

7. Festgestellte Mängel und Maßnahmen-Vorschläge

Mitte: (insgesamt 107 Querungsstellen)

GHW Nr. 01 (006-013), 8 Querungsstellen

GHW Nr. 03 (001-011), 11 Querungsstellen

GHW Nr. 05 (001-029), 29 Querungsstellen

GHW Nr. 05 (053) , 1 Querungsstelle

GHW Nr. 18 (053-058 + 070-075), 12 Querungsstellen

GHW Nr. 19 (001-019 + 070-084 + 088-099), 46 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. 01 „Spreeweg / Berliner Urstromtal“

- Von Erkner (Berliner Straße) bis Spektelake (Finkenkruger Weg)
- durch Treptow-Köpenick, Mitte. Friedrichshain-Kreuzberg, Charlottenburg-Wilmersdorf und Spandau.

Querungsanlagen: Das Untersuchungsgebiet 2009 beginnt im Osten an der Stadtgrenze zu Erkner in der Fürstenwalder Allee. Nördlich der Köllnischen Vorstadt trifft der GHW Nr. 09 „Dahmeweg“ und kurz danach südlich der Wuhlheide der GHW Nr. 15 „Teltower Dörferweg“ auf den GHW Nr. 01. Nach der Querung mit dem GHW Nr. 18 („Innerer Parkring“) in der Schlesischen Straße Ecke Falckensteinstraße gehörte der weitere Verlauf des Weges von Ost nach West quer durch die Innenstadt und dann später als ein Teil des „Westausläufers“ zum Untersuchungsgebiet 2008. Es beginnt im Süden ab der Kreuzung mit dem GHW Nr. 18 („Innerer Parkring“) an der Oberbaumbrücke und führt im Westen bis an die Kreuzung mit dem GHW Nr. 19 („Tiergartenring“) am Bundestag (Marie-Elisabeth-Lüders-Steg). Ein weiterer Abschnitt verläuft ab Trennung vom GHW Nr. 19 („Tiergartenring“) am Wullenwebersteg bis zum GHW Nr. 18 („Innerer Parkring“) im Schlossgarten Charlottenburg. Für den Westausläufer wurde zusätzlich der Weg ab Schlossgarten Charlottenburg bis zum Ziegelhof in Spandau untersucht. Der Teil in Spandau nach der Querung des GHW Nr. 12 („Havelseenweg“) ab Stabholzgarten bis zur Stadtgrenze nach Gartenstadt Falkenhöhe am Luchweg gehört wieder zum Untersuchungsgebiet 2009 untersucht (Gesamtlänge ca. 57 km mit insgesamt 50 Querungsstellen).

Ab Pfuelstraße bis zur Jannowitzbrücke gibt es Lücken im Idealwegenetz. Die Querungen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.

01-006 (Südliches Spreeufer östlich der Jannowitzbrücke, nördliches Spreeufer westlich der Jannowitzbrücke/ Querung Brückenstraße, Jannowitzbrücke, Mitte):

An der Jannowitzbrücke stehen zwei Querungsmöglichkeiten zur Verfügung: Fußgänger mit Mobilitätsbehinderungen bzw. höherem Sicherheitsbedürfnis verlassen den grünen Hauptweg über einen niveaugleichen Zugang zum Gehweg auf der Westseite der Brücke und benutzen dann die LSA-geregelte Querung im Verlauf der Stralauer Straße/ Holzmarktstraße. Durch die Entfernung des „freien Rechtsabbiegers“ von der Brückenstraße in die Holzmarktstraße ist hier eine deutlich kürzere und sicherere Querung möglich geworden. Andere Fußgänger können – insbesondere außerhalb der Hauptverkehrszeit – die Treppen vom Uferweg zur Brücke und dann entweder den Wartebereich auf dem Mittelstreifen gegenüber dem U-Bahneingang oder die weiter südlich, etwa auf Höhe der Chinesischen Botschaft gelegene Mittelinsel zur Querung der Jannowitzbrücke nutzen.

01-007 (Rolandufer, Spreeufer/ Unterquerung Mühlendamm nördliche Mühlendammbrücke, Mitte): BAR **

Ein Zugang von der Mühlendammbrücke zum Weg Spreeufer ist auf der Nordwestseite über eine Rampe, auf der Südostseite nur über Treppenanlagen ohne Hilfen für Rollstuhlfahrer (integrierte Rampen) möglich. Mobilitätsbehinderte können den grünen Hauptweg von dieser Brückenseite daher zurzeit nur über einen Umweg über die Stralauer Straße, die Straße Am Krögel und die Neue Judenstraße erreichen.

- Es sollte geprüft werden, ob sich im Zusammenhang mit den Planungen zum Molkenmarkt und zum Klosterviertel (Bebauungsplan 1-14) Realisierungsmöglichkeiten für einen behindertengerechten Zugang zum grünen Hauptweg auch auf der Südostseite der Mühlendammbrücke ergeben.

01-008 (Spreeufer/ Querung Rathausstraße nördlich Rathausbrücke, Mitte): 2KAP(AUF) ** + BAR **

Der Weg Spreeufer erreicht den Gehweg auf der Südostseite der Rathausstraße auf Straßenniveau, nordwestlich der Straße ist der tiefer liegende Uferweg über eine Treppenanlage zugänglich. In die Treppenkonstruktion wurden zweispurige Rampen eingearbeitet, die eine Nutzung durch schiebende Radfahrer und Kinderwagen, wegen des Neigungswinkels aber nicht durch alle Rollstuhlfahrer ohne Hilfsperson ermöglichen. Zu den Zeitpunkten der Begehungen parkten meist auf beiden Straßenseiten Kraftfahrzeuge in enger Aufstellung. Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz).

- Es wird empfohlen, die Quersituation an der Rathausstraße durch bauliche Gehwegvorstreckungen mit Bordsteinabsenkungen und taktilen Platten oder eine Teilaufpflasterung zu verbessern.
- Auf der nordwestlichen Seite ist der Bordstein abzusenken.

01-009 (Spreeufer/ Unterquerung Karl-Liebknecht-Straße nördlich Karl-Liebknecht-Brücke, Str., Mitte):

Keine Anmerkung.

01-010 (Am Weidendamm, Am Kupfergraben/ Querung Geschwister-Scholl-Straße südlich Ebertsbrücke, Mitte): SON * + BAR ****

Der Spreeweg ist an dieser Behelfsbrücke durch Absperrgitter unterbrochen. Zum Zeitpunkt der Begehung benutzten die Fußgänger daher die Fahrbahn der Straßen, um diesen Bereich zu umgehen. Da hier eine akute Gefährdung vorliegt, kann nicht bis zur Realisierung einer Uferpromenade gewartet werden.

- Vielmehr müssen als Sofort-Maßnahme die Absperrgitter im Quersbereich entfernt werden; im Brückenbereich können sie jedoch als Abgrenzung zwischen dem engen Gehweg und der Fahrbahn erhalten bleiben.
- Es ist zu prüfen, wie auch den Bedürfnissen Mobilitätsbehinderter an dieser Querung Rechnung getragen werden kann.

01-011 (Reichstagsufer, Am Weidendamm/ Querung Friedrichstraße südlich der Weidendammbrücke, Mitte): WEG * + KAP * + FGÜ(LSA) ** + SON *****

Die Friedrichstraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 15.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV), zwei Straßenbahnlinien jeweils im 10-Minuten-Takt sowie Busverkehr. Es fanden fünf Begehungen zu verschiedenen Tageszeiten incl. einer Ortsbegehung mit Fachberatung statt. Dabei wurden ein großes Fußverkehrsaufkommen sowie ein hoher Querungsbedarf beobachtet.

Zwischen der Monbijoubücke und der Weidendammbrücke verläuft der Weg nach der Planungs-Grundlage am südlichen Spreeufer. Bei einem Gespräch mit dem Straßen- und Grünflächenamt Mitte wurde deutlich, dass ein Weg auf der Nordseite der Spree bevorzugt wird. Andererseits liegen Planungen ohne Festlegung eines Realisierungszeitpunktes vor, nach denen der schmale Gehweg auf der Südseite durch eine baumbestandene Promenade ersetzt und damit städtebaulich aufgewertet werden soll. Von hier aus ist der Blick in Richtung Norden auf die gegenüberliegende Seite deutlich ansprechender. Darüber hinaus ist zu beachten, dass der nördliche Weg durch Treppen zur Zeit von Mobilitätsbehinderten schwerer oder nicht benutzt werden kann.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf definitiv festzulegen, damit entsprechende Querungsanlagen zur Verfügung gestellt werden können. Das südliche Ufer wird bevorzugt.

Von der derzeitigen Wegeführung ausgehend wurde die Querungsstelle südlich der Weidendammbrücke untersucht. Die nächstliegende Lichtsignalanlage südlich von der Querungsstelle befindet sich am Admiralspalast in einer Entfernung von etwa 85 Metern, die nächste LSA im Norden liegt auf der Südseite des Friedrichstadtpalastes und ist ca. 160 Meter entfernt. Die Anlage einer LSA ist aus Gründen des Denkmalschutzes an der Weidendammbrücke problematisch, der Bau einer Mittelinsel ist wegen der straßenbündigen Führung der Tram in Mittellage ausgeschlossen. Die Anlage eines Fußgängerüberweges wäre aufgrund des Verkehrsaufkommens nach den in Berlin geltenden Einsatzkriterien möglich, nicht aber über Straßenbahngleise. Da es in anderen deutschen Städten vergleichbare Situationen mit Fußgängerüberwegen gibt, sollte geklärt werden, ob ein Fußgängerüberweg eine denkbare Maßnahme wäre.

Problematisch und für die Fußgänger unnötig gefährlich ist der lange Querungsweg über die Friedrichstraße, da die Ufer-Gehwege zueinander versetzt sind und es in der Straße Am Weidendamm eine nicht richtliniengemäße, deutlich zu große Eckausrundung gibt.

- Es wird dringend empfohlen, die Bordsteinkante bereits ca. 30-40 Meter vor der Friedrichstraße in einem Bogen nach Süden und dann mit kleiner Eckausrundung in Richtung Norden in die Friedrichstraße zu ziehen. Der Verlauf entspräche in etwa der erkennbaren Brücken-Dehnungsfuge. Die Querungsstrecke wird damit erheblich verkürzt.
- Wenn zusätzlich auf der Südseite der Straße Am Weidendamm vor der Friedrichstraße längs statt derzeit quer geparkt wird oder auf die wenigen Parkplätze verzichtet werden kann, können weiterhin Busse abbiegen.
- Darüber hinaus ist zu prüfen, ob der Übergang durch einen Fußgängerüberweg oder eine Lichtsignalanlage sicherer gemacht werden kann.

01-012 (Wilhelmstraße, Marschallbrücke/ Querung Reichstagsufer, Mitte):

KAP **

Um östlich der Wilhelmstraße vom Uferweg an der Spree zum Gehweg auf der Südseite des Reichstagsufers zu gelangen, sind zwei Fahrbahnquerungen notwendig. Auf der Westseite der Wilhelmstraße ist der Weg an der Spree in der Straße Reichstagsufer über einen Straßenraum erreichbar, der zwar mit Gehwegen und Fahrstreifen mit geringem Niveauunterschied gestaltet, jedoch als „Geschützte Grünfläche“ ausgewiesen und an der Marschallbrücke mit Pollern abgesperrt ist.

- Auf der Südostseite des Reichstagsufers wird die Realisierung einer baulichen Gehwegvorstreckung empfohlen.

01-013 (Reichstagsufer/ Querung Wilhelmstraße, Mitte): BAR *

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

Der folgende Wegeabschnitt ab Marie-Elisabeth-Lüders-Steg bis zum Wullenwebersteg wird als GHW Nr. 19 („Tiergartenring“) untersucht.

GHW Nr. 03 „Heiligenseer-Weg“

- Von der Invalidenstraße (Hamburger Bahnhof) bis S-Bhf. Heiligensee
- durch Mitte und Reinickendorf.

Querungsanlagen: Das Untersuchungsgebiet 2008 beginnt im Süden ab der Trennung vom gemeinsamen Wegeverlauf mit dem GHW Nr. 19 („Tiergartenring“) am Nordhafen-Vorbecken und geht über die Kreuzung mit dem GHW Nr. 18 „Innerer Parkring“ als Nordausläufer hinaus bis zur Kreuzung mit dem GHW Nr. 13 (Barnimer Dörferweg“) an der Tegeler Hafenbrücke. Dort beginnt das Untersuchungsgebiet 2009. Der Weg wird bis zum Schwarzer Weg nördlich vom Großen Malchowsee mit dem GHW Nr. 16 („Humboldt-Spur“) gemeinsam geführt, verläuft durch den Ortsteil Heiligensee und verlässt das Berliner Stadtgebiet im Norden in der Ruppiner Straße bei Stolpe Süd in die Stolper Heide (Gesamtlänge ca. 24 km mit insgesamt 27 Querungsstellen).

03-001 (Weg am Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal/ Unterquerung Sellerstraße, Mitte): KAP **

Die Nordhafenbrücke ist mit einer ziemlich starken Neigung unterführt. Auf der südöstlichen Seite führen eine Treppe und eine Rampe auf das Niveau der Nordhafenbrücke. Der Aufgang auf der nördlichen Seite hat am Ende eine Borsteinabsenkung an der Straße Am Nordhafen, der Durchgang war bei Begehung eng zugeparkt.

- Es wird empfohlen, im Parkstreifen einen Fußgängerdurchgang zu markieren.

03-002 (Grünweg am Nordhafen/ Querung Fennstraße südwestliche Seite, Mitte),**03-003 (Grünweg am Nordhafen/ Querung Fennstraße nordöstliche Seite, Mitte): SON ** + WEG ***

In der Fennstraße wurden neben der Fennbrücke und westlich von der Tegeler Straße jeweils Mittelinseln als Querungsanlage gebaut. Diese sind bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 36.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) kein richtliniengemäßes Angebot und in der Praxis werktags nur zu bestimmten Tageszeiten und in längeren Zeiträumen an Wochenenden als Verkehrssicherheitsmaßnahme akzeptabel. Entgegen der Querung im direkten Wegeverlauf über die Mittelinsel auf der südwestlichen Seite bedeutet die Nutzung

der nächsten Lichtsignalanlage an der Straße Am Nordhafen einen Umweg von ca. 250 Metern. Zu dieser Querungsstelle liegen verschiedene Beschwerden von Projekt-Flaneuren und Bürgern vor, die die Mittelinsel-Übergänge nicht benutzten, aber auch die Schaltung der Lichtsignalanlage kritisierten.

- Die komfortabelste Lösung wäre auch an dieser Stelle die Netzschließung durch eine Unterführung der Fennbrücke. Der Weg führt bereits jetzt als Sackgasse über einen Aussichtspunkt zum Nordhafen in Richtung Süden mit einer Treppe bis zum Brückenlager. Dort wäre ein vorgehängter Gehweg die einzige Möglichkeit, das andere Ufer am Mettmannplatz zu erreichen.

Nach Auskunft des Straßen- und Grünflächenamtes Mitte ist langfristig eine derartige Vorhängung geplant.

- Bis zur Umsetzung einer solchen Maßnahme oder als Alternative wird empfohlen, die Wegführung etwa in der Mitte des Nordhafens ab der Schiffsanlagestelle auf den in Richtung Norden verlaufenden Weg bis zur Straße Am Nordhafen zu verlegen. Dieser nach oben führende Weg ist eher noch attraktiver als der Uferweg. Durch eine derartige Umleitung des Weges würde der Umweg nur geringfügig verringert, aber nicht mehr als „unverständlicher“ Umweg wahrgenommen werden.

03-004 (Grünanlagenweg am Nordhafen/ Querung Am Nordhafen, Mitte):

Keine Anmerkung.

03-005 (Am Nordhafen/ Querung Fennstraße, Mitte): SCH ***

Selbst die dann folgende Querung der Fennstraße mit einer Lichtsignalanlage ist leider nicht unproblematisch. Hier ist keine Mittelinsel vorhanden und die Grün-Zeit für Fußgänger ist nicht ausreichend, um die Fahrbahnmitte zu erreichen.

- Die Schaltung dieser LSA ist aus der Sicht der Fußgängerverkehrssicherheit unbedingt zu überprüfen. Es ist festzustellen, ob die beidseitigen Radwege auf Fahrbahnniveau bei der Länge des Überquerungsweges und damit der Fußgänger-Freigabezeit berücksichtigt wurden.

03-006 (Fennstraße/ Querung Tegeler Straße, Mitte): 2KAP **

Wegen des Abbiegeverkehrs aus oder in die Tegeler Straße, aber auch durch den nahen sehr starken Verkehr in der Fennstraße macht dieser Übergang auf Fußgänger keinen sicheren Eindruck und er ist wegen seiner Breite trotz der Bordsteinabsenkungen nicht komfortabel.

- Es wird empfohlen, auf beiden Seiten und zumindest auf der südlichen Seite über die Parkstände hinausragende Gehwegvorstreckungen zu bauen.

03-007 (Uferweg am Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal/ Unterquerung Torfstraßensteg, Mitte): WEG *

Ab etwa Lynarstraße gibt es neben dem südlichen Gehweg der Straße Nordufer einen teilweise aufwändig gestalteten Uferweg. Es ergibt an dieser Strecke nur für einen Teil der Nutzerinnen und Nutzer des grünen Hauptweges einen Sinn, stets auf dem Uferwegs-Niveau zu bleiben. Wichtig ist auch die Erreichbarkeit des Weges durch die Anwohnerinnen und Anwohner des angrenzenden nördlichen Wohngebietes. Leider ist es momentan für Mobilitätsbehinderte nicht möglich, den unteren Weg zu nutzen, da die zahlreichen Rampen große Steigungen und nicht rutschsichere Pflasterungen aufweisen. Die Drängelgitter auf Gehweg-Niveau verhindern die Benutzung der Ab- und Aufgänge durch Mobilitätsbehinderte und alle Menschen mit einem Durchmesser von mehr als 40 Zentimetern. Nach Auskunft eines Rollstuhlfahrers direkt bei der Begehung kann er selbst den langgestreckteren Aufgang mit Kleinpflastern an der Buchstraße wegen der Rutschgefahr nicht benutzen. Diese Landschaftsplanung, mit europäischen Mitteln (EFRE) finanziert durch die Stadt Berlin und unterstützt durch die TU Berlin und die „Soziale Stadt“, lässt jeden Bezug zur Frage vermissen, wie dieses Angebot erreicht werden kann und beachtet bauliche Vorschriften und Mindest-Standards nicht.

- Es wird deshalb empfohlen, die Anlage bis kurz vor der Föhler Brücke oder zumindest bis zur Buchstraße sachgerecht instand zu setzen.

03-008 (Nordufer/ Querung Föhler Straße, Mitte):

Keine Anmerkungen.

03-009 (Nordufer/ Querung Seestraße An der Nördlichen Seestraße- Brücke, Mitte): SCH * + SON *****

Zu diesem Übergang trafen mehrere Beschwerden von Bürgern ein. Es handelt sich um eine sehr zentrale Querungsanlage für die Bewohnerinnen und Bewohner des Weddings bis zum Gesundbrunnen zur Erreichung der Schomburgk-Promenade im Volkspark Rehberge und des Freibads Plötzensee. Es fanden drei Begehungen incl. einer Ortsbegehung mit Fachberatung statt.

Bei zwei Begehungen reagierte der Anforderungsknopf Grün für Fußgänger auf der nördlichen Seite erst nach mehrmaligen kräftigen Versuchen. Die Seestraße mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 81.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) ist in derartigen Fällen trotz des Mittelstreifens nicht mehr überquerbar.

Generell ist es nicht möglich, die Straße in einem Zug zu überqueren. Dies ist bei der autobahnähnlichen Straßenbreite schalltechnisch evtl. nicht anders zu regeln. Dennoch erwartet man als Fußgänger, dass die erste Grün-Anforderung automatisch auf die zweite Querung übertragen wird, was nicht der Fall ist.

Ein noch größeres Problem ist der Rückstau der Kraftfahrzeuge, die z.B. beim nachmittäglichen Berufsverkehr aus Richtung Süden kommend in die Furt einfahren und dort wegen des Staus noch bei Grün für Fußgänger stehen. Dies ist nach StVO nicht zulässig. Da an dieser Stelle aber keine Hauptverkehrsstraße gekreuzt wird,

sondern „lediglich“ eine Hauptfußgängerachse, hat sich das Einfahren in die Furt offensichtlich bei tagtäglichen Berufsfahrern bereits eingebürgert und wird hingenommen. Das Problem wird durch die unkoordinierte Schaltung der Lichtsignalanlagen an der ca. 180 Meter entfernten Sylter Straße und an diesem Übergang begünstigt: Wenn das Signal an der Sylter Straße „Rot“ zeigt, bleibt das Signal am untersuchten Übergang als „Bedarfsampel“ in der Regel weiterhin „Grün“ und die Furt wird zugefahren.

Es ist zu prüfen, wie diese Fußgängerfurt bei Grün für Fußgänger sicherer und halbwegs komfortabel benutzbar zu machen ist:

- Die Schaltungen sind unbedingt im Zusammenhang zu betrachten. Es ergibt sich in der Abfahrt der BAB 100 keine zusätzliche Förderung des Rückstaus, wenn z.B. die bisherige Bedarfsampel auf eine mit der Lichtsignalanlage Sylter Straße koordinierte Rot-Zeit für die Einfahrt der Kraftfahrzeuge und damit in jedem Umlauf angebotene Grün-Zeit für Fußgänger umgestellt wird.
- Möglicherweise würde eine kreuzweise Markierung in der Furt oder eine beidseitige Zickzackmarkierung wie Zeichen 299 (StVO §41, (3), 8. Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote) Kraftfahrer auf den Querungsbedarf durch Fußgänger aufmerksam machen. Derartige Markierungen sind im europäischen Ausland in verschiedenen Variationen erprobt worden.
- Darüber hinaus könnte der Anbau eines Hilfssignalgebers mit gelbem Blinklicht und Fußgänger-Sinnbild (nach RiLSA 2007, 6.2.7) die Aufmerksamkeit erhöhen, wenn es rechtzeitig vor der Rotzeit oder bei Rückmeldung eines Staus über eine Bodenschleife für den Kfz-Verkehr blinkt.
- Wenn nicht auf eine reguläre Grün-Zeit für Fußgänger umgestellt wird, ist zumindest der Abruf einer Grünzeit für Fußgänger über beide Kfz-Fahrtrichtungen zu verknüpfen, so dass Grün auch dann bei der zweiten Querung angezeigt wird, wenn es nicht noch einmal abgerufen wird.

03-010 (Querung Dohnagestell, Mitte): WEG *

Die Angaben der Wegeführung in der Plangrundlage nördlich vom Plötzensee sind zu überprüfen.

Ab dem Wildgehege im Volkspark Rehberge bis etwa Sperberweg in der Kleingartenkolonie Rehberge neben der Fasanerie gibt es eine gemeinsame Wegeführung mit dem GHW Nr. 18 („Innerer Parkring“) ohne Straßenquerungen. Ab Fasanerie wird der GHH Nr. 03 als Nordausläufer untersucht.

03-011 (aus Kolonie Rehberge/ Querung Charles-Corcelle-Ring und Zufahrt zur Standortkommandantur, Mitte): WEG * + KAP ** + SON **

Der in der Plangrundlage angegebene Weg direkt zur Querungsstelle an der Straße 442 ist über die Kolonie Rehberge nicht mehr zu begehen.

- Es wird empfohlen, den Charles-Corcelle-Ring direkt am Ausgang Schwarzer Graben zu queren und dann auf der nördlichen Gehwegseite des Charles-Corcelle-Ringes ein wenig abseits vom Kurt-Schumacher-Damm zur Lichtsignalanlage zu gelangen.

An der Querungsstelle gibt es kein besonders ausgeprägtes Verkehrsaufkommen aber es wird aus der Julius-Leber-Kaserne herauskommend oder auf dem Charles-Corcelle-Ring aufgrund der Ausweitung des Fahrstreifens teilweise sehr schnell gefahren. Die Situation ist für Fußgänger, die aus dem Schwarzen Graben kommen, besonders unübersichtlich, weil die Fahrzeuge aus dem Charles-Corcelle-Ring von hinten heranfahren.

Die Situation ist für eine Fußgängerverbindung aus Reinickendorf als Anschluss an die Rehberge von hoher Bedeutung kurios: Auf der nordwestlichen Seite treffen Fußgänger auf eine Radwegauffahrt anstatt auf einen Gehweg.

- Zur Geschwindigkeitsverminderung und Verbesserung der Sichtbeziehungen wird der Bau einer breiten baulichen Gehwegvorstreckung auf der Südseite und einen an dieser Stelle leicht nach links abgeknickten Fahrstreifen empfohlen.
- Auf der Nordseite sollte die Situation als klar erkennbarer Gehweg umgestaltet werden.

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).

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

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

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

05-053 (Nordbahnstraße, Walter-Nicklitz-Promenade westlich der Panke/ Querung Nordbahnstraße, Mitte): KAP + SON****

In der Nordbahnstraße war zum Zeitpunkt der Begehung der Kraftfahrzeugverkehr relativ gering. Von einigen Kraftfahrzeugen wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 erkennbar überschritten. Die großzügige Fahrbahnbreite begünstigt dieses Fahrverhalten. Auf beiden Straßenseiten kam es für die querenden Fußgänger zu Sichtbehinderungen durch parkende Kraftfahrzeuge, obwohl es keinen ersichtlichen Parkdruck gab. Die Einrichtung einer Querungsanlage könnte im Verlauf des Weges am Spielplatz und damit direkt an der Einfahrt der Fahrzeuge des Grünflächenamtes liegen, wenn diese Einfahrt nur selten benutzt wird.

- Es wird empfohlen, auf beiden Straßenseiten zumindest markierte Fußgängerkaps über die parkenden PKW hinaus einzurichten (EFA 2002, 3.3.3.2) und durch Abmarkierung das Parken rechts und links neben den Übergängen zu unterbinden.

In der Walter-Nicklitz-Promenade wird der Weg am Friedhof der Französischen Gemeinde vom GHW Nr. 18 „Innerer Parking“ gekreuzt und trifft damit auf das Untersuchungsgebiet des Jahres 2008:

05-001 (Walter-Nicklitz-Promenade/Querung Soldiner Straße, Mitte): SON ***

Die Soldiner Straße wird relativ stark befahren, hat zusätzlich Busverkehr und zwei überdimensioniert breite Fahrstreifen. Die Querung erfolgt auf der Ostseite der Panke über einen Fußgängerüberweg. Zum Zeitpunkt der Begehung war der südwestlich an den Fußgängerüberweg anschließende Parkstand besetzt und hier zeigte sich deutlich, wie nutzlos eine nicht über den Parkstand hinausgezogene Gehwegvorstreckung sein kann. Da der Pankeweg auch an dieser Stelle ein hohes Fußverkehrsaufkommen mit einem hohen Anteil von Familien und Kindern aufweist und sich gerade an nördlichen Seite ein attraktiver Spielplatz befindet, wird an dieser Stelle eine Maßnahme für dringend angesehen:

- Es wird empfohlen, das Parkverbot vor dem Fußgängerüberwege durch eine Grenzmarkierung für Halte- und Parkverbote nach StVO (§41, Zeichen 299) zu bekräftigen.

05-002 (Querung Fußgängerbrücke, Mitte): WEG *

Nach der Planvorlage ist vorgesehen, über die Fußgängerbrücke in Fortsetzung der Gotenburger Straße die Seite der Panke zu wechseln. Zum Zeitpunkt der Begehung konnte festgestellt werden, welche Mühen die Querung einer derartigen Treppenbrücke selbst Gehbehinderten mit Gehstock bereitet, die für Rollstuhlfahrer nicht überwindbar ist.

- Es wird empfohlen, die Wegeseite nicht zu wechseln, auf dem Gehweg der Stockholmer Straße zu bleiben und dann auch auf der Seite der Querungsanlage Osloer Straße aus der Grünanlage herauszutreten.

05-003 (Walter-Nicklitz-Promenade/Querung Osloer-Straße, Mitte):

Keine Anmerkungen.

**05-004 (Travemünder Straße, Gropiusstraße/ Querung Badstraße, Mitte):
2KAP(MIN) *** + SON *****

Im Verlauf des innerstädtischen Grünzuges „Pankeweg“ stößt man als Fußgänger auf die mit ca. 21.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) stark und schnell befahrene Badstraße mit einem Sperrgitter auf dem Mittelstreifen.

Obwohl der notwendige Umweg über die Querungsanlage Exerzierstraße-Koloniestraße mit ca. 100 Metern planungsmäßig verträglich erscheint, ist er vor Ort unverständlich und nicht als Wegefortsetzung erkennbar. Für einen Grünzug, der gesamtstädtisch Schritt für Schritt ausgebaut wurde, ist die Querungssituation nicht akzeptabel. Das Quartiersmanagement Reinickendorfer Straße / Pankstraße (L.I.S.T.GmbH) wies darauf hin, dass diese Situation von Bürgern immer wieder bemängelt wird und auch beim FUSS e.V. trafen mehrere Beschwerden ein. Es fanden drei Begehungen incl. einer Ortsbegehung mit Fachberatung statt. Bei allen Begehungen wurde beobachtet, dass dort Fußgänger über die Sperrgitter kletterten oder sprangen. Nach Aussage des Bezirksamtes ist ein Verzicht auf den Umweg über die LSA-geregelte Querung nur langfristig im Rahmen eines vollständigen Straßenumbaus realisierbar.

Es wird dennoch empfohlen, über kurzfristige Maßnahmen nachzudenken, da durch diese nicht vorhandene Querungsanlage der gesamte Pankeweg an Attraktivität einbüßt und die Querung trotz Sperrgitter erfahrungsgemäß nicht verhindert werden kann und gefährlich ist. Das Quartiersmanagement Reinickendorfer Straße / Pankstraße hat darauf hingewiesen, dass die Situation an dieser Stelle immer wieder von Bürgerinnen und Bürgern bemängelt wird.

Eine Unterführung der Badstraße im Zuge der Badbrücke durch Vorhängung einer Wegekonstruktion wird aufgrund der Höhen- und Seitenmaße als nicht durchführbar angesehen.

- Die Gropiusstraße ist leicht zu überqueren und die besten Sichtverhältnisse wären für eine Querungsanlage an der östlichen Seite der Gropiusstraße erreichbar. Wegen des unterschiedlichen Höhenniveaus der beiden

Fahrbahnen weist der an dieser Stelle schmale Mittelstreifen eine Querneigung von geschätzt etwa 10 % auf. Es wäre zu prüfen, ob diese Neigung durch eine deutliche Verbreiterung des Mittelstreifens barrierefrei verringert werden kann. Bei Wegnahme des Parkstreifens würden sich die Fahrstreifen auf beiden Seiten an die Gehwege heran schieben lassen, ohne dass dadurch eine Fahrbahnverschwenkung entstünde.

- Eine allerdings recht dicht neben der vorhandenen Lichtsignalanlage liegende Querungsanlage könnte auf der westlichen Seite geschaffen werden. In Mittellage ist bereits eine Asphaltdecke in Furtbreite vorhanden. Es ist zu prüfen, ob die Breite des Mittelstreifens an dieser Stelle überhaupt verändert werden müsste. Auf der Südseite könnte in Verlängerung der Bushaltestelle (Nachtbus) eine geschwungene Gehwegvorstreckung eingerichtet werden. Auch auf der Nordseite ist eine Gehwegvorstreckung möglich und es müsste zur Verbesserung der Sichtverhältnisse auf einen Parkstreifen bis in den Bogen der Badstraße hinein verzichtet werden.

05-005 (Exerzierstraße, Koloniestraße/ Querung Badstraße, Mitte): SCH ***

Bis zur Einrichtung einer Querungsanlage an der Gropiusstraße müssen Benutzerinnen und Benutzer des Pankeweges diese Querungsstelle benutzen.

- Es ist zu prüfen, wie den Fußgängern bei Zumutung des Umweges wenigstens die nach den Richtlinien empfohlene Querung in einem Zuge ermöglicht werden kann. (HBS 2005, 6.3.2, RAS 2006, 6.1.8.6). An dieser Stelle wird das zusätzliche Warten auf dem Mittelstreifen als lästig empfunden.

05-006 (Walter-Nicklitz-Promenade/ Querung Schönstedtstraße, Mitte): KAP ** + SON **

Die Querungsstelle ist durch die angrenzenden Schulen frequentiert und sollte trotz des relativ geringen Kraftfahrzeugverkehrs unbedingt verbessert werden.

- Es wird eine zumindest markierte Gehwegvorstreckung auf der südlichen Gehwegseite neben den Querparkplätzen empfohlen.
- Die vorhandene Bepflanzung versperrt die Sicht und sollte unbedingt eingekürzt oder entfernt werden.
- Darüber hinaus ist zu prüfen, ob nicht eine optische Hervorhebung der Querung durch eine Fahrbahnmarkierung den Promenadencharakter verdeutlichen und Kraftfahrer zur vorsichtigen Fahrweise bewegen würde.

05-007 (Walter-Nicklitz-Promenade/ Querung Wiesenstraße, Mitte): 2KAP(AUF) * + 2PLA ****

Die Querungsstelle ist durch die angrenzenden Schulen frequentiert und sollte trotz des relativ geringen Kraftfahrzeugverkehrs verbessert werden. Aus beiden

Richtungen kommend sind aufgrund der westlich abgelenkten Wiesenstraße und der gleichzeitigen Einmündung der Uferstraße die Sichtverhältnisse problematisch. Insbesondere im Bereich der Walter-Rober-Brücke wirkt die Straße aufgeweitet und die Situation ist kaum als Querungsstelle wahrnehmbar. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wurde zum Begehungszeitraum kaum eingehalten.

- Empfohlen werden beidseitig bauliche Gehwegvorstreckungen. Zur Verdeutlichung der Querung wäre auch eine Teilaufpflasterung über die Wiesenstraße günstig.
- Darüber hinaus ist zu prüfen, ob um die Furt zurückversetzte Plateaupflasterungen im abgelenkten Bereich der Wiesenstraße und in der Uferstraße als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorzusehen sind.

05-008 (Walter-Nicklitz-Promenade/ Querung Pankstraße + Pankstraßenbrücke, Mitte): 2KAP ** + SON **

Die Pankstraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 21.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und ein Tempolimit von 50 Km/h. Beobachtungen ergaben, dass die beiden Lichtsignalanlagen Wiesenstraße und Reinickendorfer Straße Querungen in Fahrzeugstrom-Lücken zulassen mit Halt auf dem breiten Mittelstreifen. Die Sichtverhältnisse sollten verbessert werden:

- Es wird empfohlen, die vorhandenen Gehwegvorstreckungen richtliniengemäß 30 – 70 cm über die Parkstände hinaus vorzuziehen um eine bessere Sicht bei dieser stark befahrenen Straße zu ermöglichen.
- Der vorhandene Blumenkübel auf dem Mittelstreifen sollte versetzt werden, da dieser die Sicht versperrt.

05-009 (Walter-Nicklitz-Promenade/ Querung Gerichtsstraße, Mitte): KAP ** + BAR **

In der Plangrundlage ist der weitere Verlauf des Weges in Richtung Süden auf der östlichen Seite vorgesehen. Hier gibt es keine Querungsanlage und auch an der Kolberger Straße ein paar Schritte weiter östlich gibt es lediglich eine Lücke der Querparkstände im Bereich einer Grundstückszufahrt zur Grünanlage. Der Weg könnte auch westlich der Panke fortgesetzt werden, an dieser Stelle gibt es im direkten Wegeverlauf eine Gehwegvorstreckung. Dieser Weg verläuft aber etwas weiter südlich entlang der Ravenéstraße und nicht wie auf der östlichen Seite durch eine Grünanlage. Es wird vorausgesetzt, den Wege im westlichen Gehwegverlauf Kolberger Straße über die Gerichtstraße beizubehalten, um dort direkt auf den Grünanlagen-Eingang zu gelangen.

- Es wird vorgeschlagen, auf der südlichen Straßenseite lediglich eine markierte Gehwegvorstreckung bis über die Querparkstände hinaus vorzusehen und damit gleichzeitig die Grundstückszufahrt zur Grünanlage

für Fahrzeuge des Grünflächenamtes beizubehalten. Vorausgesetzt wird, dass es sich um eine verkehrsmäßig unbedeutende Zufahrt handelt.

- Die Poller auf der nördlichen Seite der Gerichtsstraße könnten insbesondere für sehbehinderte Personen ein Problem darstellen und sollten entfernt werden. Es ist zu prüfen, ob auch hier eine markierte Gehwegvorstreckung hilfreich ist, auch um den Wegeverlauf zu verdeutlichen.

**05-010 (Walter-Nicklitz-Promenade/ Querung Schönwalder Straße, Mitte):
FGÜ ** + 2KAP ****

Die Querungsstelle hat eine Verkehrsbelastung von ca. 9.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und befindet sich in unmittelbarer Nähe von Schulen, einer Senioren-Freizeitstätte, der Bibliothek, Kindertagesstätte und einem Jugendfreizeitheim. An der Promenade befinden sich nördlich und auch südlich der Schönwalder Straße jeweils ein Kinderspielplatz. Die Querungsanlage sollte verbessert werden, zumal die vorhandenen Gehwegvorstreckungen nicht über die Parkstände hinausragen und durch die Querparkstände im Norden insbesondere für Kinder keine freie Sicht ermöglichen. Das Verkehrsaufkommen und die Straßenbreiten liegen im zentralen Bereich der Kriterien zur Einrichtung eines Fußgängerüberwegs. Aufgrund der geraden Straßenführung sind gute Sichtverhältnisse zu schaffen. Eine solche Maßnahme würde den Weg an der Panke aufwerten und den Fußgängern ein Vorrecht einräumen.

- Es wird die Einrichtung eines Fußgängerüberganges mit beiderseits über die Parkstände hinaus vorgezogenen baulichen Gehwegvorstreckungen empfohlen.

05-011 (Südpankepark/ Querung Schulzendorfer Straße, Mitte):

Keine Anmerkungen.

05-012 (Südpankepark/ Querung Liesenstraße, Mitte): WEG *

Die Plangrundlage ist an dieser Stelle nicht eindeutig. Es wäre derzeit eine Möglichkeit, den östlichen Weg im Südpankepark als grünen Hauptweg vorzusehen und damit die direkte Querungsstelle mit einer Mittelinsel mit Bordsteinabsenkungen und taktilen Platten zu erreichen. Dieser Weg beinhaltet einen Umweg in der Grünanlage, der aber nicht als solcher wahrgenommen wird. Nach Auskunft des Bezirksamtes ist allerdings die Anlage einer weiteren Querungsanlage mit Mittelinsel an der Stelle des westlichen Weges im Südpankepark geplant. Sollte an dieser Stelle eine Maßnahme umgesetzt werden, ließen sich der hier untersuchte und der GHW Nr. 19 („Tiergartenring“) auf einer Querungsanlage bündeln.

In der Fortsetzung des Weges muss im Verlauf der Liesenstraße die Chausseestraße gequert werden, um den geplanten Idealweg westlich des Neubaus des Bundesnachrichtendienstes zu erreichen. Diese Querungsstelle wurde als GHW Nr. 19 („Tiergartenring“) untersucht, der nur an dieser Stelle den GHW Nr. 05 kreuzt.

Ab Chausseestraße ist der an der Südpanke geplante Weg bis zur Habersaathstraße wegen Neubaus des Bundesnachrichtendienstes zur Zeit nicht begehbar. Die Wegeverbindung gehört zum Gebiet des „Masterplanverfahrens Heidestraße“ mit dem Ziel, eine fußläufige Ost-West-Verbindung zu schaffen und diese hat derzeit höchste Priorität. Die Querungen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.

05-013 (Schwarzer Weg/ Querung Habersaathstraße, Mitte): 2KAP **

Zum Begehungszeitpunkt waren auf beiden Seiten der Habersaathstraße die Bereiche mit Borsteinabsenkung, der Eckbereich und auch sonst die Bordsteinbereiche mit parkenden Kraftfahrzeugen zugestellt und die Querungsstelle nicht benutzbar.

Nach Auskunft des Bezirksamtes ist am Beginn des Südpankewegs nördlich der Habersaathstraße eine platzartige Erweiterung geplant. Dort soll eine Gehwegvorstreckung entstehen. Zusätzlich wird eine weitere Gehwegvorstreckung auf der Südseite der Habersaathstraße auf Höhe der Zufahrt zum Bundeswehrgebäude geprüft. Dort ist eine Gehwegvorstreckung nur in überfahrbarer Ausführung mit herunterklappbaren Pollern möglich.

- Wegen der terminlich noch nicht abzuschätzenden Umsetzung wird dringend empfohlen, im Bereich der Bordsteinabsenkungen durch markierte Parkstandsunterbrechungen oder markierte Gehwegnasen eine Möglichkeit zu einer Querung zu schaffen.

05-014 (Schwarzer Weg/ Querung Invalidenstraße, Mitte): WEG *

Die in der Plangrundlage vorgesehene Querung im direkten Straßenverlauf Schwarzer Weg ist aufgrund der Verkehrsbelastung von ca. 30.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und der fehlenden Querungsanlage unzumutbar. Darüber hinaus ist die vorgesehene Wegführung über den Platz vor dem neuen Tor und den Robert-Koch-Platz bis zur Hannoverschen Straße mit insgesamt fünf Straßen-Querungen verbunden, wo eigentlich nur drei Querungen erforderlich wären.

- Deshalb wird eine Verlegung auf die östliche Seite des Platzes vor dem neuen Tor vorgeschlagen. Dieser Weg ist direkter und sicherer.

05-015 (Platz vor dem Neuen Tor, Eingang BMVBS/ Querung Invalidenstraße, Mitte):

Keine Anmerkung.

05-016 (Invalidenstraße/ Querung Platz vor dem Neuen Tor, östliche Seite, Mitte): 2KAP ** + SON **

Trotz des relativ geringen Verkehrsaufkommens und der Tempo-30-Regelung wird wegen der fünf vorhandenen Park- und Fahrstreifen, des allgemein vorhandenen Querungsbedarfs auf der südlichen Seite der Invalidenstraße, des eindeutig

vorhandenen Parkdrucks und auch zur Verdeutlichung der Wegeführung eine Verbesserung vorgeschlagen.

- Es werden die Einrichtung von zwei baulichen Gehwegvorstreckungen und die Demontage der im Wegeverlauf aufgestellten Poller empfohlen.
- Darüber hinaus ist zu prüfen, ob nicht der gesamte Bereich der beiden Plätze mit Ausnahme der Luisenstraße Als Zufahrt zum Krankenhaus ein Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325, 326) werden könnte.

05-017 (Robert-Koch-Platz, östliche Seite/ Querung Hannoversche Straße, Mitte): MIN ** + SON **

Um den Fußgängerverkehr zur LSA an der Invalidenstraße zu führen, sollte schon an dieser Querungsstelle eine attraktive Quermöglichkeit angeboten werden. Trotz des relativ geringen Verkehrsaufkommens und der Tempo-30-Regelung wird wegen der fünf vorhandenen Fahrstreifen und zur Verdeutlichung der Wegeführung eine Verbesserung vorgeschlagen.

- Es ist zu prüfen, ob die Einrichtung einer Mittelinsel möglich ist.
- Dabei müssen die beiden Fahrstreifen für die Busse beachtet und möglicherweise die Haltestellen noch stärker aus dem Kreuzungsbereich herausgezogen werden.

05-018 (Südpanke-Weg/ Querung Philipp-Straße, Mitte): 2KAP **

Im direkten Verlauf der Wegeführung gibt es keine Querungsanlage und die nördliche Straßenseite war zum Begehungszeitpunkt zugeparkt. Wenige Schritte in Richtung Westen an einem Spielplatz (aber nicht Spielplatzeingang) befindet sich eine markierte Gehwegvorstreckung, die versetzt zur Bordsteinabsenkung ist. Die Bordsteinabsenkung war zum Begehungszeitpunkt ebenfalls zugeparkt. Die Querungsanlage scheint unbedacht umgesetzt zu sein und ist so nicht funktionsfähig.

- Es wird empfohlen, markierte Gehwegvorstreckungen auf beiden Straßenseiten in der direkten Wegeführung anzuordnen und die vorhandene Markierung zu entfernen.

05-019 (Südpankeweg/ Querung Reinhardtstraße, Mitte): KAP ** + MIN **

Laut Auskunft des Bezirksamtes zeichnet sich nunmehr nach Jahren der Inaktivität des Investors eine Realisierung des Bauvorhabens auf dem Grundstück nördlich des Brecht-Theaters ab und ermöglicht damit den Lückenschluss auf dem Idealweg. Nach der Plangrundlage wird die Reinhardtstraße Im Verlauf des Ausganges des Südpankeweges gequert. Die Straße hat auf zwei Fahrstreifen ein Verkehrsaufkommen von 8.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Obwohl in ca. 50 Meter Abstand eine LSA existiert, wäre die Nutzung mit zwei weiteren Querungen und einem nicht vertretbaren Umweg verbunden. Am Südpankeweg gibt es eine breite Hauseinfahrt.

- Deshalb wird im Verlauf des zur Zeit wegen einer Baustelle nicht begehbaren Durchganges durch den Häuserblock vom Berliner Ensemble die Einrichtung einer baulichen Gehwegvorstreckung und einer Mittelinsel empfohlen. Statt der Parkstände auf der nördlichen Seite sollte der Fahrstreifen an den Gehweg heran geschwenkt werden. Dadurch sind ungehinderte Ein- und Ausfahrten auf der Grundstückszufahrt möglich.

05-020 (Am Zirkus/ Querung Reinhardtstraße, Mitte): 2KAP **

Im Ggs. zur Angabe in der Plangrundlage könnte die Querung auch in Richtung Osten verschoben werden.

- An dieser Stelle werden alternativ zwei bauliche Gehwegvorstreckungen vorgeschlagen.

05-021 (Bertolt-Brecht-Platz/ Querung Schiffbauerdamm, nordöstliche Seite, Mitte): WEG *

Dies wäre die direkte Querungsstelle im Wegeverlauf, so wie sie auch in der Planungsgrundlage vorgesehen ist.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf über folgende Querungsstellen zu verlegen und diese sicherer und komfortabler auszugestalten.

05-022 (Schiffbauerdamm/ Querung Straße Am Zirkus, Mitte): KAP ** + BAR **

An dieser Stelle gibt es ein sehr hohes Fußverkehrsaufkommen und einen starken Parkdruck, sodass auch die nach der StVO freizuhaltenden Bereiche an der Einmündung häufig zugeparkt sind. Die Bordsteine sind zwar abgesenkt aber zueinander versetzt.

- Es wird empfohlen, auf der westlichen Seite des Bertolt-Brecht-Platzes möglichst eine bauliche Gehwegvorstreckung vorzusehen.
- Die Bordsteinabsenkung auf der Platzseite muss dieser Gehwegvorstreckung direkt gegenüber liegen.

05-023 (Bertolt-Brecht-Platz/ Querung Schiffbauerdamm südwestliche Seite, Mitte): KAP ** + BAR **

Auf der Spreeseite des Schiffbauerdamms ist der Gehweg an der Querungsstelle erweitert und funktioniert wie eine Gehwegvorstreckung. Die Sichtbeziehungen sind auf dieser Straßenseite recht gut. Der schmale Fahrstreifen lässt Kraftfahrzeuge jeweils nur aus einer Richtung zu, wodurch die Geschwindigkeit reduziert wird. Eine Querung ist in der Regel dennoch nicht möglich, weil der 5-Meter-Bereich an der Einmündung eng zugeparkt ist.

- Es wird empfohlen, auf der nördlichen Straßenseite eine Gehwegvorstreckung mit abgesenkten Bordsteinen vorzusehen, die mit der Gehwegvorstreckung zum Bertolt-Brecht-Platz verbunden ist.
- Zusätzlich sollten Poller in der Ausrundung, nicht aber im direkten Querungsbereich vorgesehen werden.

Dennoch StVO-widrig abgestellte Fahrzeuge würden dann auf dem Fahrstreifen im Wege stehen und den gesamten Straßenzug blockieren.

Bis zur Luisenstraße gibt es keine weiteren Querungsstellen. Nach der Überquerung der Marschallbrücke auf dem östlichen Gehweg verbindet sich der GHW 05 für ein kurzes Stück bis zum Friedrich-Ebert-Platz mit dem GHW Nr. 01 („Spreeweg“).

05-024 (Friedrich-Ebert-Platz/ Querung Scheidemannstraße, Mitte):

Keine Anmerkung.

05-025 (Ebertstraße/ Querung Straße des 17. Juni, Mitte): SCH ***

- Es wird empfohlen, durch eine Anpassung der Ampelschaltung (längere Grünphase) eine Querung ohne Aufenthalt auf dem Mittelstreifen auch für langsamere Fußgänger zu ermöglichen.

05-026 (Ebertstraße/ Querung Lennéstraße, Mitte):

Keine Anmerkung.

05-027 (Ebertstraße/ Querung Hans-von-Bülow-Straße, Mitte):

Keine Anmerkung.

05-028 (Ebertstraße/ Querung Straße Potsdamer Platz in Verlängerung der Bellevuestraße, Mitte): AUF **

Die Straße Potsdamer Platz ist sehr schmal und weist nur ein geringes Kraftfahrzeug-Verkehrsaufkommen auf. Allerdings kann die meist zügige Fahrweise der vom bzw. zum Haltepunkt an der Straßenkurve Straße Potsdamer Platz / Bellevuestraße fahrenden Taxen zu Problemen führen.

- Es wird empfohlen, den Gehweg hier - wie an der Hans-von-Bülow-Straße - aufzupflastern, um die Geschwindigkeit insbesondere des Taxiverkehrs zu dämpfen.

05-029 (Ebertstraße/ Querung Potsdamer Straße, Mitte): SCH ***

- Es wird empfohlen, durch eine Anpassung der Ampelschaltung (längere Grünphase) eine Querung ohne Aufenthalt auf dem Mittelstreifen auch für langsamere Fußgänger zu ermöglichen.

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).

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

18-053 (Querung Mauerweg, Mitte): KAP ** + BAR **

Nach der Unterführung der Bahnanlagen im Verlauf der Esplanade nördlich des S-Bahnhofes Bornholmer Straße mündet der Mauerweg in die Grüntaler Straße (südlicher Teil). Hier gibt es für Rollstuhlfahrer keine Möglichkeit, den Gehweg zu erreichen.

- Es wird empfohlen, direkt am Ende des gemeinsamen Geh- und Radweges (Zeichen 240) eine Bordsteinabsenkung vorzusehen, verbunden mit einer markierten Gehwegvorstreckung mit seitlicher Sperrfläche gegen das Parken von Kraftfahrzeugen.

18-054 (Grüntaler Straße nördliche Fahrstreifen/ Querung Steeger Straße, Mitte): KAP **

Es gibt nur ein geringes Verkehrsaufkommen mit aufgrund der überdimensionierten Straßenbreite schneller fahrenden Kraftfahrzeugen. Die direkte Querungsstelle an der Eckkante war zum Zeitpunkt der Begehung eng zugeparkt, auf der westlichen Seite befindet sich an dieser Stelle ein Baum. Der Verkehr ist aufgrund der starken Rundung der Steeger Straße in Richtung Nord schlecht einsehbar, wenn man die Bahn-Unterführung erreichen will.

Nur wenige Schritte nach Nordost versetzt gibt es eine einfache Plateaupflasterung, die zum Zeitpunkt der Begehung vollkommen zugeparkt war.

- Es wird empfohlen, die Bordsteine im Bereich zwischen den beiden Plateaukissen abzusenken und auf beiden Seiten markierte Gehwegvorstreckungen in die vorhandene bauliche Anlage einzubinden.

Von der Grüntaler Straße ist als Idealweg eine Verbindung südlich der Kirchhöfe Sophien II und St.-Elisabeth II bis zur Prinzenallee – Wollankstraße vorgesehen, der zurzeit noch nicht begehbar ist. Die Querungsstellen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.

18-055 (Weg auf den Friedhöfen/ Querung Wollankstraße, Mitte): WEG *

In der Plangrundlage befindet sich die Querungsstelle direkt am Ausgang des breiten Spielplatz-Streifens zwischen der Walter-Nicklitz-Promenade und der Wollankstraße. Hier kann die Straße nicht sicher gequert werden. Ohne Umweg ist aber die Lichtsignalanlage mit Gehwegvorstreckungen direkt am Ein- bzw. Ausgang der Kirchhöfe Sophien II und St.-Elisabeth II erreichbar.

An der Walter-Nicklitz-Promenade wird der GHW Nr. 05 („Nord-Süd-Weg“) gekreuzt.

**18-056 (Heubuder Straße/ Querung Stockholmer Straße, Mitte):
BAR ****

Bis zum Eingang der Kleingartenkolonie Pankegrund wurde ein Gehweg angelegt, Rollstuhlfahrer können den Eingang kaum erreichen.

- Auf der Westseite der Stockholmer Straße ist der Gehweg abzusenken.

18-057 (Kolonie Pankegrund, Kolonie Sommerglück/ Querung Koloniestraße, Mitte): WEG *

Die vier Fahrstreifen und zwei Parkstreifen in der Koloniestraße haben zusammen eine überdimensionierte Breite, es gibt aber kaum Kraftfahrzeugverkehr.

- Es wird empfohlen, den Überweg im Gegensatz zur Planungsgrundlage um wenige Meter nach Norden bis zum Ein- bzw. Ausgang der Kleingartenkolonie Pankegrund zu verschieben. Dort gibt es durch die Ausfahrten abgesenkte Bordsteine und es ist mit einer Freihaltung von parkenden Fahrzeugen zu rechnen.

Für Mobilitätsbehinderte ist der Durchgang durch die Kleingartenkolonie Sommerglück eine Falle. Auf der Ostseite führt neben der Treppe eine behindertengerechte Rampe in die Kolonie hinein; auf der Westseite haben beide Wege zur Papierstraße eine Treppe und eine Fahrradschieberampe, die mit dem Rollstuhl oder einem Kinderwagen nicht zu benutzen ist.

**18-058 (Letteallee, Holzstraße/ Querung Provinzstraße nördliche Seite, Mitte):
FGÜ *** + KAP *** + BAR ****

Mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 13.000 Fahrzeugen am Tag (DTV) und einer teilweise unangemessen hohen Fahrgeschwindigkeit ist die Querung der Provinzstraße gefährlich. Die Sichtweite ist insbesondere von der Westseite auf den Fahrverkehr aus Norden unzureichend. Das Tiefbauamt Reinickendorf verweist auf den für 2008 geplanten Fußgängerüberweg an der Kühnemannstraße, der aber annähernd 200 Meter von der Letteallee entfernt ist. Dieser Umweg ist nicht zumutbar und eine Verlegung des grünen Hauptweges nicht sinnvoll.

- Es wird eine Prüfung empfohlen, ob das Fußverkehrsaufkommen die Anlage eines weiteren Fußgängerüberweges rechtfertigt.

- Es wird dringend empfohlen, auf beiden Seiten bauliche Gehwegvorstreckungen auszubilden und auf beiden Seiten in Richtung Norden zusätzlich eine Sperrfläche über die notwendige Länge auf den Parkstreifen zu markieren.
- Auf der Westseite ist der Bordstein abzusenken.

18-070 (Petersallee, Londoner Straße/ Querung Müllerstraße, südöstliche Seite, Mitte):

Keine Anmerkung.

18-071 (Petersallee/ Querung Nachtigallplatz nordöstliche Seite, Mitte): WEG* + BAR ** + KAP **

Die auf der Plangrundlage vorgesehene Führung des Weges rund um die südöstliche Seite des Nachtigallplatzes ist nicht sinnvoll, da es über die Afrikanische Straße nur eine einzige Querungsanlage etwa in der Mittellage des Platzes im Verlauf der Petersallee gibt. Unabhängig von der Wegeführung sind am Nachtigallplatz stets fünf Straßenquerungen notwendig.

- Auf der Südseite muss der Bordstein abgesenkt werden.
- Darüber hinaus wird empfohlen, auch auf der Südseite eine zumindest markierte Gehwegvorstreckung vorzusehen.

18-072 (Afrikanische Straße/ Querung Petersallee, Mitte):

Keine Anmerkung.

18-073 (Petersallee/ Querung Afrikanische Straße nordwestliche Seite, Mitte):

Keine Anmerkung.

18-074 (Petersallee/ Querung Nachtigallplatz südwestliche Seite, Mitte):

Keine Anmerkung.

18-075 (Nachtigallplatz/ Querung Petersallee, Mitte): WEG * + KAP **

Um eine unübersichtliche Querung der Windhuker Straße zu vermeiden, die direkt auf einen Parkplatz führt, sollte die Petersallee auch auf der Südwestseite des Nachtigallplatzes noch einmal gequert werden.

Zum Zeitpunkt der Begehung war der 5-Meter-Bereich auf beiden Seiten illegal zugeparkt. Eine Aufstellfläche für Fußgänger gibt es auf der Nordwestseite nicht, da

hier der Radweg auf Fahrbahnniveau hinter den parkenden Fahrzeugen durchgezogen ist.

- Es wird empfohlen, zumindest markierte Gehwegvorstreckungen auf beiden Straßenseiten vorzusehen und zusätzlich zur Verbesserung der Sichtverhältnisse eine Parkbucht als Sperrfläche zu markieren.

Im Volkpark Rehberge wird der Weg ein Stück gemeinsam mit dem GHW Nr. 03 („Heiligenseer Weg“) geführt, der als Nordausläufer zum Untersuchungsgebiet zählt.

GHW Nr. 19 „Tiergartenring“

- Ringverbindung im Westen um den Tiergarten, im Osten um den historischen Stadtkern herum
- durch Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg (Gesamtlänge ca. 23 km).

Querungsanlagen: Der gesamte Weg gehört zum Untersuchungsgebiet und wird folgend im Uhrzeigersinn ab und zur Otto-von-Bismarck-Allee nördlich vom Bundestag untersucht (Gesamtlänge ca. 23 km mit insgesamt 99 Querungsstellen).

19-001 (Reichstagsufer/ Unterquerung Marie-Elisabeth-Lüders-Steg westliche Seite, Mitte): WEG *

Man kann es bedauern, dass bei einer solch aufwändigen Uferanlage direkt am Deutschen Bundestag an dieser neuen Brücke nicht auf beiden Seiten an die Benutzung durch Mobilitätsbehinderte gedacht wurde und dort auf frei verfügbaren Flächen Rampen gebaut wurden. Es wird davon ausgegangen, dass eine Nachbesserung nicht vorgesehen ist.

Deshalb wurde die Querung des Marie-Elisabeth-Lüders-Steges nicht in die Wegeführung des GHW Nr. 19 eingebunden. In der Planvorlage ist nicht eindeutig erkennbar, ob der GHW Nr. 19 über den Marie-Elisabeth-Lüders-Steg oder über die Marschallbrücke geführt werden soll.

- Es wird empfohlen, den Weg ab Otto-von-Bismarck-Allee südlich über das Reichstagsufer über die Marschallbrücke und dann über den Schiffbauerdamm wieder zurück in Richtung Norden zu führen, da er dann auch von Mobilitätsbehinderten benutzt werden kann.

19-002 (Schiffbauerdamm/ Unterquerung Marie-Elisabeth-Lüders-Steg östliche Seite, Mitte): WEG *

Anmerkung siehe oben.

19-003 (Schiffbauerdamm, Kapelleufer/ Unterquerung Adenauerstraße an der Kronprinzenbrücke, Mitte): BAR **

Der Schiffbauer Damm wird barrierefrei unter der Kronprinzenbrücke durchgeführt, die Straßenkreuzung ist aber nur über Treppen erreichbar.

19-004 (Alexanderufer/ Querung Kapelleufer an der Hugo-Preuß-Brücke, Mitte):

Eine Unterquerung der Hugo-Preuß-Brücke befindet sich offensichtlich im Bau. Zurzeit führt eine langgestreckte Rampe auf das Brückenniveau. Eine Querung der Straße Kapelleufer ist im höchsten Maße gefährlich. Es gibt bis auf die abgesenkten Bordsteine keine Querungsanlage über die stark befahrene Straße und kaum Lücken im Fahrzeugstrom. Der schnelle Kraftfahrzeugverkehr aus Richtung Westen ist wegen der Fahrbahnkrümmung im Brückenbereich und der dann abgelenkten Rahel-Hirsch-Straße nicht rechtzeitig zu erkennen. Auf eine Empfehlung wird aufgrund der Bausituation verzichtet.

19-005 (Alexanderufer/ Querung Invalidenstraße, Mitte): BAR **

Bei einer Kfz-Verkehrsbelastung von ca. 30.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) befindet sich hier seit Jahren eine Behelfs-Lichtsignalanlage. Die Bordsteinabsenkungen sind nicht gradlinig in Gehrichtung und zueinander versetzt angeordnet. Der Ruf-Schalter ist zwischen Bordstein und Betonaufsteller der LSA von Rollstuhlfahrern sehr schwer zu bedienen. Der Abgang von der Sandkrugbrücke zum Weg am Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal ist gepflastert und von Mobilitätsbehinderten kaum zu überwinden. Nach Auskunft des Bezirksamtes sehen die Planfeststellungsunterlagen für die Straßenbahn die Einrichtung einer Lichtsignalanlage vor.

- Aufgrund der nicht absehbaren Zeiträume der Planungsumsetzung empfehlen wir dringend, die Bedarfstaste der LSA durch geringfügiges Verschieben der Betonaufsteller für Rollstuhlfahrer erreichbar zu machen.

19-006 (Chausseestraße/ Querung Boyenstraße, Mitte): KAP **

Die Boyenstraße war 2005 noch nicht im Zählnetz, hat aber als Zufahrt zum Bundeswehrkrankenhaus im Anschluss an die Scharnhorststraße und Busverkehr ein nicht zu vernachlässigendes Verkehrsaufkommen.

- Es wird empfohlen, die Gehwegvorstreckungen vor die Parkbuchten zu ziehen, zumindest aber auf der südlichen Straßenseite.

19-007 (Boyenstraße/ Querung Chausseestraße, Mitte),**19-008 (Liesenstraße/ Querung Chausseestraße, Mitte): LSA *** + WEG ***

Die Chausseestraße hat mit ca. 19.000 bis 23.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) zwischen der Boyen- und der Liesenstraße ein erhebliches Verkehrsaufkommen. Zwischen der Sellenstraße und der Boyenstraße befinden sich verschiedene Sportanlagen und direkt am südlichen Parkausgang eine Kindertagesstätte.

Angeboten wird zurzeit eine Querungsanlage südlich der Liesenstraße mit einer Mittelinsel und baulicher Gehwegvorstreckung im Süden mit einem Parkstreifen für Querparker und einer markierten Gehwegvorstreckung im Norden mit einem Längsparkstreifen. Nach Auskunft des Bezirksamtes ist allerdings die Anlage einer weiteren Querungsanlage mit Mittelinsel an der Stelle des westlichen Weges im Südpankepark geplant. Die Wegeverbindung gehört zum Gebiet des „Masterplanverfahrens Heidestraße“ mit dem Ziel, eine fußläufige Ost-West-Verbindung zu schaffen und diese hat derzeit höchste Priorität.

Sollte hier eine Maßnahme umgesetzt werden, ließen sich der hier untersuchte und der GHW Nr. 5 („Nord-Süd-Weg“) auf einer Querungsanlage bündeln. Das Verkehrsaufkommen überschreitet allerdings die Einsatzkriterien eines Fußgängerüberweges erheblich. Nach den Richtlinien wäre der Einbau einer Mittelinsel kaum als ausreichend anzusehen und in der Praxis helfen diese wenig, wenn es kaum Lücken im Fahrzeugstrom gibt.

- Es wird deshalb dringend empfohlen, die Einrichtung einer Lichtsignalanlage zu prüfen. Möglicherweise wäre es günstiger, eine solche Anlage in der Mitte zwischen der Liesenstraße und der Boyenstraße umzusetzen, um an dieser Stelle zwei grüne Hauptwege mit dem vorhandenen allgemeinen Querungsbedarf zu bündeln.
- Für den Fall, dass die Querungsanlage zwischen der Boyen- und der Liesenstraße eingerichtet wird, ließe sich die Wegeführung im Südpankepark auf dem östlichen Weg zur Liesenstraße einschwenken.

19-009 (Chausseestraße/ Querung Liesenstraße, Mitte): 2KAP **

Diese Querungsstelle befindet sich nur im Verlauf des hier untersuchten grünen Hauptweges, wenn eine Querungsanlage zwischen der Boyenstraße und der Liesenstraße neu geschaffen wird. Wenn nicht, würde sie allerdings im Verlauf des GHW Nr. 05 („Nord-Süd-Weg“) liegen. Obwohl die Liesenstraße ein überschaubares Verkehrsaufkommen von ca. 7.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) aufweist, lässt sich die Verkehrssicherheit verbessern, da hier teilweise zu schnell gefahren wird.

- Es wird empfohlen an der von der Chausseestraße um etwa 50 Meter zurückversetzten Mittelinsel auf beiden Straßenseiten zumindest markierte Gehwegvorstreckungen vorzusehen.

Für den folgenden Idealweg über den Park am Nordbahnhof, dem ehemaligen Berliner Bahnhof bis zur Julie-Wolfthorn-Straße sind Zugänge bereits vorhanden, aber noch nicht geöffnet. Nach Auskunft des Bezirksamtes sollen an der Liesenstraße und an der Feldstraße Fußgängerüberwege zur Erreichung der Grünanlage angelegt werden, die aber nicht im Verlauf des untersuchten Weges liegen werden. Dieser und auch der Gehweg in der Gartenstraße als temporärer Umweg beinhalten keine Straßenquerungen.

19-010 (Julie-Wolfthorn-Straße/ Querung Gartenstraße, Mitte): KAP **

Zum Zeitpunkt der Begehung war es kaum glaubhaft, dass die Gartenstraße nur ein Verkehrsaufkommen von ca. 2.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) haben soll. Aufgrund der überdimensionierten Fahrstreifen wird sehr schnell gefahren.

- Es wird empfohlen, an der östlichen Straßenseite eine bauliche Gehwegvorstreckung vorzusehen, um den Querungsweg auf der Furt zu verkürzen.

19-011 (Gartenstraße/ Querung Bernauer Straße, Mitte): SCH * + KAP ** + WEG ***

Das Verkehrsaufkommen beträgt ca. 15.000 Kraftfahrzeuge pro Tag (DTV), eine Querung in einem Zug ist nur mit einer hohen Schrittgeschwindigkeit möglich. Der Knotenpunkt hat wegen des Zugangs zur S-Bahnstation Nordbahnhof einen starken Fußverkehr. Zum Zeitpunkt der Begehung wurden die Fußgänger in jeder Grün-Zeit durch aus der Gartenstraße links abbiegende Fahrzeuge bedrängt, ein Mal kam es beinahe zu einem Unfall, weil eine ältere Frau aus Sicht des Kraftfahrers nicht schnell genug die Furt räumte.

- Es sollte geprüft werden, wie die Grün-Zeiten für die Fußgänger und den abbiegenden Kraftfahrzeugverkehr getrennt werden können.
- Darüber hinaus wird empfohlen, den Querungsweg durch markierte Gehwegvorstreckungen zu verkürzen.

Das Straßen- und Grünflächenamt Mitte favorisiert eine Wegeführung, die die Wohngebiete der Rosenthaler Vorstadt mit dem neuen Grünzug über eine südliche Verlängerung der Bergstraße anbindet.

- Die Wegverlegung zur Bergstraße würde nur dann einen Sinn ergeben, wenn dort eine Querungsanlage gebaut werden würde.

19-012 (Bernauer Straße/ Querung Ackerstraße, Mitte): KAP ** + WEG *

Durch den geringen Kraftfahrzeugverkehr in der Tempo-30-Zone und einen starken Fußverkehr im Bereich der Gedenkstätte „Berliner Mauer“ scheint dies eine sehr sichere Querungsstelle zu sein. Zum Zeitpunkt der Begehung parkte neben der Gehwegvorstreckung ein Transportfahrzeug und zeigte, wie nutzlos eine nicht über den Rand der Parkstände hinausragende Gehwegvorstreckung selbst für Erwachsene sein kann. Die Ackerstraße war für Fußgänger, die vom Norden kamen, nicht einsehbar.

- Es wird empfohlen, die Gehwegvorstreckung auf der östlichen Seite richtliniengemäß einzurichten und zu prüfen, ob auch auf der westlichen Seite eine zumindest markierte Gehwegvorstreckung hinzukommen sollte. Alternativ zur nachträglichen Veränderung der Gehwegvorstreckung können die ersten Parkbuchten für die Längsaufstellung umgestaltet werden.

Ab der Hussitenstraße verläuft der Weg laut Plangrundlage bis zur Schwedter Straße auf einem südlichen Nebenfahstreifen. Dieser ist zwar vorhanden, wird aber derzeit noch teilweise gewerblich oder als Kraftfahrzeug-Parkfläche genutzt bzw. ist eine unschöne Müllablagefläche. Es handelt sich offensichtlich um den Idealweg.

- Die Verlegung der Wegeführung auf einen Weg im Bereich des unbebauten Nebestreifens würde nur dann einen Sinn ergeben, wenn die folgenden fünf Straßen auch an den entsprechenden Stellen Querungsanlagen erhalten würden. Zumindest an der Bernauer Straße wären damit erhebliche Umbaukosten verbunden.

Da die Wegeführung auf dem südlichen Gehweg in der Planvorlage nicht als temporärer Umweg gekennzeichnet ist, wird er als Idealweg betrachtet und die Querungsstellen werden folgend untersucht:

19-013 (Bernauer Straße/ Querung Strelitzer Straße, Mitte): 2KAP **

Auf beiden Straßenseiten befinden sich neu gebaute Gehwegvorstreckungen, die noch nicht einmal bis zur Begrenzungslinie der Senkrecht-Parkstände reichen. Sie sind eine sinnlose Querungsanlage und der fast unter das parkende Fahrzeug markierte Fahrradstreifen unterstreicht die Kuriosität dieser Maßnahme.

- Es wird empfohlen, die Gehwegvorstreckungen auf beiden Straßenseiten richtliniengemäß einzurichten. Alternativ zur nachträglichen Veränderung der Gehwegvorstreckung können die ersten Parkbuchten für die Längsaufstellung umgestaltet werden.

19-014 (Bernauer Straße/ Querung Brunnenstraße, Mitte): SCH ***

Die Querungsstelle hat aufgrund des U-Bahn-Ausganges „Bernauer Straße“ in Mittellage einen sehr starken schubweise auftretenden Fußverkehr. Die Mittelinsel wird in einem sehr starken Maße bei Rot für Fußgänger verlassen. Die Wartezeit ist offensichtlich zu lang.

- Es wird zur Prüfung empfohlen, ob die Wartezeiten für Fußgänger verringert werden können, da die Grün-Zeit für den Kraftfahrzeugverkehr nicht ausgenutzt wird.

19-015 (Bernauer Straße/ Querung Ruppiner Straße, Mitte): KAP **

Die Querungsstelle Ruppiner Straße war zum Zeitpunkt der Begehung trotz der Teilaufpflasterung zur Hälfte rechtswidrig zugепarkt oder mit Pollern verstellt. Zusätzlich ragt der Abfallbehälter der Stadtreinigung mit der Aufschrift „Corpus für alle Delicti“ in den Gehstreifen hinein.

- Es wird empfohlen, an der östlichen Straßenseite eine Gehwegvorstreckung zu markieren und einen Parkstand als Sperrfläche zu markieren, damit weiterhin Busse in die Straße einfahren können.

19-016 (Bernauer Straße/ Querung Swinemünder Straße, Mitte):

Keine Anmerkung.

19-017 (Bernauer Straße/ Querung Wolliner Straße, Mitte):

Die Wolliner Straße ist als Tempo-30-Zone markiert wie eine Autobahnzufahrt mit Linksabbiege-, Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen. Zum Zeitpunkt der Begehung gab es keinen nennenswerten Kraftfahrzeugverkehr.

- Es wird empfohlen, an der östlichen Straßenseite eine Gehwegvorstreckung zumindest zu markieren.

19-018 (Bernauer Straße/ Querung Schwedter Straße, Oderberger Straße, Mitte),**19-019 (Bernauer Straße/ Querung Oderberger Straße, Mitte): KAP ****

Die Eberswalder Straße war zum Zeitpunkt der Begehung eine Baustelle, es war aber nicht erkennbar, ob und wie die Querungssituation für Fußgänger verbessert wird.

- Es wird empfohlen, die überdimensionierte Eckausrundung an der westlichen Straßenseite zumindest durch eine Markierung zu verringern.

19-070 (Schöneberger Ufer/ Querung Flottwellstr, Mitte): BAR **

Im Rahmen der Planungen für einen Park auf dem Gleisdreieck wird - finanziert als Ausgleichsmaßnahme - eine Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Landwehrkanal und die Uferstraßen errichtet, die den neuen Park Gleisdreieck mit dem Tilla-Durieux-Park verbindet und damit auch den GHW Nr. 05 („Nord-Süd-Weg“) anschließt. Die Wegesituation wird sich an dieser Stelle grundlegend verändern.

- Es wird darauf hingewiesen, dass der Weg nicht nur unter der neuen Brücke komfortabel durchzuführen ist, sondern auch für Mobilitätsbehinderte eine benutzbare Wegekreuzung entstehen muss.

19-071 (Am Karlsbad/ Querung Dreiecksinsel Potsdamer Straße, Schöneberger Ufer, Mitte),**19-072 (Schöneberger Ufer/ Querung Potsdamer Straße, Mitte),****19-072 a (Potsdamer Straße/ Querung Schöneberger Ufer, Mitte): SON *** + BAR ****

Die Potsdamer Straße hat an dieser Stelle ein Verkehrsaufkommen von ca. 27.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und wirkt insgesamt renovierungsbedürftig, was die Wegführung des Fußverkehrs betrifft. Auf der Mittelsinsel stehen die Fußgänger dem Radverkehr im Wege.

- Es ist zu prüfen, wie die Aufstellflächen auf der Dreiecksinsel verbessert werden können oder ob auf diese nicht gänzlich, so wie in den Richtlinien empfohlen, verzichtet werden sollte.

Von der Potsdamer Brücke führt lediglich eine in einem ungepflegten Zustand befindliche Treppe zum südlichen Uferweg am Landwehrkanal. Auf der nördlichen Seite der Brücke gibt es dagegen eine langgezogene Rampe und einen gut benutzbaren Weg. Dieser endet allerdings in einem gefährlich schmalen Pfad und ist bis zur Bendlerbrücke aufgrund des Baumbestandes auch nicht zu verbreitern. Das Bezirksamt Mitte ist deshalb auch der Ansicht, dass die Wegeführung auf der südlichen Seite am Landwehrkanal verbleiben sollte. Dann sind allerdings Maßnahmen zur Lückenschließung erforderlich.

- Es ist zu prüfen, wie auf der südwestlichen Brückenseite eine Rampe vom Ufer- zum Brückenniveau erstellt werden kann, da der Weg ansonsten für Mobilitätsbehinderte unerreichbar bleibt. Für eine aufgeständerte Rampe im derzeitigen Wegeverlauf gibt es möglicherweise an der Spundwand statische und aufgrund der notwendigen Sicherheitsmaßnahmen zu den Fahrstreifen mit immerhin ca. 24.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) in nur einer Richtung mit der vorhandenen Breite Probleme. Eine Alternative wäre es, einen Teil des nördlichen Fahrstreifens zum Gehweg umzugestalten und die drei Fahrstreifen ganz leicht nach Süden einzuschwenken. In dieser Version müssten die Senkrecht-Parkbuchten auf der Südseite des Schöneberger Ufers entfallen.

19-073 (Schöneberger Ufer/ Querung Kluckstraße, an der Bendlerbrücke, Mitte),

19-074 (Kluckstraße/ Querung Schöneberger Ufer, östliche Seite, Mitte),

19-075 (Schöneberger Ufer/ Querung Kluckstraße, südliche Seite, Mitte),

19-076 (Kluckstraße/ Querung Schöneberger Ufer, westliche Seite, Mitte):

KAP * + SON *****

Die fortgesetzte Begehung des Uferweges wird durch Fußgängersperrgitter und nicht abgesenkte Bordsteine auf beiden Seiten der Bendlerbrücke verhindert. Fußgänger werden so gezwungen, zwei Mal das mit ca. 24.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) stark befahrene Schöneberger Ufer zu queren. Das ist trotz der vorhandenen Lichtsignalanlage mit langen Wartezeiten aufgrund des ausgeprägten Richtungsverkehrs nicht zumutbar und auch gefährlich. Bekanntlich sind solche Querungssituationen unfallträchtig und selbst zum Zeitpunkt der Begehung an einem Sonntag mit Spaziergängern war ein hoher Anteil an Rotgehern zu beobachten.

Auf der nördlichen Brückenseite besteht die gleiche Situation am Reichpietschufer, nur dass die nach Norden anschließende Stauffenbergstraße stärker befahren ist als die Kluckstraße mit einer Tempo-30-Zonen-Regelung und Fahrbahneinengung durch Pflanzkästen im Bereich der anschließenden Parkbuchten. Deshalb wird empfohlen, den Weg wie in der Plangrundlage vorgesehen, am südlichen Ufer des Landwehrkanals weiterzuführen.

- Aus Verkehrssicherheits- und Komfortgründen ist eine direkte Querung im Verlauf des südlichen Uferweges erforderlich. Es ist zu prüfen, ob die Brücke auf jeweils einen Fahrstreifen pro Richtung eingeeengt werden kann und bauliche Gehwegvorstreckungen vorzusehen sind.

19-077 (Lützowufer, Herkulesufer/ Querung Hiroshimasteg, Mitte): WEG *

Der Hiroshimasteg ist eine vorbildlich und barrierefrei angelegte Querungsstelle des Landwehrkanals, die nach Ansicht des Bezirksamtes Mitte als Zugangsstelle zum Diplomatenviertel an Bedeutung gewinnen soll. Der nach Planungsgrundlage südlich am Landwehrkanal verlaufende Weg befindet sich sehr dicht am Lützowufer und ist wie auch schon der Weg am Schöneberger Ufer für das Zu-Fuß-Gehen nicht besonders attraktiv. Der eher unangenehme Weg ab Bandlerbrücke würde sich beim Abbiegen in Richtung Norden etwa halbieren.

- Es wird empfohlen, die Wegeführung über den Hiroshimasteg in die Calandrelli-Anlage zum Herkulesufer zwischen Landwehrkanal und Bauhausarchiv zu führen.

19-078 (Lützowufer/ Querung Schillstraße, Mitte): SON * + WEG * + BAR ****

In der Plangrundlage verläuft der Weg am Lützowufer südlich am Landwehrkanal entlang, quert nördlich vom Lützowplatz die Schillstraße und anschließend auf dem westlichen Gehweg der Herkulesbrücke den Landwehrkanal, um dann auf der Uferseite der Corneliusstraße fortgesetzt zu werden. An der vorgesehenen Stelle gibt es keine ebenerdige Querungsanlage und bei einer Verkehrsbelastung von ca. 63.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und einem sehr komplizierten Knotenpunkt besteht auch keine Möglichkeit der freien Querung.

Fußgänger, die den wegen der Verkehrsbelastung und der Lautstärke unattraktiven Uferweg der Verkehrsader Lützowufer – Schöneberger Ufer – Tempelhofer Ufer benutzen, werden direkt in eine Tunnelöffnung geführt. Der Tunnel ist nur durch Treppen zu erreichen, er ist geöffnet und beleuchtet, wird allerdings „privat“ genutzt. Er ist als Querungsangebot in diesem Zustand unakzeptabel.

- Da bei der Querung am Lützowplatz auch nach Ansicht des Straßen- und Grünflächenamtes Mitte Verbesserungsbedarf besteht, sollte geprüft werden, ob der vorhandene Tunnel ausgebaut und barrierefrei umzugestaltet ist. Obwohl Tunnel in der Regel für Fußgänger nicht attraktiv sind, könnte dieser wegen der überaus hohen Verkehrsbelastung des Knotens und der Möglichkeit zur Öffnung in Richtung Landwehrkanal durchaus eine Alternative zur ansonsten umständlichen Platzquerung darstellen. Sollte dies nicht möglich sein, wird empfohlen, den Tunnel für die Öffentlichkeit zu sperren oder zuzuschütten.

Der ansonsten notwendige Umweg über immerhin vier Lichtsignalanlagen mit Wartezeiten könnte durch die bereits vorgeschlagene Verlegung des Weges über den Hiroshimasteg nur recht wenig verkürzt werden, würde aber dennoch weniger als Umweg erscheinen: Benutzerinnen und Benutzer würden am Herkulesufer südlich vom Bauhausarchiv aus einer Grünanlage heraus die Klingelhöferstraße erreichen. Von dort aus ist die Querungsanlage Von-der-Heydt-Straße zumindest zu

sehen und da man ohnehin auf dieser Brückenseite bleiben möchte, erscheint die Nutzung weniger als Umweg.

- Das Herkulesufer wird durch einen Weg mit Treppenstufen auf das Brückenniveau geführt. Direkt daneben befindet sich bereits ein Fahrradpfad in der Rasenfläche, der mit einfachen Mitteln auch für Mobilitätsbehinderte nutzbar gemacht werden kann.

19-079 (Klingelhöferstraße/ Querung von-der-Heydt-Straße, Mitte):

Obwohl grundsätzlich nach den geltenden Richtlinien eine geschlossene Lichtsignalanlage auch an der Kreuzung Klingelhöferstraße - Von-der-Heydt-Straße - Corneliusstraße anzustreben wäre, bliebe an diesem Knoten das Problem erhalten, dass ca. 24.000 Kraftfahrzeuge am Tag (DTV) aus der Von-der-Heydt-Straße in Richtung Schillstraße einbiegen möchten. Damit wäre eine fußgängerfreundlichere Schaltung nur über eine weitere Zunahme des Rückstaus bzw. durch längere Wartezeiten für Fußgänger und Kraftfahrer erreichbar. Das bedeutet, dass an dieser Kreuzung nur durch eine gesamtstädtische Betrachtung und verkehrspolitische Maßnahmen das Verkehrsaufkommen reduziert werden kann.

19-080 (Corneliusstraße/ Querung Klingelhöferstraße, Mitte): SCH **

- Obwohl an dieser Stelle noch immer ca. 57.000 Kraftfahrzeuge am Tag (DTV) fahren, ist zu prüfen, wie aufgrund der teilweise aus der Sicht des Fußverkehrs unnötigen zusätzlichen Straßenquerungen zumindest eine Querung in einem Zug wenigstens über die Hauptfahrstreifen erreicht werden kann.

19-081 (Corneliusstraße/ Querung Klingelhöferstraße, Mitte): AUF **

Die Nebenstraße vermittelt an dieser Stelle Kraftfahrern einen Vorrang, den es im Verlauf der ohnehin für Fußgänger unkomfortablen Querung der Klingelhöferstraße nicht geben sollte.

- Es ist zu prüfen, ob eine Teilaufpflasterung über Fahr- und Radfahrstreifen zur westlichen Straßenseite durchzuziehen ist.

19-082 (Klingelhöferstraße/ Querung Corneliusstraße, Mitte): AUF **

- Nach einem Umweg, drei statt einer Wartezeit an Lichtsignalanlagen und der Querung von zahlreichen Fahrstreifen wird an dieser Stelle mit ca. 6.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) empfohlen, den Gehweg über die Corneliusstraße als Teilaufpflasterung durchzuziehen, um wenigstens hier – direkt an der CDU-Zentrale – einen Vorrang für Fußgänger umzusetzen.

19-083 (Corneliusstraße/ Querung Stülerstraße nördlich der Corneliusbrücke, Mitte): KAP ** + MIN ***

Der Straßenzug Budapester Straße - Stülerstraße hat sich mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 18.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) zu einer „Rennstrecke“ entwickelt und vom Standpunkt auf der nördlichen Seite der Corneliusbrücke wirken die sechs Fahrstreifen für querende Fußgänger wie eine Autobahn. Die Sicht reicht im Süden zwar bis zum Lützowufer, doch sind nahende Kraftfahrzeuge aus der Kurve kommend mit den dort gefahrenen Geschwindigkeiten nicht rechtzeitig zu sehen.

Nach Auskunft des Bezirksamtes Mitte sieht die Straßenplanung zur Sanierung der Budapester Straße vom April 2008 die Anlage von Mittelinseln vor. Der Realisierungszeitpunkt steht allerdings noch nicht fest.

- Ziel einer Maßnahme sollte es sein, eine bessere Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit durchzusetzen. Es wird dringend empfohlen, die optische Aufweitung der Fahrfläche im Bereich der Corneliusbrücke aufzuheben und in den Einfahrbereichen Budapster Straße und auch Stülerstraße eine Verengung auf zwei Fahrstreifen vorzunehmen.
- Auf der westlichen Seite der Brücke wären in Fortsetzung der Bushaltestelle in der Stülerstraße eine über die gesamte Breite der Brücke zumindest markierte Gehwegvorstreckung möglich. Der westliche Fahrstreifen aus der Budapester Straße könnte für den Bau eines ebenfalls über die gesamte Brücke reichenden Mittelstreifens genutzt werden.

19-084 (Tiergartenufer/ Unterquerung Lichtensteinallee, Mitte):

Keine Anmerkung.

Es folgen zwei Querungen auf Charlottenburger Gebiet.

Ab Wullenwebersteg gibt es eine gemeinsame Wegeführung des untersuchten Weges mit dem GHW Nr. 01 („Spreeweg“) bis zum Marie-Elisabeth-Lüders-Steg am Reichstagsufer.

19-088 (Schleswiger Ufer/ Querung Siegmundshof, Mitte): BAR **

Der Wullenwebersteg ist mit dem Rollstuhl oder Kinderwagen nicht überquerbar. Mobilitätsbehinderte Bewohner Moabits können deshalb den grünen Hauptweg nicht erreichen.

19-089 (Schleswiger Ufer/ Unterquerung Altonaer Straße südlich an der Hansabrücke, Mitte): BAR **

Die Hansabrücke ist nur über Treppen erreichbar. Mobilitätsbehinderte Bewohner Moabits und aus dem Hansaviertel können deshalb den grünen Hauptweg und auch die Anlegestelle der Fahrgastsschiffe nicht erreichen.

19-090 (Holsteiner Ufer/ Unterquerung Lessingstraße südlich an der Lessingbrücke, Mitte): BAR **

Die Lessingbrücke ist nur über Treppen erreichbar. Mobilitätsbehinderte Bewohner Moabits und aus dem Hansaviertel können deshalb den grünen Hauptweg nicht erreichen.

Abweichend von der Planungsgrundlage muss ab der Lessingbrücke die Straßenseite gewechselt werden, da der Gehweg am Ufer der Spree lediglich ca. 40 cm breit ist. Deshalb ist folgende zusätzliche Straßenquerung notwendig:

19-091 (Holsteiner Ufer/ Querung Claudiusstraße, Mitte): GES **

Die Querung ist mit einer Kombination aus Gehwegvorstreckung und Teilaufpflasterung gesichert und mit Verkehrszeichen, Laterne, Baumschutz, Litfaßsäule und Poller zugestellt. Deshalb und weil es nur einen sehr geringen Kraftfahrzeugverkehr gibt, sind zum Zeitpunkt der Begehung alle Fußgänger auf dem Fahrstreifen Holsteiner Ufer gelaufen. Das Holsteiner Ufer ist eine Tempo-30-Zone, die Claudiusstraße dagegen ein Verkehrsberuhigter Bereich. Die Kombination an der Querung durch Zeichen 274.2 Tempo-30-Zone Ende und 325 Verkehrsberuhigter Bereich Beginn ist von der tatsächlichen Straßennutzung überholt worden.

- Es wird empfohlen, das Holsteiner Ufer in den Verkehrsberuhigten Bereich einzubeziehen.

19-092 (Querung Holsteiner Ufer, Mitte): BAR **

- Unabhängig von der Verkehrsregelung im Holsteiner Ufer muss es an der Stelle zum Eingang des gesondert geführten Uferweges auf beiden Straßenseiten Bordsteinabsenkungen geben und es muss das Zuparken durch Markierung verhindert werden.

19-093 (Holsteiner Ufer/ Bartningallee südlich an der Moabiter Brücke, Mitte): FGÜ ** + KAP **

Die Bartningallee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 7.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Der südliche Uferweg an der Spree hat sich als Freizeit- und Alltagsverbindung etabliert. Die Querungsstelle wird durch den Fußverkehr frequentiert, mit einem beobachteten hohen Anteil von Familien, Kindern und älteren Menschen.

- Es wird empfohlen, die Anlage eines Fußgängerüberweges zu prüfen.
- Unabhängig von weiteren Maßnahmen ist das Sichtfeld von der westlichen Wartefläche z.B. durch eine Vorziehung der Gehwegvorstreckung zu verbessern.

19-094 (Bartningallee/ Querung Holsteiner Ufer, Mitte): GES ** + SON **

Der uferseitige Gehweg ist für eine Benutzung zu schmal und in der Regel durchgängig zugeparkt. Der südliche Gehweg beginnt an der Bartningallee in normaler Breite, wird dann aber schmaler und durch die zusätzliche Möblierung kaum benutzbar. Im Wendekreis am südlichen Ende des Holsteiner Ufers gibt es keine Bordsteinabsenkung und der hier schon zu schmale Gehweg endet als unbenutzbarer Pfad. Aufgrund dieser Situation wird von Fußgängern in der Regel der Fahrstreifen benutzt.

- Es wird empfohlen, auch diesen Straßenabschnitt durch Zeichen 325 und 326 zum Verkehrsberuhigten Bereich zu erklären, die Parkstände auf die südliche Straßenseite zu verlegen und das uferseitige Gebüsch freizuschneiden. Damit hätte man einen attraktiven Uferwegsabschnitt.

19-095 (Bellevue-Ufer/ Flensburger Straße südlich am Gerickesteg, Mitte): BAR ** + WEG *

Der Gerickesteg ist nur über Treppen erreichbar. Mobilitätsbehinderte Bewohner Moabits können deshalb das Bellevue-Ufer als Zugangsweg zum Tiergarten nur über die Moabiter Brücke erreichen.

- Deshalb wird empfohlen, den vorgeschlagenen Abgang ab Bartningallee zum Holsteiner Ufer auf der Seite der Spree als einen auch für Mobilitätsbehinderte begehbaren Wegstreifen auszubilden.

19-096 (Bellevue-Ufer, John-Foster-Dulles-Allee/ Querung Spreeweg südlich an der Lutherbrücke, Mitte):

Keine Anmerkung.

19-097 (Bettina-von-Arnim-Ufer, Ludwig-Erhard-Ufer/ Unterquerung Willy-Brandt-Straße südlich an der Moltkebrücke, Mitte):

Die Moltkebrücke ist nur über Treppen erreichbar. Doch gibt es zwischen der Gustav-Heinemann-Brücke und der Kronprinzenbrücke Rampen zur Erreichung der oberen Ebene im Spreebogenpark bzw. der grünen Hauptwege GHW 19 und GHW Nr. 01 („Spreeweg“) am südlichen Ufer der Spree.

19-098 (Ludwig-Erhard-Ufer, Reichstagsufer/ Unterquerung Adenauer Straße südlich an der Kronprinzenbrücke, Mitte):

Keine Anmerkung.

19-099 (Reichstagsufer/ Unterquerung Marie-Elisabeth-Lüders-Steg westliche Seite, Mitte):

Anmerkungen siehe oben.

Maßnahmen-Gruppen

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

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

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

Dringlichkeits-Stufen für Maßnahmen im Rahmen des Projektes

Dringlichkeits-Stufe *** :

Dringende Verbesserung der Verkehrssicherheit an Querungsstellen

Dringlichkeits-Stufe **:

Durchgängige Benutzbarkeit des Wegenetzes auf Verkehrsflächen

Dringlichkeits-Stufe * :

Komfortverbesserungen im Netz und an den Querungsstellen