkolonie Gauert / Querung Umlandstraße, Pankow): BAR\*\* + SON\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Die Fahrbahn muss von den Fußgängern schräg gequert werden, da die Bordsteinabsenkungen versetzt zueinander liegen. Weiterhin gab es beidseitig Sichtbehinderung durch Bepflanzung.

- Wegen des geringen Kraftfahrzeugaufkommens und weil Kraftfahrer/innen auf der geraden Strecke an dieser Stelle nicht mit querenden Fußgängern rechnen, wird dringend empfohlen, mit dem Zeichen „Fußgänger“ (Zeichen 133 StVO) auf querende Fußgänger aufmerksam zu machen.
- Des Weiteren ist es erforderlich, die Begrünung beidseitig der Querungsstelle zurück zu schneiden um Fußgängern einen freien Blick auf das Verkehrsgeschehen zu erhalten.
- Darüber hinaus wird dringend empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen und darüber hinaus an dieser Stelle den weiteren Wegeverlauf zu markieren.

- Es ist zu prüfen, ob der weitere Wegeverlauf in Richtung Osten mit einer wassergebundenen Decke befestigt werden kann.

#### **16-012 (Grünzug nördlich des Nordgrabens, Wördenweg/ Querung Hauptstraße nördlich der Brücke über den Nordgraben, Pankow): GES\*\* + BAR\*\***

Die Hauptstraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 7.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) mit einer Buslinie. Zum Zeitpunkt der Beobachtung wurde festgestellt, dass zahlreiche Kraftfahrzeuge in einer unangemessen hohen Geschwindigkeit fahren. Auf der westlichen Seite der Querungsstelle gibt es keine Aufstellfläche, auf der östlichen Seite ist die vorhandene Fläche ortsunüblich mit roten Radwegsteinen versehen. In unmittelbarer Nähe der Querung befindet sich eine Bushaltestelle, so dass es verstärkten Querungsbedarf seitens der Fußgänger gibt.

- Es wird empfohlen, eine Tempo 30-Anordnung (Zeichen 274 StVO) im Querungsbereich einzurichten.
- Auf der östlichen Seite ist zwischen dem Rad- und dem Gehweg das zu hoch gewachsene Gebüsch stark einzukürzen, um die notwendigen Sichtbeziehungen zu ermöglichen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, die Querungsstelle auf der östlichen Straßenseite mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen. Auf der westlichen Seite der Querungsstelle wird eine Prüfung empfohlen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen.

#### **16-013 (Wördenweg, Nesselweg südliche Seite/ Querung Friedrich-Engels-Straße nördlich der Brücke über den Nordgraben, Pankow): SON\*\* + BAR\*\***

Die Friedrich-Engels-Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 7.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und eine Straßenbahnlinie. Fußgänger müssen eine nicht barrierefreie Schienenanlage der Straßenbahn überwinden. Die Schienen sind im Beton versenkt aber es besteht Unfallgefahr für Mobilitätseingeschränkte. Auf der nordöstlichen Straßenseite am Nesselweg gibt es keinen Gehweg im Eckbereich und eine sehr unkomfortable Aufstell-Situation.

- Es wird empfohlen, für die Verkehrsteilnehmer insbesondere aus dem Nesselweg ein Gefahrzeichen 151 aufzustellen, um auf die Straßenbahn aufmerksam zu machen. Aus Verkehrssicherheitsgründen sollten auf beiden Seiten des Gleises Rillenplatten angelegt werden.
- Der Gehweg im Nesselweg ist mit barrierefreien Platten bis zur Straße vorzuziehen.



*Zwischen der Friedrich-Engels-Straße und der Schönhauser Straße ist der Idealweg entlang des Nordgrabens zurzeit noch nicht nutzbar. Auf dieser Strecke muss keine Straße gequert werden.*

**16-014 (Schönhauser Straße südwestliche Seite, Grünzug südöstlich des Nordgrabens/ Querung Schönhauser Straße südlich der Brücke über dem Nordgraben, Pankow): FGÜ\*\* + BAR\* + SON\*\* + WEG\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist relativ hoch (Straße nicht im Zählnetz). Zum Zeitpunkt der Beobachtung wurde festgestellt, dass zahlreiche Kraftfahrzeuge in einer unangemessen hohen Geschwindigkeit fahren. Es gibt keine Querungshilfen und eine Sichtbehinderung durch Begrünung auf der östlichen Seite der Schönhauser Straße. Der weitere Wegeverlauf ist für Fußgänger unkomfortabel.

- Es ist zu überprüfen, ob aufgrund des relativ hohen Verkehrsaufkommens ein Fußgängerüberweg anzulegen ist. Damit einhergehend eine Geschwindigkeitsreduzierung der Kraftfahrzeuge und ein Hinweis auf querende Fußgänger.
- Die Sichtbehinderung auf der östlichen Seite der Schönhauser Straße sollte zurück geschnitten werden, um eine freie Sicht auf das Verkehrsgeschehen zu gewährleisten.
- Es ist zu empfehlen taktile Rillenplatten an beiden Seiten der Querungsstelle anzulegen.
- Außerdem ist zu prüfen, ob der weitere Wegeverlauf mit einer wassergebundenen Decke befestigt werden kann.

**16-015 (Straße Am Botanischen Garten, Weg Blankenfelder Straße/ Querung Dietzgen Straße, Pankow): WEG\*\* + BAR\***

Die Querungsstelle hat eine Verkehrsbelastung von ca. 15.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Der in der Planvorlage angegebene Übergang kann aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht empfohlen werden.

- Es wird empfohlen, die Wegeführung um etwa 50 Meter nach Norden bis zum Rosenthaler Weg zu verschieben. An dieser Einmündung befindet sich eine Lichtsignalanlage und der Umweg wird als zumutbar angesehen.
- Es wird empfohlen zu prüfen, ob auf der Querungsstelle die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

**16-016 (Schönhauser Straße südwestliche Seite, Marienstraße/ Querung Schönhauser Straße, Pankow): FGÜ\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist mittelstark (Straße nicht im Zählnetz). An den Übergängen gab es keine Querungshilfen. Für Blinde und Sehbehinderte ist es schwer diese Querungsstelle sicher zu benutzen.

- Aufgrund des Verkehrsaufkommens ist es nötig an der Querungsstelle einen Fußgängerüberweg einzurichten (RFGÜ 2001, 2.2, Abs. 1-4, RFGÜ 2001, 3.1, Abs. 5).

*Von der Marienstraße bis zum Fließgraben südlich des S-Bahnhofs Blankenburg (Reihersteg) ist der Idealweg zurzeit noch nicht benutzbar. Die Querungsstellen auf dem temporären Umweg wurden nicht untersucht. Auf dieser Strecke wird der GHW 05 („Nord-Süd-Weg“) am Erlenweg gekreuzt.*

#### **16-017 (Gehweg Am Graben/ Querung Straße Krugstege südlich des Fließgrabens, Pankow): WEG\*\* + SCH\*\***

Die Querungsstelle hat eine Verkehrsbelastung von ca. 22.400 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Der in der Planvorlage angegebene Übergang kann aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht empfohlen werden.

- Es wird empfohlen die Querung ca. 50 Meter nach Norden nördlicher bis zur Bahnhofstraße zu verschieben. An dieser Einmündung befindet sich eine Lichtsignalanlage und der Umweg wurde als zumutbarer angesehen.

Dort ist allerdings die Grünzeit für mobilitätseingeschränkte Fußgänger zu kurz.

- Es sollte geprüft werden, ob die Schaltung der Lichtsignalanlage für Fußgänger optimiert/ verlängert werden kann.

Der Idealweg ist südwestlich entlang des Fließgrabens von der Fachhochschule für Technik und Wirtschaft bis westlich des Schädlingsgrabens ist zurzeit noch nicht begehbar. Auch auf dem temporären Umweg gibt es keine Querungsstellen.

#### **16-018 (Weg westlich des Fließgrabens/ Querung Straße Blankenburger Pflasterweg, Pankow): SON\*\* + BAR\***

Die Querungsstelle hat eine Verkehrsbelastung von ca. 11.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Zum Zeitpunkt der Begehung fuhren aufgrund der langgezogenen Kurve und der ländlichen Umgebung die meisten Kraftfahrzeuge mit einer unangemessen hohen Geschwindigkeit. Die Übergänge auf nördlicher und westlicher Seite liegen nicht direkt gegenüber, sie sind etwas seitlich versetzt.

- Es wird empfohlen die südliche Querungsanlage mit einer nach Osten verlängerten Aufstellfläche zu versehen, damit ein geradliniger Übergang ermöglicht wird.
- An beiden Querungsanlagen wird empfohlen, taktile Rillenplatten einzurichten (RASt 2006, 6.1.6.2).

**16-019 (Weg westlich des Fließgrabens/ Querung Märchenweg, Pankow): SON\*\* + KAP\*\***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Für Kraftfahrzeugfahrer ist die Querung durch Pflanzenbewuchs kaum erkennbar. Dies könnte ein Grund sein, dass zum Zeitpunkt der Begehung alle Fahrzeuge mit einer unangemessen hohen Geschwindigkeit vorbei fuhren. Die Querungsanlagen waren nicht barrierefrei ausgebaut und durch Pflanzenbewuchs in östliche, wie auch westliche Richtung war eine freie Sicht für die Fußgänger nicht möglich.

- Die Querungsstelle ist in erster Linie so freizuschneiden, dass sich die Verkehrsteilnehmer gegenseitig sehen können.
- Empfohlen werden beidseitig markierte kurze Gehwegvorstreckungen und zusätzlich das Zeichen „Fußgänger“ (Zeichen 133 StVO), um die Querungsstelle zu verdeutlichen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, durch den Einbau taktiler Rillenplatten auf beiden Straßenseiten nicht nur einen barrierefreien Übergang zu schaffen, sondern allen Fußgängern rechtzeitig die querende Straße zu verdeutlichen.

**16-020 (Ornitstraße nördliche Seite, Weg südlich des Malchower Sees/ Querung Dorfstraße, Pankow):**

Keine Anmerkungen.

**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).**

**18-044 (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 Wegeführung zu überdenken oder im direkten Verlauf der Wegeführung zumindest auf beiden Straßenseiten bauliche Gehwegvorstreckungen vorzusehen.
- Darüber hinaus werden zur Verbesserung der Sichtverhältnisse an dieser Querungsstelle auf freier Strecke Sperrflächen zur Verhinderung des Parkens von Kraftfahrzeugen auf allen Seiten empfohlen.

Die in der Planvorlage angegebene Wegeführung über die Straße Zur Rinderauktionshalle, Richard-Ermisch-Straße, Erich-Nehlhans-Straße, Taerstraße, Kurt-Exner-Straße und Otto-Ostrowski-Straße zum Hansburgpark ist nach Abschluss der Maßnahmen im Rahmen des Entwicklungsplanes Alter Schlachthof nicht mehr nachvollziehbar. Der angegebene nördliche Bogen ist wenig attraktiv und beinhaltet zudem fünf Straßenquerungen, wo letztlich nur zwei Querungen notwendig sind.

- Es wird empfohlen, die Wegeführung ab etwa Mitte Blankensteinpark nach Westen über die Grünanlage zwischen den Straßen Zur Marktflagge und Zur Börse auf dem kürzesten Weg an den Hansburgpark anzuschließen.

**18-045 (Weg im Blankensteinpark südlich des Marktplatzes der Manufakturen, Zur Börse/ Querung Richard Ermisch-Straße, Pankow): 2KAP \*\* + BAR \*\* + WEG \* + SON \*\***

Es gibt zwei Möglichkeiten der Wegeführung im Korridor des schmalen und langgestreckten Grünstreifens zwischen den Straßen Zur Marktflagge und Zur Börse, die beide durch neue Straßenbaumaßnahmen „verbaut“ wurden: In beiden Straßen werden die Fußgänger durch abgesenkte Bordsteine auf zum Zeitpunkt der Begehung zugeparkte Übergänge zu den seitlichen Gehwegen geführt. Sie kommen aber nicht direkt auf die beiden Gehwege, die die Grünanlage in Mittellage einschließen, weil dort auf der östlichen Seite der Richard-Ermisch-Straße zwischen dem Gehweg und dem Fahrstreifen ein Grünstreifen mit Bäumen als Barriere neu angelegt wurde. Wenn man bedenkt, mit welchem Aufwand hier eine Entwicklungsplanung für das Gebiet „Alter Schlachthof“ betrieben wurde, kann man sich über die Unachtsamkeit gegenüber vorhandenem und entstehendem Querungsbedarf durch Fußgänger nur wundern. Im gesamten Planungsgebiet wäre eine Nacherfassung der Fußwegeverbindungen notwendig, im Folgenden soll lediglich der weitere Verlauf des grünen Hauptweges betrachtet werden.

- Empfohlen wird, eine Querungsanlage vom Blankensteinpark auf den nördlichen Gehweg der Straße Zur Börse und damit auf die südliche Seite des Grünzuges anzulegen. Dazu ist es notwendig, den neu angelegten Grünstreifen an dieser Stelle zu entfernen.
- Vorgeschlagen werden bauliche Gehwegvorstreckungen mit Bordsteinabsenkungen und taktilen Platten, sowie Sperrflächen gegen das Parken von Fahrzeugen.

**18-046 (Zur Börse, Otto-Ostrowski-Straße/ Querung Thaerstraße, Pankow): KAP \*\*\* + BAR \*\*\* + SON \*\*\***

Die Thaerstraße hat durchaus beachtlichen Straßenverkehr aufzuweisen und es wird vor allem recht schnell gefahren. Nach der bereits umgesetzten Entwicklungsplanung „Alter Schlachthof“ führt der Gehweg südliche der Grünanlage zwischen den Straßen Zur Marktflagge und Zur Börse nicht auf eine Querungsanlage, sondern auf einen neu gesetzten Baum mit einer kleinen Hecke. Fußgängern, die aus der Otto-Ostrowski-Straße auf die Thaerstraße stoßen, wird ebenfalls keine Querungsanlage geboten, sondern ein neu gesetzter Baum mit einer kleinen Hecke. In beiden Fällen waren zum Zeitpunkt der Begehung alle möglichen Querungsstellen zugeparkt. Es gab nur wenige querende Fußgänger, die aber waren sichtlich irritiert.

- Es wird dringend empfohlen, über die Thaerstraße eine Querungsanlage im Verlauf der Otto-Ostrowski-Straße etwa zur Mitte der Grünanlage zwischen den Straßen Zur Marktflagge und Zur Börse oder alternativ im Verlauf des nördlichen Gehweges der Straße Zur Börse einzurichten.
- In beiden Fällen ist der neu gepflanzte Baum zu entfernen.
- In beiden Fällen wird empfohlen, auf beiden Seiten bauliche Gehwegvorstreckungen mit Bordsteinabsenkungen und taktilen Platten vorzusehen.

**18-047 (Otto-Ostrowski-Straße/ Querung Hermann-Blankenstein-Straße, Pankow): KAP \*\* + BAR \*\***

Es handelt sich um eine offensichtlich neu angelegte Querungsstelle im Bereich der Entwicklungsplanung „Alter Schlachthof“. Sie behindert die Querung durch Mobilitätsbehinderte in einer Form, wie sie in Berlin nicht häufig anzutreffen ist: Der Gehweg wurde im Randbereich mit grober Pflasterung versehen und die Bordsteine wurden nicht abgesenkt. Zum Zeitpunkt der Begehung war die Stelle, die in der Tat nicht als Querungsstelle erkennbar ist, zugeparkt.

- Die Gehwegpflasterung sollte durch eine in Berlin übliche glattere Oberfläche ersetzt werden und die Bordsteine sind abzusenken. In diesem Zusammenhang sollten taktile Platten eingesetzt werden.
- Darüber hinaus wird empfohlen, zumindest markierte Gehwegvorstreckungen auf beiden Straßenseiten anzulegen.

**18-048 (Hermann-Blankenstein-Straße/ Querung Abfahrt zum Sportpark, Pankow):**

Keine Anmerkung.

**18-049 (Weg zwischen dem Sportpark und der S-Bahn/ Unterquerung Landsberger Allee westlich vom S-Bahnhof, Pankow):**

Keine Anmerkung.

*Ab Paul-Heyse-Straße nördlich vom S-Bahnhof Landsberger Allee ist der Idealweg südwestlich bzw. ab Kniprodestraße nordöstlich von der S-Bahn bis zur Schönhauser Allee auf einer langen Strecke nicht begehbar. Die Querungsanlagen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.*

**18-050 (Dänenstraße/ Querung Schönhauser Allee nördlich der S-Bahn, Pankow): SCH \*\*\* + SON \*\***

Die Schönhauser Allee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 31.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV), lange Wartezeiten und teilweise äußerst kurze Grün-Zeiten an der Lichtsignalanlage. Insbesondere auf der breiten Mittelinsel unter der Hochbahn U-Bahnhof Schönhauser Allee sind die Menschen durch das Fahren über das Pflaster zwischen den Straßenbahnschienen einem unerträglichen Lärm ausgesetzt. Eine Querung in einem Zug ist bei Grün für Fußgänger in der Regel nicht möglich. Die Querungsanlage macht den Eindruck, als wenn hier mehr Fußgänger queren als Insassen in Fahrzeugen vorbeifahren.

Längere Beobachtungen zeigten folgendes Verkehrsverhalten der Fußgänger: Beim Sammeln stellen sich die ersten Fußgänger auf der Fahrradspur auf oder im ersten Drittel des Fahrstreifens. Wenn der Fahrzeugstrom geringer wird, gibt es erst vereinzelte Rotgeher und dann überqueren die nachdrängenden Fußgänger mitunter fast geschlossen bei Fußgänger-Rot die Fahrbahn. Es wurden Grün-Zeiten für Fußgänger beobachtet, bei denen bereits fast alle Fußgänger im Bereich des Mittelstreifens waren. Die überaus hohe Mißachtungsquote der Rotregelung durch die Fußgänger macht deutlich, dass diese Schaltung nicht akzeptabel ist.

- Es wird dringend empfohlen, die Auslastungszeiten der Grün-Zeit für den Kraftfahrzeugverkehr zu prüfen und unausgenutzte Zeiten der Fußgänger-Grün-Zeit zuzuschlagen. Darüber hinaus ist zu prüfen, wie zumindest für den Großteil der Nutzerinnen und Nutzer der Querungsanlage die Wartezeiten auf der Mittelinsel erspart werden können.
- Im frequentierten Zugang von und zur Dänenstraße ist die beengte Situation auf dem Rest-Gehweg durch den Eck-Kiosk, Verkehrszeichen, Poller und massenhaft abgestellte Fahrräder zu ordnen und umzugestalten.

*Von der Malmöer Straße bis zur Behmstraße ist der Idealweg nordöstlich der S-Bahn nicht begehbar. Auf diesem kurzen Abschnitt befinden sich auf dem Idealweg und auch auf dem temporären Umweg keine Querungsanlagen.*

**18-051 (Fußgängerbrücke Schwedter Steg, Norweger Straße/ Unterquerung Behmstraße an der Behmstraßenbrücke, Pankow):**

Die Schwedter Straße muss nicht überquert werden, da eine langgezogene Rampe mit Zwischenstationen von der Behmstraßenbrücke auf das Bahn- und Straßenniveau führt. Die Bewohner der Norweger Straße und Seitenstraßen können die oben liegende Weiterführung des grünen Hauptweges in Richtung Süden auf dem gleichen Weg erreichen.

**18-052 (Mauerweg/ Unterquerung Bornholmer Straße an der Bösebrücke, Pankow): BAR \***

Der grüne Hauptweg ist von der Bornholmer Straße nur über zwei Treppenanlagen erreichbar. Aus dem Wedding kommend ist der Weg auf Bahn-Niveau nur über das Straßennetz östlich der Bösebrücke erreichbar.

**GHW Nr. 19 „Tiergartenring“**

- Ringverbindung im Westen um den Tiergarten, im Osten um den historischen Stadtkern herum
- durch Mitte und Friedrichshain-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).

**19-020 (Oderberger Straße/ Querung Kastanienallee, Pankow): LSA(FGÜ) \*\*\*  
+ KAP \*\*\***

Die Kastanienallee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 5.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und zwei Straßenbahngleise mit zwei Straßenbahnlinien in Mittellage im Bereich der beiden Fahrstreifen. Als Querungsanlage werden den zahlreichen Fußgängern zwei Gehwegvorstreckungen bis zur Linie der Längs-Parkstände angeboten. Soweit wirkt die Querungsanlage ausreichend gesichert und doch ist sie eine „berlintypische Problemzone“: Aufgrund der fehlenden Lücken im Fahrzeugstrom ist die Querung für Fußgänger mühsam und kann auch schnell gefährlich werden. Zum Zeitpunkt der Begehung rannte ein Kind nach einer unzumutbar langen Wartezeit in den Verkehr hinein und hatte Glück. Eine Maßnahme wird für dringlich gehalten.

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle modellhaft dahingehend zu untersuchen, ob hier ein Fußgängerüberweg mit entsprechender Vorrang-Anzeige für Straßenbahnen möglich wäre, so wie er in anderen deutschen Städten mit Erfolg erprobt wurde. Die vorhandenen Gehwegvorstreckungen nutzen wenig und die Situation ist auch aufgrund des letztlich geringen Verkehrsaufkommens für den Einsatz eines Fußgängerüberweges geeignet. Der Ausschluss durch die Richtlinie (R-FGÜ 2001, 2.1 (2)) „über Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper“ ist zumindest überdenkenswert. Als Alternative würde an dieser Stelle nur eine über den Knotenpunkt geschlossene Lichtsignalanlage in Frage kommen, eine im Vergleich zu einem Fußgängerübergang kostenintensive und aufwändige Maßnahme.
- Auf jeden Fall müssen dringend durch zumindest eine abmarkierte Parkbucht auf beiden Seiten und die Hervorziehung der Gehwegvorstreckung die Sichtfelder vergrößert werden.

**19-021 (Oderberger Straße/ Querung Schönhauser Allee, Pankow): SCH \*\*\* + KAP \*\***

Die Schönhauser Allee ist mit ca. 27.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) eine stark befahrene Verkehrsader, die Querung hat allerdings auch erheblichen Fußverkehr.

- An dieser gesamtstädtisch durch die Kulturbrauerei herausragenden Stelle sollten die Wartezeiten an der Lichtsignalanlage und die Frage, ob der Querungsweg durch bauliche Gehwegvorstreckungen verkürzt werden kann, geprüft werden.

**19-022 (Schönhauser Allee/ Querung Sredzkistraße, Pankow): SCH \*\*\* + KAP \*\***

Die Querungsstelle hat einen noch stärkeren Fußverkehr und wirkt mit ca. 11.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) fast ein wenig verkehrsberuhigt.

- An dieser gesamtstädtisch durch die Kulturbrauerei herausragenden Stelle sollten die Wartezeiten an der Lichtsignalanlage und die Frage, ob der Querungsweg durch bauliche Gehwegvorstreckungen verkürzt werden kann, geprüft werden.

**19-023 (Knaackstraße/ Querung Wörther Straße, Pankow):**

Keine Anmerkung.

**19-024 (Knaackstraße/ Querung Kollwitzstraße, Pankow): 2KAP \*\* + SON \*\***

Die Querungsstelle am von Touristen und Berlinern geliebten Kollwitzplatz befindet sich in einem für Fußgänger unzumutbaren Zustand und ist für Mobilitätsbehinderte nicht benutzbar. Aus dem Norden kommend erwartet Benutzerinnen und Benutzern des grünen Hauptweges ein unübersichtliches Chaos: Auf der östlichen Seite befindet sich eine Wand mit zugeparktem Seitenbereich, geradeaus stößt man direkt auf ein Fußgängersperrgitter, welches mit parkenden Fahrrädern zugestellt ist, südwestlich rundet eine Litfaßsäule das Bild ab, dass hier keinerlei Querung der Straße möglich ist.

Nur wer weiter sucht, findet die markierte Gehwegvorstreckung zwischen der Litfaßsäule und einer Telefonsäule. Auf der anderen Straßenseite befindet sich eine weitere markierte Gehwegvorstreckung genau an der Stelle, wo auf dem Gehweg ein Baum mit großer Baumscheibe steht. Der Baum hat statt der gewünschten Bordsteinabsenkung eine „Bordsteinanhebung“ verursacht, so dass Mobilitätsbehinderte keine Chance haben, an genau dieser vorgezeichneten Stelle den Gehweg zu erreichen. Der zu Fuß gehende Mensch steht fassungslos vor dem Ergebnis einer Maßnahme, die wohl einmal zur Absicherung der Querung gedacht war.

- Es wird dringend empfohlen, die Querungsstelle „aufzuräumen“ und für Klarheit zu sorgen. Eine Querungsanlage kann nur in der direkten Weiterführung des südlichen Gehweges der Knaackstraße liegen. Auf der Nordseite sind die Sperranlagen zwischen dem Baum und der Litfaßsäule zu entfernen und es sollte an dieser Stelle eine bauliche Gehwegvorstreckung angelegt wer-



den. Da der Platz sehr eng ist, sollte die Litfaßsäule in Richtung Süden versetzt werden.

- Auf der Südseite muss die Gehwegvorstreckung mit Bordsteinabsenkung direkt an der Straßenecke liegen.

#### **19-025 (Knaackstraße/ Querung Diederhofer Straße, Pankow): KAP \*\* + BAR \*\***

Die Diederhofer Straße ist für Nicht-Mobilitätsbehinderte leicht zu queren, wenn sie nicht vollgeparkt ist.

- Es wird empfohlen, Gehwegvorstreckungen an der südöstlichen Seite neben den Senkrecht-Parkständen und auf der nordwestlichen Seite neben den Längs-Parkständen zumindest zu markieren.
- Die Bordsteine sind auf beiden Seiten abzusenken.

#### **19-026 (Kolmarer Straße, Straßburger Straße/ Querung Belforter Straße, Pankow): KAP \*\* + SON \*\*\***

Vom Platz um den Wasserturm zur Südseite der Belforter Straße mit einer Kindertagesstätte gibt es keine Querungsanlage. Stattdessen wurde das Gefahrzeichen 136 „Kinder“ aufgestellt. Die Querungsstelle ist trotz der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht sicher und die Straße ist insbesondere wegen der Quer-Parkstände auf der Platzseite nicht gut einzusehen. Zum Zeitpunkt der Begehung war der Eckbereich teilweise zugeparkt. Eine Maßnahme wird für dringend gehalten.

- Es wird empfohlen, deutlich vorgezogene Gehwegvorstreckungen auf beiden Seiten zumindest zu markieren. Darüber hinaus sollten zumindest die ersten Parkstände neben der Gehwegvorstreckung auf der Nordseite zum Längsparken zugelassen werden.
- Die Bordsteine sind auf beiden Seiten abzusenken.

#### **19-027 (Belforter Straße/ Querung Prenzlauer Allee, Pankow): LSA \*\*\* + WEG \***

Bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 23.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) ist die Querung nur deshalb möglich, weil es aufgrund der anderen Lichtsignalanlagen auf der Strecke Lücken im Fahrzeugstrom gibt.

- Es sollte die Einrichtung einer Lichtsignalanlage geprüft werden.

Der Gehweg in der Heinrich-Roller-Straße war zum Zeitpunkt der Begehung fast durchgängig zugeparkt und kaum noch benutzbar. Die Straße ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen, hat eine überdimensionierte Fahrbahnbreite und durch die abschüssigen Fahrstreifen wird teilweise sehr schnell gefahren. Das Querparken ist auf dem Gehweg zugelassen.

- Es wird empfohlen, den Gehweg am Friedhof von parkenden Fahrzeugen freizuhalten.

**19-028 (Prenzlauer Berg/ Querung Greifswalder Straße, Pankow): MIN \*\* + SCH \*\*\***

Die Greifswalder Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 26.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und eine Straßenbahn in Mittellage. Bei Queren der östlichen Straßenseite wurden zum Zeitpunkt der Begehung Fußgänger von Rechtsabbiegern bedrängt.

- Es ist zu prüfen, wie die Aufstellfläche zwischen dem Fahrstreifen und den Straßenbahngleisen richtliniengemäß verbreitert werden kann.
- Darüber hinaus wird eine Prüfung empfohlen, inwieweit der Rechtsabbiegeverkehr aus der Straße Am Friedrichshain von der kurzen Grün-Zeit für Fußgänger getrennt werden kann.

**19-029 (Friedenstraße/ Querung Am Friedrichshain, Pankow): SCH \*\*\***

Die Querung sollte bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 10.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und einer Lichtsignalanlage für Fußgänger ziemlich sicher sein. Dennoch wurde ein nicht unerheblicher Gefahrenpunkt festgestellt: Fußgänger, die in den letzten Sekunden bei Grün die Fahrbahn betreten, werden von den Rechtsabbiegern aus der Friedenstraße sehr massiv bedrängt.

- Es wird dringend empfohlen, den Rechtsabbiegeverkehr aus der Friedenstraße von der Grün-Zeit für Fußgänger zu trennen. Zum einen wurde zum Zeitpunkt der Begehung die lange Grün-Zeit von den Fahrzeugen aus Richtung Osten nicht ausgenutzt. Zum anderen könnte die recht lange Grün-Zeit für Fußgänger etwas gekürzt werden.

## Maßnahmen-Gruppen

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

- BAR** Barrierefreiheit für Mobilitätsbehinderte, z.B. Bordsteinabsenkung, Rampe, taktile Platten / taktile Flächen / Rillenplatten
- KAP** Gehwegvorstreckung / vorgezogene Seitenräume / Fußgängerkap / Gehwegnase
- PAR** Parken, Verhinderung legales und illegales Parken zur Verbesserung der Sichtverhältnisse
- MIN** Mittelinsel oder Mittelstreifen als Fahrbahnteiler
- PLA** Plateaupflasterung
- AUF** Teilaufpflasterung
- FGÜ** Fußgängerüberweg (FGÜ) / Zebrastreifen
- LSA** Lichtsignalanlage (LSA) / Lichtzeichenanlage (LZA) / Ampel
- SCH** Schaltungsprobleme an einer Lichtsignalanlage (untersucht wurde mit dem Begehungsbogen lediglich die Frage nach einer Querung in einem Zuge), z.B. frühzeitigere Freigabe für Fußgänger, Rundum-Grün, etc.
- KRE** Kleiner Kreisverkehr / Minikreisverkehr
- BRÜ** Planfreie Querungsanlage: Unter- bzw. Überführungen / Brücken / Tunnel, Rampen, Treppen, Fahrstühle
- SON** Sonstige Maßnahme im Kreuzungs- und Einmündungsbereich bzw. an einer Querung auf freier Strecke
- GES** Geschwindigkeitsreduzierung als linienhafte Maßnahme z.B. Versätze, Verkehrsberuhigter Bereich, Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Begegnungszone, Tempo 30-Zone, Tempo 30 linienhaft, Shared Space, etc.
- WEG** Veränderung der Wegeführung
- MAR** Markierung und Marketing (Erläuterung siehe Abschnitt 8.5)

Es ist möglich, dass für einen Knotenpunkt und sogar für eine Querungsstelle die Kombination verschiedener Maßnahmen aus dieser Liste vorgeschlagen wird.

## 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