

7. Festgestellte Mängel und Maßnahmen-Vorschläge

Neukölln: (insgesamt 60 Querungsstellen)

GHW Nr. 10 (006-016), 11 Querungstellen

GHW Nr. 15 (033-044), 12 Querungstellen

GHW Nr. 17 (020-25), 16 Querungstellen

GHW Nr. 18 (001-021), 21 Querungstellen

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

GHW Nr. 10 „Britz-Buckower Weg“

- Vom Tempelhofer Industriegebiet am Teltowkanal bis zur Berliner Stadtgrenze in Lichtenrade
- durch Tempelhof-Schöneberg und Neukölln.

Querungsanlagen: Der gesamte Weg gehört zum Untersuchungsgebiet 2009. Er beginnt an der Schnittstelle mit dem GHW Nr.17 („Teltowkanalweg“) nördlich der Colditz-Brücke über den Teltowkanal, verläuft in südlicher Richtung, trifft in Buckow mit dem GHW Nr. 15 („Teltower Dörferweg“) zusammen und verlässt das Berliner Stadtgebiet in Lichtenrade in Richtung Langer Grund/ Großziethen (Gesamtlänge in Berlin ca. 7 km mit insgesamt 25 Querungsstellen).

WEG*

- Aus Gründen einer logischen Netzschließung wird empfohlen, den Weg bis an den GHW Nr. 18 („Innerer Parkring“) z.B. am S-Bahnhof Tempelhof am ehemaligen Zentralflughafen Berlin Tempelhof anzuschließen. Dies wäre z.B. möglich über den Metzplatz, die Einbindung des Franckeparks, über Alt-Tempelhof bis zur Unterführung der BAB 100.

10-006 (Weg am Britzer Garten östliche Seite, Hochkönigweg östliche Seite/ Querung Mohriner Allee, Neukölln):

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

10-007 (Hochkönigweg östliche Seite/ Querung Hochthronweg, Neukölln): SON+ BAR****

Die Sicht an der Querungsstelle ist durch eine Kurve im Straßenverlauf des Hochthronweges eingeschränkt. Hinzu kommen Sichtbehinderungen durch Bepflanzung und durch geparkte Kraftfahrzeuge auf der nördlichen Seite.

- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken auf der nördlichen Seite im richtliniengemäß freizuhaltenen Sichtfeld z.B. durch eine Grenzmarkierung (Zeichen 299 StVO) auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1).
- Die vorhandene Bepflanzung am Eckgrundstück Hochkönigweg östliche Seite Ecke Hochthronweg versperrt die Sicht und sollte eingekürzt werden.
- Auf der südlichen Seite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich und auf beiden Gehwegseiten ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

10-008 (Hochkönigweg östliche Seite / Querung Hochtristenweg, Neukölln): AUF + SON** + BAR****

Der Hochtristenweg ist als Sackgasse gekennzeichnet. Das Verkehrsaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz): Die Sicht an der Querungsstelle ist durch einen Straßenknick in nordöstliche Richtung stark eingeschränkt. Durch parkende Kraftfahrzeuge in der Parkbucht auf der östlichen Straßenseite kommt es ebenfalls zu Sichtbehinderungen.

- Es wird empfohlen, eine Teilaufpflasterung einzurichten, um die Geschwindigkeit der einmündenden Kraftfahrzeuge zu drosseln.
- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken auf beiden Straßenseiten in den richtliniengemäß freizuhaltenen Sichtfeldern z.B. durch eine Grenzmarkierung (Zeichen 299 StVO) auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1 Tabelle 31).
- Auf der südlichen Seite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich und auf beiden Gehwegseiten ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

10-009 (Hochkönigweg östliche Seite, Wildspitzweg südliche Seite/ Querung Wildspitzweg, Neukölln): KAP + SON** + BAR****

Auf der südlichen Seite des Wildspitzweges ist ein gepflasterter Parkstreifen zu überqueren. Die auf diesem Parkstreifen rechtmäßig abgestellten Kraftfahrzeuge verursachen Sichtbehinderungen und Querungsproblemen.

- Es wird empfohlen, eine abmarkierte Aufstellfläche für Fußgänger (Fußgängerkap) auf dem derzeitigen Parkstreifen einzurichten.
- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken auf der südlichen Seite des Wildspitzweges in Richtung Westen im richtliniengemäß freizuhaltenen Sichtfeld z.B. durch eine Grenzmarkierung (Zeichen 299 StVO) auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1).

Durch den stark abgerundeten Eckbereich des Gehweges auf der nördlichen Seite kann der Bereich des Hochkönigweges nicht eingesehen werden.

- Es ist zu prüfen, inwiefern ein Verkehrsspiegel/ Straßenspiegel die Sicht der Kraftfahrer und damit die Sicherheit der Fußgänger an dieser Querungsstelle verbessern kann, obwohl diese Maßnahme in Berlin nicht so üblich ist.
- Darüber hinaus sind die Büsche im Querungsbereich stark einzukürzen.
- Auf der südlichen Seite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich und auf beiden Gehwegseiten ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

10-010 (Wildspitzweg/ Querung Einfahrt, Neukölln): SON**

Die zu querende Straße ist eine Grundstückszufahrt und das Verkehrsaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Der Gehweg wird über die zu querende Straße geführt (Gehwegüberfahrt). Auf der östlichen Straßenseite versperrt die vorhandene Bepflanzung die Sicht. Auf beiden Seiten kommt es zu Sichtbehinderungen durch parkende Kraftfahrzeuge.

- Um auf die möglicherweise querenden Fußgänger aufmerksam zu machen und die Kraftfahrzeugeinfahrtsgeschwindigkeit zu reduzieren, wird empfohlen, auf den Fahrstreifen auf der Grundstücksseite eine Wartelinie (Zeichen 341 StVO) zu markieren.
- Darüber hinaus sollte der Rasenstreifen zwischen dem Gehweg und den Fahrstreifen im Wildspitzweg vorgezogen werden, um die Einfahrt optisch einzuengen.
- Die Bepflanzung auf der östlichen Seite der zu querenden Straße sollte unbedingt eingekürzt oder entfernt werden.

WEG***

Der Parkplatz am Sangerhauser Weg muss laut Planvorlage zwei Mal gequert werden. Weiterhin ist der Gehweg auf der nordöstlichen Seite des Sangerhauser Weg sehr schmal (eine Person kann auf diesem Gehweg laufen) und somit für Mobilitätseingeschränkte Personen nicht benutzbar.

- Es wird empfohlen, an dieser Stelle die Wegeführung bis zum Breitunger Weg zu verändern und die Friedland-Promenade auf der nordwestlichen Seite zu begehen. Im Verlauf der empfohlenen Wegeführung muss bis zum Breitunger Weg keine Straße gequert werden, da es sich bei den in der Planvorlage eingezeichneten Straßen lediglich um abgesperrte Zugänge zu den Kleingartenkolonien handelt.

10-011 (Sangerhauser Weg nordwestliche Seite, Breitunger Weg nordöstliche Seite/ Querung Sangerhauser Weg, Neukölln): SON* + BAR***

Der Breitunger Weg beginnt südwestlich vom Neuen Weg und nicht, wie in der Planvorlage angegeben, nordöstlich vom Neuen Weg. Weiterhin ist auf beiden Straßenseiten des Breitunger Weges kein Gehweg vorhanden und es wird im Bereich der Einmündung in den Sangerhauser Weg schnell gefahren.

- Im Einmündungsbereich beidseitig und straßenbegleitend zumindest auf der nordöstlichen Seite des Breitunger Weges wird die Einrichtung eines Gehweges dringend empfohlen (RASt 2006, 6.1.6.1).
- Auf beiden Gehwegseite ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

Der Weg verläuft bis durch einen verkehrsberuhigten Bereich entlang den Kleingartenkolonien "Kolonie Heimaterde" und „Kolonie Kurt Pöthig“. Die Querungsstellen im Verlauf der Kolonien wurden nicht untersucht, da die Wege zu den Kolonien durch Gitter abgesperrt sind und somit nicht für den durchgängigen Kraftfahrzeugverkehr zugänglich sind.

10-012 (Breitunger Weg, Hochspannungsweg/ Querung Breitunger Weg, Neukölln): GES + SON** + BAR***

Im Breitunger Weg liegt das Tempolimit bei 10 Km/h. Die Querungsstelle befindet sich direkt am Beginn dieses Tempolimits. Im Breitunger Weg gibt es ein außerordentlich großes Parkraumangebot für die Anlieger der Kleingartenkolonien. Obwohl die Straße nicht im Zählnetz ist (keine DTV verfügbar), gibt es ein relativ hohes Verkehrsaufkommen. Auf der östlichen Straßenseite versperrt die vorhandene Bepflanzung und zum Zeitpunkt der Begehung ein unrechtmäßig parkendes Kraftfahrzeug die Sicht.

- Es wird die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs empfohlen.
- Die Bepflanzung auf der östlichen Seite sollte unbedingt eingekürzt oder in die östliche Richtung umgesetzt werden.
- Auf beiden Gehwegseiten ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

Direkt an der Querungsstelle Breitunger Weg trifft der Weg auf den GHW Nr. 15 („Teltower Dörferweg“) und beide Wege verlaufen gemeinsam bis zum Töpchiner Weg/ Straße 9.

Der Idealweg führt vom Breitunger Weg durch die Grünanlage an der „Siedlung Neue Scholle“. In dieser Grünanlage ist die Wegeführung bis zur Straße In den Gärten nicht nachvollziehbar. Der Weg aus der südlichen Richtung von der Straße In den Gärten bis zum Breitunger Weg ist nicht begehbar, da der in der Planvorlage eingezeichnete Weg ein abgesperrter Privatweg ist.

WEG**

- An dieser Stelle ist die Wegeführung zu überprüfen und ggf. ein temporärer Umweg vorzuschlagen.

Ab dem Glimmerweg/ Straße In den Gärten westlich der Kleingartenkolonie „Marienwerder“ ist der Idealweg kurz unterbrochen.

10-013 (Marienfelder Chaussee nördliche Seite, Delmer Steig westliche Seite/ Querung Marienfelder Chaussee, Neukölln): LSA* + SON*** + BAR****

Die Marienfelder Chaussee hat an der Querungsstelle eine Verkehrsbelastung von ca. 26.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV), es wird sehr schnell gefahren und eine Querung war zum Zeitpunkt der Begehung aufgrund des Verkehrsaufkommens kaum möglich. In unmittelbarer Nähe der Querungsstelle befindet sich eine Bushaltestelle, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und eine Kindertagesstätte. An der Querungsstelle ist auf beiden Straßenseiten eine Abmarkierung auf der Fahrbahn vorhanden, die als Aufstellfläche für Fußgänger genutzt werden kann. Diese Abmarkierung befindet sich jedoch auf dem Parkstreifen, der von 14:00 bis 18:00 zusätzlich auch als Busspur genutzt wird. Diese Abmarkierung ist eine für die Verkehrssituation nicht ausreichende Maßnahme.

- Es wird dringend die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage empfohlen (RiLSA 2007, 1.2.1).
- Zusätzlich ist zwischen der Fahrbahn und dem Radstreifen dringend eine Aufstellfläche für Fußgänger erforderlich.
- Auf der nördlichen und südlichen Seite der Marienfelder Chaussee sind die Bordsteine abzusenken und ebenfalls auf beiden Gehwegseiten und auf dem Mittelstreifen ist der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

10-014 (Delmer Steig westliche Seite/ Querung Salmbacher Straße, Neukölln): KAP + SON** + BAR****

Da es keine eindeutige Parkregelung in der Salmbacher Straße gibt, kann es auf beiden Straßenseiten zu Sichtbehinderungen durch längs parkende Kraftfahrzeuge kommen.

- Es wird empfohlen, auf der nördlichen Straßenseite ein bauliches Fußgängerkap über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinaus zu errichten.

- Dann ist die nördlichen Straßenseite für das Parken freizugeben und auf der südlichen Seite der Salmbacher Straße wird ein Parkverbot mit Zeichen 283 StVO („Haltverbot“) empfohlen.
- Auf beiden Seiten sind Bordsteinabsenkungen und der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

**10-015 (Delmer Steig westliche Seite/ Querung Trimbacher Straße, Neukölln):
KAP** + SON** + BAR****

Da es keine eindeutige Parkregelung in der Trimbacher Straße gibt, kann es auf beiden Straßenseiten zu Sichtbehinderungen durch längs parkende Kraftfahrzeuge kommen.

- Es wird empfohlen, auf der nordwestlichen Straßenseite ein bauliches Fußgängerkap über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinaus zu errichten.
- Dann ist die nordwestliche Straßenseite für das Parken freizugeben und auf der südlichen Seite der Trimbacher Straße wird ein Parkverbot mit Zeichen 283 StVO („Haltverbot“) empfohlen.
- Auf beiden Seiten sind Bordsteinabsenkungen und der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

**10-016 (Weg parallel zur Warmensteinacher Straße, Weg durch die Kleingartenkolonie Buckower Feldmark/ Querung Gerlinger Straße, Neukölln):
FGÜ*** + MIN*** + KAP*** + BAR***

Die Gerlinger Straße hat an der Querungsstelle eine Verkehrsbelastung von ca. 11.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Es wird aufgrund der breiten Fahrstreifen sehr schnell gefahren. Zum Zeitpunkt der Begehung war die Querungsstelle vor allem durch SchülerInnen des naheliegenden Leonardo-da-Vinci-Gymnasium frequentiert.

- Es wird dringend die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs in Kombination mit einer Mittelinsel empfohlen (R-FGÜ 2001, 3.1).

Durch parkende Kraftfahrzeuge kommt es auf beiden Seiten der Gerlinger Straße zu Sichtbehinderungen bei der Querung.

- Deshalb wird zusätzlich auf beiden Straßenseiten ein bauliches Fußgängerkap über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinaus empfohlen.
- Auf beiden Straßenseiten ist der Einbau taktiler Flächen sehr zu empfehlen.

10-017 (Töpchiner Weg östliche Seite/ Querung Selter Straße, Tempelhof-Schöneberg): KAP + SON*** + BAR***

Das Verkehrsaufkommen ist gering, aber es gab zum Zeitpunkt der Begehung auf beiden Seiten Sichtbehinderungen durch parkende Kraftfahrzeuge.

- Um Fußgängern jederzeit gute Sicht bei der Querung zu garantieren, werden zumindest markierte Fußgängerzonen auf beiden Straßenseiten mit anschließender Abmarkierung durch Zeichen 298 StVO („Sperrfläche“) und ggf. zusätzlicher Poller oder Absperrschranken am Ende des zulässigen Parkbereiches empfohlen (RASt 2006, 6.1.8.1).
- Auf beiden Seiten wird der Einbau von taktilen Flächen empfohlen (AV Berlin, A, 2.3.2).

GHW Nr. 15 „Teltower Dörferweg“

- Von der Krümmen Lanke am östlichen Rand des Berliner Stadtforstes Grunewald bis zur Wilhelm-Spindler-Brücke über die Spree in Spindlersfeld
- durch Steglitz-Zehlendorf, Tempelhof-Schöneberg, Neukölln und Treptow-Köpenick.

Querungsanlagen: Der gesamte Weg gehört zum Untersuchungsgebiet 2009. Er trennt sich vom GHW Nr. 11 („Wannseeweg“), einem Waldweg südlich von der Krümmen Lanke, verläuft in südliche Richtung bis zur Berliner Stadtgrenze nach Klein-Machnow und wird dann nördlich vom Teltowkanal in West-Ost-Richtung ein Stück gemeinsam mit dem GHW Nr. 17 („Teltowkanalweg“) geführt. Ab Ostpreußendamm/Lichterfelder Allee bis östlich der Osdorfer Straße verlässt der Weg das Berliner Stadtgebiet und verläuft im Landkreis Potsdam-Mittelmark und dem Landkreis Teltow-Fläming gemeinsam mit dem „Mauerweg“ südlich der Stadtgrenze, um dann ab Lichterfelder Ring bis zum südöstlichen Rand des Freizeitparks Marienfelde gemeinsam mit dem GHW Nr. 05 („Nord-Süd-Weg“) und ab Straße 9 bis zum Breitunger Weg südlich vom Britzer Garten gemeinsam mit dem GHW Nr. 10 „Britz-Buckower Weg“ geführt zu werden. Ab der Schönefelder Straße/Rudower Chaussee bis zur Waltersdorfer Chaussee verlässt der Weg wiederum für ein kurzes Stück das Stadtgebiet, um im Landkreis Dahme-Spreewald gemeinsam mit dem „Mauerweg“ zu verlaufen, führt dann in Richtung Norden, quert an der Autobahnbrücke der A113 noch einmal den GHW Nr. 17 „Teltowkanalweg“ und trifft am südlichen Spreeufer an der Spindlersfelder Straße auf den GHW Nr. 01 „Spreeweg“ (Gesamtlänge in Berlin ca. 39 km mit insgesamt 56 Querungsstellen).

Der Weg beginnt am nordöstlichen Rand der Krümmen Lanke an der Einmündung mit dem GHW Nr. 11 („Wannseeweg“) nördlich des Quermatenweges.

Der Idealweg ist östlich der Neanderstraße bis zum Töpchiner Weg/Straße 9 ist zur Zeit noch nicht begehbar. Die Querungsstellen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.

Der GHW Nr. 15 trifft an der Töpchiner Straße/Straße 9 auf den GHW Nr. 10 („Britz-Buckower-Weg“). Beide Wege verlaufen gemeinsam bis Hochspannungsweg/Querung Breitunger Weg. Die Querungsstellen auf diesem Abschnitt wurden bereits als GHW Nr. 10 untersucht.

15-033 (Hochspannungsweg/ Querung Buckower Damm, Neukölln): LSA**

Der Buckower Damm hat im Bereich der Querungsstelle je einen Parkstreifen und zwei Fahrspuren, die durch einen Mittelstreifen getrennt sind. Die Querung wird durch eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage geregelt. Diese ist leider so geschaltet, dass man jeweils nur bis zum Mittelstreifen gelangt.

- Es ist zu prüfen, wie Fußgängern die nach den Richtlinien empfohlene Querung in einem Zuge ermöglicht werden kann (HBS 2005, 6.3.2, RAS 2006, 6.1.8.6).

15-034 (Hochspannungsweg/ Querung Mauerweg, Neukölln): BAR*

Keine Anmerkung

15-035 (Hochspannungsweg/ Querung Steinträgerweg, Neukölln): BAR*

Keine Anmerkung

15-036 (Hochspannungsweg/ Querung Dachdecker Weg, Neukölln): BAR*

Keine Anmerkung

15-037 (Hochspannungsweg/ Querung Zimmerer Weg, Neukölln): BAR

Keine Anmerkung

Ab dem Bauhüttenweg ist der Idealweg bis zum Meißner Weg an der Berliner Stadtreinigung zur Zeit noch nicht zu begehen. Die Querungsstellen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.

15-038 (Weg im Grünzug nordöstlich der Zittauer Straße/ Querung Zwickauer Damm, Neukölln): FGÜ**

Der Zwickauer Damm hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 6.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Die Fahrspuren sind sehr breit und geradlinig. Tritt man aus der Grünanlage heraus, kann der Zwickauer Damm nicht wie in der Planvorlage vorgesehen direkt, in gerader Linie überquert werden: Im direkten Verlauf kann der begrünte Mittelstreifen mit hoher Bordsteinkante nicht überschritten werden. Rund 20 Meter nordöstlich ist die Querung neben der Mittenwalder-Bahntrasse über den

Zwickauer Damm mit rechten guten Absenkungen an den Gehwegen und am Mittelstreifen problemlos möglich. Diese Stelle liegt auch im weiteren Wegeverlauf.

- Es wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges mit integrierter Mittelinsel empfohlen.

15-039 (Weg im Grünzug nordöstlich der Zittauer Straße/ Querung Bildhauer Weg, Neukölln): BAR*

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

15-040 (Weg im Grünzug nordöstlich der Zittauer Straße, Rhodeländer Weg/ Querung Groß-Ziethener Chaussee, Neukölln): GES + SON****

Die Groß-Ziethener Chaussee hat ein Verkehrsaufkommen von über 13.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Zwar beträgt die zugelassene Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, das „Erinnerungsschild“ ist jedoch in Fahrtrichtung Südwest erst ca. 30 Meter hinter der Querungsstelle angebracht. Auf der Nordseite der Groß-Ziethener Chaussee ist keine eigene Aufstellfläche für Fußgänger vorhanden, da der Radweg vor der Querungsstelle durch einen asphaltierten, größeren Bereich (für eine Zufahrt) nicht durchgebunden wird.

- Es wird empfohlen, das Zeichen 274 StVO („Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h“) in Fahrtrichtung Südwest direkt vor die Querungsstelle zu versetzen.
- Es wird empfohlen, den Radweg zumindest farblich durch den asphaltierten Bereich durchzuführen und so zu verschwenken, dass eine Aufstellfläche für Fußgänger zwischen Radweg und Bordsteinkante entsteht.

Östlich neben der Querungsstelle führt eine unbefestigte Stichstraße von der Groß-Ziethener Chaussee nach Süden, die leicht irrtümlich als Weiterführung des GHW Nr. 15 (statt entlang des Rhodeländer Weges) angesehen werden kann. Ebenso ist das empfohlene Betreten der Kleingartenkolonie an der Stelle, wo der Rhodeländer Weg nach Südwest abbiegt, kaum ersichtlich, wie auch die gesamte Führung durch die Kolonie für Ortsfremde kaum nachvollziehbar ist.

- Es wird dringend empfohlen, den weiteren Wegeverlauf entlang des Rhodeländer Weges und durch die Kleingartenkolonie durch eine eindeutige Beschilderung zu verdeutlichen.

Zwischen dem Rhodeländerweg und der Waßdorfer Chaussee ist der Idealweg südwestlich des Rohrpfuhl zur Zeit noch nicht begehbar. Auf dieser Strecke müssen keine Straßen überquert werden.

15-041 (Weg durch die Kleingartenkolonien „Ewige Heimat“ und „Waßmannsdorfer“, Weg durch Siedlung An der Waßmannsdorfer Chaussee/ Querung Waßmannsdorfer Chaussee, Neukölln): BAR*

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

15-042 (Weg durch Siedlung An der Waßmannsdorfer Chaussee, Straße 182 / Querung Straße 183, Neukölln): BAR**

- Auf beiden Seiten der Motzener Straße sind die Bordsteine abzusenken und der Einbau von taktilen Flächen wird empfohlen.

15-43 (Schönefelder Straße/ Querung Straße 184, Neukölln):

Keine Anmerkung.

15-044 (Weg durch Südpark/ Querung Waltersdorfer Chaussee, Neukölln): LSA**

Die Waltersdorfer Chaussee (Bundesstraße 179) hat ein Verkehrsaufkommen von über 20.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Als Querungshilfe ist ein Mittelstreifen mit Übergang und taktiler Rillenplatten angelegt. An der Waltersdorfer Chaussee/ Friedensstraße befindet sich eine Lichtsignalanlage. Die Nutzung dieser Lichtsignalanlage würde jedoch einen nicht zumutbaren Umweg bedeuten.

- Es wird empfohlen, an der Querungsstelle eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage einzurichten-

GHW Nr. 17 „Teltowkanalweg“

- Von der Regattastraße in Grünau bis zur Königsstraße in Klein Glienicke
- durch Treptow-Köpenick, Neukölln, Tempelhof-Schöneberg und Steglitz-Zehlendorf.

Querungsanlagen: Das Untersuchungsgebiet 2009 beginnt im Südosten an der Regattastraße in Grünau an der Grünauer Brücke am GHW Nr. 09 „Dahmeweg“ und wird entlang des Teltowkanals in westliche Richtung geführt, quert kurz vor der Autobahnausfahrt Adlershof in der Straße Ernst-Ruske-Ufer den GHW Nr. 15 „Teltower Dörferweg“, stößt an der Colditzbrücke auf den GHW Nr. 10 „Britz-Buckower Weg“ und quert hinter dem Hafen Mariendorf an der S-Bahn-Brücke südlich der Attilastraße den GHW Nr. 05 „Nord-Süd-Weg“. Der Abschnitt zwischen der Straße Maulbronner Ufer südlich vom S-Bahnhof Attilastraße und der Eugen-Kleine-Brücke an der Wismarer Straße gehört bereits zum Untersuchungsgebiet 2008. Von der Wismarer Straße bis zum Collegium Augustinum wird der Weg als GHW Nr. 15 („Teltower Dörferweg“) untersucht. Dort verlässt der Weg das Stadtgebiet und

führt durch Klein-Machnow und Stahnsdorf. Der letzte Abschnitt des Untersuchungsgebietes 2009 beginnt in Düppel südlich des Naturschutzgebietes Großes Fenn, wird ab der Hubertusbrücke über den Prinz-Friedrich-Leopold-Kanal gemeinsam mit dem Europäischen Fernwanderweg E 11 geführt und verlässt am Übergang der Griebnitzsee-Promenade zur Griebnitzstraße im Südwesten Berlins wiederum das Stadtgebiet, um sich an der Parkbrücke in Babelsberg mit dem GHW Nr. 11 „Wannseeweg“ zu vereinen (Gesamtlänge in Berlin ca. 34 km mit insgesamt 35 Querungsstellen).

Der Idealweg entlang des Teltowkanals am Hafen Rudow West von der Stubenrauchstraße an der Massantebrücke bis zum Frauenschuhweg kann nicht begangen werden. Die Querungsstellen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.

17-020 (Martin-Mehrlein-Weg/ Unterquerung Johannisthaler Chaussee, Neukölln): BAR*

Die Unterquerung der Johannisthaler Chaussee ist nicht barrierefrei, da der Zugang nur über einen schmalen, teils steilen Fußpfad möglich ist.

- Es wird dringend empfohlen, die Unterquerung barrierefrei zu gestalten (RASt 2006, 6.1.8.8)

Der Idealweg kann im Verlauf der Kolonie „Zur Elf“ nicht begangen werden. Die Querungsstellen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.

17-021 (Martin-Mehrlein-Weg, Delfter Ufer/ Unterquerung Neue-Späth-Straße an der westlichen Seite der Neue-Späthbrücke, Neukölln):

Keine Anmerkung

17-022 (Delfter Ufer, Braunschweiger Ufer/ Querung Buschkrugallee südlich der Buschkrugbrücke, Neukölln): LSA* + MIN*** + BAR****

Die Buschkrugallee hat ein sehr hohes Verkehrsaufkommen von ca. 35.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) und Lücken im Verkehrsstrom sind selten. Die Fahrbahn ist sehr breit, so dass pro Richtung zwei Fahrstreifen vorhanden sind. Ungefähr 70 Meter in nördlicher Richtung befindet sich eine Lichtsignalanlage. Die Nutzung dieser Lichtsignalanlage würde jedoch einen nicht akzeptablen Umweg bedeuten. Will man an dieser Stelle die Straße queren, können mitunter sehr lange Wartezeiten entstehen, da sich abwechselnd von der einen oder von der anderen Seite Schübe von Kraftfahrzeugen nähern. Wenn der Teltowkanalweg als südlicher West-Ost-Grünzug benutzt werden soll, muss es hier eine gesicherte Querungsanlagen geben.

- Es wird dringend die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage empfohlen, die auf die benachbarten Lichtsignalanlagen abzustimmen ist.

- Darüber hinaus wird aufgrund der Fahrbahnbreite und des Verkehrsaufkommens die richtliniengemäße Einrichtung einer baulichen Mittelinsel dringend empfohlen, um Fußgängern einen Schutzraum bei der Überquerung der breiten Fahrbahn anzubieten (RASt 2006, 6.1.8.2).
- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen sowie der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

17-023 (Braunschweiger Ufer/ Querung Rungiusstraße südlich der Rungiusbrücke, Neukölln): KAP +SON**+ BAR****

Bei der Querung der Rungiusstraße kommt es beidseitig zu Sichtbehinderungen durch längs parkende Kraftfahrzeuge. Durch die schmalere Brückenüberfahrt gibt es eine optische Fahrbahnaufweitung und gleichzeitig eine Überfülle von aufgestellten und auf die Fahrstreifen markierten Zeichen 136 Kinder und Zeichen 274 mit 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit mit der beobachteten Konsequenz, dass für eine Fahrzeugführer die Straßenbreite doch zu einer zu zügigen Durchfahrt verleitet.

- Auf beiden Straßenseiten wird ein, über die Grenzlinie der parkenden Autos hinaus, markiertes Fußgängerkap empfohlen.
- Zusätzlich werden abmarkierte Parkverbotsflächen (Zeichen 299 StVO) in den freizuhaltenden Sichtfeldern empfohlen.
- Auf beiden Straßenseiten werden Bordsteinabsenkungen und der Einbau von taktilen Flächen sehr empfohlen.

17-024 (Braunschweiger Ufer/ Querung Britzer Damm südlich der Britzer Brücke, Neukölln):

Keine Anmerkung

17-025 (Braunschweiger Ufer, Tempelhofer Weg westliche Seite/ Querung Tempelhofer Weg südlich der Wilhelm-Borgmann-Brücke, Neukölln): SON* + MIN***+ BAR****

Der Tempelhofer Weg hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 9.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Die Fahrbahn ist an der Querungsstelle außerordentlich geradlinig und sehr breit. Schnelles Fahren der Kraftfahrzeuge wird dadurch begünstigt. Hinzu kommt, dass der Radweg auf dem Gehweg in nur ca. 20 cm Abstand zum Kraftfahrzeug-Fahrstreifen geführt wird. Eine Aufstellfläche für Fußgänger ist nicht vorhanden. Mobilitätseingeschränkte Personen müssen daher auf dem Radweg auf eine Lücke im Fahrzeugstrom warten.

- Die Radwege müssen auf Fahrbahnniveau als Radstreifen verlegt werden, damit die Gehwege eine richtliniengemäße Breite aufweisen und auf den Gehwegen Aufstellflächen vorhanden sind.

- Darüber hinaus wird aufgrund der Fahrbahnbreite die richtliniengemäße Einrichtung einer baulichen Mittelinsel dringend empfohlen, um Fußgängern einen Schutzraum bei der Überquerung der breiten Fahrbahn anzubieten (RASt 2006, 6.1.8.2).
- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen sowie der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

Obwohl der Idealweg zwischen Braunschweiger Ufer und Gottlieb-Dunkelstraße in der Planvorlage als begehbar eingezeichnet ist, kann dieser Weg jedoch nicht begangen werden, da auch dort der Uferweg noch nicht zugänglich ist. Die Querungen im Verlauf dieser Unterbrechung des Idealweges wurden nicht untersucht.

GHW Nr. 18 „Innerer Parkring“

- Ringverbindung durch Parks und Grünanlagen im inneren Stadtbereich
- durch Neukölln, Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte, Pankow, Charlottenburg-Wilmersdorf, und Tempelhof-Schöneberg.

Querungsanlagen: Der gesamte Weg gehört zum Untersuchungsgebiet und wird folgend entgegen dem Uhrzeigersinn ab und zur Oderstraße in Neukölln südöstlich vom ehem. Zentralflughafen Berlin Tempelhof untersucht (Gesamtlänge ca. 44 km mit insgesamt 125 Querungsstellen).

18-001 (Werner-Seelenbinder-Sportpark Neukölln, Kirchhofweg/ Querung Oderstraße, Neukölln):

Keine Anmerkung

**18-002 (Kirchhofweg, Thomasstraße/ Querung Hermannstraße, Neukölln):
LSA *** + KAP *** + WEG * + SON ****

Es handelt sich um eine vor wenigen Jahren neu angelegte Fußwegeverbindung zwischen zwei historischen Friedhöfen, die den dicht besiedelten Neuköllner Kernbereich mit der Südostecke des Flughafens Tempelhof verbindet. Sie ist jetzt schon frequentiert und wird an Bedeutung zunehmen, wenn nach Beendigung des Flugbetriebes auf dem Flughafengelände ein Park angelegt wird.

In der geradlinigen Wegeführung gibt es über die Hermannstraße keine Querungsanlage. Eine freie Querung ist bei annähernd 28.000 Kraftfahrzeugen (DTV) – mit möglicherweise steigender Tendenz nach Umbau der Karl-Marx-Straße - fast nicht mehr möglich. Dennoch versuchten zum Zeitpunkt der Begehung immer wieder Fußgänger, an dieser Stelle die Fahrbahn zu queren.

Die Benutzung der nächsten Querungsanlage in Nordrichtung am südlichen Ausgang U-Bhf. Leinestraße macht einen Umweg von etwa 170 Metern notwendig und ist damit unkomfortabel. Aufgrund der durch den Bau des Friedhofsweges als Ost-West-Achse veränderten Querungsbedürfnisse der Fußgänger und auch der Radfahrer wird die Einrichtung einer Querungsanlage für dringend gehalten.

- Vorgeschlagen wird eine Lichtsignalanlage mit Gehwegvorstreckungen auf beiden Seiten der Hermannstraße auf der Höhe der Nordseite der Thomasstraße.

Es wird somit empfohlen, eine Verlegung der am U-Bahnhofs-Ein- bzw. Ausgang befindlichen Lichtsignalanlage in Richtung Süden vorzunehmen. In der derzeitigen Situation ist es nicht wahrscheinlich, dass es direkt am südlichen Ausgang U-Bf. Leinestraße an anbaufreier Strecke als Verbindung zwischen zwei Friedhofs-Eingängen einen Querungsbedarf gibt, der bei fehlender Querungsanlage nur durch unkomfortable Umwege auszugleichen wäre. Fahrgäste der Linie U8 können den Bahnhof auf der gewünschten Straßenseite verlassen. Kurze Beobachtungen haben bestätigt, dass die Nutzer der vorhandenen Lichtsignalanlage auf der anderen Straßenseite der Hermannstraße ohnehin stets bis zur nächsten Straßeneinmündung oder zur hier untersuchten Fußwegeverbindung weiter gehen, also von einer Verlegung nicht negativ betroffen wären. Wenn dies generell der Fall ist, würde die Verlegung der Lichtsignalanlage zur Thomasstraße nicht nur einen komfortablen Anschluss des grünen Hauptweges an das Wohngebiet schaffen, sondern böte auch für die Bewohner südlich der Thomasstraße eine generelle Verbesserung der Querungsmöglichkeiten.

- Darüber hinaus wird empfohlen, den Abschnitt zwischen Hermannstraße und Karl-Marx-Straße in der Thomasstraße auf den nördlichen Gehweg zu verlegen.

In der derzeitigen Situation mit Querung am Ausgang U-Bhf. Leinestraße würde dies den Benutzern eine zusätzliche Fahrbahnquerung über die Thomasstraße ersparen und den Umweg etwas verkürzen; ein neuer Übergang aber würde den Friedhofsweg über die Karl-Marx-Straße geradlinig in die Thomasstraße verlängern.

Benutzern würden bis zur Karl-Marx-Straße drei von vier Straßenüberquerungen erspart bleiben. Der Wegeabschnitt ist als Grünzug identifizierbar, da er direkt neben dem Friedhof entlangführt, auf der Strecke fünf Sitzbänke vorhanden sind und die kleine Grünanlage Thomas-Höhe mit einem Spielplatz direkt eingebunden ist.

Darüber hinaus steht im Verlauf der Nordseite der Thomasstraße im Gegensatz zur südlichen Seite eine umwegfreie Querungsmöglichkeit über die Karl-Marx-Straße mit einer Lichtsignalanlage zur Verfügung. Benutzer des grünen Hauptweges aus Westrichtung hätten, da sie sich bereits auf der Nordseite der Thomasstraße befinden, keine Probleme mit den Rechtsabbiegern aus der Karl-Marx-Straße, die an dieser Stelle allerdings eine generelle Gefährdung der Fußgänger im Verlauf der Karl-Marx-Straße darstellen. Der derzeitige Umweg durch die Wegeführung über den südlichen Gehweg am Karl-Marx-Platz ist ohnehin nicht nachvollziehbar.

Problematisch ist bei der vorgeschlagenen Lösung, dass die quer parkenden Fahrzeuge auf der nördlichen Seite der Thomasstraße insbesondere in der Nähe der Hermannstraße die Gehwegbreite bis zur Unbenutzbarkeit durch Mobilitätsbehinderte einschränken.

- Mit der Verlegung der Wegeführung einhergehen sollte deshalb unbedingt eine fahrbahnseitige Markierung des Parkstreifens und damit auch eine Verringerung der derzeit überdimensionierten Fahrspurbreiten. Darüber hinaus könnte es notwendig sein, die Querparker vom Gehweg durch Poller oder mit für eine grüne Verbindung ansprechenderen flachen Zaunabschnitten fernzuhalten.

18-003 (Thomasstraße/ Querung Mittelweg, Neukölln): AUF ** + GES ***

Durch die vorgeschlagene Wegeverlegung würden vier Querungsanlagen entfallen und stattdessen diese eine Querung an der Einmündung Mittelweg in die Thomasstraße notwendig werden. Der Übergang ist geprägt und wird teilweise behindert durch einen für diese Nebenstraße erstaunlich starken und auch zügigen Rechtsabbiegeverkehr aus der Karl-Marx-Straße.

- Es sollte geprüft werden, ob an dieser Stelle eine Teilaufpflasterung möglich ist.
- Günstig wäre es, den südöstlichen Abschnitt des Mittelweges zwischen Morusstraße und Thomasstraße in einen verkehrsberuhigten Bereich mit Zeichen 325+326 StVO umzuwandeln.

Damit ließen sich die Grünanlagen Lessinghöhe und Thomashöhe mit ihren Spielplätzen und der Freizeiteinrichtung miteinander verbinden und an den grünen Hauptweg anschließen.

18-004 (Thomasstraße, Karl-Marx-Platz/ Querung Karl-Marx-Straße nördliche Seite, Neukölln): SCH(FGÜ/KAP/AUF) * + WEG ***

Durch die vorgeschlagene Wegeverlegung wird auch der Übergang über die Karl-Marx-Straße von der Süd- zur Nordseite des Karl-Marx-Platzes verlegt, wodurch der ungünstige Umweg von ca. 40 Metern mit Sperrgittern auf der Süd-West-Seite entfällt. Bei der Querung sind allerdings der gleichzeitige teilweise starke Rechtsabbiegeverkehr aus dem Karl-Marx-Platz und der Linksabbiegeverkehr aus der Thomasstraße bei kurzen Grünzeiten ein offensichtliches Problem. Das Gefährdungspotenzial erscheint uns aufgrund zweifacher Beobachtungen an Markt-Tagen (Karl-Marx-Platz) recht hoch zu sein.

Da mit der Umgestaltung der gesamten Karl-Marx-Straße bald begonnen werden soll, müssen die Maßnahmen an dieser Querungsstelle mit den anderen Maßnahmen abgestimmt sein. Da eine generelle Sperrung für den motorisierten Durchgangsverkehr, mit Ausnahme des Busverkehrs, im nördlichen Bereich der Karl-Marx-Straße etwa zwischen Kienitzerstraße und Flughafenstraße im Bezirk favorisiert wird, käme der Karl-Marx-Platz als eine der Stufen infrage, mit denen der Kraftfahrzeugverkehr bis hin zu einer Fußgängerzone schrittweise reduziert wird.

Das Bezirksamt Neukölln hat mit einem Beitrag „Aktion! Karl-Marx-Straße“ am Wettbewerb „Aktive Stadtzentren“ teilgenommen (31. Mai 2008) und wurde am 7. Juli 2008 von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in das Bund-Länder-Programm aufgenommen. Der Realisierungszeitrahmen liegt bei 2010 bis 2013. Die

Bezirksverwaltung möchte einen besseren Übergang zwischen dem Karl-Marx-Platz und der Thomashöhe herstellen, den Karl-Marx-Platz in die Karl-Marx-Straße hineinziehen.

- Denkbar wäre an dieser Hauptgeschäftsstraße mit einem großen Fußverkehrsaufkommen in allen Richtungen die Einführung von Rundum-Grün oder gar die Diagonalquerung in Form einer Zeitinsel in der gesamten Breite des Karl-Marx-Platzes.
- Aufgrund der Verkehrsmengen-Erhebung 2005 wurden für die Karl-Marx-Straße noch 28.000 Kraftfahrzeuge (DTV) angegeben, derzeit geht man von etwa 24 oder sogar nur 21 Tausend Kraftfahrzeugen (DTV) aus mit weiterhin der Tendenz zur Verringerung. Mit diesem Verkehrsaufkommen nähert sich die Karl-Marx-Straße der in Berlin festgelegten Höchstgrenze für die Anlage eines Fußgängerüberweges.

Die derzeitige Planung ist darauf ausgerichtet, das Verkehrsaufkommen in der gesamten Karl-Marx-Straße drastisch zu senken (Gespräch mit Bgm. Buschkowsky am 30.9.2008).

- Deshalb ist auch ein Szenario diskussionswürdig, durch Gehwegvorstreckungen eine Einengung auf jeweils eine Fahrspur pro Richtung vorzunehmen und statt der teureren Lichtsignalanlagen fünf Fußgängerüberwege oder sogar den gesamten Bereich als Fußgängerüberweg auszubilden.

Im Sinne des europaweit diskutierten Shared Space könnte der Karl-Marx-Platz modellhaft auch außerhalb der in Berlin angewendeten Richtlinien und Ausführungsvorschriften umgestaltet werden.

- Dabei sollten allerdings die vorhandenen Gehwege mit Bordsteinkanten am Karl-Marx-Platz und auch auf der gegenüberliegenden Straßenseite als Schutzräume erhalten bleiben.
- Darüber hinaus wird empfohlen, auch den Abschnitt am Karl-Marx-Platz und anschließend um den Richardplatz herum auf den nördlichen Gehweg zu verlegen.

Das würde den Benutzern zwei von vier teilweise stark ausgerundeten Straßenüberquerungen ersparen. Diese Verlegung wäre auch für eine spätere Markierung des Weges eine deutliche Vereinfachung. Damit wäre der Spielplatz mit einer kleinen Grünanlage auf der nördlichen Seite zwischen dem Karl-Marx-Platz und dem Richardplatz direkt angeschlossen. Einige Straßencafés befinden sich ebenfalls auf der besser belichteten und besonnten nördlichen Seite des Richardplatzes. Von hier sind auch die sehenswerten und touristisch frequentierten Straßenabschnitte des Böhmisches Dorfes und der Comenius-Garten erreichbar.

18-005 (Richardplatz/ Querung Richardstraße nördliche Seite, Neukölln):

Bei dieser neu hinzukommenden Querung sind zwar die Eckausrundungen ebenso überdimensioniert und die Gehwegvorstreckungen führen nicht über die Parkstreifenlinie hinaus, doch gibt es bei geringem und langsamem Kfz-Verkehr keinen Handlungsbedarf.

18-006 (Richardplatz, Hertzbergstraße/ Querung Hertzbergstraße, Neukölln):

Bei dieser neu hinzukommenden Querung hat man das Gefühl, sich in einem Verkehrsberuhigten Bereich zu befinden. Statt einer Mittelinsel befindet sich ein Blumenbottich im Einmündungsbereich.

18-007 (Hertzbergstraße/ Querung Böhmisches Straße, Neukölln): KAP ** + BAR **

Zum Zeitpunkt der Begehung war die nördliche Straßenseite zugeparkt.

- Es wird empfohlen, auf der nördlichen Straßenseite eine zumindest markierte Gehwegvorstreckung vorzusehen.
- Auf der südlichen Seite ist der Bordstein abzusenken.

18-008 (Hertzbergstraße, Treptower Straße/ Querung Sonnenallee, Neukölln): BAR **

Auf der Südseite der Sonnenallee ist die Bordsteinabsenkung im Bereich der Fußgängerfurt zu geringfügig. Durch die ungünstige Aufstellung eines Fußgängersperrgitters ist die vorhandene Bordsteinabsenkung etwa in der Mitte der Eckausrundung durch Rollstuhlfahrer schwer zugänglich.

- Es ist eine Bordsteinabsenkung im Bereich der Furt vorzusehen.

18-009 (Treptower Straße/ Querung Stuttgarter Straße, Neukölln): KAP ** + BAR **

Auf der Nordseite befindet sich eine markierte Gehwegvorstreckung mit einer überdimensionierten Eckausrundung, die damit weitgehend unwirksam ist.

- Es wird empfohlen, auf beiden Straßenseiten im Bereich der Parkstreifen zumindest markierte Gehwegvorstreckungen anzulegen, die den heutigen Richtlinienanforderungen genügen.
- Der auf der Nordseite befindliche Poller am Rande der provisorischen Gehwegvorstreckung auf der Fahrspur direkt im Verlauf der Furt sollte aus Sicherheitsgründen wegen der Gefährdung insbesondere der Sehbehinderten entfernt werden.

18-010 (Treptower Straße/ Querung Weserstraße, Neukölln): 2KAP **

- Es wird empfohlen, auf beiden Straßenseiten im Bereich der Parkstreifen zumindest markierte Gehwegvorstreckungen anzulegen, die den heutigen Richtlinienanforderungen genügen.

18-011 (Treptower Straße/ Querung Werrastraße, Neukölln): 2KAP **

- Es wird empfohlen, auf beiden Straßenseiten im Bereich der Parkstreifen zumindest markierte Gehwegvorstreckungen anzulegen, die den heutigen Richtlinienanforderungen genügen.

18-012 (Treptower Straße/ Querung Weigandufer, Neukölln): BAR **

Auf der Südseite des Weigandufers ist die Bordsteinabsenkung zu geringfügig.

- Es sind auf beiden Straßenseiten Bordsteinabsenkungen vorzunehmen. Im Rahmen einer Maßnahme empfiehlt sich der gleichzeitige Einbau taktiler Platten.

18-013 (Weigandufer/ Querung Treptower Straße südlich der Treptower Brücke, Neukölln): 2KAP ** + BAR **

Das Verkehrsaufkommen ist überschaubar und gerade dafür sind die Fahrstreifen zu breit.

- Es wird empfohlen, auf beiden Seiten zumindest markierte Gehwegvorstreckungen mit schraffierten Leittafeln (Baken) jeweils in Fahrtrichtung einzurichten.
- Auf beiden Seiten sind Bordsteinabsenkungen erforderlich. Im Rahmen einer Maßnahme empfiehlt sich der gleichzeitige Einbau taktiler Platten.

18-014 (Weigandufer/ Einmündung Ulsterstraße, Neukölln): KAPÜ ** + BAR **

Die Ulsterstraße muss nicht gequert werden, doch ist der Weg direkt am Ufer des Neuköllner Schifffahrtskanals nur schwer und für Mobilitätsbehinderte nicht erreichbar. Zum Zeitpunkt von zwei Begehungen war der Übergang zugeparkt.

- Es wird empfohlen, den Zugang durch Entfernung von Strauchwerk, Bordsteinabsenkungen und vor allem durch markierte Parkverbotsbereiche auf beiden Straßenseiten zugänglich zu machen.

18-015 (Weigandufer/ Einmündung Roseggerstraße, Neukölln): KAP ** + BAR **

Die Roseggerstraße muss nicht gequert werden, doch ist der Weg direkt am Ufer des Neuköllner Schifffahrtskanals nur schwer und für Mobilitätsbehinderte nicht erreichbar. Zum Zeitpunkt der Begehung war der Übergang zugeparkt.

- Es wird empfohlen, den Zugang durch Entfernung von Strauchwerk, Bordsteinabsenkungen und vor allem durch markierte Parkverbotsbereiche auf beiden Straßenseiten zugänglich zu machen.

18-016 (Weigandufer/ Einmündung Truseweg, Neukölln): KAP ** + BAR **

Der Truseweg muss nicht gequert werden, doch ist der Weg direkt am Ufer des Neuköllner Schifffahrtskanals nur schwer und für Mobilitätsbehinderte nicht erreichbar. Zum Zeitpunkt von zwei Begehungen war der Übergang zugeparkt.

- Es wird empfohlen, den Zugang durch Entfernung von Strauchwerk, Bordsteinabsenkungen und vor allem durch markierte Parkverbotsbereiche auf beiden Straßenseiten zugänglich zu machen.

18-017 (Weigandufer/ Einmündung Innstraße, südlich vom Eisensteg, Neukölln): KAP ** + BAR **

Die Innstraße muss nicht gequert werden, doch ist der Weg südlich vom Neuköllner Schifffahrtskanal aus dem nördlichen Neuköllner Wohngebiet und Alt-Treptow wegen der Treppe am Eisensteg nicht erreichbar. Darüber hinaus besteht die Gefahr des Zuparkens des Übergangsbereiches.

- Es wird empfohlen, den Zugang durch markierte Parkverbotsbereiche auf beiden Straßenseiten vor illegalen Parken zu schützen.

18-018 (Weigandufer/ Querung Wildenbruchstraße südwestlich der Wildenbruchbrücke, Neukölln): FGÜ * + KAP ** + BAR ****

Die Wildenbruchstraße hat ein Verkehrsaufkommen von etwa 14.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und die Querung ist zu bestimmten Tageszeiten gefährlich. Das Tiefbauamt – Straßenverkehrsbehörde Bezirk Neukölln teilte mit, dass eine bauliche Mittelinsel vorgesehen ist.

- Es wird empfohlen, zusätzlich die Anlage eines Fußgängerüberweges mit Gehwegvorstreckungen auf beiden Seiten und der vorgesehenen Mittelinsel zu prüfen. An dieser Stelle würde eine Gehwegvorstreckung auch auf der nordwestlichen Seite möglich sein, da die Linienbusse zur Erreichung der Haltestelle südlich vom Weigandufer noch genügend Manövrierfläche haben.
- Darüber hinaus sind auf beiden Seiten die Bordsteine abzusenken. Im Rahmen einer Maßnahme empfiehlt sich der gleichzeitige Einbau taktiler Platten.

18-019 (Weigandufer/ Einmündung Elbestraße, Neukölln): KAP ** + BAR **

Der Elbestraße muss nicht gequert werden, doch ist der Weg direkt am Ufer des Neuköllner Schifffahrtskanals nur schwer und für Mobilitätsbehinderte nicht erreichbar. Zum Zeitpunkt von zwei Begehungen war der Übergang zugeparkt.

- Es wird empfohlen, den Zugang durch Entfernung von Strauchwerk, Bordsteinabsenkungen und vor allem durch markierte Parkverbotsbereiche auf beiden Straßenseiten zugänglich zu machen.

18-020 (Uferweg am Weichselplatz, Maybachufer/ Einmündung Weichselstraße, südlich der Fußgängerbrücke, Neukölln):

Der Weichselstraße muss nicht gequert werden. Der Weichselplatz wurde auch an dieser Stelle auf Gehwegniveau angehoben.

18-021 (Maybachufer/ Querung Lohmühlenstraße südwestlich der Lohmühlenbrücke, Neukölln): WEG * + PLA **

An der in der Plangrundlage angegebenen Querungsstelle ist die Einsicht in das Maybachufer für Fußgänger durch die starke Straßenkrümmung nicht gegeben, wenn diese vom Norden kommen. Die Krümmung der Lohmühlenstraße nördlich der Brücke ist geringer und die Querungsstelle ist etwas weiter von der Krümmung entfernt.

- Es wird empfohlen, den Weg zur Querung an der nördlichen Brückenseite zu verlegen.
- Darüber hinaus sollten Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer aus der Lohmühlenstraße unbedingt auf die Querung z.B. durch eine Plateaupflasterung aufmerksam gemacht werden.

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