

7. Festgestellte Mängel und Maßnahmen-Vorschläge

Steglitz-Zehlendorf: (insgesamt 69 Querungsstellen)

GHW Nr. 05 (037, 060-067), 9 Querungsstellen

GHW Nr. 11 (001-016), 16 Querungsstellen

GHW Nr. 12 (012-013), 2 Querungsstellen

GHW Nr. 15 (001-027), 27 Querungsstellen

GHW Nr. 17 (001-010, 031-035), 15 Querungsstellen

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

GHW Nr. 05 „Nord-Süd-Weg“

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

Querungsanlagen: Das Untersuchungsgebiet 2009 beginnt im Norden an der Berliner Stadtgrenze in Röntgental im Bezirk Pankow, wird gequert vom GHW Nr. 13 („Barnimer Dörferweg“), dem GHW Nr. 16 („Humboldt-Spur“) sowie dem GHW Nr. 04 („Lübarser Weg“) und endet zunächst an der Walter-Nicklitz-Promenade im Bezirk Mitte. Das anschließende Teilstück ab der Kreuzung mit dem GHW Nr. 18 („Innerer Parkring“) am Friedhof der Französischen Gemeinde bis an die Kreuzung mit dem GHW Nr. 18 am Bahnhof Südkreuz sowie als Südausläufer bis zum Anschluss an den GHW Nr. 17 („Teltowkanalweg“) gehörte zum Untersuchungsgebiet 2008. Das Untersuchungsgebiet 2009 beginnt dann wieder ab der Freymüllerstraße und der Querung mit dem GHW Nr. 17 („Teltowkanalweg“) und führt ein Stück gemeinsam mit dem GHW Nr. 15 („Teltower Dörferweg“) bis zur Berliner Stadtgrenze südlich vom Berliner Forst Düppel (Gesamtlänge ca. 37 km mit insgesamt 64 Querungsstellen).

Die geplante Wegeführung ab Prellerweg an der S-Bahn entlang bis zum Steglitzer Damm –Attilastraße ist zurzeit noch nicht zugänglich. Die Querungsanlagen am temporären Umweg wurden nicht untersucht.

05-037 (Weg der Kleingartenkolonie Ernteseegen, Steglitzer Damm/ Querung Attilastraße, Steglitz-Zehlendorf): LSA * + WEG ***

An dieser Stelle hat die Attilastraße ein Verkehrsaufkommen von ca. 30.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Im direkten Wegeverlauf aus Südrichtung, so wie er in der Plangrundlage eingetragen ist, gibt es keine Querungsanlage aber durch den S-Bahn-Eingang einen ausgeprägten Querungsbedarf. Ein Fußgängersperrgitter auf der Seite der Ringstraße ist nicht über diese Querungsstelle hinausgeführt worden, sodass Fußgänger regelmäßig versuchen, an dieser Stelle die vier Fahrstreifen zu überqueren. Das ist überaus gefährlich, da die Freigabe des Haupt-Kfz-Stroms (Steglitzer Damm – Attilastr – Ringstraße bzw. umgekehrt) für Querende zu spät zu erkennen ist und es auch keinen „rettenden“ Mittelstreifen gibt. Nutzer des grünen Hauptweges und auch Fahrgäste, die zum S-Bahnhof gelangen wollen, müssen entgegengesetzt zur gewünschten Gehrichtung erst die Ringstraße und dann die Attilastraße queren.

Auch für Fußgänger, die auf dem nördlichen Gehweg Steglitzer Damm auf die Attilastraße treffen, gibt es keine Querungsanlage im Wegeverlauf. Sie sind gezwungen, im Gegensatz zur gewünschten Gehrichtung zuerst den Steglitzer Damm mit 15.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV), die Attilastraße mit 18.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und anschließend noch die Reutliner Straße zu queren. Da jede Straßenquerung - insbesondere die an einer Lichtsignalanlage - das Unfallrisiko für Fußgänger erhöht, ist dieser Umweg nicht nur unkomfortabel, sondern auch gefährlich.

- Es wird dringend empfohlen, die Einrichtung einer geschlossenen Lichtsignalanlage westlich direkt an der Einmündung der Ringstraße zu prüfen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, die kleine Grünanlage westlich der S-Bahn und südlich der Kleingartenkolonie Steglitzer Damm in die Wegeführung einzubinden, um ein wenig schneller aus dem verlärmten Kreuzungsbereich herauszukommen.

Es folgt ein weiteres Teilstück des Untersuchungsgebietes 2009.

Der Idealweg von der S-Bahn-Brücke zur Unterführung und durch die Kleingartenkolonie „Lankwitz-Hafen“ zur Freymüllerstraße ist noch nicht begehbar. Die Querungsstelle auf dem temporären Umweg bis zum Kamener Damm wurde nicht untersucht.

05-060 (Wunsiedeler Weg, Weg im Grünzug südwestlich der Schneebergstraße/ Querung Wunsiedeler Weg, Steglitz-Zehlendorf): KAP* + SON + BAR***

Im Wunsiedeler Weg ist das Parken von Kraftfahrzeugen auf beiden Straßenseiten nicht untersagt. Ohne die Straße zu versperren, können aber nur auf einer Straßenseite Kraftfahrzeuge geparkt werden. Zum Zeitpunkt der Begehung standen auf der

östlichen Straßenseite geparkte Kraftfahrzeuge und es kam dadurch zu Sichtbehinderungen für aus östlicher Richtung die Straße querende Fußgänger.

- Es wird empfohlen, auf der östlichen Straßenseite ein über die Parkstände hinausragendes Fußgängerkap zu markieren.
- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird zusätzlich empfohlen, das Parken auf beiden Straßenseiten in den richtliniengemäß freizuhaltenden Sichtfeldern z.B. durch eine Grenzmarkierung mit Zeichen 299 StVO auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1, Tabelle 31)
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten.

05-061 (Weg im Grünzug südwestlich der Schneebergstraße/ Querung Bernecker Weg, Steglitz-Zehlendorf): KAP* + SON + BAR****

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz), aber an der Querungsstelle wurde zum Zeitpunkt der Begehung auf der südöstlichen Straßenseite die Sicht der querenden Fußgänger durch längs parkende Kraftfahrzeuge eingeschränkt.

- Es wird empfohlen, auf der südöstlichen Straßenseite ein über die Parkstände hinausragendes markiertes Fußgängerkap zu bauen.
- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird zusätzlich empfohlen, das Parken auf beiden Straßenseiten in den richtliniengemäß freizuhaltenden Sichtfeldern z.B. durch eine Grenzmarkierung mit Zeichen 299 StVO auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1, Tabelle 31)
- Auf der südöstlichen Seite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich und es wird empfohlen, auf beiden Straßenseiten die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten.

05-062 (Weg im Grünzug südwestlich der Schneebergstraße, Weg „Durchgang zum Döhlauer Pfad“/ Querung Döhlauer Pfad, Steglitz-Zehlendorf): SON**

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz), da die Querungsstelle sich am Ende einer Sackgasse mit Parkverbot und sehr großzügigem Wendebereich befindet. Zurzeit müssen Fußgänger den Wendebereich queren, da weder über den Wendebereich, noch am Rande des Wendebereichs ein Gehweg entlang führt.

- Es wird empfohlen, den Gehweg durch eine Pflasterung über den Wendebereich hinüber zu führen, so dass eine Querung der Fahrbahn vermieden wird. Auch dann wäre noch genügend Platz zum Wenden von Kraftfahrzeugen gegeben.

05-063 (Weg „Durchgang zum Döhlauer Pfad“, Weg im Grünzug östlich vom Halbauer Weg/ Querung Straße Alt-Lankwitz, Steglitz-Zehlendorf): FGÜ***

Zum Zeitpunkt der Begehung wurden auf der südlichen Straßenseite und auch direkt an der Querungsstelle Kraftfahrzeuge geparkt. Im direkten Wegeverlauf ist eine Querung der Straße Alt-Lankwitz daher nicht ungehindert möglich. Die Sichtverhältnisse sind durch diese Umstände an der Querungsstelle stark eingeschränkt. Der Weg durch den Grünzug ist durch Fußgänger frequentiert, führt durch eine Wohnsiedlung und befindet sich westlich eines Spielplatzes.

- Es wird dringend empfohlen, einen Fußgängerüberweg einzurichten.

05-064 (Weg im Grünzug östlich vom Halbauer Weg, Weg durch die Kleingartenkolonie Alt-Lankwitz/ Querung Kamenzer Damm, Steglitz-Zehlendorf): WEG + BAR****

Der Kamenzer Damm hat ein Verkehrsaufkommen von über 11.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Es befindet sich zwar ein begehbarer Weg östlich der Kolonie Alt-Lankwitz, es ist jedoch keine Querungsanlage im Verlauf des Idealweges vorhanden und die Querungssituation über den Kamenzer Damm ist für Fußgänger nicht sicher.

- Es wird empfohlen, die Wegeführung in Richtung Kamenzer Damm, Halbauerstraße zu verändern, da innerhalb von weniger als 50 Metern eine Lichtsignalanlage genutzt werden kann, die in diese Untersuchung einbezogen wurde.
- Die Bordsteine sind auf beiden Straßenseiten der Lichtsignalanlage abzusenken und es wird empfohlen, den Übergang mit taktilen Flächen auszustatten.

Aufgrund der momentanen Unzugänglichkeit der Kolonie Alt-Lankwitz kann der Idealweg ab Kamenzer Damm bis auf Höhe Ludwig-Bechstein-Schule nicht begangen werden. Eine zusätzliche Straßenquerung ist durch diesen kurzen temporären Umweg nicht erforderlich. Der Idealweg östlich von der Kirche „Von der Auferstehung Christi“ würde ohnehin nur einen Sinn ergeben, wenn genau im Verlauf des Weges eine sichere Querungsanlage gebaut werden würde.

- Ohne sichere Querungsanlage wird empfohlen, den Weg von der Kreuzung Kamenzer Damm / Halbauer Straße nicht wieder zum Eingang der Kleingartenkolonie Alt-Lankwitz zurückzuführen, sondern über den östlichen Gehweg in der Halbauer Straße zum Weg nördlich der Ludwig-Bechstein-Schule.

05-065 (Weg im Grünzug östlich der Lüdeckestraße/ Querung Beißstraße, Steglitz-Zehlendorf): FGÜ + KAP****

Die Querungsstelle befindet sich in unmittelbarer Nähe einer Schule sowie eines Jugendfreizeitheims. Auf beiden Straßenseiten ist die Sicht der querenden Fußgänger durch längs parkende Kraftfahrzeuge eingeschränkt. Das Kraftfahrzeugauf-

kommen ist zwar gering (Straße nicht im Zählnetz), aber bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist die Straße im Zusammenhang mit der Sichtbeeinträchtigung für Fußgänger nicht sicher zu queren.

- Es wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges mit beidseitigen baulichen Fußgängerkaps empfohlen.

05-066 (Weg im Grünzug östlich des Geländes der Freien Universität Berlin/ Querung Preysingstraße, Steglitz-Zehlendorf): KAP*

Die Sicht der querenden Fußgänger ist auf der nördlichen Seite durch längs parkende Kraftfahrzeuge, auf der südlichen Seite durch längs halb auf den Bordsteinbereichen parkende Kraftfahrzeuge eingeschränkt.

- Empfohlen werden beidseitig bauliche Fußgängerkaps mit Bordsteinabsenkungen und taktilen Platten.

05-067 (Weg o. Namen durch Grünanlage, Malteserstraße/ Querung Malteserstraße, Steglitz-Zehlendorf): FGÜ + KAP*** + BAR***

Die Malteserstraße hat ein Verkehrsaufkommen von über 17.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) sowie Busverkehr. Die beiden verhältnismäßig breiten Fahrstreifen, bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, begünstigen schnelles Fahren. Auf der westlichen Straßenseite ist die Fläche, auf der sich Fußgänger aufstellen müssen um die Straße einzusehen zu können, Teil der Fahrbahn. Die rechts in die Malteserstraße abbiegenden Kraftfahrzeuge aus der Marchandstraße überfahren diese Fläche. Dies stellt eine Gefahr für die querenden Fußgänger dar.

- Es wird eine Prüfung empfohlen, ob das aktuelle Kraftfahrzeug-Aufkommen die Einrichtung eines Fußgängerüberweges zulässt.
- Unabhängig davon ist auf der westlichen Straßenseite ein bauliches Fußgängerkap dringend erforderlich.
- Auf beiden Straßenseiten und auf der Mittelinsel wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten.

GHW Nr. 11 „Wannseeweg“

- Von Zehlendorf (Jagdschloss Glienicke) bis zum S-Bhf. Grunewald (Königssee)
- durch Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf.

Querungsanlagen: Der gesamte Weg gehört zum Untersuchungsgebiet 2009. Er verläuft aus dem Park Babelsberg in Potsdam kommend ab dem westlichen Ende der Waldmüllerstraße auf Berliner Stadtgebiet, führt dann in nördlicher Richtung am Jungfernsee, der Havel, am Großen Wannsee entlang und trifft an der Königstraße mit dem GHW 12 („Havelseenweg“) zusammen. Ab Stahnsdofer Damm südlich des S-Bahnhofes Wannsee bis zur Normannen-

straße an der Rehwiese gibt es eine gemeinsame Wegeföhrung mit dem Europäischen Fernwanderweg E 11. Ab Wannsee föhrt der Weg südlich vom Nikolassee und dem Schlachtensee entlang und trifft zwischen der Krümmen Lanke und dem Riemeisterfenn auf den GHW 15 („Teltower Dörfeweg“). Es folgen der Fenngraben, Grunewaldsee, Hundekehlensee und Dianasee und zwischen dem Königssee und dem Herthasee vor der Königsalle trifft er auf den GW 18 „Innerer Parkring“ (Gesamtlänge in Berlin ca. 25 km mit insgesamt 20 Querungsstellen).

11-001 (Weg o. Namen, Hazelufeweg/ Unterquerung der Königsstraße östlich Glienicker Brücke, Steglitz-Zehlendorf):

Keine Anmerkung

11-002 (Straße Am Großen Wannsee östliche Seite/ Querung Colomierstraße, Steglitz-Zehlendorf): KAP + SON** + BAR***

Aufgrund von geparkten Kraftfahrzeugen auf der nördlichen Seite der Colomierstraße gab es zum Zeitpunkt der Begehung Sichtbehinderungen auf der nördlichen Straßenseite.

- Auf der nördlichen Straßenseite wird ein, über die Grenzlinie der parkenden Autos hinaus reichendes markiertes Fußgängerkap empfohlen, kombiniert mit abmarkierten Parkverbotsflächen Zeichen 298 StVO in Richtung Südosten.
- Auf beiden Straßenseiten ist der Einbau von taktilen Flächen zu empfehlen.

Entlang des Ufers des Großen Wannsee zwischen der Straße Am Großen Wannsee und der Königstraße ist der Idealweg auf einer kurzen Strecke nicht begehbar. Auf der Strecke gibt es keine Querungsstellen.

Westlich der Wannseebrücke an der Ronnebypromenade beginnt der GHW Nr. 12 („Havelseeweg“).

11-003 (Königstraße nördliche Seite, Potsdamer Chaussee nördliche Seite/ Querung Kronprinzessinnenweg, Steglitz-Zehlendorf): BAR*

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

Gleich nach der S-Bahn-Unterführung am Stahnsdorfer Damm trifft aus Süden kommend (Düppel) der Europäische Fernwanderweg E 11 auf den GHW Nr.11.

11-004 (Potsdamer Chaussee nördliche Seite, Nibelungenstraße östliche Seite/ Querung Nibelungenstraße, Steglitz-Zehlendorf): WEG + KAP** + AUF** + BAR***

Auf der westlichen Seite der Nibelungenstraße gibt es im Gegensatz zur Darstellung in der Planvorlage keinen Gehweg.

- Deshalb wird empfohlen, die Straße nicht an der Dreilindenstraße, sondern bereits auf der Nordseite der Potsdamer Chaussee zu queren.

Auf der östlichen Seite der Nibelungenstraße gab es zum Zeitpunkt der Begehung Sichtbehinderung bei der Querung, da die Kraftfahrzeuge bis an die Querungsstelle längs geparkt waren. In unmittelbarer Nähe zur Querungsstelle befinden sich Park-and-Ride-Stellplätze sowie der Autozug-Bahnhof und es herrscht ein enormer Parkdruck.

- Es wird empfohlen, auf der östlichen Seite der Nibelungenstraße ein über die Parkstände hinausragendes Fußgängerkap zu bauen.

Die Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge, die aus der Potsdamer Chaussee in die an der Querungsstelle beginnende Tempo-30-Zone einbogen, waren zum Zeitpunkt der Begehung für eine sichere Querung von Fußgängern unverhältnismäßig hoch.

- Als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme für die einbiegenden Kraftfahrzeuge sowie zur Verdeutlichung der Querung wird deshalb zusätzlich für den verbleibenden Querungsbereich die Errichtung einer Teilaufpflasterung in der Einmündung empfohlen (EFA 2002, 3.3.6.1).
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

11-005 (Dreilindenstraße südliche Seite/ Querung Isoldestraße, Steglitz-Zehlendorf): KAP + SON** + BAR***

In unmittelbarer Nähe zur Querungsstelle befinden sich Park-and-Ride-Stellplätze sowie der Autozug-Bahnhof und es herrscht ein sehr hoher Parkdruck. In der Dreilindenstraße ist das Parken auf beiden Straßenseiten zulässig, es kann aber nur eine Straßenseite beparkt sein, ohne, dass die Straße versperrt wird.

- Auf der westlichen Seite wird die Einrichtung eines baulichen Fußgängerkaps bis über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinaus empfohlen.
- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken auf der östlichen Straßenseite in den richtliniengemäß freizuhaltenen Sichtfeldern bis zur Potsdamer Chaussee durch Zeichen 283 StVO („Haltverbot“) auszuschließen (RAST 2006, 6.1.8.1).

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

11-006 (Dreilindenstraße südliche Seite, Dreilindenstraße nördliche Seite/ Querung Dreilindenstraße östlich Isoldenstraße, Steglitz-Zehlendorf): WEG + SON** + KAP** + BAR***

Der in der Planvorlage vorgeschlagene Weg führt entlang der Dreilindenstraße auf der südlichen Straßenseite. Ab der Isoldenstraße ist aber in östlicher Richtung auf dieser Straßenseite kein Gehweg vorhanden.

- Deshalb wird vorgeschlagen, an dieser Stelle die Straßenseite zu wechseln.

Auf der nördlichen Straßenseite befindet sich an der Querungsstelle keine Aufstellfläche für Fußgänger, sondern eine Rasenfläche. Zudem versperren parkende Kraftfahrzeuge direkt an der Querungsstelle auf der nördlichen Seite eine ungehinderte Überquerung der Dreilindenstraße. In der Nähe zur Querungsstelle befinden sich Park-and-Ride-Stellplätze sowie der Autozug-Bahnhof und es herrscht ein sehr hoher Parkdruck. Auf der nördlichen Straßenseite kommt es für Fußgänger zu Sichtbehinderungen in östliche Richtung durch längs geparkte Kraftfahrzeuge.

- Auf der nördlichen Straßenseite muss eine Aufstellfläche für Fußgänger gebaut werden und es wird die Einrichtung eines baulichen Fußgänger-kaps bis über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinaus empfohlen.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

11-007 (Dreilindenstraße nördliche Seite/ Querung Lohengrinstraße, Steglitz-Zehlendorf): KAP + SON****

In der Lohengrinstraße ist das Parken auf beiden Straßenseiten zulässig, es kann aber nur eine Straßenseite beparkt sein, ohne dass die Straße versperrt wird. Durch die am Straßenrand parkenden Kraftfahrzeuge kam es zum Zeitpunkt der Begehung zu Sichtbehinderungen für die querenden Fußgänger in nördliche Richtung. Die Querungsstelle ist durch die Schule östlich der Lohengrinstraße an der Isoldestraße frequentiert.

- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird die Einrichtung baulicher Fußgänger-kaps auf beiden Seiten empfohlen.
- Da diese wegen der Platzverhältnisse nur wenig über die Grenzlinie der parkenden Kraftfahrzeuge hinausreichen können, werden für die richtliniengemäße Freihaltung der Sichtfelder auf beiden Seiten zusätzliche

Sperrflächen (Zeichen 298 StVO) in Richtung Norden empfohlen (RASt 2006, 6.1.8.1).

11-08 (Weg Rehsprung/ Unterquerung Autobahn 115, Steglitz-Zehlendorf):

Keine Anmerkung

**11-009 (Weg Rehsprung/ Querung Straße Im Mittelbusch, Steglitz-Zehlendorf):
BAR****

- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen sowie der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

11-010 (Weg Rehsprung, Gerkrathstraße westliche Seite/ Querung Straße zur Gerkrathstraße, Steglitz-Zehlendorf): BAR*

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

Gleich nach der Querung der Straße zur Gerkrathstraße trennt sich die gemeinsame Wegeführung des E11 und des GHW 11 und der Europäische Fernwanderweg E11 verläuft in Richtung Osten zum S-Bahnhof Nikolassee.

11-011 (Gerkrathstraße westliche Seite, Altvaterstraße westliche Seite/ Querung Spanische Allee, Steglitz-Zehlendorf): FGÜ**

Die Spanische Allee hat ein Verkehrsaufkommen von mehr als 6.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Die im Bereich der Querungsstelle zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Zusammenhang mit einem stetigen Kraftfahrzeugverkehr erschweren eine Querung an dieser Stelle. Auf der nördlichen Seite der Spanischen Allee kam es zum Zeitpunkt der Begehung in westlicher Richtung zu Sichtbeeinträchtigungen für querende Fußgänger durch längs halb auf dem Gehweg, halb auf der Straße parkende Kraftfahrzeuge.

- Um die Querung der Straße für Fußgänger sicherer und komfortabler zu gestalten, wird die Einrichtung eines Fußgängerüberweges empfohlen (EFA 2002, 3.3.4).

11-012 (Altvaterstraße, Gehweg unter S-Bahntrasse/ Unterquerung S-Bahntrasse, Steglitz-Zehlendorf): SON + BAR****

Die S-Bahntrasse ist im Wegeverlauf durch einen niedrigen, schmalen, dunklen und unbeleuchteten Tunnel zu unterqueren. Breite sowie Höhe des Tunnels erfüllen offensichtlich nicht die Anforderungen der Richtlinien EFA 2002 sowie AV Berlin. Der Zugang der Unterquerung aus südlicher Richtung ist nur über eine Treppe möglich und daher nicht barrierefrei.

- Es wird dringend empfohlen, die Unterführung hell und freundlich zu gestalten und zu beleuchten

- Es wird empfohlen, den Zugang zur Unterführung mit einer richtliniengemäß gestalteten Rampe auszustatten.

11-013 (Gehweg unter S-Bahntrasse, Gehweg östlich des Schlachtensee/ Querung Straße Am Schlachtensee, Steglitz-Zehlendorf): BAR**

- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen sowie der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

11-014 (Weg durch Grünanlage westlich parallel des Elvirasteig, Fischerhüttenstraße nordöstliche Seite/ Querung Fischerhüttenstraße, Steglitz-Zehlendorf): KAP + SON** + BAR****

Auf der südwestlichen Straßenseite befindet sich der Radweg an der Querungsstelle auf Fahrbahnniveau und zwischen Fahrbahn und Radweg befindet sich keine Aufstellfläche für Fußgänger. Darüber hinaus erschwerten zum Zeitpunkt der Begehung direkt im Bereich der Querungsstelle geparkte Kraftfahrzeuge eine hindernisfreie Querung der Straße und durch längs parkende Kraftfahrzeuge kam es auf beiden Seiten der Fischerhüttenstraße für querende Fußgänger zu Sichtbehinderungen.

- Um zu vermeiden, dass sich Fußgänger zum Queren der Straße auf den Radweg stellen sowie um die erforderlichen Sichtachsen zu gewährleisten wird empfohlen, auf der südwestlichen Seite zwischen Radweg und Fahrbahn eine Aufstellfläche für Fußgänger zu errichten.
- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken auf der südwestlichen Straßenseite in den richtliniengemäß freizuhaltenen Sichtfeldern z.B. durch Grenzmarkierung nach Zeichen 299 StVO auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1, Tabelle 31).
- Auf der nordöstlichen Seite wird ein über die Grenzlinie der parkenden Autos hinaus markiertes Fußgängerkap empfohlen, kombiniert mit abmarkierten Parkverbotsflächen jeweils in beide Richtungen.
- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen sowie der Einbau von taktilen Flächen erforderlich.

Am nördlichen Ende der Krumpfen Lanke beginnt bzw. endet der GHW Nr.15 („Teltower Dörfelweg“).

11-015 (Gehweg nördlich des Fennggrabens/ Querung Onkel-Tom-Straße, Steglitz-Zehlendorf): FGÜ* + MIN*** + GES*** + BAR****

Die Onkel-Tom-Straße hat ein Verkehrsaufkommen von über 14.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Zum Zeitpunkt der Begehung gab es ein großes Fuß- sowie Radverkehrsaufkommen. An der Querungsstelle bewegten sich zum Zeitpunkt der Begehung die Kraftfahrzeuge mit sehr hohen Geschwindigkeiten und überschritten teilweise die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Das übermäßig

schnelle Fahrverhalten wird durch die übermäßige Breite der Fahrbahn von über 8 Metern begünstigt. Eine Querung an dieser Stelle ist für Fußgänger mit langen Wartezeiten und großem Verkehrssicherheitsrisiko verbunden. An dieser Querungsstelle besteht dringender Handlungsbedarf.

- Es ist dringend zu prüfen, ob aufgrund der möglicherweise zu geringen Sichtweiten an dieser Stelle die Einrichtung eines Fußgängerüberweges mit Mittelinsel möglich ist. Zur besseren Erkennbarkeit sollte geprüft werden, ob seitlich die Wegnahme von Büschen notwendig ist. Sollte dies nicht möglich sein, wird die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage für erforderlich gehalten.
- Zur Verminderung der notwendigen Sichtweiten (nach RFGÜ, Tab.1), aber auch bei jeder anderen Querungsanlage, ist die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in einem ausreichenden Abstand von der Querungsstelle auf maximal 30 km/h (durch Zeichen 274 StVO) zu reduzieren.
- Auf der westlichen Straßenseite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich und auf beiden Straßenseiten ist der Einbau taktiler Flächen sehr zu empfehlen.

11-016 (Gehweg östlich des Fennggrabens/ Querung Hüttenweg, Steglitz-Zehlendorf): FGÜ + MIN****

Der Hüttenweg hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 7.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h und die hohe Fahrbahnbreite verleitet zum schnellen Fahren.

- Um das Unfallrisiko für Fußgänger an dieser Querungsstelle zu vermindern, die Fahrbahnquerung zu erleichtern sowie um den Querungsbedarf von Fußgängern an dieser Stelle für Kraftfahrzeugführer besser sichtbar zu machen wird der Bau eines Fußgängerüberweges mit einer Mittelinsel empfohlen.

GHW Nr. 12 „Havelseenweg“

- Vom Aalemannufer in Spandau bis S-Bhf. Wannsee
- durch Spandau, Charlottenburg-Wilmersdorf und Steglitz-Zehlendorf.

Querungsanlagen: Das Untersuchungsgebiet beginnt im Norden am Aalemannufer in Spandau, wo neben dem GHW Nr. 12 noch zwei weitere Wege zusammentreffen: der GHW Nr. 02 „Spandauer Weg“ aus dem Norden und der GHW Nr. 16 „Humboldt-Spur“, angebunden über die Fähre von der Jörsstraße aus dem Osten. Er führt zunächst in Richtung Süden auf der westlichen Seite der Havel bis zur Spandauer Altstadt. Das kurze Teilstück ab Falkenseer Damm bis zum Ziegelhof in Spandau im Anschluss an den GHW Nr. 1 „Spreeweg“ und den GHW Nr. 20 „Bullengrabenweg“ wurde 2008 als Bestandteil des Westausläufers untersucht. Auf dieser Strecke ist keine Straßenquerung notwendig. In der Wilhelmstadt wechselt die Wegeführung auf die östliche Seite

der Havel, führt weiterhin in Richtung Süden durch den Berliner Forst Grunewald und endet am S- Bhf. Wannsee in Steglitz- Zehlendorf mit einem Zusammentreffen mit dem GHW 11 „Havelseenweg“ (Gesamtlänge in Berlin ca. 35 km mit insgesamt 13 Querungsstellen).

12-012 (Havelhöhenweg, Wannseebadweg südwestliche Seite/ Querung Wannseebadweg, Steglitz- Zehlendorf): PAR + GES** + SON****

Die Querungsstelle weist ein geringes Verkehrsaufkommen auf (Straße nicht im Zählnetz). Aufgrund der Tatsache, dass man sich hier auf der Zufahrtsstraße zum Wannseebad befindet und zum Begehungszeitpunkt schönes Sommerwetter war, wurden die Seitenstreifen der Fahrbahn als Parkfläche benutzt. Außerdem ist in diesen Bereich der Querungsstelle beidseitig des Wannseebadweges kein Gehweg vorhanden. Des Weiteren war auffällig das die Kraftfahrzeuge häufig mit einer unangemessen hohen Geschwindigkeit fahren, da sie offensichtlich an dieser Stelle nicht mit querenden Fußgängern rechnen. Außerdem sind aufgrund der Parksituation für Fußgänger keine Aufstellflächen vorhanden.

- Es wird empfohlen, das Parken/Halten mit dem Zeichen 283 StVO in diesem Bereich zu unterbinden.
- Außerdem wird empfohlen, eine Geschwindigkeitsbeschränkung (Zeichen 274 StVO) in diesen Bereich vorzunehmen und gleichzeitig auf querende Fußgänger aufmerksam machen (Zeichen 133 StVO).
- Weiterhin wird empfohlen, beidseitig des Wannseebadweges einen Gehweg anzulegen oder mindestens den vorhandenen Seitenstreifen zu befestigen und Aufstellflächen für querende Fußgänger vorzusehen.

12-013 (Scabellstraße nördliche Seite, Scabellstraße westliche Seite/ Querung Scabellstraße, Steglitz- Zehlendorf): KAP* + BAR**

Die Querungsstelle weist ein geringes Verkehrsaufkommen auf (Straße nicht im Zählnetz). In der Scabellstraße wird beidseitig die freie Sicht auf das Verkehrsgeschehen durch parkende Kraftfahrzeuge eingeschränkt. Hierbei handelt es sich vermutlich um parkende Kraftfahrzeuge der Anwohner sodass ein Parkverbot die Parksituation vermutlich verschärfen würde.

- Es wird empfohlen, die vorhandenen Gehwegvorstreckungen richtliniengemäß 30 – 70 cm über die Parkstände hinaus vorzuziehen um eine bessere Sicht auf das Verkehrsgeschehen zu ermöglichen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

Südlich der Ronnebypromenade endet der GHW Nr. 12, indem er auf dem nördlichen Gehweg der Königstraße auf den GHW 11 („Wannseeweg“) stößt.

GHW Nr. 15 „Teltower Dörferweg“

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

Querungsanlagen: Der gesamte Weg gehört zum Untersuchungsgebiet 2009. Er trennt sich vom GHW Nr. 11 („Wannseeweg“), einem Waldweg südlich von der Krummen 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 Krummen Lanke an der Einmündung mit dem GHW Nr. 11 („Wannseeweg“) nördlich des Quermatenweges.

15-001 (Forstweg zwischen der Krummen Lanke und dem Riemeisterfenn, Weg im Grünzug zwischen den Siedlungen nördlich der Argentinischen Allee/ Querung Quermatenweg, Steglitz-Zehlendorf): FGÜ + SON*** + BAR***

Die Querungsstelle wird durch Spaziergänger und Jogger frequentiert. Auch Radfahrer nutzen diese Stelle häufig zum Queren der Fahrbahn. Aufgrund der starken Neigung des Weges durch die Grünanlage querten zum Begehungszeitpunkt einige von Süden kommende Radfahrer mit hoher Geschwindigkeit und ohne an der Fahrbahn anzuhalten den Quermatenweg. Kraftfahrzeugführer, die Richtung Westen fahren, müssen nicht mit von rechts einbiegenden Fahrzeugen rechnen. Daher wurde zum Zeitpunkt der Begehung an der Querungsstelle von einigen Kraftfahrzeugführern die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 30 Km/h nicht eingehalten. Es besteht ein hoher Bedarf für eine Querungshilfe. Auf der gesamten Länge des Quermatenweges gibt es bisher nicht eine Querungshilfe für Fußgänger.

- Um die Querung der Straße für Fußgänger sicherer zu gestalten wird an der Querungsstelle ein Fußgängerüberweg empfohlen. Aufgrund des hohen Radverkehrsaufkommens an der Querungsstelle wäre hier die Anlage eines Göttinger „Doppel-Zebra“ denkbar. Beim Göttinger „Doppel-Zebra“ wird eine separate Furt für den Radverkehr mittig in

einen Fußgängerüberweg integriert. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit ergab sich dadurch auch im Vergleich zu einer vor oder hinter dem Fußgängerüberweg liegenden Furt eine klarere und konfliktfreiere Flächenaufteilung zwischen dem Fuß und dem Radverkehr. Am Quermatenweg ließe sich durch die gemeinsame Wegeführung die Verkehrssicherheit beider Verkehrsteilnehmer kostengünstiger verbessern als durch eine getrennte Wegeführung. Der Fußgängerüberweg sollte aber so angelegt sein, dass der Radweg zur Radfurt etwas versetzt ist, um das dort beobachtete, für eine derartige Querung zu hohe Radfahrtempo, abzubremesen.

- Um den Querungsbedarf von Fußgängern und Radfahrern für die Kraftfahrzeugführer zu verdeutlichen, sollte dringend ein Schild „Radfahrer/ Fußgänger kreuzen“ (Zeichen 128 StVO) aufgestellt werden.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

15-002 (Weg im Grünzug zwischen den Siedlungen nördlich der Argentinischen Allee, Weg im Grünzug neben der U-Bahnlinie/ Querung Argentinische Allee, Steglitz-Zehlendorf): KAP + SON*** + BAR***

Die Argentinische Allee hat ein Verkehrsaufkommen von über 22.500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) und die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Die Querungsstelle ist mit einem Mittelstreifen mit Übergang sowie zwei baulich gestalteten Fußgängerkaps je Fahrtrichtung ausgestattet. Die Fußgängerkaps sind jedoch nur bis zum Ende des Parkstreifens und nicht über die geparkten Kraftfahrzeuge hinaus vorgestreckt und zusätzlich behindert eine Leitbake die Sicht, so dass es vor allem für Kinder zu Sichtbehinderungen bei der Querung kommen. Darüber hinaus geben die sich stark „überlappenden“ Fußgängersperrgitter am Fahrbahnrand im Bereich der Fußgängerkaps nur einen engen, unkomfortablen Durchgang frei. Diese Gitter senken tendenziell die Sicherheit: Fahrradfahrer müssen bei der Querung vom Mittelstreifen in Richtung Gehweg auf der Fahrbahn stark abbremsen, wodurch ihre Aufenthaltszeit im Gefahrenbereich unnötig verlängert wird. Für Personen die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, kann eine Querung der Argentinischen Allee aufgrund der knapp bemessenen Fläche auf dem Übergang des Mittelstreifen und der Position der Poller schwierig sein.

Vermutlich sind die Sperrgitter bereits eine Maßnahme aufgrund von Konfliktsituationen, Gefährdungen oder Unfällen, sie haben die Querungsstelle aber nicht verkehrssicher gemacht.

Zum Zeitpunkt der Begehung hatten die Fußgänger angesichts der Sperrgitter offensichtlich den Eindruck, dass man an dieser Stelle die Fahrbahn nicht queren kann. Sie versuchten daher, Querungsmöglichkeiten zwischen den parkenden Kraftfahrzeugen zu finden. Die nächste Lichtsignalanlage befindet sich etwa in 200 Meter Entfernung (Argentinische Allee/ Onkel-Tom-Straße). Durch die Schaltung der Lichtsignalanlagen an der Argentinischen Allee/ Onkel-Tom-Straße und Fischerhüttenstraße/Argentinische Allee gibt es Lücken im Fahrzeugstrom. Die Nutzung dieser

Lichtsignalanlage stellt für Fußgänger einen nicht akzeptablen Umweg dar. An dieser Stelle besteht dringender Handlungsbedarf.

- Aus Verkehrssicherheits- und Komfortgründen sind umgehend die Sperrgitter zu entfernen und die Leitbake um zwei Parkstände zu versetzen.
- Es ist notwendig, die vorhandenen Fußgängerkapts richtliniengemäß 30-70 cm über die Parkstände hinaus vorzuziehen, um eine bessere Sicht zu ermöglichen.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

15-003 (Weg im Grünzug neben der U-Bahnlinie, Siebenendenweg/ Querung Wilskistraße, Steglitz-Zehlendorf): BAR*

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

15-004 (Sven-Hedin-Straße nördliche Seite, Plüschowstraße/ Querung Sven-Hedin-Straße, Steglitz-Zehlendorf): WEG + KAP** + BAR****

Die Sven-Hedin-Straße weist eine breite Fahrbahn mit glatter Fahrbahnoberfläche auf, die zum Zeitpunkt der Begehung optisch noch breiter wirkte, da nur wenige Kraftfahrzeuge am Straßenrand parkten. Die Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge lagen zum Zeitpunkt der Begehung häufig über der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. In der Planvorlage ist die Querungsstelle gut an einer Stelle an einer Kurve lokalisiert, an der Fußgänger mit Querungswunsch recht gute Sicht auf die Fahrbahn haben. Wir empfehlen dennoch die Verlegung der Querung 100 Meter weiter nach Westen. Dadurch entsteht kein Umweg, sondern die Straße wird an einer anderen Stelle im Wegeverlauf gequert, an welcher der Querungsbedarf von Fußgängern wesentlich größer ist als an der vorgeschlagenen Querungsstelle: Zum einen führt der Weg hier direkt gegenüber (Plüschowstraße) weiter nach Süden. Zum anderen befindet sich hier die Zufahrt zu den Sportanlagen des Vereins „Z 88“ auf die Sven-Hedin-Straße. Viele Kinder und Jugendliche nutzen diesen Zuweg per Fahrrad oder zu Fuß. An der Sportanlage wurde zum Zeitpunkt der Begehung ein starker Hol- und Bringedienst durch Eltern mit ihren Kraftfahrzeugen, die beim Ausbiegen nach links querende Radfahrer und Fußgänger gefährdeten. Da westlich dieser Querungsstelle die Fahrbahn schmaler wird und auch der Parkstreifen genutzt wird, ist – von Norden kommend – die Sicht in die Sven-Hedin-Straße Richtung Westen stark eingeschränkt. Für querende Fußgänger ist auf der nördlichen Straßenseite an der Querungsstelle keine Aufstellfläche vorhanden, weshalb sie sich zur Einsicht der Straße auf den Radweg stellen müssen.

- Es wird empfohlen, auf der nördlichen Seite der Sven-Hedin-Straße (östlich der Z 88-Zufahrt) ein Fußgängerkap auf der Fahrbahn zu markieren,

damit die Fußgänger sich nicht mehr auf dem Radweg aufstellen müssen. Die Sicht auf die Fahrbahn wird so deutlich verbessert.

- Auf der Südseite der Sven-Hedin-Straße ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

15-005 (Fischerhüttenstraße nördliche Seite, Bergmannstraße östliche Seite/ Querung Fischerhüttenstraße, Steglitz-Zehlendorf): WEG + PLA** + KAP*** + SON** + BAR****

Laut Planvorlage werden die Fischerhüttenstraße östlich der Bergmannstraße und dann die Bergmannstraße gequert.

- Es wird empfohlen, die Querung südlich der Einmündung der Bergmannstraße zu nutzen. Zum einen ist hier der Querungsbedarf wegen des Zugangs zur Grünanlage um die alte Feuerwache hoch, zum anderen muss die Bergmannstraße nicht noch zusätzlich gequert werden.

Die Fischerhüttenstraße weist eine gerade Führung mit glatter Fahrbahnoberfläche auf. Durch die Anordnung der parkenden Kraftfahrzeuge auf den Gehwegen (Nordostseite zwischen Rad- und Gehweg, Südwestseite zwischen Radweg und Fahrbahn) wirkt die Fahrbahn optisch breit, kann in ihrer gesamten Breite genutzt werden und verleitet die Kraftfahrzeugführer, mit unangemessen hohen Geschwindigkeiten zu fahren. Darüber hinaus müssen sich Fußgänger, welche die Straße einsehen wollen, auf den Radweg stellen.

- Es ist zu prüfen, ob Plateaupflasterungen auf beiden Seiten neben der Querungsstelle als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorzusehen sind.
- Auf der Nordostseite der Fischerhüttenstraße wird der Bau eines Fußgängerkaps empfohlen, um für Fußgänger eine Aufstellfläche zwischen Fahrbahn und Radweg zu schaffen und somit die Sichtverhältnisse zu verbessern.
- Zusätzlich wäre eine Entwidmung des auf der südwestlichen Straßenseite geführten Radweges wünschenswert, da dieser zum einen nicht den Standards der ERA entspricht und zum anderen den Gehweg stark einengt.
- Auf der Südwestseite ist der Bordstein abzusenken und es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

15-006 (Weg durch das Gemeindewäldchen/ Querung Busseallee, Steglitz-Zehlendorf): SON* + BAR*

Die Busseallee ist eine schwach befahrene Straße mit Kopfsteinpflaster.

- Eine ebenere Pflasterung im Bereich der Querungsstelle würde Rollstuhlfahrern und Passanten mit Kinderwagen die Nutzung stark erleichtern.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

15-007 (Weg durch Gemeindewäldchen, Potsdamer Straße südliche Seite/ Querung Potsdamer Straße, Steglitz-Zehlendorf): LSA + WEG** + KAP****

Die Potsdamer Straße ist eine Bundesstraße mit einer Verkehrsbelastung von über 37.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Wegen ihres „anbaufreien“ Außerorts-Charakters fahren die Kraftfahrzeuge hier mit sehr hohen Geschwindigkeiten.

Die Querungsstelle ist in der Planvorlage nicht genau zu lokalisieren, scheint aber auf Höhe der abgehängten Einmündung der Rondellstraße zu liegen. Allerdings müssen Fußgänger, queren sie die Potsdamer Straße an dieser Stelle, direkt entlang der verlärmten Bundesstraße B1 laufen. Attraktiver für Fußgänger wäre es, die Potsdamer Straße auf Höhe der Einmündung der Forststraße zu queren. Dies würde keine Änderungen im Wegeverlauf bedeuten und es wird davon ausgegangen, dass der Querungsbedarf von Fußgängern aufgrund des angrenzenden Wohngebietes an dieser Straße höher ist. An beiden Querungsstellen sind dort die Bordsteine abgesenkt sowie ein Mittelstreifen mit Übergang vorhanden. Allerdings ist die Sperrmarkierung auf dem Parkstreifen (Zeichen 299 StVO) auf der östlichen Seite der Querungsstelle Höhe Forststraße stark verblasst. Vom Gehweg aus ist die Sicht der Fußgänger auf die Fahrbahn durch die dicken Baumstämme stark behindert.

- Es wird die Verlegung der Querung direkt an die Ostseite der Einmündung der Forststraße empfohlen.
- Es wird empfohlen, auf der nördlichen Straßenseite der Querung an der Forststraße, ein Fußgängerkap zu markieren und zur Unterstützung mit einer Warnbake (Zeichen 630 StVO) auszustatten.
- Zusätzlich ist die Einrichtung einer Lichtsignalanlage zu prüfen.
- Auf der südlichen Seite sollte die Parkplatz-Sperrmarkierung (Variante von Zeichen 299 StVO), die kaum mehr sichtbar ist, durch ein markiertes Kap ersetzt werden.

Die bisherige Führung des Idealweges mitten durch den Paul-Mebes-Park ist ungünstig: Zum einen werden die Nutzer länger als nötig gezwungen, sich an der verlärmten B1 aufzuhalten, zum anderen ist der Zugang auf der Nord- und Südseite zum Park nur über Treppen möglich. Eine Führung des Idealweges entlang des

Fischer-Dieskau-Weges direkt gegenüber der Querung wäre Nutzern einsichtiger, komfortabler und vom Grünaspekt genauso attraktiv wie die Führung durch den Park. Der Fischer-Dieskau-Weg ist ein unbefestigter Weg ohne Kraftfahrzeugverkehr.

- Es wird empfohlen, den Idealweg an dieser Stelle zu verändern und entlang des Fischer-Dieskau-Weges zu führen.

15-008 (Königstraße nördliche Seite, Weg durch Grünanlage zwischen Fluss o. Namen und See o. Namen/ Querung Königsweg, Steglitz-Zehlendorf): WEG**

- Der sich nach Süden anschließende Wegeverlauf muss unbedingt ausgeschildert werden. Zum einen müssen die Fußgänger in die Sackgasse geleitet werden und zum anderen in die privat wirkende Führung nach Süden.

15-009 (Weg durch den Grünzug am Buschgraben/ Querung Hegauer Weg, Steglitz-Zehlendorf): KAP + BAR****

Der Hegauer Weg erschließt ein Gewerbegebiet mit Lkw-Verkehr an Wochentagen. Das Parken ist im Bereich der Querungsstelle erlaubt und es kann dadurch zu Sichtbehinderungen kommen.

- Es wird ein markiertes Fußgängerkap auf der nordwestlichen Seite empfohlen.
- Auf der nördlichen Seite ist der Bordstein abzusenken und es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

15-010 (Idsteiner Straße östliche Seite, Berlepschstraße nördliche Seite/ Querung Idsteiner Straße, Steglitz-Zehlendorf): SON + BAR****

Wegen des Radwegs auf dem Gehweg entlang der Berlepschstraße ist der Gehweg äußerst schmal. An der Querungsstelle wird der Radweg auf die Fahrbahn geführt und der Bordstein ist an dieser Stelle daher abgesenkt.

- Es wird eine Entwidmung des unkomfortablen und ohnehin zu schmalen Radweges empfohlen, wodurch eine Absenkung der Bordsteinkante entfallen könnte.
- Auf beiden Seiten sind die Bordsteine abzusenken und der Einbau taktiler Flächen ist zu empfehlen.

15-011 (Berlepschstraße nördliche Seite, Schopfheimer Straße östliche Seite / Querung Berlepschstraße, Steglitz-Zehlendorf): SON + BAR****

Das Zeichen 136 StVO („Achtung Schulkinder“) auf der südlichen Straßenseite für die östliche Fahrtrichtung befindet sich hinter der Querungsstelle.

- Das Zeichen 136 StVO muss westlich vor der Querungsstelle aufgestellt werden.
- Auf der Südseite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich und es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

15-012 (Schopfheimer Straße östliche Seite, Weg durch die Grünanlage westlich der Grundschule am Buschgraben/ Querung Ludwigsfelder Straße, Steglitz-Zehlendorf): WEG**

An der in der Planvorlage eingetragenen Querungsstelle südlich der Einmündung der Schopfheimer Straße gibt es bisher keine Querungsanlage. Tempo 30 wird in Fahrtrichtung Südost erst hinter der Querung angeordnet. Nördlich der Einmündung der Schopfheimer Straße ist eine Mittelinsel angelegt. Um diese Querungshilfe zu erreichen, muss man die Schopfheimer Straße im Verlauf der Ludwigsfelder Straße queren.

- Es wird eine Verlegung des Wegeverlaufs empfohlen, so dass die Ludwigsfelder Straße auf der Nordseite der Einmündung der Schopfheimer Straße gequert wird. Dafür muss zunächst die Schopfheimer Straße gequert werden:

15-013 (Ludwigsfelder Straße nordöstliche Seite/ Querung Schopfheimer Straße, Steglitz-Zehlendorf): BAR**

- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen erforderlich und der Einbau taktiler Flächen wird empfohlen.

15-014 (Schopfheimer Straße nordwestliche Seite, Ludwigsfelder Straße südwestliche Seite/ Querung Ludwigsfelder Straße, Steglitz-Zehlendorf): GES + BAR***

Südlich der Querungsstelle ist eine zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, direkt hinter der Querungsstelle in nördliche Richtung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet. Das kann dazu führen, dass die in Richtung Norden fahrenden Kraftfahrzeugführer bereits im Bereich der Querungsstelle ihre Geschwindigkeit erhöhen und die Fahrzeuge in Richtung Süden mit zu hohen Geschwindigkeiten auf die Querungsstelle zufahren. Für die Fußgänger sind dadurch die Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge schwer einschätzbar.

- Es wird empfohlen, die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30km/h möglichst bereits ab der Berlepschstraße anzuordnen.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten und auf der Mittelinsel mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

15-015 (Weg „Zur Neuruppiner Straße“ durch die Grünanlage westlich der Grundschule am Buschgraben, Neuruppiner Straße südliche Seite/ Querung Neuruppiner Straße, Steglitz-Zehlendorf): WEG**

Die Neuruppiner Straße ist eine Anliegerstraße mit Erschließungsfunktion. In Fahrtrichtung Ost traten zum Zeitpunkt der Begehung erhöhte Kraftfahrzeuggeschwindigkeiten auf, da von den Fahrzeugführern keine Fahrzeuge aus den südlichen Seitenstraßen zu erwarten sind. Die in der Planvorlage eingetragene Querungsstelle direkt gegenüber der Einmündung des Weges „Zur Neuruppiner Straße“ ist etwas ungünstig, da hier nur eine Bordsteinabsenkung auf der Südseite vorhanden ist.

- Es wird empfohlen, den Weg auf der Nordseite der Neuruppiner Straße Richtung Osten bis westlich der Brücke über den Buschgraben zu verlegen. Hier sind auf beiden Fahrbahnseiten der Neuruppiner Straße gegenüberliegende Bordsteinabsenkungen vorhanden.

Die Verlegung der Querungsstelle würde auch der folgenden Routenänderung entgegen kommen:

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf ab der Südseite der Neuruppiner Straße auf den Pfad östlich des Buschgrabens zu verlegen. Der Verlauf ist landschaftlich deutlich attraktiver als die Routenführung entlang der verlärmten Ludwigsfelder Straße und Machnower Straße. Die vorgeschlagene Route ist auch kürzer, sie hat nur den Nachteil, dass dieser Pfad nicht von Rollstuhlfahrenden und Passanten mit Kinderwagen genutzt werden können. Die Machnower Straße an der Einmündung Ludwigsfelder Straße muss dann nicht mehr gequert werden. Diese attraktive Abkürzung „durchs Grüne“ verläuft über Brandenburger Gebiet. Die Querung der Machnower Straße südöstlich des Buschgrabensees befindet sich jedoch bereits wieder in Berlin.

15-016 (Weg durch Grünanlage „Machnower Busch“, Weg „Rundweg Buschgraben“ durch Grünanlage südöstlich der Machnower Straße/ Querung Machnower Straße, Steglitz-Zehlendorf):

Keine Anmerkung

Der GHW Nr. 15 trifft nordöstlich des Collegium Augustinum auf den GHW Nr. 17 („Teltowkanalweg“). Beide Weg verlaufen gemeinsam bis zur Wismarer Straße an der Eugen-Kleine-Brücke.

15-017 (Weg durch die Grünanlage nördlich des Teltowkanals/ Querung Teltower Damm nördlich der Knesebeckbrücke, Steglitz-Zehlendorf): LSA + BAR****

Obwohl keine Verkehrszahlen vorlagen (Straße nicht im Zählnetz), wurde der Teltower Damm zum Zeitpunkt der Begehung in beiden Richtungen stark befahren. Die Straße ist die einzige Verbindung zwischen Zehlendorf und Teltow. Lastkraftwagen dürfen die Brücke über den Teltowkanal nicht befahren. Eine Querungsanlage ist nicht vorhanden, wobei eine Querungshilfe sehr nötig ist: Die Wartezeiten sind für

Fußgänger sehr lang. Da die Fahrstreifen schmal und wenig Platz auf der Anrampung zur Brücke ist, wären Fußgängerkaps und/ oder eine Mittelinsel kaum bzw. nur sehr aufwändig einzurichten. Der Querungsstelle ist aus östlicher Richtung nur über einen steilen schmalen Fußweg zu erreichen und daher nicht barrierefrei.

- Empfohlen wird die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Fußgängerampel.
- Es wird dringend empfohlen, den Zugang zur Querungsstelle durch den Bau einer Rampe mit Zwischenpodesten barrierefrei zu gestalten. (nach RASt 2006, 6.1.8.8.)
- Auf der Westseite ist der Bordstein abzusenken und es wird empfohlen, die Querungsstelle auf beiden Seiten mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

Der Weg verlässt am Übergang Ostpreußendamm / Lichterfelder Allee, das Stadtgebiet und wird an der Jenbacher Straße (Steglitz-Zehlendorf) im Stadtgebiet fortgeführt. Die Querungsstellen außerhalb des Stadtgebiets wurden nicht untersucht.

15-018 (Waldweg westlich des Gustav-Krech-Weges außerhalb der Landesgrenze, Weg im Johann-Baptist-Gradl-Grünzug östlich der Kleingartenkolonie am Wäldchen/ Querung Jenbacher Straße, Steglitz-Zehlendorf): BAR*

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

15-019 (Weg im Johann-Baptist-Gradl-Grünzug östlich der Kleingartenkolonie an der Rodelbahn, Lichterfelder Ring nördliche Seite/ Querung Lichterfelder Ring, Steglitz-Zehlendorf): FGÜ + GES****

Die Querungsstelle über den Lichterfelder Ring ist nicht nur für den GHW Nr. 15 wichtig, sondern auch für den weiterhin in Richtung Norden verlaufenden Johann-Baptist-Gradl-Grünzug, als Verbindung zum S-Bahnhof Osdorfer Straße. Dementsprechend wird die Querung von Fußgängern frequentiert. In diesem Abschnitt der Straße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, weiter östlich jedoch von 30 km/h. Die mangelhafte Ausdehnung des Tempo 30-Bereichs ist offensichtlich auch als Problem erkannt worden, denn an der Querungsstelle wird mit dem Zeichen „Achtung spielende Kinder“ (Zeichen 136 StVO, Fahrtrichtung West) gewarnt. Auf der Südseite des Lichterfelder Rings parken die Kraftfahrzeuge auf dem unbefestigten Streifen auf dem Gehweg zwischen den Bäumen und auf der Nordseite befindet sich der Parkstreifen auf der Fahrbahn, so dass die notwendigen Sichtbeziehungen nicht gewährleistet sind.

- Um die Fahrbahnquerung für Fußgänger zu erleichtern sowie um den Querungsbedarf von Fußgängern an dieser Stelle für Kraftfahrzeugführer

besser sichtbar zu machen, wird der Bau eines Fußgängerüberweges empfohlen.

- Es wird empfohlen, ab Osdorfer Straße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h anzuordnen, zumindest aber muss die Querungsstelle in den Tempo 30-Bereich des Lichterfelder Ringes einbezogen werden.

15-020 (Schütte-Lanz-Straße westliche Seite, Weg im Grünzug südlich vom Karpfenteich/ Querung Lanzstraße, Steglitz- Zehlendorf): BAR*

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

15-021 (Weg im Grünzug vom Karpfenteich bis zur Trippsteinstraße/ Querung Achenseeweg, Steglitz-Zehlendorf): BAR*

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

15-022 (Weg im Grünzug vom Karpfenteich bis zur Trippsteinstraße/ Querung Leermoser Weg, Steglitz-Zehlendorf): BAR*

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

15-023 (Weg im Grünzug vom Karpfenteich bis zur Trippsteinstraße/ Querung Stanzer Zeile, Steglitz-Zehlendorf): BAR*

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

15-024 (Weg im Grünzug vom Karpfenteich bis zur Trippsteinstraße/ Querung Pertisauer Weg, Steglitz-Zehlendorf): BAR*

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

15-025 (Weg im Grünzug vom Karpfenteich bis zur Trippsteinstraße/ Querung Fügener Weg, Steglitz-Zehlendorf): BAR*

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

15-026 (Weg im Grünzug vom Karpfenteich bis zur Trippsteinstraße, Lechtaler Weg nördliche Seite/ Querung Sondershauser Straße, Steglitz-Zehlendorf): WEG + BAR***

In der Planvorlage ist die Querung der Sondershauser Straße auf der Südseite der Einmündung des Lechtaler Weges vorgesehen. Diese Querungsstelle ist aus zwei Gründen ungünstig: Erstens dient sie nicht den Fußgängern, die dem Grünzug vom Karpfenteich bis zur Trippsteinstraße weiter Richtung Norden folgen wollen und zweitens führt sie über hohe Bordsteinkanten und durch eine Parkbucht.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf so zu verändern, dass die Querung der Sondershauser Straße im Verlauf des Grünzugs liegt, welcher östlich der vorgeschlagenen Querungsstelle nach Norden zur Trippsteinstraße, zur Kleingartenkolonie „Lankwitz Zieten“ und zur Schule am Königsgraben führt.

Die Querung im empfohlenen Bereich ist problemlos möglich. Es ergibt sich auch keine Querung des Lechtaler Weges (was wahrscheinlich das Motiv für die Positionierung war), da der Lechtaler Weg keine Gehwege hat und Fußgänger auf der kaum befahrenen Fahrbahn gehen.

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

15-027 (Lechtaler Weg westliche Seite, Lichterfelder Ring südliche Seite/ Lichterfelder Ring, Steglitz-Zehlendorf): BAR*

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

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 Colle-

gium 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 Weg kreuzt südlich der Kleingartenanlage „Kolonie Ernteseegen“ den GHW Nr. 05 („Nord-Süd-Weg“).

Die Querungsstellen im Verlauf des Weges von der Attilastraße bis zur Wismarer Straße gehörten als Teil des Südausläufers zum Untersuchungsgebiet 2008:

17-001 (Maulbronner Ufer/ Querung Attilastraße, an der Sieversbrücke Nordseite, Steglitz-Zehlendorf): LSA ** + MIN ** + BAR **

Im direkten Wegeverlauf des Idealweges befindet sich über die Attilastraße mit einem Verkehrsaufkommen von etwa 18.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) keine Querungsanlage, lediglich in der Mitte eine Sperrfläche, die von Fußgängern als Mittelinsel benutzt werden könnte. Auf der Südseite des Teltowkanals, wo der grüne Hauptweg bis zur durchgehenden Öffnung des Weges auf der Nordseite temporär geführt wird, befinden sich dagegen in geringem Abstand zueinander zwei bedarfsgesteuerte Fußgänger-Lichtsignalanlagen.

- Es wird empfohlen, die Verlegung einer der beiden Lichtsignalanlagen von der Südseite der Brücke auf die Nordseite zu prüfen.
- Darüber hinaus sollte die vorhandene Sperrfläche auf der nördlichen Brückenseite zu einer Mittelinsel umgestaltet und der Bordstein auf der östlichen Straßenseite abgesenkt werden.

Ab Sieversbrücke bis Endenkobener Steg gibt es auf der Nordseite des Teltowkanals derzeit noch eine Lücke im Idealwegenetz. Hier und auch im Verlauf des temporären Umweges gibt es allerdings keine Querungen.

17-002 (Am Eichgarten, Borstellstraße/ Querung Siemensstraße an der Siemensbrücke Nordseite, Steglitz-Zehlendorf): LSA ***

Eine Querung der Siemensstraße ist mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 30.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) im Verlauf des grünen Hauptweges zu riskant und für viele Nutzerinnen und Nutzer praktisch nicht möglich. Die nächsten durch Lichtsignalanlagen gesicherten Querungsstellen befinden sich an der Leonorenstraße mit einem Umweg von über 250 Metern bzw. an der Albrechtstraße mit einem Umweg von über 400 Metern. Eine Lücke im Verkehrsstrom tritt durch diese Lichtsignalanlagen allenfalls in Nebenverkehrszeiten auf. Erschwerend kommt hinzu, dass auf der Westseite genau an der Querung der Radverkehr von der Fahrbahn

auf den Geh(Rad)weg geleitet wird, was zu zusätzlichen Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern führt. Mehrere Betroffene forderten den FUSS e.V. bereits auf, sich an dieser Stelle für einen Fußgängerüberweg einzusetzen.

- Wir empfehlen dringend, die Einrichtung einer mit den beiden anderen Lichtsignalanlagen abgestimmten bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage auf der nördlichen Seite der Siemensbrücke.

17-003 (Am Eichgarten/ Querung Stindestraße, nördlich der Hannemannbrücke, Steglitz-Zehlendorf): KAP **

Durch die nach Norden hin abgelenkte Stindestraße ist die Querungsstelle für Kfz-Fahrer in Richtung Süden schlecht einsehbar. Darüber hinaus waren zum Zeitpunkt der Begehung die Querungsstelle östlich und auch die Dreieckinsel durch illegal abgestellte Fahrzeuge verstellt.

- Es ist z.B. durch eine markierte Sperrfläche mit Poller bzw. Bake dafür Sorge zu tragen, dass der Durchgang über die Mittelinsel frei bleibt von parkenden Kraftfahrzeugen.

17-004 (Am Eichgarten/ Querung Am Eichgarten, nördlich der Hannemannbrücke, Steglitz-Zehlendorf): WEG * + KAP **

Die in der Planvorlage vorgesehene Querung auf die nördliche Gehwegseite ist unnötig, da sie lediglich durch querparkende Kraftfahrzeuge im Verlauf der südlichen Seite der Straße Am Eichgarten verursacht wird.

- Es wird empfohlen, auf der südlichen Seite der Straße Am Eichgarten Längsparken anzuordnen, um die Nutzung des Uferweges am Teltowkanal zu ermöglichen und ggf. Poller aufzustellen.

17-005 (Brückenstraße, Weverpromenade/ Querung Am Eichgarten, Steglitz-Zehlendorf): WEG *

Auch diese zweite Querung der Straße ist unnötig, wenn der Uferweg begehbar ist.

17-006 (Weverpromenade/ Querung Birkbuschstraße, nördlich der Prinzregent-Ludwig-Brücke, Steglitz-Zehlendorf): GES ***

Trotz des erheblichen Verkehrsaufkommens von ca. 18.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) ist an dieser Stelle ein neuer, gut ausgeführter Fußgängerüberweg mit Mittelinsel angelegt worden. Da er aufgrund der Breite und Bordsteinabsenkungen fahrdynamisch für Radfahrer günstig wirkt, benutzten ihn zum Zeitpunkt der Begehung die meisten Radfahrerinnen und Radfahrer ohne Beachtung des Kraftfahrzeugverkehrs und des Gebotes, an Fußgängerüberwegen abzusteigen und zu schieben.

- Es wird empfohlen die derzeitige Tempo-30-Regelung aus Lärmschutzgründen unmittelbar im Anschluss nördlich des Fußgängerüberweges bereits südlich der Prinzregent-Ludwig-Brücke anzuordnen, um die Aufmerksamkeit und Sicherheit im Bereich des Fußgängerüberweges zu erhöhen.

17-007 (Paul-Schwarz-Promenade/ Unterquerung Kraherstraße, westlich vom Krahersteg, Steglitz-Zehlendorf): SON **

Innerhalb der vor rund einem Jahr ausgebesserten Unterführung sind wegen der Wegeversenkung und der Bepflanzung die Sichtbeziehungen schlecht. Zum Zeitpunkt der Begehung führen aufgrund des asphaltierten Belages Radfahrer recht schnell und es gab Konfliktsituationen mit den Fußgängern auf diesem schmalen Weg.

- Ein regelmäßiges Einkürzen des Seitengrüns wird für unabdingbar gehalten. Radfahrerinnen und Radfahrern müssen rechtzeitig Einblick erhalten, ob die Unterquerung gleichzeitig von Fußgängern benutzt wird, um Konflikte zu vermeiden.

17-008 (Paul-Schwarz-Promenade/ Querung Bäkestraße, Steglitz-Zehlendorf): GES ***

Die Bäkestraße hat lediglich ein Verkehrsaufkommen von ca. 6.000 Kraftfahrzeugen und gehört nicht zum Vorrangstraßennetz. An der Querungstelle im direkten Wegeverlauf ist auf einer kurzen Strecke Tempo-30 angeordnet, wodurch eine aufwändige Beschilderung mit Tempo-30- und Tempo-50-Zeichen notwendig wurde. Auf der Westseite beginnt der Tempo 30-Bereich etwa 20 Meter vor der Querung, auf der Ostseite sollen Kfz-Fahrer dicht vor der Einmündung zum Ostpreußendamm wieder auf Tempo 50 beschleunigen dürfen. Diese für Kfz-Fahrer nicht einsichtige Regelung hat eine niedrige Akzeptanz der Tempolimitierung zur Folge

- Es wird empfohlen, Tempo-30 für die gesamte Bäkestraße anzuordnen. Neben der höheren Sicherheit ist auch ein Absinken des in den Park hineindringenden Lärms zu erwarten.

17-009 (Paul-Schwarz-Promenade/ Unterquerung Königsberger Straße, an der Emil-Schulz-Brücke, Steglitz-Zehlendorf): SON ***

Die Unterführung der Königsberger Straße direkt am Teltowkanal ist seit etwa einem Jahr halbherzig gesperrt unter Duldung der Öffnung der Sperrung durch Nutzer der Unterführung. Die Rampe auf der Nordseite zur Unterführung ist im Westen steinig und ausgewaschen, im Osten sehr steil. Mobilitätsbehinderte Fußgänger können diesen Weg nicht nutzen, für Radfahrer besteht Sturzgefahr. Aufgrund der Ausweichmanöver von Radfahrern vor Schlaglöchern gibt es ein latentes Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Andere Fußgänger und Radfahrer queren die Königsberger Straße trotz der ca. 37.000 Kraftfahrzeuge am Tag (DTV) und des hochbordigen Mittelstreifens, der für Mobilitätsbehinderte unüberwindbar ist. Der Umweg von über 200 Metern zum Übergang mit Lichtsignalanlage am Hindenburgdamm wird nicht akzeptiert.

- Aus Verkehrssicherheitsgründen wird dringend eine Wiederherstellung der Unterführung empfohlen. Dabei reicht es nicht aus, den Weg wieder begehbar zu machen. Es muss eine deutliche Verlängerung der Rampen erfolgen,

um den Neigungswinkel zu verringern und damit Mobilitätsbehinderten die Nutzung zu ermöglichen und die Radgeschwindigkeit zu vermindern.

17-010 (Weg am Teltowkanal/ Querung Wismarer Straße, nordwestlich der Eugen-Kleine-Brücke, Steglitz-Zehlendorf): LSA(FGÜ) * + KAP ****

An dieser Querungsstelle wurde schon einiges baulich und organisatorisch angegangen, wobei überwiegend an Radfahrer gedacht wurde und weitere Sicherheitsnachteile für Fußgänger entstanden. So ist auf der Nordostseite der Radweg zur Fahrbahn verschwenkt und auf Fahrbahnniveau abgesenkt worden. Um die zügig aus einer Kurve von Süden kommenden Kraftfahrzeuge sehen zu können, müssen Fußgänger sich in dem genannten Radwegbereich auf der Fahrbahn aufstellen, was zu Konflikten mit Radfahrern führt, aber auch Unsicherheiten gegenüber den dicht vorbeifahrenden Kfz auslösen kann.

Die Mittelinsel hat eine abgesenkte, rote Radfahrer- und eine mit Bordsteinkante angelegte Fußgängerfurt. Da sich die Radfahrerfurt in der Gehrichtung des grünen Hauptweges befindet, nutzen praktisch alle Fußgänger die Radfahrerfurt, was wiederum zu Konflikten führen kann. Die Wismarer Straße hatte 2005 ein Verkehrsaufkommen von ca. 19.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und würde damit die Einrichtung eines Fußgängerüberweges auch nach dem neuen Erlass vom März 2008 nicht zulassen.

- Es wird empfohlen, die Einrichtung eines Fußgängerüberweges oder einer bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage zu prüfen.
- Darüber hinaus wird auf der Nordostseite eine geradlinige Radwegführung und Aufpflasterung der jetzigen Radwegfläche auf Gehwegniveau empfohlen, um einen Aufstellbereich mit besserem Sichtkontakt zum Kfz-Verkehr zu schaffen.

Der Weg trifft an der Wismarer Straße südlich der Eugen-Kleine-Brücke auf den GHW Nr. 15 („Teltower Dörferweg“). Beide Wege verlaufen gemeinsam bis zum Collegium Augustinum. Die Querungsstellen im gemeinsamen Verlauf wurden bereits als Querungsstellen des GHW Nr. 15 untersucht.

Der Weg verlässt das Stadtgebiet und führt durch Klein-Machnow und Stahnsdorf, um in Düppel südlich des Naturschutzgebietes Großes Fenn wiederum auf das Berliner Stadtgebiet zu stoßen (Untersuchungsgebiet 2009):

17-031 (Weg durch Berliner Forst Düppel nördlich vom Teltowkanal/ Unterquerung Königsweg, Steglitz-Zehlendorf):

Keine Anmerkung

17-032 (Weg durch Berliner Forst Düppel nördlich vom Teltowkanal/ Unterquerung stillgelegte S-Bahntrasse, Steglitz-Zehlendorf):

Keine Anmerkung

17-033 (Weg durch Berliner Forst Düppel nördlich Teltowkanal / Unterquerung S-Bahntrassen, Steglitz-Zehlendorf):

Keine Anmerkung

17-034 (Weg durch Berliner Forst Düppel nördlich vom Teltowkanal/ Unterquerung Kreisstraße, Steglitz-Zehlendorf):

Keine Anmerkung

Ab der Hubertusbrücke verläuft der Weg gemeinsam mit dem Europäischen Fernwanderweg E 11 in Richtung Babelsberg und Potsdam.

17-035 (Weg durch Berliner Forst Düppel östlich vom Prinz-Friedrich-Leopold-Kanal, Stölpchenweg südliche Seite/ Überquerung Prinz-Friedrich-Leopold-Kanal auf der südliche Seite der Hubertusbrücke, Steglitz-Zehlendorf): WEG + BAR****

Der Gehweg über die Hubertusbrücke ist beidseitig sehr schmal und somit nicht barrierefrei. Rollstuhlfahrer und Personen mit Kinderwagen müssen an dieser Stelle die Fahrbahn nutzen. Obwohl das Verkehrsaufkommen sehr gering ist (Straße nicht im Zählnetz) stellt die Nutzung der Fahrbahn ein Risiko dar, da die Kraftfahrzeugführer an dieser Stelle wahrscheinlich nicht mit Personen auf der Fahrbahn rechnen.

- Eine Veränderung der Wegeföhrung wird dringend empfohlen. Es sollte der vorhandene Gehweg auf der südlichen Seite der Hubertusbrücke genutzt werden. Die Straße ohne Namen östlich der Hubertusbrücke und der Stölpchenweg müssen dann nicht mehr gequert werden.
- Es wird dringend empfohlen, den Gehweg zumindest auf der südlichen Seite unter Beachtung des Breiten- und Längenbedarfs von Mobilitätsbehinderten zu barrierefrei zu gestalten (RASt 2006, 4.7, Tabelle 4).

Der Weg verlässt gemeinsam mit dem Europäischen Fernwanderweg E 11 am Übergang der Griebnitzsee-Promenade zur Griebnitzstraße im Südwesten Berlins wiederum das Stadtgebiet, um sich an der Parkbrücke in Babelsberg mit dem GHW 11 („Wannseeweg“) zu vereinen.

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