

7. Festgestellte Mängel und Maßnahmen-Vorschläge

Lichtenberg: (insgesamt 86 Querungsstellen)

GHW Nr. 06 (012-050), 39 Querungstellen

GHW Nr. 07 (016-028), 13 Querungstellen

GHW Nr. 08 (001-018), 18 Querungstellen

GHW Nr. 13 (030-037), 8 Querungstellen

GHW Nr. 16 (021-028), 8 Querungstellen

GHW Nr. 06 „Lindenberger Korridor“

- Vom Bucher Forst (Hobrechtswald/ 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 (Hobrechtswald/ 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 „Ahrenfelder Weg“ gemeinsam geführt und endet am Rummelsburger See in Rummelsburg (Gesamtlänge in Berlin ca. 16 km mit insgesamt 50 Querungsstellen).

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

06-012 (Straße 2 nördliche Seite, Feldweg nach Wartenberg/ Querung Lindenberger Straße, Lichtenberg): SON**

Diese Querungsstelle ist für Kraftfahrzeugführer, die sich auf der Lindenberger Straße bewegen, kaum wahrnehmbar. Da sie nicht mit querenden Fußgängern rechnen, bewegen sich hier viele Kraftfahrzeuge mit Geschwindigkeiten oberhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

- Es wird dringend empfohlen, in beiden Richtungen Zeichen 133 StVO („Fußgänger“) aufzustellen sowie dieses Zeichen zusätzlich auf die Fahrbahn zu markieren um die Querungsstelle für Kraftfahrzeugführer besser sichtbar zu machen.

An der Lindenberger Straße/ Straße 2 kommt es zu einem Zusammentreffen mit dem GHW Nr. 13 („Barnimer Dörferweg“) und einem kurzen gemeinsamen Verlauf bis zur Abzweigung in Richtung Süden. Über den Hechtgraben verläuft die Wegeführung ein sehr kurzes Stück gemeinsam mit dem GHW Nr.16 („Humboldt-Spur“).

WEG*

Der in der Planvorlage eingezeichnete Weg über den Hechtgraben nordöstlich des Schweriner Rings ist derzeit nicht begehbar, da an dieser Stelle keine Brücke über den Hechtgraben führt.

- Es wird empfohlen, den Weg über die Brücke über den Hechtgraben nordwestlich des Schweriner Rings zu verlegen. Im Weiteren Wegeverlauf wird empfohlen, den Wegeverlauf auf die westliche Straßenseite des westlichen Abschnitts des Schweriner Ring zu legen.

06-013 (Schweriner Ring westliche Seite/ Querung Hagenower Ring oder Schweriner Ring, Lichtenberg):

Keine Anmerkung.

06-014 (Schweriner Ring westliche Seite/ Querung Straße o. Namen parallel der Ernst Barlach-Straße, Lichtenberg):

Keine Anmerkung.

06-015 (Schweriner Ring westliche Seite, Ernst-Barlach-Straße südliche Seite/ Querung Ernst-Barlach-Straße, Lichtenberg):

Keine Anmerkung

06-016 (Gehweg durch Grünanlage westlich Krummer Pfuhl, Woldegker Straße Mittelstreifen/ Querung Woldegker Straße, Lichtenberg): SON*+ BAR**

An dieser Querung müssen Fußgänger zunächst die Woldegker Straße von West nach Ost queren, um auf den Mittelstreifen zu gelangen, um dann die Woldegker Straße von Nord nach Süd zu queren. An dieser Querungsstelle gibt es bisher keine Querungsanlage. Auf der östlichen Straßenseite müssen Fußgänger, wollen sie die Woldegker Straße an dieser Stelle queren, durch das Straßenbegleitgrün laufen, um den Gehweg, beziehungsweise die Straße zu erreichen.

- Es wird empfohlen, auf der östlichen Straßenseite eine Aufstellfläche für Fußgänger zu bauen.
- Auf der östlichen Straßenseite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sicher Querung zu ermöglichen.

06-017 (Woldegker Straße Mittelstreifen, Woldegker Straße in Richtung Straße Am Gutshof/ Querung Woldegker Straße, Lichtenberg): KAP**

An dieser Querungsstelle kommt es auf der südlichen Straßenseite zu Sichtbehinderungen durch längs geparkte Kraftfahrzeuge.

- Auf der Südseite der Woldegker Straße wird die Realisierung eines baulichen Fußgängerkaps empfohlen.

06-018 (Weg nördlich der Neubrandenburger Straße, Weg durch das Naturschutzgebiet Wartenberger Luch/ Querung Dorfstraße, Lichtenberg): FGÜ + SON****

Die Dorfstraße hat ein Verkehrsaufkommen von über 9.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Der Querungsbedarf ist an dieser Stelle für Kraftfahrzeugführer nicht erkennbar und zum Zeitpunkt der Begehung mussten querende Fußgänger recht lange warten, um eine Lücke im Fahrzeugstrom für eine Überquerung der Straße nutzen zu können.

- Um die Fahrbahnüberquerung für Fußgänger zu erleichtern und zu verbessern, wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen.
- Unabhängig von der ersten vorgeschlagenen Maßnahme wird dringend die Demontage der im Wegeverlauf aufgestellten Poller empfohlen, um eine barrierefreie Querung zu ermöglichen. Im Falle der Einrichtung eines Fußgängerüberweges sollte die Breite der Querungsstelle ohnehin 4 Meter betragen (R-FGÜ 2001 3.3, Abs. 2).

06-019 (Falkenberger Chaussee nordwestliche Seite, Gehweg durch Grünanlage östlich der Feldmark-Grundschule/ Querung Falkenberger Chaussee, Lichtenberg): WEG*+ FGÜ****

Die Falkenberger Chaussee hat ein Verkehrsaufkommen von über 14.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h und die Kraftfahrzeuge bewegen sich hier mit sehr hohen Geschwindigkeiten. Die Seitenbereiche befinden sich auf gleichem Niveau wie die Straße und sind nur mit durchgezogenen Linien sowie durch Leitpfosten abgetrennt. Durch die hohen Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge auf der Falkenberger Chaussee und die unzureichende Trennung in Fahrbahn und Gehweg entsteht bei den sich am Seitenrand bewegendenden Fußgängern ein Gefühl der Unsicherheit.

- Beidseitig, zumindest aber im Wegeverlauf des GHW Nr. 06 auf der nördlichen Straßenseite der Falkenberger Chaussee, wird dringend die Anlage von taktil und visuell abgegrenzten Gehwegbereichen empfohlen (RASt 6.1.6.2). Um die objektive sowie subjektive Sicherheit von Fußgängern, besonders von Kindern und sehbehinderten Menschen, zu erhöhen wird dringend empfohlen, den Gehweg durch baulich trennende Maßnahmen wie Grünstreifen oder Schutzplanken von der Straße abzutrennen.

Das hohe Verkehrsaufkommen sowie die hohen Geschwindigkeiten erhöhen die Wartezeiten für Fußgänger beim Queren der Falkenberger Chaussee.

- Um die Fahrbahnüberquerung für Fußgänger zu erleichtern und zu verbessern, wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen.

06-020 (Straße Zu den Krugwiesen nordwestliche Seite, Weg in Richtung S-Bahntrasse/ Querung Pablo-Picasso-Straße, Lichtenberg): FGÜ* + SON****

Die Pablo-Picasso-Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 16.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Die Kraftfahrzeuge bewegen sich mit sehr hohen Geschwindigkeiten (die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h). Die Überquerung dieser Straße gestaltet sich für Fußgänger als sehr schwierig. Lücken im Fahrzeugstrom, die eine Überquerung der Straße möglich machen, sind selten und auch dann muss der Fußgänger sich sehr zügig bewegen, um vor dem Ankommen des nächsten Kraftfahrzeuges die andere Straßenseite zu erreichen.

- Um die Fahrbahnüberquerung für Fußgänger zu erleichtern, zu verbessern und sicherer zu gestalten, wird dringend die Einrichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen.

Zwischen der Straße und dem parallel verlaufenden Radweg wurde auf der nordöstlichen Straßenseite zwar der Grünstreifen entfernt, der sich in nordwestlicher Richtung zwischen Fahrbahn und Radweg erstreckt, jedoch nicht durch eine Aufstellfläche für Fußgänger ersetzt. Diese Fläche ist nun von Kraftfahrzeugen überfahrbar und die zur Querung der Straße zurückzulegende Strecke wird dadurch übermäßig lang.

- Es wird dringend empfohlen, auf der nordöstlichen Straßenseite zwischen der Fahrbahn und dem Radweg eine Aufstellfläche für Fußgänger zu bauen.

Von der Straße parallel entlang der S-Bahngleise bis zur Klettwitzer Straße ist der Idealweg noch nicht begehbar. Die Querungsstellen auf dem temporären Umweg wurden nicht untersucht.

Ab dem Marzahn-Hohenschönhausen-Grenzgraben bis zum Papenpfuhlbecken verläuft der Idealweg gemeinsam mit dem GHW Nr. 07 („Hönower Weg“). Auf dieser Strecke muss keine Straße gequert werden.

WEG*

Die Thermaner Straße besitzt keinen Gehweg; der Bewuchs in den Seitenbereichen reicht bis direkt an die Fahrbahn heran. Auf die zum Teil schadhafte Oberflächenbestigung wird mit dem Zeichen 101 StVO Gefahrenstelle mit Zusatzschild „Straßenschäden“ hingewiesen. An der Straße liegen Einfamilienhäuser und ungenutzte Grundstücke; bei unserer Begehung wurden kein Kraftfahrzeugverkehr beobachtet.

- Es ist zu prüfen, ob hier die Anlage eines Gehweges auf der Südostseite der Thermaner Straße mit Anschluß an den geplanten Weg auf der Nordwestseite des Papenpfuhls oder die Ausweisung des gesamten Straßenlandes als Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325/326 StVO) im Rahmen der erforderlichen Straßensanierung zur besseren Hervorhebung des Wegeverlaufs und sicheren Verkehrsführung der Fußgänger besser geeignet sind.

06-021 (Thermarer Straße südöstliche Seite, Landsberger Allee südliche Seite / Querung Landsberger Allee, Lichtenberg): LSA* + MIN*** + GES*****

Die Landsberger Allee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 55.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV); an der Querungstelle verkehren zwei Straßenbahnlinien (davon eine Metrotram) auf der Nordseite der Straße. Für die Straße ist ein Tempo-Limit von 60 km/h angeordnet; bei unserer Begehung an einem bevölkerten Samstagmittag führen die Kraftfahrzeuge mit sehr hoher Geschwindigkeit. Wir konnten nur wenige Lücken im Verkehrsfluss beobachten.

Auf der Nordseite der Landsberger Allee stehen in Verlängerung der Dingelstädter Straße auf beiden Seiten der Tramgleise barrierefreie Überwege zur Verfügung. Direkt an der Landsberger Allee befindet sich eine Aufstellfläche mit einer Bordsteinabsenkung zur Dingelstädter Straße. Auf der Südseite der Landsberger Allee befindet sich eine Tankstellenzufahrt. Es sind sechs Fahrspuren (beide Richtungen) zu überqueren.

An der östlicheren von der Thermarer Straße zu erreichenden Querungstelle sind auf beiden Seiten der Tram keine Aufstellflächen vorhanden, jedoch steht für die Anlage solcher Flächen ausreichend Platz zu Verfügung (z.Zt. Bewuchs mit Gras). Direkt an der Landsberger Allee befindet sich eine Aufstellfläche mit einer Bordsteinabsenkung zur Dingelstädter Straße. Auf der Südseite der Landsberger Allee an der Tankstelle gibt es keinen barrierefreien Zugang zum Gehweg. Auch hier sind je drei Fahrspuren pro Richtung zu überqueren; es gibt eine sehr schmale Mittelinsel ohne Übergang. Die nächstgelegene gesicherte Querungstelle befindet sich in ca. 275 Metern Entfernung an der Rhinstraße; dort regelt eine Lichtsignalanlage den Verkehr.

- Es wird empfohlen die östlichere von der Thermarer Straße zu erreichende Querung der Landsberger Allee zu einer verkehrssicheren Querungsstelle umzubauen, da dort bereits ein Mittelstreifen vorhanden ist. Dazu müssen beidseitig der Tram und der Landsberger Allee barrierefreie Gehwegzugänge angelegt und befestigte Aufstellflächen ergänzt werden. Ferner sollte der Mittelstreifen, ggf. zu Lasten einer Fahrspur, auf eine richtliniengemäße Größe verbreitert und mit einem Übergang versehen werden.
- Da der Verkehrsstrom selbst an einem Wochenendtag nur wenige Lücken aufwies, ist zu befürchten, dass eine Querung während der werktäglichen Hauptverkehrszeit nur unter erheblicher Gefährdung von Fußgängern möglich ist. Daher ist zusätzlich die Anlage einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage erforderlich.
- Zur Reduzierung der sehr hohen Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs wird angeregt, das Tempo-Limit von 60 km/h auf mindestens 50 km/h herabzusetzen.

Ab der Landsberger Allee ist der Weg am Papenpfehl bis zur Rhinstraße noch nicht begehbar. In der Planvorlage ist ein temporärer Umweg über den Pyramidenring dargestellt, der eine ungesicherte Querung der Landsberger Allee erforderlich macht. Alternativ ist ein Umweg über die östliche Seite der Rhinstraße (Haupttrasse) möglich, bei der eine Lichtsignalanlage zur Querung der Landsberger Allee genutzt

werden kann. Die Querungsstelle an der Landsberger Allee und die Querungen im Verlauf des Pyramidenrings wurden nicht untersucht.

06-022 (Weg durch Grünanlage nordwestlich des Papenpfuhs, Rhinstraße (Nebentrasse in Ost-West-Richtung) nördliche Seite / Querung Rhinstraße (Haupttrasse), Lichtenberg): LSA* + GES*****

Die Rhinstraße (Haupttrasse) hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 36.800 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV); an der Querungsstelle verkehren zwei Straßenbahnlinien (davon eine Metrotram) in Mittellage mit eigenem Gleiskörper. An der Querungsstelle ist ein Tempo-Limit von 50 km/h angeordnet, südlich der Querung gilt 60 km/h. Bei unserer Begehung an einem bevölkerten Samstagmittag führen die Kraftfahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit. Wir konnten allerdings einige Lücken im Verkehrsfluß beobachten.

Auf beiden Seiten der Rhinstraße (Haupttrasse) und für die Querung der Tramgleise auf dem Mittelstreifen stehen barrierefreie Überwege zur Verfügung. Es sind je zwei Fahrspuren zu queren, auf der westlichen Seite auch eine schmale, offenbar für den Radverkehr vorgesehene Aufstellspur. Die nächstgelegene gesicherte Querungsstelle in Richtung Norden befindet sich in ca. 350 Metern Entfernung an der Landsberger Allee, in Richtung Süden ca. 250 m entfernt an der Meeraner Straße; dort regeln jeweils Lichtzeichenanlagen den Verkehr.

- Da der Verkehrsstrom an einem Wochenende nur einige Lücken aufwies, ist zu befürchten, dass eine Querung während der werktäglichen Hauptverkehrszeit nur unter erheblicher Gefährdung von Fußgängern möglich ist. Daher sollte die Anlage einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage geprüft werden.
- Zur Reduzierung der hohen Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs wird ferner angeregt, südlich der Querungsstelle das Tempo-Limit von 60 km/h auf mindestens 50 km/h herabzusetzen.

06-023 012b (Rhinstraße (Nebentrasse in Ost-West-Richtung) nördliche Seite, Rhinstraße (Nebentrasse in Ost-West-Richtung) südliche Seite/ Querung Rhinstraße (Nebentrasse in Ost-West-Richtung), Lichtenberg): BAR*

An der über zwei Fahrspuren verfügenden Straße sind an der Querungsstelle auf beiden Seiten die Bordsteine abgesenkt.

- Die Querungsstelle sollte auf beiden Seiten mit taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

06-024 (Weg zur Erschließung der Häuser westlich des Papenpfuhs, Weg durch die Grünanlage westlich des Papenpfuhs / Querung Rhinstraße (Nebentrasse in Ost-West-Richtung in östlicher Verlängerung der Meeraner Straße), Lichtenberg): SON + BAR****

Der Weg verläuft nicht – wie in der Planvorlage dargestellt – direkt am Papenpfehl, sondern auf der Südseite der Nebentrasse der Rhinstraße und biegt dann südlich in

einen Weg zur Erschließung der Häuser westlich des Papenpfuhls ein. Dieser Weg erreicht die Rhinstraße (in östlicher Verlängerung der Meeraner Straße) deutliche weiter westlich als es für eine direkte Verbindung mit dem südlichen anschließenden Weg entlang des Papenpfuhls wünschenswert ist. Auf der gesamten Nordseite der Rhinstraße ist eine befestigte Aufstellfläche vorhanden, die jedoch keine barrierefreien Zugang zur Straße ermöglicht. Dagegen fehlt auf der Südseite der Rhinstraße eine befestigte Aufstellfläche. Es verlaufen dort zwar mehrere sich kreuzende Wege, ein direkter Anschluß an die Rhinstraße ist jedoch nicht vorhanden.

- Auf beiden Seiten der Querungsstelle sollte eine direkte Verbindung der Wege westlich des Papenpfuhls hergestellt werden. Sie sollte beidseitig mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.
- Auf der Südseite ist ferner eine Aufstellfläche erforderlich.
- Zusätzlich sollte mit dem Zeichen "Fußgänger" (Zeichen 133 StVO) auf querende Fußgänger hingewiesen werden.

WEG*

Der Weg verläuft direkt an der Ostseite des Papenpfuhls als sehr schmaler, unbefestigter "Trampelpfad", der eine intensive Erfahrung der umgebenden Vegetation ermöglicht. Die Qualität des Weges wird allerdings durch parallel verlaufende oberirdische Fernwärmerohre getrübt.

- Es wird empfohlen, den Weg am Papenpfuhl geringfügig zu verbreitern und zu befestigen um Barrierefreiheit zu gewährleisten.

WEG**

Im Plan ist anschließend eine Wegeführung auf der Südseite der Allee der Kosmonauten (Verlauf in Ost-West-Richtung) und danach auf der Ostseite der Allee der Kosmonauten (Nord-Süd-Richtung zwischen VHS, Studentenwohnheim und OSZ) dargestellt. Auf der Südseite der Allee der Kosmonauten (Ost-West-Richtung) ist jedoch nur ein schmaler unbefestigter Weg zwischen Fahrbahn und Tramgleisen vorhanden. Die örtlichen Verhältnisse lassen keine Verbreiterung und damit verkehrssichere und barrierefreie Gestaltung dieses Weges zu.

- Da auf der Nordseite der Allee der Kosmonauten (Ost-West-Richtung) und der Ostseite der Allee der Kosmonauten (Nord-Süd-Richtung) zwei Straßen, eine Straßenbahntrasse und mehrere Zufahrten, die meist barrierefrei sind, zu queren wären (Gesundheitszentrum, Pflegezentrum, Studentenwohnheim, Schule), diese Wegeführung zur Wendekehre am südlichen Ende der Allee der Kosmonauten einen Umweg bedeutet und die Umgebung zudem streckenweise nicht sehr attraktiv ist (Plattenbauten der Fachhochschule), empfehlen wir, den grünen

Hauptweg auf dem vorhandenen Weg durch die Grünanlage südöstlich des Papenpfuhs und des Rückhaltebeckens zu führen, auf Höhe des Friedhofausgangs die Brücke über den Papenpfuhl zu benutzen und dann dem Weg in westlicher Richtung bis zur Wendekehre zu folgen.

Die Allee der Kosmonauten (Verlauf in Ost-West-Richtung) ist in der Karte „Fahrradroutennetz“ (Stand: April 2009) als (Haupt-)Radroute RR 8 dargestellt (Signatur: „Radroutenabschnitt vorhanden“).

- Es wird angeregt, eine Abstimmung zwischen den Planungen für den grünen Hauptweg 06 und die Hauptradroute RR 8 herbeizuführen, um eine konfliktfreie Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich sicherzustellen.

06-025 (Allee der Kosmonauten nördliche Seite (westlich des Papenpfuhs), Weg durch Grünanlage südöstlich des Papenpfuhs und des Rückhaltebeckens, Querung Allee der Kosmonauten an der Querung der Straße durch die Tramgleise, Lichtenberg): SON**

An der Querungstelle verkehren drei Straßenbahnlinien (davon zwei Metrotrams) in südlicher Randlage auf eigenem Gleiskörper. Kurz vor Erreichen der Tramgleise südlich der Allee der Kosmonauten verschwenkt der vom Zentralfriedhof kommende Weg durch die Grünanlage südöstlich des Papenpfuhs/Rückhaltebeckens nach Osten und erreicht dort eine Nebentrasse der Rhinstraße.

- Es sollte geprüft werden, ob eine *möglichst direkte* Verbindung zwischen dem von Süden kommenden Weg *südöstlich* des Pfuhs (*vor* der Verschwenkung nach Osten zur Rhinstraße) und dem nördlich der Allee der Kosmonauten anschließenden Weg *westlich* des Pfuhs eingerichtet werden kann. Alternativ könnte ein Übergang vom Ende des Weges vom Friedhof an der Rhinstraße parallel zu einer Nord-Süd-Fahrbahn (Querung der Tramgleise) auf die Nordseite der Allee der Kosmonauten (östlich des Pfuhs) geschaffen werden. In diesem Fall verläuft der Weg noch einige Meter auf der Nordseite der Allee der Kosmonauten bis er den nach Norden führenden Weg westlich des Pfuhs erreicht.

WEG**

Bei unserer Begehung nach nächtlichem Starkregen war der Weg durch die Grünanlage südlich des Papenpfuhs zum Teil großflächig überflutet, so dass eine Benutzung durch Fußgänger stark erschwert, durch Mobilitätsbehinderte nicht möglich war.

- Es wird daher empfohlen, den grünen Hauptweg an diesen Stellen zu sanieren.

06-026 (Weg durch Grünanlage südlich des Papenpfuhs, geplanter Weg auf der Ostseite des Städtischen Zentralfriedhofs/ Querung Wendekehre am südlichen Ende der Allee der Kosmonauten, Lichtenberg): SON**

Der Zugang von der Wendekehre am Oberstufenzentrum zum Weg durch die Grünanlage südlich des Papenpfuhls ist zurzeit durch ein Tor versperrt; der Zugang ist nur durch einen schmalen Durchlass daneben möglich.

- Es ist zu prüfen, wie die Zufahrt für unberechtigte Kraftfahrzeuge von der Wendekehre zum Weg durch die Grünanlage südlich des Papenpfuhls durch andere Maßnahmen als das vorhandene Tor (z.B. klappbare Poller) zu verhindern ist.

An der gesamten Wendekehre ist kein Gehweg vorhanden. Auf der Süd- und Ostseite zwischen dem Weg durch die Grünanlage südlich des Papenpfuhls und dem geplanten Weg auf der Ostseite des Städtischen Zentralfriedhofs ist allerdings ein Haltverbot (Zeichen 283 StVO) angeordnet. Bei unserer Begehung wurden kein Kraftfahrzeugverkehr beobachtet.

- Es ist zu prüfen, ob auf der Süd- und Ostseite der Wendekehre neben dem Haltverbot weitere Maßnahmen zur besseren Hervorhebung des Wegeverlaufs und sicheren Verkehrsführung der Fußgänger erforderlich sind.

Der Idealweg, der von der Wendekehre am südlichen Ende der Allee der Kosmonauten auf der Ostseite des Städtischen Zentralfriedhofs und dann zwischen der Kinderklinik Lindenhof und dem ehemaligen WBK-Gelände (auf dem zurzeit das Neubaugebiet Kriemhildstraße 24-28 entsteht) bis zum Eingang der Klinik in nördlicher Verlängerung der Kriemhildstraße verlaufen soll, ist noch nicht begehbar. Im Gegensatz zur Planvorlage existiert zwischen Klinik und Neubaugebiet nur ein kurzer Weg auf dem Klinikgelände, der jedoch mit einem Tor (nach Angaben des Krankenhaus-Pförtners zu allen Tageszeiten) verschlossen ist. Der Weg innerhalb des Neubaugebietes Richtung Osten endet nach dem Werbeprospekt des Projekts und der Auskunft eines Anwohners in einer Sackgasse in deutlichem Abstand zum Friedhofsgelände.

Zwischen der Wendekehre am südlichen Ende der Allee der Kosmonauten und der Ostseite der Kriemhildstraße müssen keine Straßen überquert werden. Auf dem zurzeit erforderlichen temporären Umweg über die östliche Seite der Kriemhildstraße, die nördliche Seite der Rüdigerstraße und das Friedhofsgelände gibt es keine Querungsstellen.

WEG**

Der Plan stellt den grünen Hauptweg zwischen Kriemhildstraße und Siegfriedstraße auf der nördlichen Seite der Gotlindestraße dar. Auf dieser Seite endet der Gehweg jedoch von der Siegfriedstraße kommend bereits zwischen Hagenstraße und Dietlindestraße.

- Es wird daher empfohlen, den grünen Hauptweg auf der südlichen Seite der Gotlindestraße zu führen.

06-027 (Gotlindestraße südliche Seite/ Kriemhildstraße westliche Seite, Kriemhildstraße östliche Seite/ verschlossene Zufahrt zur Kinderklinik Lindenhof / Querung Kriemhildstraße, Lichtenberg): KAP + SON** + BAR***

Die Kriemhildstraße hat zwei Fahrspuren und auf beiden Straßenseite Querparkbuchten. Eine Art Fußgängerkap gibt auf der Westseite mit abgesenkten Bordsteinen und Kleinsteinpflaster zwischen Gehwegplatten und Bordstein. Auf der Ostseite befindet sich eine Zufahrt zum Klinikgelände, deren Tor nach Angaben des Krankenhaus-Pförtners zu allen Tageszeiten verschlossen ist. Die Querungsstelle auf der Westseite der Kriemhildstraße ist durch Fahrzeuge, die die Gotlindestraße Richtung Osten befahren, schlecht einsehbar. Wegen des Busverkehrs ist die Ausrundung Gotlindestr./Kriemhildstraße überdimensioniert. Das verleitet Pkw-Fahrer zu einer schnellen Fahrweise. Auf der Westseite befindet sich zwischen der Zufahrt und den Parkbuchten noch eine Fläche mit sichtbehindernder Bepflanzung.

- Es wird empfohlen, die überdimensionierte Eckausrundung an der westlichen Straßenseite zu verringern. Dadurch entsteht nördlich der Parkbuchten ein breiterer Fußgängerkap. Dieser sollte durch Poller vor parkenden Krädern geschützt werden. Der Bus kann in der Kurve den Gegenfahrstreifen mitbenutzen.
- Es sollte geprüft werden, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Gehwegvorstreckung auf der Westseite der Kriemhildstraße ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.
- Es wird empfohlen, auf der Ostseite der Kriemhildstraße in die Zufahrt - gegenüber dem Kap auf der Westseite – taktile Platten einzufügen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.
- Zusätzlich sollte in der Gotlindestraße auf der Fahrbahn Richtung Osten vor der Kurve mit dem Zeichen "Fußgänger" (Zeichen 133 StVO) auf querende Fußgänger hingewiesen werden.

06-028 (Gotlindestraße südliche Seite/ Dietlindestraße westliche Seite, Dietlindestraße östliche Seite/ Querung Dietlindestraße, Lichtenberg): PAR + BAR***

In der mit zwei Fahrspuren ausgestatteten Dietlindestraße ist das Parken auf Gehwegen (Zeichen 315 StVO) zulässig; auf der Ostseite ist das Aufstellen der Fahrzeuge in Längsrichtung mit zwei Rädern auf dem Gehweg, auf der Westseite mit vier Rädern angeordnet. Bei unserer Begehung wurde die Sicht durch einen auf der Westseite nahe der Querungsstelle geparkten Pkw behindert.

- Es wird daher empfohlen, die Anordnung zum Parken auf Gehwegen (Zeichen 315 StVO) mindestens im Querungsbereich aufzuheben.

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

06-029 (Gotlindestraße südliche Seite/ Hagenstraße westliche Seite, Hagenstraße östliche Seite / Querung Hagenstraße, Lichtenberg): KAP + BAR****

In der mit nur einer Fahrspur ausgestatteten in Richtung Gotlindestraße als Einbahnstraße ausgewiesenen Hagenstraße wird bis direkt an die Querungsstelle heran auf der Westseite längs geparkt.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf durch einen auf die Fahrbahn markierten Fußgängerkap auf der Westseite deutlicher hervorzuheben.
- Darüber hinaus wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

06-030 (Gotlindestraße südliche Seite/ Querung Siegfriedstraße, Lichtenberg): SCH***

Die Siegfriedstraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 14.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV); an der Querungsstelle verkehren zwei Straßenbahnlinien straßenbündig in Mittellage und zwei Buslinien. Direkt südlich im Anschluss an die Furt befinden sich Haltestellen mit BVG-Wartehäuschen. Als Querungshilfe dient eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage. Die Wartezeit für Fußgänger betrug zum Zeitpunkt der Begehung an einem Samstagnachmittag ab dem Zeitpunkt der Anforderung 20 Sekunden. In den Rotphasen konnten keine Fußgänger, die die Siegfriedstraße querten, beobachtet werden. Die Grünphase dauerte nur zehn Sekunden und reichte damit nicht aus, um querenden Fußgängern das Erreichen der anderen Straßenseite innerhalb der Grünschaltung zu ermöglichen. Ein Drittel des Weges muss bereits bei „Räum-Rot“-Signalisierung zurückgelegt werden.

- Die Grünzeit für Fußgänger sollte an dieser Lichtsignalanlage auf mindestens 20 Sekunden verlängert werden.

WEG**

In der Planvorlage verläuft der Weg zwischen Siegfriedstraße und Ponzstraße auf der nördlichen Seite der Gotlindestraße. Auf dieser Seite ist jedoch nur beidseitig der Einmündung der Wotanstraße an den Supermärkten ein Gehweg vorhanden.

- Es wird daher empfohlen, den grünen Hauptweg auf der südlichen Seite der Gotlindestraße zu führen.

06-031 (Gotlindestraße südliche Seite/ Querung Wotanstraße, Lichtenberg): FGÜ + KAP****

An der über zwei Fahrspuren verfügenden Straße gibt es zurzeit keine Querungsanlagen. Es wird auf der Westseite quer und auf der Ostseite längs geparkt. Die Querungsstelle ist auf beiden Seiten mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten ausgestattet.

- Auf der Westseite sollte ein baulich angelegter Fußgängerkap, der - wie in den Richtlinien vorgesehen - 30 – 70 cm über die Querparkstände hinausragen muss, angelegt werden.
- Zusätzlich wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen. Die Wotanstraße wurde zwar nicht in das Zählnetz aufgenommen, es gibt aber Parksuchverkehr zu den Geschäften.

Zum Zeitpunkt der Begehung an einem Samstagnachmittag wurden die Parkplätze zwar nur begrenzt genutzt, das Google Map-Luftfoto vom Mai 2006 zeigt aber eine höhere Belegung. Im Umfeld befinden sich wichtige Ziele des Fußgängerverkehrs. Von dieser Querungsanlage würden damit nicht nur die Nutzer des grünen Hauptweges profitieren, sondern auch Fußgänger, die die Supermärkte und Geschäfte sowie das Ärztehaus in der Gotlindestraße gegenüber der Einmündung der Wotanstraße aufsuchen oder von der Tram-Haltestelle in der Siegfriedstraße (die Tram erreicht von dort in zwei Stationen den U-, S- und Regionalbahnhof Lichtenberg) zur Arbeitsagentur weiter westlich in der Gotlindestraße laufen.

06-032 (Gotlindestraße südliche Seite/ Querung Atzpodienstraße, Lichtenberg): BAR + SON****

An der über eine Fahr- und eine Parkspur verfügenden Straße gibt es zurzeit keine Querungsanlagen. Auf beiden Straßenseiten sind die Bordsteine abgesenkt; auf der Westseite wurde zwischen den Gehwegplatten und dem Bordstein Kleinsteinpflaster verlegt.

- Es wird empfohlen, die überdimensionierten Eckausrundungen und damit auch die Querungswege zu verringern.
- Darüber hinaus wird angeregt, einen Poller in der Mitte der Gehbahn auf der Westseite zu entfernen, um Mobilitätsbehinderten die Nutzung der Querungsstelle zu erleichtern.
- Es ist zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster auf der Westseite der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

06-033 (Gotlindestraße südliche Seite/ Querung Schottstraße, Lichtenberg): BAR**

Die Schottstraße besitzt keine Querungsanlagen. Auf der Westseite sind die Bordsteine abgesenkt; allerdings nicht im Verlauf der Gehbahn an der Querungsstelle, sondern etwas südlich versetzt am Zugang zu einem Schuh-Recyclingcontainer.

- Die Querungsstelle sollte auf beiden Seiten mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten im Verlauf der Gehbahn ausgestattet werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

06-034 (Gotlindestraße südliche Seite, Ponzstraße östliche Seite, Ponzstraße westliche Seite / Querung Ponzstraße, Lichtenberg): BAR*

An der über zwei Fahrspuren verfügenden Ponzstraße gibt es zurzeit auf der Westseite eine Gehwegvorstreckung als Querungsanlage. Es wird auf der Westseite quer und auf der Ostseite längs geparkt. Die Querungsstelle ist auf beiden Seiten mit abgesenkten Bordsteinen ausgestattet (auf der Ostseite baulich unzureichend ausgeführt, auf der Westseite Kleinsteinbetonpflaster zwischen Bordstein und Gehwegplatten), die jedoch versetzt zueinander angeordnet sind.

- Es wird daher empfohlen, auf der Westseite zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinbetonpflaster auf der Westseite der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen. Auf der Ostseite sollte die Querung an gegenüberliegender Stelle mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten versehen werden.

06-035 (Ponzstraße westliche Seite/ Querung Grundstückszufahrt, Lichtenberg): BAR*

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

06-036 (Ponzstraße westliche Seite/ Querung Rüdigerstraße, Lichtenberg): KAP + SON****

An der über zwei Fahr- und Parkspuren verfügenden, als - für Radfahrer in beiden Richtungen freigegebene - Einbahnstraße in Richtung Süden ausgewiesenen Rüdigerstraße gibt es zurzeit keine Querungsanlagen. Auf der Südseite sind die Bordsteine abgesenkt, allerdings ist die bauliche Ausführung mangelhaft. Nördlich der Querung befindet sich eine Schule, auf die auch mit dem Zeichen "Kinder" (Zeichen 136 StVO) hingewiesen wird.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf durch baulich angelegte Fußgängerkaps deutlicher hervorzuheben. Wegen der gleichzeitig möglichen Nutzung durch Schüler ist hier trotz relativ geringen Parkdrucks eine bauliche Anlage des Kaps sinnvoll.
- Es wird ferner angeregt, einen Poller in der Mitte der Gehbahn auf der Südseite zu entfernen, um Mobilitätsbehinderten die Nutzung der Querungsstelle zu erleichtern.

WEG**

In der Planvorlage ist der Weg zwischen Ruschestraße und Roedeliusplatz auf der Südseite der Normannenstraße eingezeichnet. Eine Wegeführung auf der Südseite ist nicht nur unter Berücksichtigung der Situation an den Querungsstellen, sondern auch bei Betrachtung der Qualität des Weges unverständlich. Dort ist der Weg sehr schmal und wird vom mehrgeschossigen, fensterlosen ehemaligen Stasi-Gebäude und Querparkplätzen begrenzt. Außerdem wird er von einer breiten Zufahrt zum ehemaligen Stasi-Gelände unterbrochen. Auf der Nordseite (am Hans-Zoschke-Stadion) steht dagegen ein breiter, mit Bäumen bestandener Weg zur Verfügung. Auf die zum Teil schadhafte Oberflächenbefestigung wird zwar mit einem Schild hingewiesen, ein akuter Sanierungsbedarf besteht jedoch nicht. Der breite Eingangsbereich des Stadions machte zurzeit der Begehung einen verwahrlosten Eindruck, der auch die Attraktivität des Gehwegs in Mitleidenschaft zog. Aktuelle Pläne zufolge sollen jedoch noch in diesem Jahr Umbaumaßnahmen am Stadion mit dem Ziel, als eine der Spielstätten der Frauen-Fußballweltmeisterschaft 2011 in Deutschland nominiert zu werden, stattfinden.

Auch die Querungssituation spricht gegen die Führung des grünen Hauptweges auf der Südseite der Normannenstraße: Um den westlichen Gehweg der Ponzstraße zu erreichen bieten die vorhandene Lichtsignalanlage im Verlauf der Ruschestraße und die Querung der Glaschkestraße wesentlich bessere Bedingungen als eine Querung im Verlauf der Magdalenenstraße – Glaschkestraße bzw. an der Kirche, da der Straßenraum dort platzartig aufgeweitet ist, so dass die Anlage einer Mittelinsel und ggf. weitere flankierende Maßnahmen erforderlich wären.

- Es wird daher empfohlen, den grünen Hauptweg auf der Nordseite der Normannenstraße zu führen
- Es sollte ferner geprüft werden, ob die erforderliche Gehwegsanierung im Zusammenhang mit dem Umbau des Hans-Zoschke-Stadions durchgeführt werden kann.

06-037 (Normannenstraße nördliche Seite/ Querung Glaschkestraße, Lichtenberg): KAP + BAR****

Die Querungsstelle in der Glaschkestraße ist zurzeit weder durch Querungsanlagen gesichert noch barrierefrei ausgestattet.

- Es wird daher empfohlen, den Wegeverlauf durch auf die Fahrbahn markierte Fußgängerkaps deutlicher hervorzuheben. Wegen des geringen Parkdrucks ist hier keine bauliche Anlage von Kaps erforderlich.
- Dabei sollte die überdimensionierte Eckausrundung auf der Ostseite der Glaschkestraße verringert werden, um die Geschwindigkeit von Rechtsabbiegern aus der Normannenstraße in die Glaschkestraße zu dämpfen.
- Die Querungsstelle sollte auf beiden Seiten mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

06-038 (Ruschestraße östliche Seite, Normannenstraße südliche Seite/ Querung Normannenstraße, Lichtenberg):

Keine Anmerkungen.

WEG**

Die in der Planvorlage dargestellte Querung in östlicher Verlängerung des Hoenerweges ist nicht sinnvoll, da auf der Ostseite der Ruschestraße ein Lichtmast im Querungsbereich steht bzw. erst eine befestigte Aufstellfläche für Fußgänger angelegt werden müsste.

- Es wird daher empfohlen, die Wegeführung auf die Westseite der Ruschestraße zu verlegen und zur Querung dieser Straße die etwa 50 m nördlich gelegene bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage zu benutzen

06-039 (Ruschestraße östliche Seite, Ruschestraße westliche Seite, Hoenerweg / Querung Ruschestraße, Lichtenberg): SCH***

Als Querungshilfe über die Ruschestraße dient eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage. Die Wartezeit für Fußgänger betrug dort während der Begehung an einem Samstagnachmittag ab dem Zeitpunkt der Anforderung nur zehn Sekunden. Allerdings dauerte auch die Grünphase nur zehn Sekunden und reichte damit nicht aus, um querenden Fußgängern das Erreichen der anderen Straßenseite innerhalb der Grünschaltung zu ermöglichen. Ein Drittel des Weges muss bereits bei „Räum-Rot“ zurückgelegt werden.

- Die Grünphase dieser Lichtsignalanlage sollte daher auf mindestens 20 Sekunden verlängert werden

WEG**

In der Planvorlage ist die genaue Örtlichkeit der Querung der Rudolf-Reusch-Straße nicht zu erkennen; der Weg durch die kleine Grünfläche zwischen Rudolf-Reusch-

Straße und Rathausstraße ist dort nicht dargestellt. Im piekart-Plan vom Frühjahr 2008 war das noch der Fall.

- Es wird vorgeschlagen, die folgenden Maßnahmen zur Erleichterung der Querung in westlicher Fortsetzung des Weges durch den geschlossenen städtischen „Friedhof Rathausstraße“ durchzuführen. Die Zugänge sind zurzeit zwar verschlossen, es bleibt jedoch zu hoffen, dass diese attraktive Grünfläche, die sich im Besitz des Landes Berlin befindet, mittelfristig wieder der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen wird. An der Querung in westlicher Verlängerung des Hoenerweges gibt es baulich unzureichende Bordsteinabsenkungen auf der Südost- und eine Grundstückszufahrt auf der Nordwestseite. Diese „Not-Querungshilfen“ stellen jedoch keinen gewichtigen Vorteile gegenüber der hier präferierten Querungsstelle dar; die Sichtbeziehungen sind an der Querung in westlicher Verlängerung des Hoenerweges dagegen wegen der nördlich anschließenden Kurve deutlich ungünstiger.

Die Rudolf-Reusch-Straße ist in dem oben beschriebenen Abschnitt in der Karte „Fahrradrouthenetz“ (Stand: April 2009) als Route des Nebennetzes dargestellt.

- Es wird angeregt, eine Abstimmung zwischen den Planungen für den grünen Hauptweg 06 und diese Route des Nebennetzes herbeizuführen, um eine konfliktfreie Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich sicherzustellen.

06-040 (Rudolf-Reusch-Straße östliche Seite, Rudolf-Reusch-Straße westliche Seite / Weg durch den ehemaligen Friedhof / Querung Rudolf-Reusch-Straße, Lichtenberg): KAP + BAR****

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf - ähnlich wie bei der südlich anschließenden Querung der Rathausstraße - durch auf die Fahrbahn markierte Fußgängerkaps deutlicher hervorzuheben. Wegen des geringen Parkdrucks ist auch hier keine bauliche Anlage von Kaps erforderlich.
- Die Querungsstelle sollte auf beiden Seiten mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

06-041 (Rathausstraße nordöstliche Seite, Weg durch Grünanlage südlich des Bezirksamts/ Querung Rathausstraße, Lichtenberg):

Keine Anmerkungen.

06-042 (Möllendorffstraße östliche Seite, Frankfurter Allee südliche Seite/ Querung Frankfurter Allee, Lichtenberg): SCH***

Die Frankfurter Allee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 64.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV), neben der U-Bahn verkehrt eine Nachtbuslinie. Als Querungshilfe

dient eine Lichtsignalanlage. Die Wartezeit für Fußgänger betrug zum Zeitpunkt der Begehung 90 Sekunden. Nach 40 Sekunden nimmt der Anteil der Fußgänger, die die Sperrzeit missachten zu (EFA 2002, 3.3.5.1). Während unserer Begehung an einem Samstagnachmittag konnten in den Rotphasen allerdings keine Fußgänger, die die Frankfurter Allee querten, beobachtet werden. Die Grünzeit reichte nicht aus, um querenden Fußgängern das Erreichen der anderen Straßenseite innerhalb der Grünschaltung der Lichtsignalanlage zu ermöglichen. Die zum Queren der Nordfahrbahn zur Verfügung stehenden 15 Sekunden ermöglichen knapp das Erreichen des Mittelstreifens.

- Es sollte geprüft werden, ob eine Verkürzung der Rotzeit für Fußgänger auf 40 Sekunden oder weniger ermöglicht werden kann.
- Es sollte untersucht werden, wie Fußgängern die nach den Richtlinien empfohlene Querung in einem Zuge ermöglicht werden kann (HBS 2005, 6.3.2, RAS 2006, 6.1.8.6).

06-043 (Gürtelstraße südöstliche Seite, Wilhelm-Guddorf-Straße nordöstliche Seite/ Querung Wilhelm-Guddorf-Straße, Lichtenberg):

Keine Anmerkungen.

WEG**

Die im Plan dargestellte Führung des Weges südöstlich des Parkplatzes und über die Südwestseite der Wilhelm-Guddorf-Straße stellt einen Umweg dar, der auf Dauer nicht sinnvoll ist. Stattdessen sollte der - laut einer Informationstafel mit EU-Mitteln geförderte - Weg parallel zur Bahntrasse genutzt werden, bei dem zurzeit zur Überwindung des Niveauunterschieds vom Gehweg der Gürtelstraße zum höher liegenden Weg an der Bahn ausschließlich Treppen zur Verfügung stehen. Die parallel dazu angelegte, sehr steile Rampe ist durch Gitter abgesperrt.

- Daher wird empfohlen, die steile Rampe vom Gehweg der Gürtelstraße durch eine Rampe mit geringerer Steigung und rutschsicherer Pflasterung zu ersetzen sowie die Gitter zu entfernen.

Weiter nördlich stehen zur Überwindung des Niveauunterschieds vom Weg auf Höhe des Parkplatzes zum Weg Richtung Süden sowohl Treppen, als auch eine - allerdings sehr steile - Rampe zur Verfügung

- Daher wird empfohlen, die steile Rampe vom Weg am Parkplatz zum grünen Hauptweg Richtung Süden durch eine Rampe mit geringerer Steigung und rutschsicherer Pflasterung zu ersetzen.

06-044 (Weg östlich der Bahntrasse / Querung Wartenbergstraße, Lichtenberg): SON + BAR***

In der Wartenbergstraße ist das Parken auf Gehwegen (Zeichen 315 StVO) zulässig; auf der Nordseite ist das Aufstellen der Fahrzeuge in Längsrichtung mit zwei Rädern auf dem Gehweg, auf der Südseite mit vier Rädern angeordnet. Bei

unserer Begehung wurde die Sicht durch einen auf der Südseite nahe der Querungsstelle geparkten Pkw-Anhänger behindert. Die Führung vom Niveau des grünen Hauptweges zum niedrigeren Fahrbahnniveau erfolgt – ähnlich einer Grundstückszufahrt – trichterförmig und erstreckt sich über die gesamte Gehwegbreite

- Es wird daher empfohlen, die Anordnung zum Parken auf Gehwegen (Zeichen 315 StVO) mindestens im Querungsbereich aufzuheben.
- Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit der Gehwegüberführung des grünen Hauptweges (Kleinsteinpflaster) und der Straße (Asphalt) ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

06-045 (Weg östlich der Bahntrasse / Querung Tasdorferstraße, Lichtenberg): BAR*

Die Tasdorferstraße ist im Bereich der Querungsstelle als Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325/326 StVO) ausgewiesen, der nur über eine schmale Zufahrt unter der Bahn erreichbar ist und am entgegengesetzten Ende als Sackgasse endet. Der asphaltierte Straßenraum weist gestalterische Mängel auf; er ist sehr breit und nur durch Markierungen für Parkplätze gegliedert. Bei unserer Begehung an einem Samstag wurde er von Skatern genutzt, die die weite, ebene Fläche zum Aufbau eines Testparcours nutzten.

- Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit des grünen Hauptweges (Platten) und des verkehrsberuhigten Bereichs (Asphalt mit Farbauftrag) ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

WEG*

Der Straßenzug Schulze-Boysen-Straße - Pfarrstraße (bis zur Kaskelstraße) und die Kaskelstraße (südöstlich Pfarrstraße) ist in der Karte „Fahrradroutennetz“ (Stand: April 2009) als Route des Nebennetzes dargestellt.

- Es wird angeregt, eine Abstimmung zwischen den Planungen für den grünen Hauptweg 06 und diese Route des Nebennetzes herbeizuführen, um eine konfliktfreie Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich sicherzustellen.

06-046 (Weg östlich der Bahntrasse, Schulze-Boysen-Straße östliche Seite/ Querung Schulze-Boysen-Straße, Lichtenberg): SON + GES** (+ PLA**)**

Der bei der Begehung beobachtete Kfz-Verkehr im als Vorfahrtstraße ausgewiesenen Straßenzug Wiesenweg - Schulze-Boysen-Straße - Buchbergerstraße war gering; diese Straße wurde auch nicht in das Zählnetz des

Senats aufgenommen. Einzelne Kraftfahrzeuge fuhren während der Begehung jedoch mit unangemessen hoher Geschwindigkeit.

- Es sollte geprüft werden, ob die Ausweisung des Straßenzugs Wiesenweg - Schulze-Boysen-Straße - Buchbergerstraße als Vorfahrtstraße durch eine Rechts-vor-Links-Regelung ersetzt werden kann. Weitergehend könnte auch die Tempo 30-Zone auf den Bereich der Querungsstelle ausgedehnt und mit beiden Maßnahmen das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs gesenkt werden. Ggf. sollten weitere Maßnahmen wie Plateauaufpflasterungen in Erwägung gezogen werden.

06-047 (Pfarrstraße östliche Seite/ Querung Kaskelstraße, Lichtenberg):

Der Knotenpunkt Pfarrstraße / Kaskelstraße wurde vor einigen Jahren umgestaltet, so dass gesicherte, mit Fußgängerkaaps ausgestattete Querungen zur Verfügung stehen. Die angelegten Gehwegvorstreckungen reichen nicht – wie in den Richtlinien vorgesehen - 30 – 70 cm über die Parkstände hinaus. Wegen der erst kürzlich erfolgten Neugestaltung des Straßenraums, dem geringen Kfz-Verkehrsaufkommen in der Pfarrstraße (Straße nicht im Zählnetz) und der geringen verbleibenden Fahrbahnbreite (ca. 3 m) kann hier jedoch auf einen richtliniengemäßen Umbau der Gehwegvorstreckungen verzichtet werden.

WEG**

Der Knotenpunkt Pfarrstraße, Türschmidtstraße, Karlshorster Straße, Marktstr. wurde vor einigen Jahren umgestaltet, so dass gesicherte, mit Fußgängerkaaps ausgestattete Querungen der Pfarrstraße und der Türschmidtstraße zur Verfügung stehen, während im Verlauf der als abgeknickte Vorfahrtstraße ausgewiesenen Karlshorster Straße und Marktstraße keine Querungsanlagen vorhanden sind. Gegen eine Querung der Marktstraße bzw. der Karlshorster Straße in diesem Bereich sprechen zusätzlich das hohe Verkehrsaufkommen von ca. 20.500 Kraftfahrzeugen bzw. ca. 19.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV), die straßenbündigen Straßenbahngleise und die schlechten Sichtverhältnisse in der Kurve.

- Der grüne Hauptweg sollte daher nicht wie in der Planvorlage dargestellt auf der westlichen, sondern auf der östlichen Straßenseite der Karlshorster Straße geführt werden. Auch die derzeitige Führung des Weges von der Hauptstraße zur Rummelsburger Bucht spricht für diese Lösung, die eine Querung der Hauptstraße auf der Ostseite zur Folge hat. Nachteilig ist allerdings die zusätzlich erforderliche Querung der Nöldnerstraße; diese Querungsstelle ist jedoch mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet.

06-048 (Pfarrstraße östliche Seite, Türschmidtstraße südliche Seite/ Querung Türschmidtstraße, Lichtenberg):

Die vorhandenen Gehwegvorstreckungen reichen nicht – wie in den Richtlinien vorgesehen - 30 – 70 cm über die Parkstände hinaus. Wegen der erst kürzlich

erfolgten Neugestaltung des Straßenraums, des geringen Kfz-Verkehrsaufkommens in der Türschmidtstraße (Straße nicht im Zählnetz) und der geringen verbleibenden Fahrbahnbreite (ca. 3 m) kann hier jedoch auf einen richtliniengemäßen Umbau der Gehwegvorstreckungen verzichtet werden.

06-049 (Karlshorster Straße östliche Seite / Querung Nöldnerstraße, Lichtenberg): SON**

Die Nöldnerstraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 5.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV); an der Querungstelle verkehren zwei Buslinien. Als Querungshilfe über die Nöldnerstraße dient eine Lichtsignalanlage. Die Grünzeit war lang genug, um querenden Fußgängern das Erreichen der anderen Straßenseite innerhalb der Grünschaltung der Lichtsignalanlage zu ermöglichen. Bei der Begehung an einem bewölkten Samstag benutzen auch viele Fahrradfahrer den sehr schmalen (etwa 2-2,5 m) östlichen Gehweg der Karlshorster Straße und die Querung Nöldnerstraße (vermutlich mit dem Ziel Rummelsburger Bucht). Ursache dürfte das sanierungsbedürftige Großsteinpflaster auf der Fahrbahn der Karlshorster Straße sein.

- Es wird daher empfohlen, die Fahrbahn der Karlshorster Straße zu sanieren, das Großsteinpflaster durch eine Asphaltdecke zu ersetzen und zu prüfen, ob ein Radfahrstreifen, ein Mehrzweckstreifen oder eine Aufstellfläche an den Querungsstellen die am besten geeignete Maßnahme ist, um die Benutzung der Fahrbahn für Radfahrer an dieser Stelle attraktiver zu gestalten.

06-050 (Karlshorster Straße östliche Seite, Weg durch Grünanlage östlich des Hochseilgarten/ Querung Hauptstraße, Lichtenberg): SCH* + GES*****

Die Hauptstraße hat östlich der Karlshorster Straße ein Verkehrsaufkommen von ca. 26.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV); an der Querungstelle verkehrt eine Straßenbahnlinie straßenbündig in Mittellage, die in die Karlshorster Straße abbiegt. Als Querungshilfe über die Hauptstraße dient eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage. Zwischen der nördlichen Fahrbahn und den Tramgleisen ist keine Aufstellfläche vorhanden; solange die Querung der Furt in einem Zug – wie zum Zeitpunkt unserer Begehung – auch zu anderen Tageszeiten möglich ist, kann auf eine Aufstellfläche aber verzichtet werden.

- Es sollte geprüft werden, ob die Querung der Furt in einem Zug auch zu anderen Tageszeiten, vor allem in der Hauptverkehrszeit, möglich ist, da zwischen der nördlichen Fahrbahn und den Gleisen keine Aufstellfläche vorhanden ist.

Die Tempo 30-Anordnung (Streckenverbot, Zulässige Höchstgeschwindigkeit, Zeichen 274 StVO) beginnt am anderen Zugang zur Tram-Haltestelle südlich der untersuchten Querungsstelle (dieser Zugang zur Haltestelle im Südosten besitzt keine Lichtsignalanlage), schließt die untersuchte Querung jedoch nicht mit ein.

- Die Tempo 30-Anordnung sollte nach Nordwesten in den Bereich der untersuchten Querungsstelle erweitert werden.

WEG*

Der Weg zur Rummelsburger Bucht, der in direkter südlicher Fortsetzung der Karlshorster Straße am Hochseilgarten verläuft, war zum Zeitpunkt der Begehung im Juli 2009 nicht zugänglich. Am Eingang von der Hauptstraße waren auf dem Gelände Tiefbauarbeiten (Röhrenverlegungen) zu erkennen, auf der Südseite an der Rummelsburger Bucht war jedoch kein Ausgang mehr zu erkennen, das Gelände war durch Grasbewuchs und einen Zaun vom Uferweg abgetrennt. Der Uferweg ist auch durch einen zweiten, weiter östlich verlaufenden Weg erreichbar, der jedoch von der Querungsstelle an der Hauptstraße nicht einsehbar ist.

- Sollte der westlichere Weg direkt am Hochseilgarten auch auf Dauer nicht mehr benutzbar sein, so ist eine Wegweisung zum östlicheren Weg zu empfehlen.

Der Weg endet am Rummelsburger See östlich des Hochseilgartens.

WEG**

- Im Sinne des Vorschlages für die Gesamtkonzeption des Wegenetzes, alle Diagonalen an das Netz im Innenstadtbereich heranzuführen (vgl. Bericht 2008, Abschnitt 8.4), wird empfohlen, den GHW Nr. 06 gemeinsam mit dem GHW Nr. 08 „Kaulsdorfer Weg“ über die Zillepromenade und das Paul-und-Paula-Ufer bis zum S-Bahnhof Treptower Park fortzuführen und dort an den GHW Nr. 01 „Spreeweg / Berliner Urstromtal“ anzuschließen.

GHW Nr. 07 „Hönower Weg“

- Vom Volkspark Friedrichshain bis Hönow
- durch Pankow, Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf.

Querungsanlagen: Der kurze Abschnitt zwischen dem Märchenbrunnen im Volkspark Friedrichshain als Kreuzungspunkt mit dem GHW Nr. 19 „Tiergartenring“ und dem Zusammentreffen mit dem GHW Nr. 18 „Innerer Parkring“ am Anton-Saefkow-Park gehört zum Untersuchungsgebiet 2008. Das Untersuchungsgebiet 2009 beginnt mit der Querung des GHW 18 an der Storkower Straße östlich der S-Bahn-Station Greifswalder Straße und führt in Richtung Osten. Kurz vor dem Papenpfuhl bis zum Marzahn-Höhenschönhauser-Grenzgraben verläuft der Weg gemeinsam mit dem GHW Nr. 06 „Lindenberger Korridor“, kreuzt sich südlich vom Landschaftspark Wuhletal mit dem GHW Nr. 14 „Wuhleweg“ und endet am Nordrand der Hönower Weiherkette (Wuhle-Hönow-Weg) an der Berliner Stadtgrenze (Berliner Straße / Straße am Haussee) in Richtung Hönow (Gesamtlänge ca. 15 km mit insgesamt 61 Querungsstellen).

07-016 (Fritz–Lesch-Straße nordwestliche Seite / Querung Zufahrt zum Brauereigelände, Lichtenberg): BAR*

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

07-017 (Fritz –Lesch-Straße nordwestliche Seite / Querung Zufahrt zum Brauereigelände, Lichtenberg): BAR*

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

07-018 (Fritz –Lesch-Straße nordwestliche Seite / Querung Zufahrt zum Brauereigelände, Lichtenberg): (BAR)**

Die Zufahrt war bei unserer Begehung mit einem Tor verschlossen, außerdem wurden dort Bierkästen gestapelt.

- Falls die Zufahrt wieder in Betrieb genommen wird, sollte sie beidseitig mit abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

07-019 (Fritz–Lesch-Straße nordöstlich Gebäude Hausnr. 29, Fritz–Lesch-Straße südwestlich Lilli-Henoch-Halle/ Querung Fritz–Lesch-Straße, Richtung Nordwest – Südost, Lichtenberg): BAR**

Der Gehweg endet auf der Nordostseite des Gebäudes Fritz–Lesch-Straße Nr. 29; die Bordsteine sind abgesenkt, allerdings ist die bauliche Ausführung mangelhaft. Auf der gegenüberliegenden Seite wird der Zugang zum Gehweg durch Gitter behindert. Die Fritz–Lesch-Straße verfügt dort über zwei Fahrspuren.

- Es wird empfohlen am Ende des Gehwegs eine barrierefreie Querungsstelle einzurichten. Dazu ist auch evtl. die Entfernung eines Gitters auf der Nordostseite erforderlich.

07-020 (Fritz –Lesch-Straße südöstliche Seite / Querung Eingangsbereich Lilli-Henoch-Halle, Lichtenberg): BAR**

Der Eingang der Sporthalle und der zum Friedhof führende Gehwegabschnitt befinden sich zwei Ebenen unter dem Niveau des südwestlich anschließenden

Gehwegabschnitts. Zwischen diesem Abschnitt und der mittleren Ebene sind breite Betonpoller aufgestellt.

- Die Bordsteine zwischen den Ebenen sollten abgesenkt werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen. Evtl. ist auch die Entfernung eines Betonpollers erforderlich.

07-021 (Fritz–Lesch-Straße südöstliche Seite, Friedhofsweg im Bau / Querung Verschlussene Zufahrt am Friedhofstor, Lichtenberg): AUF*

Auf dem Weg zum Friedhofstor, hinter dem schon die im Bau befindliche Weiterführung des grünen Hauptweges zu erkennen ist, muss eine mit einer Schranke abgesperrte Fahrbahn nordwestlich der Sporthalle zur Leichtathletik-Anlage gequert werden. Zwischen dem Ende des Gehweges und dem Gehweg auf der Nordwestseite der am Friedhof verlaufenden Weiterführung der Fritz-Lesch-Straße sind auf der Fahrbahn verblichene Markierungen eines Fußgängerüberwegs zu erkennen. Davor befindet sich das Verkehrszeichen „Kinder“ (Zeichen 136 StVO) mit dem Zusatz „Achtung! Schulweg“

- Der nicht-Richtlinien-gerechte Fußgängerüberweg verbindet die Sporthalle und das südöstlich angrenzende „Sportforum Hohenschönhausen“ mit den neu erbauten Wohnungen für Sportler nordwestlich des Friedhofs. Für die Nutzer des grünen Hauptweges stellt er keine Querungshilfe dar, da ihr Ziel zukünftig der Weg über den Friedhof sein wird. Es sollte daher geprüft werden, ob eine Aufpflasterung des Kreuzungsbereichs oder andere Lösungen geeignet sind, um die Querungssituation sowohl für Sportler und Schüler als auch für Spaziergänger zu verbessern.

Von der Lilli-Henoch-Halle bis zur Orankestraße ist der Idealweg über den Friedhof der St. Markus Gemeinde noch nicht begehbar. Nördlich der Halle ist ein bereits im Bau befindlicher Weg auf dem Friedhofsgelände zu erkennen. Auf dem Idealweg und auf dem temporären Umweg befinden sich keine Querungsstellen.

Der Weg von der Wendekehre am nordwestlichen Ende der Orankestraße (am Übergang zum als Radweg ausgewiesenen Orankeweg) zum Orankesee, der im Plan als Idealweg dargestellt ist, existiert bereits als schmaler, unbefestigter Weg. Der temporäre Umweg folgt der Orankestraße etwa 200 Meter nach Südosten, bevor er zum See abbiegt. Auf beiden Wegen befinden sich keine Querungsstellen.

WEG**

- Es wird empfohlen, den (Ideal-)Weg geringfügig zu verbreitern und zu befestigen um Barrierefreiheit zu gewährleisten und am Zugang Orankestraße das Gitter zu verkürzen.

Die Orankestraße und der Orankeweg sind in der Karte „Fahrradroutennetz“ (Stand: April 2009) als (Haupt-)Radroute TR 2 dargestellt (Signatur: „Radroutenabschnitt vorhanden“).

- Es wird angeregt, eine Abstimmung zwischen den Planungen für den grünen Hauptweg 07 und die Hauptradroute TR 2 herbeizuführen, um eine konfliktfreie Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich sicherzustellen.

07-022 (Weg südlich des Orankesees, Weg südlich des Obersees / Querung Oberseestraße, Lichtenberg): KAP + BAR****

An der über zwei schmale Fahrspuren und zwei Parkspuren verfügenden Oberseestraße gibt es zurzeit keine Querungsanlagen. Auf der Westseite sind Gehweg und Fahrbahn nicht durch einen Bordstein, sondern durch eine Reihe von drei nebeneinander verlegten Großpflastersteinen voneinander getrennt, auf denen bei unserer Begehung zum Teil Kraftfahrzeuge parkten. An der Querungsstelle sind die Bordsteine auf der Ostseite der Straße für Fußgänger abgesenkt, auf der Westseite befindet sich eine befahrbare Zufahrt.

Nördlich der Einmündung des grünen Hauptweges in die Oberseestraße liegt das Freibad Orankensee. Es war bei unserer Begehung an einem sonnigen Montagnachmittag in den Schulferien gut besucht. Die Parkplätze in der Oberseestraße nördlich des Weges waren bis zum Oberseeplatz vollständig belegt, während in den südlich angrenzenden Abschnitten der Oberseestraße und der Waldowstraße noch ausreichend Parkplätze vorhanden waren. Die Querungsstelle wurde zwar nicht durch parkende Fahrzeuge blockiert, die Sicht nach Norden war aber eingeschränkt. Es ist also anzunehmen, dass ein nennenswerter Parkdruck nur an wenigen Tagen im Jahr (Wochenenden im Hochsommer) vorhanden ist.

- Es wird daher empfohlen, den Wegeverlauf durch auf die Fahrbahn markierte Fußgängerkaps deutlicher hervorzuheben. Wegen des zeitlich begrenzten Parkdrucks ist hier keine bauliche Anlage von Kaps erforderlich.
- Die Querungsstelle sollte auf beiden Seiten mit taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

WEG**

In der Planvorlage verläuft der Weg den Kätheplatz nördlich des Gebäudes Hausnr. 7, auf der Nordwestseite der Käthestraße und auf der Südwestseite der Oberseestraße (gegenüber der Einmündung des Sabinensteigs). Dabei handelt es sich um einen Umweg, der zudem die zweimalige Querung der Käthestraße erfordert.

- Es wird daher empfohlen, den grünen Hauptweg südlich des Kätheplatzes und des Gebäudes Hausnr. 7 und nach der Querung des Lindenweges auf der Südseite der Käthestraße und der Südwestseite der Oberseestraße zu führen.

07-023 (Weg südlich des Obersees [südlich Kätheplatz und Gebäude Hausnr. 7], Lindenweg südöstliche Seite/ Querung Lindenweg, Lichtenberg): KAP + BAR** + SON***

Die Querungsstelle im über eine Park- und eine Fahrspur verfügenden Lindenweg ist zurzeit nicht durch Querungsanlagen gesichert. Die Querungsstelle ist auf beiden Seiten mit abgesenkten Bordsteinen ausgestattet, die jedoch versetzt zueinander angeordnet sind. Die Absenkung auf der südöstlichen Seite ist zudem in der baulichen Ausführung mangelhaft. Zum Zeitpunkt der Begehung parkte direkt an der Ecke zur Käthestraße ein Pkw.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf durch einen auf der Oberseeparkseite auf die Fahrbahn markierten Fußgängerkaps deutlicher hervorzuheben. Wegen des geringen Parkdrucks ist hier keine bauliche Anlage von Kaps erforderlich.
- Die Querungsstelle sollte beidseitig mit gegenüberliegenden abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.
- Es wird angeregt an der Ecke zur Käthestraße eine Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote Zeichen 299 StVO (Zickzacklinie auf der Fahrbahn) anzubringen, um auf das in der StVO geregelte Parkverbot an Straßenecken hinzuweisen.

07-024 (Oberseestraße südwestliche Seite, Degnerstraße nordwestliche Seite/ Querung Oberseestraße, Lichtenberg): KAP + BAR****

Die Querungsstelle in der über zwei Fahrspuren und eine Parkspur verfügenden Oberseestraße ist zurzeit weder durch Querungsanlagen gesichert noch mit taktilen Platten ausgestattet.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf durch einen auf die Fahrbahn markierten Fußgängerkaps deutlicher hervorzuheben. Wegen des geringen Parkdrucks ist hier keine bauliche Anlage von Kaps erforderlich.
- Die Querungsstelle sollte auf beiden Seiten mit taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

07-025 (Oberseestraße nordöstliche Seite, Degnerstraße nordstliche Seite/ Querung Degnerstraße, Lichtenberg): FGÜ (GES** + SON**) + BAR****

An der mit zwei Fahrspuren und zwei Parkspuren ausgestatteten Straße gibt es zurzeit keine Querungsanlagen. Die Querungsstelle ist auf beiden Seiten mit abgesenkten Bordsteinen ausgestattet, die jedoch versetzt zueinander angeordnet sind (auf der Südostseite Richtung Tramwendekurve, dort auch taktile Platten; auf der Nordwestseite Richtung Oberseestraße).

- Wegen des nennenswerten Kraftfahrzeugverkehrsaufkommens (DTV) wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen. Mit ca. 7.500 Kfz/24 h ist das DTV in der Degnerstraße fast so hoch wie in der Konrad-Wolf-Straße an der Einmündung der Gärtnerstraße (ca. 8.750 Kfz/24) wo eine bedarfsgesteuerte Lichtzeichenanlage eingerichtet wurde. Alternativ sollte geprüft werden, ob statt dieser punktuellen Maßnahme an der Querungsstelle Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung in der gesamten Degnerstraße wie die Einführung von Tempo 30 (als Streckenverbot, Zeichen 274 StVO oder durch Einbeziehung in die Tempo 30-Zone Zeichen 274.1/274.2 StVO) bzw. die Ersetzung der Vorfahrts- durch eine Rechts-vor-Links-Regelung erforderlich sind.
- Die Querungsstelle sollte außerdem beidseitig mit gegenüberliegenden abgesenkten Bordsteinen und taktilen Platten ausgestattet werden, um auch Mobilitätsbehinderten sowie Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

07-026 (Konrad-Wolf-Straße nordwestliche Seite, Bahnhofstraße nordöstliche Seite/ Querung Konrad-Wolf-Straße, Lichtenberg): : LSA (GES**)**

Die Konrad-Wolf-Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 8.750 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV); an der Querungsstelle verkehrt eine Metrotramlinie straßenbündig in Mittellage. An der barrierefrei gestalteten Querungsstelle ist ein Tempo-Limit von 50 km/h angeordnet; bei unserer Begehung an einem sonnigen Montag um 15 Uhr in den Sommerferien fuhren die Kraftfahrzeuge mit mittlerer Geschwindigkeit. Wir konnten zwar einige Lücken im Verkehrsfluss beobachten, da kein Mittelstreifen vorhanden ist, müssen jedoch eine Radspur und vier Fahrbahnen (einschließlich der Tramgleise) in einem Zug gequert werden.

Auf der Nordwestseite ist das Parken auf dem Gehweg (Zeichen 315 StVO) zulässig; das Aufstellen der Fahrzeuge erfolgt in Längsrichtung mit vier Rädern auf dem Gehweg. Da die zum Parken vorgesehene Fläche nur bis ca. 10 m an die Querungsstelle heranreicht und auch bei unserer Begehung nicht näher an der Querungsstelle geparkt wurde, kann die Anordnung zum Parken auf Gehwegen unter dem Aspekt der Querungsbedingungen aufrechterhalten bleiben. Auf der Südostseite gibt es Querparkplätze in Parkbuchten in etwa 20 Meter Entfernung von der Querungsstelle.

Die nächstgelegene gesicherte Querungsstelle befindet sich in ca. 150 Metern Entfernung in nordöstlicher Richtung an der Gärtnerstraße; dort regelt eine bedarfsgesteuerte Lichtzeichenanlage den Verkehr.

- Trotz des nur mittelstarken Kraftfahrzeugaufkommens sollte die Anlage einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage geprüft werden. Außerhalb der Ferienzeit dürften noch weniger Lücken im Verkehrsstrom auftreten, so dass eine gefahrlose Querung der fünf Spuren noch schwieriger ist. Von einer Verbesserung der Querungsbedingungen würden neben den Nutzern des grünen Hauptweges auch die Einkäufer in dem kleinen Geschäftszentrum auf der Nordwestseite der Konrad-Wolf-Straße (zwischen Bahnhofstraße und Gärtnerstraße) sowie die Besucher des

Bürgeramtes im ehemaligen Rathaus Hohenschönhausen in der Große-Leege-Straße 103 und der Stasi-Gedenkstätte profitieren.

Die Konrad-Wolf-Straße ist in dem oben beschriebenen Abschnitt in der Karte „Fahrradroutennetz“ (Stand: April 2009) als (Haupt-)Radroute TR 2 dargestellt (Nordwestseite Signatur „Radroutenabschnitt vorhanden“, Südostseite: „Markierungen/Tempo 30 geplant“).

- Es wird angeregt, eine Abstimmung zwischen den Planungen für den grünen Hauptweg 07 und die Hauptradroute TR 2 herbeizuführen, um eine konfliktfreie Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich sicherzustellen. Dabei sollte – da offenbar für eine Radspur auf der Südostseite kein Platz vorhanden ist - geprüft werden, ob statt der oben vorgeschlagenen punktuellen Maßnahme an der Querungsstelle (bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage) Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung auf einem längeren Streckenabschnitt der Konrad-Wolf-Straße wie eine Tempo 30- Anordnung (Streckenverbot, Zulässige Höchstgeschwindigkeit, Zeichen 274 StVO) in Frage kommt.

07-027 (Konrad-Wolf-Straße südöstliche Seite, Bahnhofstraße nordöstliche Seite/ Querung Bahnhofstraße, Lichtenberg): KAP**

Die Querungsstelle in der über eine Fahrspur und zwei Parkspuren verfügenden Bahnhofstraße ist zurzeit nicht durch Querungsanlagen gesichert. Bei unserer Begehung an einem Montagnachmittag in den Schulferien hielt ein Fahrzeug direkt im Querungsbereich zum Entladen; ein weiterer direkt daneben parkender Pkw behinderte die Sicht. Die Parkplätze in der Bahnhofstraße waren fast vollständig belegt.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf durch Fußgängerkapts hervorzuheben. Wegen des deutlichen Parkdrucks sollte geprüft werden, ob hier baulich angelegten gegenüber auf die Fahrbahn markierten Fußgängerkapts der Vorzug gegeben werden sollte.

07-028 (Bahnhofstraße nordöstliche Seite, Zugang zum künftigen Weg über das ehemalige Bahnhofsgelände/ Querung Große-Leege-Straße, Lichtenberg): FGÜ oder MIN** + SON***

An der mit zwei Fahrspuren und zwei Parkbuchten (in deutlicher Entfernung zur Querungsstelle) ausgestatteten Straße gibt es zurzeit keine Querungsanlagen. Auf der Nordwestseite der Großen-Leege-Straße befindet sich in etwa zehn Metern Entfernung von der barrierefreien Querungsstelle eine Haltestelle, die von einer Buslinie bedient wird. Die Haltestelle Richtung Norden liegt nahe des Eingangs des Bürgeramtes im ehemaligen Rathaus Hohenschönhausen (Große-Leege-Straße 103), das zurzeit barrierefrei umgebaut wird.

- Es wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen. Die Große-Leege-Straße wurde zwar nicht in das Kfz-Zählnetz aufgenommen, es ist jedoch von einem nennenswerten Fußgängerverkehrsaufkommen durch die Besucher des Bürgeramtes

auszugehen. Auch die Fahrgäste des von Norden kommenden Busses (Haltestelle auf der Nordwestseite der Großen-Leege-Straße) und der Metrotram-Haltestelle „Oberseestraße“ in Konrad-Wolf-Straße würden von einem Fußgängerüberweg an dieser Stelle profitieren.

Die Große-Leege-Straße ist der Karte „Fahrradroutennetz“ (Stand: April 2009) als eine (Haupt-) Radroute dargestellt (Signatur: „Radroutenabschnitt vorhanden“).

- Es wird angeregt, eine Abstimmung zwischen den Planungen für den grünen Hauptweg 07 und diese Hauptradroute herbeizuführen, um eine konfliktfreie Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich sicherzustellen.

Der Idealweg über das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes Hohenschönhausen, auf der Trasse der stillgelegten Industriebahn Tegel–Friedrichsfelde, bis zur Thermarer Straße südlich des Papenpuhl-Beckens ist noch nicht zu begehen. Die Querungen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.

Gleich nach einem kurzen Wegestück südlich vom Papenpuhl-Becken ist der Idealweg ab der Bürkniersfelder Straße bis zum Weg westlich des Knorr-Gewerbeparks wiederum noch nicht begehbar. Auf dem Idealweg und auf dem temporären Umweg befinden sich keine Querungsstellen.

Der Weg trifft auf den GHW Nr. 06 („Lindenberger Korridor“). Beide Wege verlaufen gemeinsam ohne Querungsstelle bis zur Kläranlage südlich des Marzahn-Hohenschönhausener-Grenzgrabens.

GHW Nr. 08 „Kaulsdorfer Weg“

- Vom S-Bhf. Rummelsburg (Rummelsburger See) bis Mahlsdorf (Karlstraße)
- durch Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf.

Querungsanlagen: Der gesamte Weg gehört als Ostausläufer bis zur Stadtgrenze zum Untersuchungsgebiet 2008 (Gesamtlänge ca. 13 km mit insgesamt 45 untersuchten Querungsstellen).

- *Im Sinne des Vorschlages für die Gesamtkonzeption des Wegenetzes, alle Diagonalen an das Netz im Innenstadtbereich heranzuführen (vgl. Abschnitt 8.4), wird empfohlen, den GHW Nr. 08 bereits am GHW Nr. 01 („Spreeweg“) am S-Bahnhof Treptower Park beginnen zu lassen und über Stralau und den Uferweg am Rummelsburger See an die Zillepromenade anzuschließen.*

08-001 (Zillepromenade/ Querung A.d.Knabenhäusern, Lichtenberg):

Durchgehend aufgepflasterter Übergang über eine Seitenstraße als Anwohnerzufahrt.

08-002 (Emma-Ihrer-Straße/ Querung An der Bucht, Lichtenberg):

Die Gehwegvorstreckung ist nicht richtliniengemäß vor die Parkstreifen gezogen, es gibt aber kaum Kfz-Verkehr und nur einen Fahrstreifen.

08-003 (Emma-Ihrer-Straße/ Querung Hauptstraße Nebenfahstreifen, Lichtenberg):

Der Nebenfahstreifen der Hauptstraße muss an dieser Stelle nicht überquert werden, da der Bereich aufgepflastert ist.

08-004 (Emma-Ihrer-Straße/ Querung Hauptstraße, Lichtenberg): WEG *

Direkt nach dem Übergang befindet sich der Gehweg in der Schlichtstraße in einem schlechten und teilweise für Mobilitätsbehinderte nicht benutzbaren Zustand.

08-005 (Schlichtallee/ Querung Zobtener Straße, Lichtenberg): BAR **

- Auf der Südseite der Zobtener Straße ist der Bordstein nicht abgesenkt. An der Kreuzung wird derzeit gebaut.

08-006 (Schlichtstraße/ Querung Fischerstraße, Lichtenberg),**08-007 (Querung Fischerstraße, Lichtenberg): WEG ***

Im Ggs. zum Planungsstand ist eine Querung an dieser Stelle nicht sinnvoll, da die bessere Fußverbindung auf der Seite der „Max-Taut Schulhausgruppe“ in die Fischerstraße führt. Dadurch würden diese Querungen entfallen.

08-008 (Fischerstraße/Einfahrt zum Pumpwerk, Lichtenberg): BAR **

- Beide Borsteine sind nicht abgesenkt und es gibt für Mobilitätsbehinderte auch keine Alternative direkt daneben.

08-009 (Zobtener Straße, Lichtenberg):

Eine Querung ist nicht notwendig, da es keine Gehwege mit Bordsteinen gibt und die Straße in voller Breite benutzt werden kann.

08-010 (Grünanlage am Betriebshof Rummelsburg/ Querung Dolgenseestraße, Lichtenberg): WEG * + KAP ** + BAR **

Der Weg endet in Gehrichtung auf der südlichen Seite der Dolgenseestraße in einer Parkplatzzufahrt. Auf der anderen Seite des Parkplatzes gibt es keine Gehwegfortsetzung. Vor der Parkplatzzufahrt ist der Bordstein abgesenkt, es fehlt aber auf der nördlichen Seite an der Jugendfreizeitstätte eine entsprechende Absenkung. Eine erste Möglichkeit, auf Gehwegniveau an der nördlichen Straßenseite Dolgenseestraße zu gelangen, befindet sich erst in etwa 20 Meter Entfernung. Mobilitätsbehinderte müssen diesen Weg neben den parkenden Fahrzeugen auf der Parkplatzseite auf der Fahrbahn zurücklegen. Es handelt sich um eine Straße mit nur einem Fahrstreifen, doch sind bei Querung in West-Ost-

Richtung (aus dem Park kommend) Fahrzeuge aus der Nordrichtung wegen der engen Kurve nicht wahrzunehmen. Die Querung ist aus der Sicht der Verkehrssicherheit nicht akzeptabel.

- Es wird empfohlen, den Grünanlagenweg rechtwinklig zur Dolgenseestraße abzuknicken und mit einer baulichen Gehwegvorstreckung über die Parkbuchten (südlich) hinausragend zu ergänzen.
- Direkt gegenüber ist auf der nördlichen Seite eine Bordsteinabsenkung mit taktilen Flächen vorzusehen.

08-011 (Dolgenseestraße/ Querung Dolgenseestraße, Lichtenberg):

Die Gehwegvorstreckung auf der östlichen Straßenseite ist nicht richtliniengemäß vor die Parkstreifen gezogen, es gibt aber kaum Kfz-Verkehr, keine Sichtbehinderungen und nur zwei Fahrstreifen.

08-012 (Mellenseestraße/ Querung Mellenseestraße westlicher Straßenabschnitt, Lichtenberg): BAR *

- Es gibt keine taktilen Flächen.

08-013 (Mellenseestraße/ Querung Mellenseestraße mittlerer Straßenabschnitt, Lichtenberg): BAR *

- Es gibt keine taktilen Flächen.

08-014 (Mellenseestraße/ Querung Mellenseestraße östlicher Straßenabschnitt, Lichtenberg): BAR **

Die Gehwegvorstreckung auf der östlichen Straßenseite ist nicht richtliniengemäß vor die Parkstreifen gezogen, es gibt aber keine Sichtbehinderungen, kaum Kfz-Verkehr und nur einen Fahrstreifen.

- Es fehlen allerdings auf beiden Seiten Bordsteinabsenkungen.

08-015 (Sewanstraße/ Querung Hönower Weg, Lichtenberg): WEG * + BAR **

Die planmäßige Querung der Sewanstraße ist für Mobilitätsbehinderte nicht möglich, da die Querungsstelle nur über 5 Treppenstufen erreichbar und eine Rampe nicht vorhanden ist. Da aber der Gehweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite ohnehin auf einem Spielplatz führt und nicht auf eine Gehwegfortsetzung, muss an dieser Stelle die Wegeführung verändert werden.

- Gequert werden muss der Hönower Weg. Auf der südlichen Straßenseite im Verlauf der S-Bahn fehlt die Bordsteinabsenkung.

**08-016 (Hönower Weg/ Querung an der S-Bahn-Unterführung, Lichtenberg):
WEG * + BAR ***

Aus dem Hönower Weg kommend müsste planmäßig vor der S-Bahnunterführung die Straßenseite gewechselt werden. Hier befindet sich derzeit eine offensichtlich neu angelegte überdimensionierte Abrundung ohne Bordsteinabsenkung. Auf der anderen Straßenseite gibt es eine Absenkung, die direkt auf ein in der Mitte des Gehweges aufgestelltes Tempo-30-Zonenschild stößt.

- Da derzeit an dieser Stelle gebaut wird, wird als zukünftige Wegeführung erst die Unterquerung und dann die Querung mit Bordsteinabsenkungen über die Kleingartenzufahrt in Richtung des Weges im südlichen Verlauf der S-Bahnlinie empfohlen.

**08-017 (Gregoroviusweg/ Querung Treskowallee, Lichtenberg),
08-018 (Treskowallee/Querung Gregoroviusweg, Lichtenberg): WEG ***

Aus dem Kolonieweg kommend ist eine Querung im direkten Verlauf des Weges südlich der S-Bahn durch einen Mittelstreifen mit Straßenbahnführung nicht möglich. Südlich des Gregoroviuswegs gibt es eine neu angelegte Querungsanlage über die Treskowallee mit ihren etwa 44.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Auch der Gregoroviusweg ist sicher und komfortabel zu queren. Da es sich bei der Treskowallee um eine stark befahrene Hauptstraße mit Straßenbahn in Mittellage handelt, sollten hier der Umweg und die zusätzliche Querung in Kauf genommen werden.

Nach dem derzeitigen Planungsstand ist ab Treskowalle der Idealweg an der S-Bahn nicht zugänglich und es wird ein temporärer Umweg empfohlen. Das ist nicht nötig.

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 Weg ab der Trennung vom GHW Nr. 3 („Heiligenseer Weg“) an der Tegeler-Hafen-Brücke bis direkt nach der Unterquerung der S-Bahn und der BAB 111

verläuft gemeinsam mit dem GHW Nr. 16 („Humboldt-Spur“). Auf diesem Weg müssen bis zur Karolinenbrücke keine Straßen überquert werden.

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

13-030 (Straße 2 nördliche Seite/ Querung Straße 5, Lichtenberg): KAP* + SON*

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Im gesamten Verlauf der Straße 2 fehlt ein Gehweg. Es gibt beidseitig der Querungsstelle starke Sichtbehinderungen durch dichten Heckenbewuchs.

- Es wird empfohlen, im Bereich der überdimensionierten Ausrundungen beidseitig der Querungsstelle Fußgänger kaps zu markieren um freie Sichtmöglichkeiten und Aufstellfläche zu schaffen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, die Begrünung auf der nordwestlichen Seite der Querungsstelle einzukürzen.

13-031 (Straße 2 nördliche Seite / Querung Straße 6, Lichtenberg): BAR*

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Die Querungsstellen waren nicht barrierefrei ausgebaut. Zum Zeitpunkt der Begehung lag eine temporäre Sichtbehinderung durch eine Baustelle vor.

- Es wird vorgeschlagen, beidseitig des Übergangs bauliche Querungsanlagen zu errichten. Diese umfassen das Anlegen eines Gehweges mit taktilen Rillenplatten und richtlinientreue Bordsteinhöhe (<3cm).

13-032 (Straße 2 nördliche Seite / Querung Straße 7, Lichtenberg): KAP**

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Zum Zeitpunkt der Begehung lag eine temporäre Sichtbehinderung durch eine Baustelle vor. Des Weiteren beeinträchtigen die Strommasten den freien Blick auf das Verkehrsgeschehen.

- Es wird empfohlen, im Bereich der überdimensionierten Ausrundungen beidseitig der Querungsstelle Fußgänger kaps zu markieren um freie Sichtmöglichkeiten und Aufstellfläche zu schaffen.

13-033 (Straße 2 nördliche Seite / Querung Straße 8, Lichtenberg): KAP + BAR***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). In südlicher Blickrichtung verhindern Strommasten eine freie Sicht auf den Straßenverkehr. Es gibt keinen Niveauunterschied zwischen Fahrbahn und Gehweg. Außerdem fehlt am südwestlichen Kreuzungspunkt eine Aufstellfläche, die parallel zur Fahrbahn verläuft und so Blinden und Sehbehinderten die Überquerung erschwert.

- Es wird auf der westlichen Querungsseite im Bereich der überdimensionierten Eckausrundung die Markierung eines Fußgängerkaps empfohlen, um eine freie Sicht auf das Verkehrsgeschehen zu erreichen.
- Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen der wassergebundenen Oberfläche und dem Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

13-034 (Birkholzer Weg nordwestliche Seite, Weg durch die Grünanlage in Richtung Kleingartenkolonie Falkenhöhe Nord/ Querung Birkholzer Weg, Lichtenberg): SON + BAR***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). In wenigen Metern entfernt befinden sich beidseitig Leitbaken und Schwellen, die darauf hinweisen, dass in dieser Straße geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen erforderlich sind. Auf der westlichen Seite des Birkholzer Weges gibt es einen Bordstein von min. 5 cm Höhe, auf der gegenüberliegenden Seite ist kein Gehweg vorhanden. Aufgrund des jetzigen Zustands im weiteren Wegeverlauf ist dieser für Mobilitätseingeschränkte nicht nutzbar.

- Es wird empfohlen, die geschwindigkeitsdämpfende Leitbaken und Schwellen an der Querungsstelle zu versetzen.
- Es wird vorgeschlagen an der Querungsstelle die Bordsteine mit einem Auftritt von 3 cm zur Fahrbahn hin zu versehen. Unmittelbar vor dem Bordstein sind taktile Platten einzubauen (AV Berlin, A, 2.3.2, RAS 2006, 4.7, Querverweis EFA 2002).
- Es wird empfohlen, den weiteren Wegeverlauf bis zur nächsten Querungsstelle zu verbreitern und zu befestigen um einen größeren Personenkreis die Nutzungsmöglichkeit zu garantieren.

Der Idealweg ab Birkenholzer Weg über die Felder bis zum östlichen Anschlussweg neben der Kleingartenkolonie „Falkenhöhe Nord“ mit Anschluss an den Zehnruetenweg ist zur Zeit noch nicht durchgängig zu begehen. Die Querungsstellen auf dem temporären Umweg wurden nicht untersucht.

13-035 (Elisabeth-Schiemann-Straße nördliche Seite, Straße Am Dörferweg nördliche Seite/ Querung Marie-Elisabeth-von-Humboldt-Straße, Lichtenberg): KAP + BAR***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Im weiteren Straßenverlauf in südlicher Richtung der Elisabeth-Schiemann-Straße macht die Fahrbahn eine leichte Kurve und es kommt zu Sichtbehinderungen. Diese wird noch verstärkt durch parkende Kraftfahrzeuge auf der östlichen Straßenseite.

- Es wird empfohlen, im Verlauf der Straße am Dörferweg auf der östlichen Straßenseite der Marie-Elisabeth-von-Humboldt-Straße ein Fußgängerkap mit einer in Richtung Süden anschließenden Sperrfläche (Zeichen 298 StVO) zu markieren, um die notwendigen Sichtbeziehungen zu ermöglichen.
- Es wird empfohlen die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen (RASt 2006, 6.1.6.2).
- Es wird empfohlen neben dem vorhandenen Findling auf dem Barnimer Dörferweg die Begrünung zu entfernen, damit der Durchgang für Fußgänger komfortabler wird.

13-036 (Straße Am Dörferweg nördliche Seite/ Querung Straße Kundtanger, Lichtenberg): SON + BAR***

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Die Querungsstelle ist zum Zeitpunkt der Begehung für Mobilitätseingeschränkte sowie für Blinde und Sehbehinderte unkomfortabel, da sich auf dem Gehweg zwei Poller befinden.

- Außerdem wird vorgeschlagen, weiße Farbblöcke auf den Fahrstreifen anzubringen um den Autofahrer zu signalisieren, dass ein Gehweg überfahren wird.
- Es wird die Demontage der beiden Poller empfohlen.

13-037 (Straße Am Gehrensee westliche Seite, Gehweg westlich der S-Bahn-Station Ahrensfelde/ Querung Ahrensfelder Chaussee, Lichtenberg):**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 Eichpark nördlich der Neuen Wuhle auf den GHW 14 „Wuhleweg“ (Gesamtlänge 25 km mit insgesamt 33 Querungsstellen).

16-021 (Weg östlich parallel Straße Zum Hechtgraben/ Querung Wartenberger Weg, Lichtenberg): KAP + SON** + BAR***

Die Querungsstelle hat eine Verkehrsbelastung von ca. 9.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Der Weg, der in den Wartenberger Weg mündet ist am Ende von drei Pollern begrenzt, der ein barrierefreies Begehen erschwert. Bei der Begehung wurde festgestellt, dass die Kraftfahrzeugfahrer nicht mit der Querung von Fußgängern rechnen.

- Empfohlen werden beidseitig markierte kurze Gehwegvorstreckungen und zusätzlich das Zeichen „Fußgänger“ (Zeichen 133 StVO), um die Querungsstelle zu verdeutlichen.
- Zumindest der mittlere Poller zum Wegbeginn sollte entfernt werden, um ein barrierefreies Betreten zu gewährleisten.
- Darüber hinaus wird empfohlen, durch den Einbau taktiler Rillenplatten auf beiden Straßenseiten nicht nur einen barrierefreien Übergang zu schaffen, sondern allen Fußgängern rechtzeitig die querende Straße zu verdeutlichen.

16-022 (Wartenberger Weg nördliche Seite/ Straße An der Margaretenhöhe, Lichtenberg): KAP**

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Fußgänger aus östlicher Richtung haben keine freie Sicht auf den aus Norden kommenden Kraftfahrzeugverkehr. Der Pflanzenwuchs und die spitze Straßenkehre versperren den Blick. Die Fahrbahnen dieser Einmündung sind überdimensioniert ausgerundet.

- Es wird empfohlen, auf beiden Straßenseiten Fußgängerkaps zumindest zu markieren und damit die Eckausrundungen zu verkleinern. Die restlichen Flächen sollten als Sperrfläche markiert werden (Zeichen 298).

Der Weg trifft nordöstlich des Jugendheims auf den GHW 06 „Lindenberger Korridor“, wird aber lediglich im Brückenbereich über den Hechtgraben zusammen geführt..

16-023 (Weg Hechtgraben, Straße Grüne Trift/ Querung Lindenberger Straße, Lichtenberg): FGÜ + KAP** + WEG***

Die Querungsstelle hat eine relativ hohe Verkehrsbelastung (Straße nicht im Zählnetz). Zum Zeitpunkt der Beobachtung erkannten die meisten Kraftfahrzeugführer die Querung nicht und fuhren mit unvermittelter und unangemessen hoher Geschwindigkeit daran vorbei. Die Fahrbahn ist insgesamt recht breit und verleitet dadurch zum schnellen Fahren. Auf der östlichen Querungsseite ist die Aufstellfläche für Fußgänger zu schmal. An dieser Stelle gibt es unabhängig vom Grünen Hauptweg Fußverkehr, da ca. 50 Meter nördlich eine Bushaltestelle der Linien 256 und 893 vorhanden ist und die Fußgänger die Fahrbahn queren müssen, um in das anliegende Wohn- und Kleingartengebiet zu gelangen.

- Es ist zu prüfen ob aufgrund des Verkehrsaufkommens und der erhöhten Geschwindigkeit es notwendig ist, an der Querungsstelle einen Fußgängerüberweg einzurichten (RFGÜ 2001, 2.2, Abs. 1-4, RFGÜ 2001, 3.1, Abs. 5).
- Es wird empfohlen, auf beiden Seiten Fußgängerzonen zu markieren und damit auch die Aufstellfläche an der östlichen Querungsseite zu erweitern, damit Passanten und etwaige Passagiere der Buslinien 256 und 893 problemlos an die Querungsstelle herantreten können.
- Im Gegensatz zur Angabe in der Planvorlage ist es günstiger, den Übergang auf der südlichen Straßenseite zu platzieren.

Im gesamten Verlauf der Straße Grüne Trift fehlt ein Gehweg auf nördlicher und südlicher Seite. Die Beobachtungen und Empfehlungen beziehen sich hier nur auf die Querungen der südlichen Seite.

16-024 (Straße Grüne Trift südliche Seite/ Querung Ahornweg, Lichtenberg): BAR**

Es handelt sich lediglich um eine Einmündung eines Weges aus der Kleingartenkolonie „Am Hechtgraben“ mit geringem Kraftfahrzeugaufkommen. Die Querungsstelle ist kaum barrierefrei auszubauen. Zum Zeitpunkt der Begehung waren die kreuz und quer abgestellten Kraftfahrzeuge hindernd und sie machen das Gehen auf dieser Straße nicht zum Vergnügen.

- Es wird empfohlen, im Bereich der Kleingartenkolonie auf der südlichen Straßenseite das Parken durch Zeichen 283 zu verbieten, um einen angemessenen Durchgang zu ermöglichen.

16-025 (Straße Grüne Trift südliche Seite/ Querung Hauptweg, Lichtenberg): BAR**

Es handelt sich lediglich um eine Einmündung eines Weges aus der Kleingartenkolonie „Am Hechtgraben“ mit geringem Kraftfahrzeugaufkommen. Die Querungsstelle ist kaum barrierefrei auszubauen. Zum Zeitpunkt der Begehung

waren die kreuz und quer abgestellten Kraftfahrzeuge hindernd und sie machen das Gehen auf dieser Straße nicht zum Vergnügen. Zudem gab es Sichtbehinderungen durch die Begrünung.

- Es wird empfohlen, im Bereich der Kleingartenkolonie auf der südlichen Straßenseite das Parken durch Zeichen 283 zu verbieten, um einen angemessenen Durchgang zu ermöglichen.
- Die Begrünung sollte so zurück geschnitten werden, dass man eine freie Sicht auf einbiegende Kraftfahrzeuge aus südlicher Richtung erlangt.

**16-026 (Straße Grüne Trift südliche Seite/ Querung Lindenweg, Lichtenberg):
BAR****

Es handelt sich lediglich um eine Einmündung eines Weges aus der Kleingartenkolonie „Am Hechtgraben“ mit geringem Kraftfahrzeugaufkommen. Die Querungsstelle ist kaum barrierefrei auszubauen. Zum Zeitpunkt der Begehung waren die kreuz und quer abgestellten Kraftfahrzeuge hindernd und sie machen das Gehen auf dieser Straße nicht zum Vergnügen.

- Es wird empfohlen, im Bereich der Kleingartenkolonie auf der südlichen Straßenseite das Parken durch Zeichen 283 zu verbieten, um einen angemessenen Durchgang zu ermöglichen.

**16-027 (Straße Grüne Trift südliche Seite/ Querung Akazienweg, Lichtenberg):
BAR****

Es handelt sich lediglich um eine Einmündung eines Weges aus der Kleingartenkolonie „Am Hechtgraben“ mit geringem Kraftfahrzeugaufkommen. Die Querungsstelle ist kaum barrierefrei auszubauen. Zum Zeitpunkt der Begehung waren die kreuz und quer abgestellten Kraftfahrzeuge hindernd und sie machen das Gehen auf dieser Straße nicht zum Vergnügen. Zudem gab es Sichtbehinderungen durch die Begrünung.

- Es wird empfohlen, im Bereich der Kleingartenkolonie auf der südlichen Straßenseite das Parken durch Zeichen 283 zu verbieten, um einen angemessenen Durchgang zu ermöglichen.
- Die Begrünung sollte so zurück geschnitten werden, dass man eine freie Sicht auf einbiegende Kraftfahrzeuge aus südlicher Richtung erlangt.

**16-028 (Dorfstraße nördliche Seite, Gehweg in südwestliche Richtung/
Querung Dorfstraße, Lichtenberg): GES****

Das durchschnittlich tägliche Verkehrsaufkommen der Dorfstraße liegt bei etwa 14.000 Kraftfahrzeugen (DTV). Zum Zeitpunkt der Begehung fuhren fast alle Kraftfahrzeuge mit einer unangemessen hohen Geschwindigkeit an der Mittelinsel vorbei.

- Es sollte versucht werden, in diesem Straßenabschnitt die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Zeichen 274 zu verringern.

Nur durch wenige Schritte entfernt und durch eine Fußgängerbrücke verbunden „berühren“ sich hier der GHW Nr. 12 östlich und der GHW Nr. 06 „Lindenberger Korridor“ westlich.

Die Nummern der Querungsstelle (z.B. 08-005 = GHW 08, Querungsstelle 005) sind lediglich als Sortiernummern für eine schnellere Kommunikation vorangestellt. Nach der örtlichen Beschreibung (Wegeverlauf vor und nach der Querung/ zu querende Straße) folgt ggf. eine oder mehrere Maßnahmen-Gruppe/n nach Abschnitt 5.3 und Dringlichkeits-Stufen nach Abschnitt 6.5 (beide Abschnitte finden Sie in der Datei **Q20GHW-Web-Gesamtbericht-2010.pdf**, die Sie auf unserer Website www.fussverkehrs-audit.de downloaden können). Eine kurze Erläuterung der Maßnahmengruppen und der Dringlichkeits-Stufen finden Sie auf der nächsten Seite.

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