

7. Festgestellte Mängel und Maßnahmen-Vorschläge

Reinickendorf: (insgesamt 49 Querungsstellen)

GHW Nr. 03 (012-018), 7 Querungstellen

GHW Nr. 03 (020-028), 9 Querungstellen

GHW Nr. 04 (012), 1 Querungstelle

GHW Nr. 13 (001-011), 11 Querungstellen

GHW Nr. 16 (001-010), 10 Querungstellen

GHW Nr. 18 (059-069), 11 Querungstellen

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

GHW Nr. 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).

03-012 (Charles-Corcelle-Ring/ Querung Kurt-Schumacher-Damm, Reinickendorf): SCH * + BAR ****

Die Kreuzung hat keine geschlossene Lichtsignalanlage. Dadurch muss zuerst der Kurt-Schumacher-Damm mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 52.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und anschließend die Straße 442 gequert werden.

- Es ist zu dringend prüfen, inwieweit die Linksabbieger aus dem Charles-Corcelle-Ring und aus dem Baumarkt getrennt vom Fußgänger-Grün für die drei zu querende Fahrstreifen signalisiert werden können.
- Auf der nordwestlichen Seite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich.

03-013 (Kurt-Schumacher-Damm/ Querung Straße 442, Reinickendorf): BAR **

- Auf der südlichen Straßenseite ist eine Bordsteinabsenkung erforderlich.

03-014 (Straße 443/ Querung Straße 462, Reinickendorf): BAR **

- Auf der dreiecksförmigen Mittelinsel und auf beiden Seiten der Straße 462 sind Bordsteinabsenkungen erforderlich.

03-015 (Nordlichtstraße/ Querung Uranusweg, Reinickendorf): SON *****+ WEG ***

Für Fußgänger aus Westrichtung ist bei der Querung des Uranusweges direkt neben der Hochbahn-Unterführung durch zu enges Querparken die Sicht auf herannahende Fahrzeuge behindert.

- Es wird empfohlen durch Markierung einige Querparkflächen zu Längsparkplätzen umzugestalten.

Der Idealweg in der Plangrundlage ist ab Uranusweg zwischen den Sportanlagen und U-Bhf. Schwarneweberstraße über die Ein- und Ausfahrten des Autobahnkreuzes Reinickendorf bis zur Kolonie Waldblick an der Seidelstraße nicht zugänglich. Es müsste ein temporärer Umweg über die Scharneweberstraße erfolgen. Obwohl kaum anzunehmen ist, dass bei den Autobahnzufahrten knapp 100 Meter von den Lichtsignalanlagen an der Scharneweberstraße entfernt für den grünen Hauptweg wiederum zwei Lichtsignalanlagen eingerichtet werden, wurde die Scharneweberstraße als ein temporärer Umweg angesehen, für den die Querungsstellen nicht untersucht wurden.

03-016 (Seidelstraße/ Querung Avenue Jean Mermoz, Reinickendorf): 2KAP **

An dieser offensichtlich überdimensionierten Straße mit weiten Eckausrundungen sind immerhin sieben Fahrstreifen zu queren.

- Es wird empfohlen, den Wegeverlauf durch auf die Fahrbahn markierte Gehwegvorstreckungen deutlicher hervorzuheben.

03-017 (Seidelstraße/ Querung Straße R.Nungesser et Coli, Allee St.Exupery, Reinickendorf):

Keine Anmerkung.

**03-018 (am Tegeler Wasserwerk/ Querung Bernauer Straße, Reinickendorf):
WEG * + LSA *****

Die Bernauer Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 21.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und an der in der Planvorlage gekennzeichneten Querungsstelle standen zum Zeitpunkt der Begehung große Schilder mit der Aufschrift „Unfall-schwerpunkt“. Eine Querungsanlage gibt es nicht an dieser und auch an keiner anderen Stelle im Verlauf der Straße durch den Wald Jungfernheide. Direkt im Anschluss an die vorgesehene Querungsstelle befindet sich auf der nördlichen Seite eine Leitplanke. Eine freie Querung ist überaus gefährlich und eigentlich nur im Bereich des Staus vor der Baustelle am Wasserwerk möglich.

Der grüne Hauptweg ist ab Sendener Weg ein Waldweg, der an der Bernauer Straße nicht hervorgehoben ist. Es gibt genau an dieser Stelle keinen Querungsbedarf außerhalb der festgelegten Wegeföhrung des GHW Nr. 03, sodass eine neu zu bauende Querungsanlage genau im Bereich der Kurve der Bernauer Straße für nicht vertretbar gehalten wird.

- Es wird empfohlen, den grünen Hauptweg etwa in der Mitte des Wasserwerk-Grundstückes leicht in Richtung Süden abzuknicken und wiederum auf einem Waldweg bis zur Bernauer Straße zu föhren.

An dieser Stelle befindet sich die Haltestelle „Wassersportclub“ für drei Buslinien, darunter ein Express-Bus, und es gibt Querungsbedarf auch durch die Fahrgäste aus oder in Richtung Spandau. In etwa einer Entfernung von nur 150 Metern befinden sich am Tegeler See die Wasserskistrecke und Grundstücke verschiedener Wassersportvereine. Darüber hinaus befinden sich ab dieser Stelle in Richtung Süden auf beiden Seiten Parkstreifen, sodass die Fahrbahn insgesamt enger wird. Wer sein Auto an der östlichen Seite parkt und zum Tegeler See möchte, muss ebenfalls die Straße queren. An dieser Stelle wird an der Bernauer Straße eine Querungsanlage für dringend erforderlich gehalten.

- Dringend empfohlen wird die Prüfung einer bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlage.
- Ab Bernauer Straße muss die Wegeföhrung zum Uferweg und dann in Richtung Norden am Tegeler See entlang bis zum Wasserwerk umgelegt werden.

Bis zur Tegeler-Hafen-Brücke gibt es keine weiteren Straßenquerungen. Ab der Querung mit dem GHW 16 „Humboldt-Spur“ beginnt das Untersuchungsgebiet 2009.

03-020 (Greenwichpromenade, Weg An der Malche/ Querung Tegeler Hafenerbrücke (Sechserbrücke), Reinickendorf): BRÜ**

Der Zugang zur Brücke ist aus beiden Richtungen nur über eine Treppe möglich. Die Brücke ist somit für mobilitätseingeschränkte Personen wie zum Beispiel Personen mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer nicht zugänglich. Es gibt keinen alternativen Weg mit zumutbarer Länge.

- Es ist dringend notwendig, den Zugang zur Tegeler Hafenbrücke richtliniengemäß zu gestalten und barrierefreie Rampen mit Zwischenpodesten in die Brücke zu integrieren (RASt 2006, 6.1.8.8).

03-021 (Straße An der Malche östliche Seite, Mühlenweg/ Querung Schwarzer Weg, Reinickendorf): SON + BAR****

Zum Zeitpunkt der Begehung wurden in der Umgebung der Querungsstelle keine Kraftfahrzeuge geparkt. Allerdings ist entlang des Schwarzen Weges und auch direkt an der Querungsstelle das Parken erlaubt. Es ist davon auszugehen, dass bei guten Witterungsverhältnissen sowie am Wochenende die vorhandenen Parkflächen von Besuchern des Tegeler Forstes rege genutzt werden. In diesem Fall sind Sichtbehinderungen und Umwege bei der Querung aus beiden Richtungen zu erwarten.

- Um Fußgängern jederzeit gute Sichtverhältnisse bei der Querung zu garantieren, wird empfohlen, das Parken auf beiden Straßenseite in den richtliniengemäß freizuhaltenden Sichtfeldern z.B. durch eine Grenzmarkierung mit Zeichen 299 StVO („Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbot“) auszuschließen (RASt 2006, 6.1.8.1, Tab. 31).
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen. Zudem ist die Absenkung des Bordsteins auf der südöstlichen Straßenseite erforderlich.

03-022 (Mühlenweg/ Querung Konradshöher Straße, Reinickendorf): GES + PLA** + SON****

Die Situation ist für Fußgänger, die aus nordwestlicher Richtung kommen, besonders unübersichtlich und die Straße ist schwer einsehbar, da sich die Querungsstelle in einem Straßenknick befindet. Parkende Kraftfahrzeuge in der Parkbucht auf der südöstlichen Straßenseite direkt neben der Querungsstelle behindern ebenfalls die Sicht, zum Zeitpunkt der Begehung stand dort ein Lkw. Zwar gibt es kein besonders starkes Verkehrsaufkommen (Straße ist nicht im Zählnetz), allerdings wurde zum Zeitpunkt der Begehung teilweise sehr schnell gefahren, so dass im Zusammenhang mit den Sichtbehinderungen die Querung vor allem von der nordwestlichen Seite riskant ist.

- Es wird dringend empfohlen, die zugelassene Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Querungsstelle auf 30 km/h zu reduzieren.
- Darüber hinaus ist zu Prüfen, ob um die Querungsstelle zurückversetzte Plateaupflasterungen zwischen der Kurve und der Querungsstelle als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen vorzusehen sind.
- Es ist zu prüfen, inwiefern die Parkbucht auf der südöstlichen Straßenseite verlegt werden kann, um die erforderlichen Sichtachsen zu gewährleisten.

03-023 (Elchdamm südliche Seite/ Querung Zufahrt zu den Sportplätzen, Reinickendorf): PLA + SON****

Die Einfahrt zum Tennisplatz nordöstlich des Städtischen Friedhofes Heiligensee am Schifferberg ist stark trichterförmig erweitert, wodurch das Sichtfeld zwischen querenden Fußgängern und den aus der Einfahrt kommenden Fahrzeugen stark eingeschränkt wird. Des Weiteren kommt es zu Sichtbehinderungen durch Bepflanzung auf der östlichen Seite der Einfahrt. Zum Zeitpunkt der Begehung bewegten sich Kraftfahrzeuge, die vom Tennisplatz auf den Elchdamm einmündeten, mit so hohen Geschwindigkeiten, dass sie einen an dieser Stelle querenden Fußgänger oder Radfahrer nicht rechtzeitig wahrnehmen können. Auf dem Elchdamm ist kein Gehweg vorhanden. Auf großen Teilen des Seitenstreifens der Straße, der von Fußgängern als Gehweg genutzt werden könnte, stehen geparkte Kraftfahrzeuge.

- Es wird empfohlen, in die Zufahrt zu den Sportplätzen eine Plateaupflasterung als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme einzubauen.
- Weiterhin sollte die trichterförmige Zufahrt durch Poller verengt werden, um die Sichtverhältnisse zu verbessern. Eine schräge Führung der Grundstückszufahrt ist nur bei Vorliegen zwingender Gründe zulässig (EFA 2002, 3.1.2.6, nach Bild 3)
- Es wird empfohlen, auf der südlichen Seite des Elchdamms das Parken z.B. durch Zeichen 283 StVO („Haltverbot“) auszuschließen, um den Seitenstreifen als Gehweg nutzbar zu machen.

03-024 (Elchdamm südliche Seite, Süderholmer Steig/ Querung Elchdamm, Reinickendorf): SON**

Auf dem Elchdamm ist kein Gehweg vorhanden. Auf großen Teilen des Seitenstreifens des Elchdamms, der von Fußgängern als Gehweg genutzt werden könnte, sind Kraftfahrzeuge geparkt.

- Es wird empfohlen, auf der südlichen Seite des Elchdamms das Parken z.B. durch das Zeichen 283 StVO („Haltverbot“) auszuschließen, um den Seitenstreifen als Gehweg nutzbar zu machen.

Der Weg durch die Kleingartenkolonien „Seebad“ und „Am See“ kann, obwohl in der Planvorlage als unzugänglich eingezeichnet, ab Elchdamm bis Süderholmer Steig begangen werden. Auf diesem Abschnitt befinden sich keine Querungsstellen. Die Querungen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.

03-025 (Heiligenseestraße westliche Seite, Hennigsdorfer Straße/ Querung Straße Alt- Heiligensee, Reinickendorf): KAP**

Der Radweg verläuft an der Querungsstelle auf Fahrbahnniveau und grenzt direkt an die Straße. Fußgänger, welche die Straße einsehen möchten, müssen sich auf die Straße stellen, wobei sie von abbiegenden Kraftfahrzeugen gefährdet werden.

- Es wird empfohlen, eine Aufstellfläche als Fußgängerkap zwischen Radweg und Fahrbahn zu bauen.

Nach der Querung der Straße Alt Heiligensee ist der östliche Uferweg am Niederneuendorfer See bis zur Anglersiedlung noch nicht zugänglich. Die Querungen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.

03-026 (Weg durch die Anglersiedlung, Hennigsdorfer Straße östliche Seite/ Querung Hennigsdorfer Straße, Reinickendorf): SON + BAR****

Zum Zeitpunkt der Begehung war die Hennigsdorfer Straße von sehr wenigen Kraftfahrzeugen befahren. Aufgrund der Verkehrsbelastung von ca. 5500 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) ist jedoch davon auszugehen, dass in den Stoßzeiten eine deutliche Zunahme des Kraftfahrzeugaufkommens zu verzeichnen ist. Eine Querung der Hennigsdorfer Straße scheint an der in der Planvorlage angegebenen Stelle nicht vorgesehen, da auf der westlichen Straßenseite keine Aufstellfläche für Fußgänger vorhanden ist. Fußgänger die die Hennigsdorfer Straße dennoch an dieser Stelle queren möchten, müssen sich daher auf dem Straßenbegleitgrün aufstellen, um die Fahrbahn einsehen zu können.

- Es wird dringend empfohlen, an der Querungsstelle beidseitig eine Aufstellfläche für Fußgänger zu bauen.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.
- Auf der östlichen Straßenseite ist eine Bordsteinabsenkungen erforderlich.

03-027 (Hennigsdorfer Straße/ Querung Straße Zur Sonnenhöhe, Reinickendorf): SON + BAR***

Die Einmündung der Straße Zur Sonnenhöhe ist sehr stark trichterförmig erweitert und die Zufahrt für Kraftfahrzeuge über 3,5 t ist durch Zeichen 253 [„Verbot für Kraftfahrzeuge (...“)] ausgeschlossen. Durch ein am südwestlichen Straßenrand aufgestelltes Großplakat kommt es zu Sichtbehinderungen bei der Querung. Verstärkt wird die Sichtbehinderung durch die vorhandene Bepflanzung auf der südwestlichen Seite und durch eine Straßenkuppe.

- Da nicht nachvollziehbar ist, warum die Straße Zur Sonnenhöhe derart stark trichterförmig erweitert ist, wird dringend empfohlen, die Einmündung durch z. B. Poller zu verengen.
- Es wird empfohlen, die Querungsstelle beidseitig mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen,

**03-028 (Hennigsdorfer Straße östliche Seite, Ruppiner Straße nördliche Seite/
Querung Ruppiner Straße, Reinickendorf): SCH*****

Die Ruppiner Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 11.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Fußgänger müssen an dieser Querungsstelle ca. 60 Sekunden auf die Grünzeit warten.

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

Der Weg verlässt in Richtung Norden entlang der Ruppiner Straße das Berliner Stadtgebiet und führt in die Stolper Heide.

GHW Nr. 04 „Lübarser Weg“

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

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

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

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

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

An der empfohlenen Querungsstelle kommt es dann jedoch zu erheblichen Sichtbeeinträchtigungen für Fußgänger durch geparkte Kraftfahrzeuge. Zudem wird die

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

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

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

GHW Nr. 13 „Barnimer Dörferweg“

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

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

Der Weg ab der Trennung vom GHW Nr. 3 („Heiligenseer Weg“) an der Tegeler-Hafen-Brücke bis direkt nach der Unterquerung der S-Bahn und der BAB 111 verläuft gemeinsam mit dem GHW Nr. 16 („Humboldt-Spur“). Auf diesem Weg müssen bis zur Karolinenbrücke keine Straßen überquert werden.

13-001 (Waidmannsluster Damm, am Nordgraben/ Querung Karolinenstraße neben der Karolinenbrücke, Reinickendorf): WEG *

Bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 25.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) ist die Karolinenstraße trotz des vorhandenen Mittelstreifens im Gegensatz zur Darstellung in der Plangrundlage nicht im direkten Wegeverlauf zu queren. Der notwendige Umweg bis zum Knotenpunkt Waidmannsluster Damm – Karolinenstraße lässt sich durch eine veränderte Wegführung verkürzen und angenehmer gestalten.

- Es wird empfohlen, den Wegeausgang aus Richtung Tegeler Hafen nördlich des Nordgrabens so dicht wie möglich nördlich in Richtung der Straße An der Mühle zu verschieben.

13-002 (Waidmannsluster Damm, Straße An der Mühle/ Querung Karolinenstraße, Reinickendorf): KAP ** + WEG *

Die Querung ist für Fußgänger unkomfortabel, weil sie nicht in einem Zug erfolgen kann und die Wartezeit auf dem Mittelstreifen sehr lang ist.

- Es wird empfohlen, durch eine bauliche Gehwegvorstreckung auf der westlichen Seite eine Wartefläche außerhalb des Radweges einzurichten.
- Es wird empfohlen, den Weg auf dem südlichen Gehweg des Waidmannsluster Damms bis zum ersten Eingangsweg in die Grünanlage nördlich des Nordgrabens zu führen.
- Noch komfortabler wäre es, wenn vom westlichsten Hügel der hübschen Grünanlage ein kurzer Weg zum Knotenpunkt Waidmannsluster Damm – Karolinenstraße führen würde.

13-003 (Waidmannsluster Damm/ Querung Buddestraße, Reinickendorf): KAP **

Die Buddestraße hat einen nicht unerheblichen Links- und Rechtsabbiegeverkehr aus dem Waidmannsluster Damm.

- Es wird empfohlen, auf der westlichen Straßenseite in Fortsetzung des Parkstreifens eine Gehwegvorstreckung zumindest zu markieren.

13-004 (Waidmannsluster Damm/ Querung Hermsdorfer Damm, Ausfahrten der BAB 111, Reinickendorf): SCH ***

Die Querung dieses Knotenpunktes ist für Fußgänger wegen der langen Wartezeiten, teilweise auf dem Mittelstreifen, sehr unkomfortabel. Eigentlich müsste der Weg über die vier notwendigen Querungsstellen im Uhrzeigersinn empfohlen werden,

unter anderem, um dadurch mit den Fahrzeugführern in den ein- und abbiegenden Kraftfahrzeugen in Blickkontakt treten zu können. Dies aber ist vor Ort nicht umsetzbar und widerspricht zudem einer späteren eindeutigen Wegmarkierung.

- Es ist dringend zu prüfen, ob die kurze aber recht gefährliche gemeinsame Grün-Zeit für Fußgänger und die einbiegenden Kraftfahrzeuge aus Westrichtung Waidmannsluster Damm verhindert werden kann. An den anderen Querungsstellen wurde dies nicht beobachtet.

Direkt nach der Querung Hermsdorfer Damm trennen sich der untersuchte Weg und der GHW Nr. 16 („Humboldt-Spur“).

13-005 (Barnimer Dörferweg/ Querung Waidmannsluster Damm, Reinickendorf): SON ***

Wer von Norden kommend am Friedhof am Fließtal auf dem abschüssigen Weg mit dichter Randbepflanzung auf den Waidmannsluster Damm stößt, könnte die Quersituation falsch einschätzen und die Fahrbahnen und den Mittelstreifen an dieser Stelle queren. Die Querung im direkten Wegeverlauf ist bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 21.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und einer autobahnähnlichen Situation äußerst gefährlich.

- Es wird empfohlen, vor dem Radweg ein kurzes Sperrgitter aufzustellen.

13-006 (Barnimer Dörferweg/ Querung Artemisstraße, Reinickendorf): 2KAP **

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle durch zumindest markierte Gehwegvorstreckungen zu verbessern.

**13-007 (Barnimer Dörferweg/ Querung Berliner Straße, Reinickendorf),
13-008 (Barnimer Dörferweg/ Querung Oraniendamm, Reinickendorf): LSA *****

Der Straßenzug Berliner Straße – Oraniendamm hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 26.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Aus dem Barnimer Dörferweg aus Richtung Osten kommend führt eine Rampe auf das Gehwegniveau. Die Gehwegbreite reicht kaum als Aufstellfläche für mehr als zwei Fußgänger aus. Auf dem Radweg herrscht reger Verkehr. Schnell fahrende Radfahrer sind nur sehr kurz vor dem Zusammentreffen zu bemerken, weil die Kurve auf der südlichen Seite schlecht einsehbar ist. Durch die enge Kurve sind allenfalls drei bis vier hintereinander fahrende Kraftfahrzeuge von der Querungsstelle aus zu sehen. Es gibt keine abgesenkten Bordsteine, aber ein Mittelstreifen lässt vermuten, dass die Querung an dieser Stelle erfolgen kann. Zum Zeitpunkt der Begehung gab es in beiden Richtungen keinerlei Lücken im Verkehrsstrom, es war keine Querung im normalen Laufschritt möglich.

Auf der südlichen Seite der Brücke über das Tegeler Fließ gibt es keinen Mittelstreifen und keine abgesenkten Bordsteine. Die Sichtverhältnisse sind in Richtung Süden deutlich besser; doch sind von dort aus die aus Norden kommenden Fahrzeuge aufgrund der Straßenkurve am Robinienweg schlechter zu sehen. Wer aus dem Westen kommend den Barnimer Dörferweg verlässt, sieht allerdings die näch-

ste Kreuzung mit einer Lichtsignalanlage in einer Entfernung von ca. 100 Metern an der Dianastraße.

Auffällig ist, dass in diesem Straßenabschnitt mit einer überdimensionierten Fahrbahnbreite regelmässig so gefahren wird, als wenn es nur einen Fahrstreifen pro Richtung gibt. Es ist also recht viel Platz vorhanden. Zum Zeitpunkt der Begehung - an einem Werktag um die Mittagszeit - konnte beobachtet werden, dass die Nutzerinnen und Nutzer des Weges an dieser Querungsstelle orientierungslos reagierten. Es gibt keine ausgeprägte Gefahrenstelle, jeder versuchte im Kurvenbereich irgendwie die Straßenseite zu wechseln.

Ein Umweg von ca. 200 Metern über die Dianastraße ist nicht zumutbar, zumal die dort vorhandene Lichtsignalanlage aufgrund des starken Linksabbiegeverkehrs aus der Dianastraße kein sicheres Queren bei Grün für Fußgänger zulässt. Die nächste Lichtsignalanlage in nördlicher Richtung befindet sich in unzumutbarer Entfernung an der Almutstraße. Die BVV-Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen teilte in einem Schreiben mit, dass sie an dieser Stelle Handlungsbedarf sieht.

Beim Barnimer Dörfeweg handelt es sich um einen gut ausgebauten, bestens ausgeschilderten und frequentierten Premiumweg unter den 20 grünen Hauptwegen.

- Es wird deshalb dringend empfohlen, auf der südlichen Seite im direkten Verlauf des Barnimer Dorfweges eine bedarfsgesteuerte Fußgänger-Lichtsignalanlage einzurichten.

13-009 (Barnimer Dörfeweg/ Querung Am Freibad, Reinickendorf): KAP * + SON *****

Aus der Sicht der Fußgänger sieht diese Querungsstelle von beiden Seiten sehr harmlos aus. Sie ist leider gefährlich. Zum Zeitpunkt der Begehung, einem Werktag zur Mittagszeit, war die Straße unerwartet stark und vor allem schnell befahren und es waren auch zahlreiche Fußgänger und Läufer unterwegs. Aus der Sicht der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer ist der für Fußgänger gut beschilderte Übergang kaum wahrnehmbar, insbesondere für diejenigen, die aus der südlichen Kurve kommen. Insgesamt ist die Straßenfläche zu breit und führt nicht zu einer angemessenen Fahrgeschwindigkeit. Hinzu kommt, dass es offensichtlichen Parkbedarf gibt für Menschen, die einen Abschnitt des Weges für einen Spaziergang benutzen möchten. Die Fahrzeuge werden leider irgendwie geparkt und behindern damit noch einmal zusätzlich die Sichtverhältnisse. Eine Maßnahme wird für dringend erforderlich gehalten.

- Empfohlen wird eine markierte optische Straßeneinengung und damit die Hervorhebung der Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer. Diese muss insbesondere aus der südlichen Fahrtrichtung erkennbar sein.
- Möglicherweise können nach einer markierten Schraffur im Kurvenbereich auf der Südseite eine bauliche Gehwegvorstreckung eingerichtet und anschließend Parkbuchten markiert werden.

13-010 (Querung Straße Alt Lübars, Reinickendorf): BAR **

Die Straße Alt Lübars hat einen Durchgangsverkehr von ca. 5.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Nach der Planvorlage befindet sich der Übergang von der Süd- zur Nordseite etwa in der Mitte der kurzen Straße zwischen der Straßenschlaufe Alt-Lübars mit der Dorfkirche in der Mitte und dem Abzweig Barnimer Dörferweg, da der südliche Gehweg in Richtung Westen immer schmaler wird und letztlich verschwindet. Der Gehweg auf der nördlichen Seite ist ebenfalls sehr schmal, wurde aber zum Zeitpunkt der Begehung getestet und ist gerade so benutzbar. Auf der südlichen Seite ist der Bordstein abgesenkt.

- Der Bordstein auf der Nordseite muss abgesenkt werden.

13-011 (Straße Alt-Lübars, Schildower Weg/ Querung Blankenfelder Chaussee, Reinickendorf): BAR **

Die Blankenfelder Chaussee hat ein Verkehrsaufkommen von immerhin 5.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und die Verbindung Straße Alt-Lübars – Schildower Weg war zum Zeitpunkt der Begehung durch Fuß- und Radverkehr frequentiert. Eine Markierung der Querungsstelle würde den dörflichen Charakter stören. Obwohl es nach Dorfausgang keine Trennung zwischen dem Fahrstreifen und dem Gehbereich gibt, führt der schmale Gehweg bis zur letzten Grundstücksgrenze und ist mit einem Rollstuhl schwer zu überwinden.

- Es wird empfohlen, den dörflichen Gehweg breiter und angesenkt auslaufen zu lassen.

Der weitere Wegeverlauf gehört zum Untersuchungsgebiet 2009:

GHW Nr. 16 „Humboldtspur“

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

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

WEG**

- Im Gegensatz zur Planvorlage sollte der Weg auf südöstlicher Seite des Schwarzen Weges bis zum Weg An der Malche fortgeführt werden, um die zwei Querungen des Schwarzen Weges zu vermeiden.

Der Weg trifft am Mühlenweg auf den GHW 03 („Heiligenseer Weg“). Die Querungsstelle im gemeinsamen Verlauf beider Wege bis zur Tegeler-Hafen-Brücke wurde bereits als Teil des GHW 03 untersucht.

Ein kurzer Abschnitt von der Tegeler Hafenbrücke bis zur Fußgängerbrücke zur Kleingartenkolonie Humboldt-Schloss an der nördlichen Spitze des Tegeler Hafens ist gemeinsam mit dem GHW Nr. 13 („Barnimer Dörferweg“) geführt. Es gibt auf diesem Abschnitt keine Querungsstellen.

16-001 (Weg nördlich der Grünanlage am Nordgraben, Waidmannsluster Damm südliche Straßenseite/ Querung Karolinenstraße nördlich der Karolinenbrücke, Reinickendorf): WEG* + SCH + KAP ** + BAR ***

Bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 25.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) ist die Querung der Karolinenstraße im Gegensatz zur Planvorlage erst auf der südlichen Seite der Straße An der Mühle möglich. Sie ist trotz des vorhandenen Mittelstreifens und der zusätzlichen Dreiecksinsel für Fußgänger unkomfortabel, weil sie nicht in einem Zug erfolgen kann, die Wartezeit auf dem Mittelstreifen sehr lang und die Grünzeiten für Fußgänger sehr kurz sind. Auf der östlichen Dreiecksinsel ist die Aufstellfläche durch einen Radwege eingeengt, der als Fläche von Fußgängern mit genutzt wird, die dann bei Grün für die Karolinenstraße den Radfahrern im Wege stehen.

- Der Weg muss auf der östlichen Seite der Karolinenstraße bis zur Einmündung der Straße An der Mühle umgeleitet werden.
- Die Schaltung der Lichtsignalanlage ist aus der Sicht der Fußgängerverkehrssicherheit unbedingt zu überprüfen und zu optimieren, so dass Fußgänger in einem Zug die Kreuzung queren können.
- Es wird empfohlen, durch ein bauliches Fußgängerkap auf der westlichen Straßenseite eine Wartefläche vor dem Radweg einzurichten.
- Es wird vorgeschlagen an der Querungsstelle die Bordsteine mit einem Auftritt von 3 cm zur Fahrbahn hin zu versehen. Unmittelbar vor dem Bordstein bzw. auf der Dreiecksinsel vor dem Radweg sind taktile Platten einzubauen (AV Berlin, A, 2.3.2).
- Es wird empfohlen, den Weg nach der Querung auf dem südlichen Gehweg des Waidmannsluster Damms bis zum ersten Eingangsweg in die Grünanlage nördlich des Nordgrabens zu führen. Noch komfortabler wäre es, wenn vom westlichsten Hügel der hübschen Grünanlage ein kurzer Weg zum Knotenpunkt Waidmannsluster Damm – Karolinenstraße führen würde.

16-002 (Waidmannsluster Damm/ Querung Buddestraße, Reinickendorf): LSA + BAR****

Die Buddestraße hat einen nicht unerheblichen Links- und Rechtsabbiegeverkehr aus dem Waidmannsluster Damm mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 25.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und aus der Buddestraße selbst. In der Hauptverkehrszeit hat man als Fußgänger erhebliche Schwierigkeiten die Fahrbahn zu queren.

- Es ist zu prüfen, ob an der Querungsstelle eine bedarfsgesteuerte Fußgängerlichtsignalanlage eingerichtet werden kann.
- Es wird empfohlen, auf der westlichen Straßenseite in Fortsetzung des Parkstreifens ein Fußgängerkap zu bauen.
- Darüber hinaus wird empfohlen an der Querungsstelle die Bordsteine mit einem Auftritt von 3 cm zur Fahrbahn hin zu versehen. Unmittelbar vor dem Bordstein sind taktile Platten einzubauen (AV Berlin, A, 2.3.2).

16-003 (Waidmannsluster Damm/ Querung Zufahrten der A111, Reinickendorf): SCH* + BAR****

Der Waidmannsluster Damm hat ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von ca. 25.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und die Querung der beiden Autobahn-Zu- und Abfahrten ist für Fußgänger wegen der Gleichzeitigkeit der starken Abbiegeverkehre unkomfortabel und gefährlich.

- Die Schaltung der Lichtsignalanlage ist aus der Sicht der Fußgängerverkehrssicherheit unbedingt zu überprüfen. Die Grünzeiten für die Fußgänger müssen besser mit den abbiegenden Kraftfahrzeugen abgestimmt werden, erforderlich ist eine konfliktfreie Signalschaltung.
- Es wird empfohlen an der Querungsstelle die Bordsteine mit einem Auftritt von 3 cm zur Fahrbahn hin zu versehen. Unmittelbar vor dem Bordstein sind taktile Platten einzubauen (AV Berlin, A, 2.3.2).

Im Gegensatz zur Planvorlage ist der temporäre Umweg südlich vom Waidmannsluster Damm nicht notwendig, da der Idealweg östlich der Autobahn A111 über die Wilhelm-Blume-Allee bis zur Ziekowstraße begehbar ist.

16-004 (Ziekowstraße westliche Seite, Gehweg südlich des Nordgrabens/ Querung Ziekowstraße, Reinickendorf): KAP + BAR****

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist relativ hoch (Straße nicht im Zählnetz). An der Querung kommt es zu Sichtbeeinträchtigungen durch parkende Kraftfahrzeuge, welche zum Zeitpunkt der Begehung in erster Linie große und weit ausladende Anhänger von Lastkraftwagen sind. Des Weiteren wird nach der Beobachtung die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h häufig überschritten.

- Es wird empfohlen auf beiden Seiten richtliniengemäß 30 – 70 cm über die Parkstände hinaus vorgezogene Fußgängerkaps zu bauen, um eine bessere Sicht zu ermöglichen (AV Berlin, A, 2.3.6).
- Es wird empfohlen zusätzlich auf beiden Seiten des Radweges taktile Platten einzubauen (AV Berlin, A, 2.3.2).

16-005 (Gorkistraße nördliche Seite, Weg nördlich des Nordgrabens/ Querung Gorkistraße östlich der Brücke über den Nordgraben, Reinickendorf): SCH* + MIN****

Die Gorkistraße hat ein Kraftfahrzeugaufkommen von annähernd 6.400 (DTV). Zum Zeitpunkt der Beobachtung gab es Konflikte zwischen Fußgängern auf der Furt bei Grün und Rechtsabbiegern aus der Straße Am Nordgraben. Im Einzugsgebiet der Querung befinden sich das Behindertenzentrum und das Humboldt-Klinikum. Dies führt zu einem erhöhten Fußgängeraufkommen mit einer geringen Gehgeschwindigkeit. Dafür ist die Aufstellfläche der Mittelinsel zu klein.

- Empfohlen wird die konfliktfreie Ampelschaltung, bei der Fußgänger bei Grün nicht mit abbiegenden Kraftfahrzeugen rechnen müssen (RiLSA, 1992, 7.3.4).
- Es wird vorgeschlagen, die Mittelinsel zu verbreitern, um Fußgängern, Rollstuhlfahrer und Personen mit Kinderwagen genügend Schutzfläche zu bieten (AV Berlin, A, 2.3.5).

16-006 (Grünzug nördlich des Nordgrabens/ Querung Triftstraße nördlich der Brücke über den Nordgraben, Reinickendorf): WEG + KAP****

Die Triftstraße hat ein Kraftfahrzeugaufkommen von annähernd 8.500 (DTV). Es gibt einen gefährlichen Übergang mit Mittelinsel, nur ein paar Meter von der Lichtsignalanlage der Kreuzung Triftstraße/Straße Am Nordgraben auf der anderen Seite der Brücke über den Nordgraben entfernt. Für die Kraftfahrer/innen aus südlicher Richtung ist er im Beschleunigungsbereich nach der Lichtsignalanlage und für die Kraftfahrer/innen aus nördlicher Richtung wegen der Konzentration auf die nahende Lichtsignalanlage nicht wahrnehmbar. Es ist unsachgemäß, die Fahrbahn vor der Kreuzung durch Abbiegestreifen auszuweiten und in diesem Bereich eine Fußgängeroute über fünf Fahrstreifen zu führen.

- Es sollte entschieden werden, welche Priorität man der Nutzung des Grünzuges am Nordgraben einräumt, ob ein Umweg über die Furt auf der nördlichen Straßenseite der Straße Am Nordgraben empfohlen wird oder der direkte Wegeverlauf zu sichern ist.

„Verkehrstechnisch“ ist die mit etwa 50 Meter Umweg verbundene Querung an der Lichtsignalanlage zumutbar; es wird allerdings kaum gelingen, die Querung von Fußgängern und auch Radfahrern an dieser Stelle zu unterbinden. Wenn die Querungsstelle beibehalten wird, muss sie sicher und komfortabel eingerichtet werden und von Kraftfahrern und Radfahrern zu erkennen sein.

- Empfohlen wird eine Verengung auf zwei Fahrstreifen auf der Westseite durch einen baulichen Fußgängerkap und einer Grenzmarkierung durch Zeichen 299 StVO entgegen der Fahrtrichtung, so dass südlich des Kaps für Personenkraftwagen der Rechtsabbiege-Streifen erhalten bleibt.
- Auf der Ostseite wird ebenfalls der Bau eines Fußgängerkaps empfohlen mit einer Grenzmarkierung bis zur Fußgängerfurt, so dass sich die wenigen Rechtsabbieger aus der Straße Am Nordgraben in den Fahrstreifen einfädeln müssen und die bis dahin einstreifige Straße nicht vor dem Überweg, sondern erst nördlich des Überweges zweistreifig wird.
- Sollte der Grünzug auch von Radfahrern benutzt werden, sind auf beiden Seiten vor den quer verlaufenden Gehwegen Drängelgitter vorzusehen
- Es wird die Demontage der Poller auf der Mittelinsel empfohlen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

16-007 (Grünzug nördlich des Nordgrabens / Querung Eichborndamm, Reinickendorf): WEG**

Der Eichborndamm hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 17.800 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und befindet sich in unmittelbarer Nähe vom Finanzamt-, dem Rathaus Reinickendorf und einem frequentierten U-Bahnhof. Der in der Planvorgabe angegebene Übergang im Verlaufe des Grünzuges nördlich von der Bad-Steben-Straße kann ohne gravierende Umbaumaßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht empfohlen werden.

- Es sollte entschieden werden, welche Priorität man der Nutzung des Grünzuges am Nordgraben einräumt. Zu klären ist, ob ein Umweg über die Furt auf der nördlichen Seite der Straße Am Nordgraben empfohlen wird oder der direkte Wegeverlauf zu sichern ist und damit auch stadtgestalterisch die Trennwirkung dieser Straße im Kernbereich von Reinickendorf gemindert werden kann.

„Verkehrstechnisch“ ist die mit etwa 50 Meter Umweg verbundene Querung an der Lichtsignalanlage zumutbar. Zum südlichen Übergang: Keine Anmerkung

16-008 (Grünzug nördlich des Nordgrabens/ Querung Oranienburger Straße, Reinickendorf): WEG + SCH** + MIN****

Die Oranienburger Straße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 17.800 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Der in der Planvorgabe angegebene Übergang im Verlaufe des Grünzuges nördlich vom Nordgraben kann ohne gravierende Umbaumaßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht empfohlen werden.

- Es sollte entschieden werden, welche Priorität man der Nutzung des Grünzuges am Nordgraben einräumt. Zu klären ist, ob ein Umweg über die Furt auf der nördlichen Seite der Straße Am Nordgraben empfohlen wird oder der direkte Wegeverlauf zu sichern ist.

„Verkehrstechnisch“ ist die mit etwa 50 Meter Umweg verbundene Querung an der Lichtsignalanlage zumutbar. Dort ist die Grünzeit für Fußgänger zu kurz. Man kommt nicht in einem Zug über die Querung und muss auf der Mittelinsel warten, welche zudem eine zu kleine Aufstellfläche hat.

- Es sollte geprüft werden, ob die Schaltung der Lichtsignalanlage für Fußgänger optimiert/ verlängert werden kann.
- Es wird vorgeschlagen, die Mittelinsel zu verbreitern, damit Fußgängern, Rollstuhlfahrern und Personen mit Kinderwagen genügend Schutzfläche geboten wird (AV Berlin, A, 2.3.5).

16-009 (Grünzug nördlich des Nordgrabens/ Querung Roedernallee, Reinickendorf): BAR**

Die Roedernallee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 18.500 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Der in der Planvorgabe angegebene Übergang im Verlaufe des Grünzuges nördlich vom Nordgraben kann ohne gravierende Umbaumaßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht empfohlen werden.

- Es sollte entschieden werden, welche Priorität man der Nutzung des Grünzuges am Nordgraben einräumt. Zu klären ist, ob ein Umweg über die Furt auf der nördlichen Seite der Straße Am Nordgraben empfohlen wird oder der direkte Wegeverlauf zu sichern ist.

„Verkehrstechnisch“ ist die mit etwa 50 Meter Umweg verbundene Querung an der Lichtsignalanlage zumutbar.

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

16-010 (Schorfheidestraße westliche Seite/ Querung Schorfheidestraße, Reinickendorf): WEG + LSA** + KAP** + BAR****

Die Schorfheidestraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 15.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Der in der Planvorgabe angegebene Übergang im Verlaufe des Grünzuges an der Kleingartenkolonie Am Nordgraben nördlich vom Nordgraben kann aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht empfohlen werden.

- Die Wegführung sollte verändert werden: Auf der Westseite der Schorfheidestraße bis zur Kreuzung mit der Straße Am Nordgraben, in Richtung Osten durch den S-Bahn-Tunnel und am Anfang der Heinz-Brandt-Straße wieder zurück auf die Nordseite des Nordgrabens.

Zum Begehungszeitpunkt wurde festgestellt, dass zahlreiche Kraftfahrzeuge die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h überschreiten wenn sie aus der Kurve kamen, respektive in sie hineinfahren. Die Straßenführung ist hier sehr weitläufig und verleitet zum Schnellfahren.

- Es ist zu prüfen, ob eine bedarfsgesteuerte Fußgänger-Lichtsignalanlage zu installieren ist (EFA 2002, 3.2.1).
- Es wird empfohlen, die Straßenflächen zu nutzen, die durch überdimensionierte Eckausrundungen entstanden sind, um auf beiden Straßenseiten bauliche Gehwegkaps und damit Aufstellflächen für Fußgänger vor den Radwegen zu schaffen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten, um auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung zu ermöglichen.

WEG*

- Die in der Planvorlage vorgegebene Wegeführung nördlich vom Nordgraben ist über die Heinz – Brandt – Straße nicht erreichbar. Es muss geprüft werden ob der Weg über die Schorfheidestraße/ S- Bahnunterführung südlich vom Dannenwalder Weg auf den Weg nördlich auf den Weg nördlich des Nordgrabens zu stoßen.

Der Weg verläuft gemeinsam mit dem GHW 04 („Lübarser Weg“) entlang des Nordgrabens bis zum Lübarser Weg. Auf dieser Strecke müssen keine Straßen überquert werden.

WEG*

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

GHW Nr. 18 „Innerer Parkring“

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

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

**18-059 (Letteallee/ Querung Reginhardstraße nördliche Seite, Reinickendorf):
FGÜ ** + KAP *** + BAR ** + SON ****

Die Querung der Reginhardstraße ist gefährlich. Die beiden breiten Fahrstreifen verleiten zum Schnellfahren und die aufgestellten und zusätzlich auf die Fahrbahn markierten Gefahrzeichen Kinder (Zeichen 136 StVO) zeigten zum Zeitpunkt der Begehung keinerlei Wirkung auf die Fahrweise. Fußgänger aus Richtung Osten kommend haben keinen Einblick auf den Fahrstreifen aus Norden und können von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern schlecht wahrgenommen werden.

- Es ist zu prüfen, ob in der Reginhardstraße Rechts-Vor-Links eingeführt werden kann, da das Richtzeichen Vorfahrtstraße (Zeichen 306) für viele Autofahrer das gleichzeitige Gefahrzeichen Kinder (Zeichen 136) aufhebt.
- Es wird eine Prüfung empfohlen, ob das Fußverkehrsaufkommen die Anlage eines Fußgängerüberweges rechtfertigt.
- Zumindest wird die Anlage einer baulichen Gehwegvorstreckung auf der östlichen Seite empfohlen.
- Darüber hinaus ist der Bordstein auf der westlichen Seite abzusenken.

**18-060 (Letteallee/ Querung Mickestraße nördliche Seite, Reinickendorf):
BAR ****

- Auf beiden Straßenseiten müssen die Bordsteine abgesenkt werden.

18-061 (Letteallee/ Querung Kühleweinstraße nördliche Seite, Reinickendorf):

Gehweg ist durchgezogen.

18-062 (Letteallee/ Querung Semkensteg nördliche Seite, Reinickendorf):

Gehweg ist durchgezogen.

18-063 (Letteallee/ Querung Fahlandgasse, Reinickendorf): GES * + PLA *****

Der Friedrich-Neumann-Platz und die direkt anschließenden Querungen der Fahlandgasse und der Letteallee zu den Gehwegen machen gemeinsam den Eindruck eines Verkehrsberuhigten Bereiches. Die Gehwege sind teilweise bis zum Fahrbahnniveau abgesenkt und dies wirkt wie eine Teilaufpflasterung. Beobachtungen an einem Werktag zur Mittagszeit zeigten, dass sich Fußgänger nur sicher fühlen, aber gefährdet sind. Etwa alle Minute bog ein Kraftfahrzeug von Süden aus der Residenzstraße mit unverminderter und für eine Tempo 30-Zone deutlich überhöhter Geschwindigkeit in die Lettestraße oder in die Fahlandgasse ein.

- Es wird dringend empfohlen, eine Maßnahme zur Verringerung der Einbiegegeschwindigkeit der Rechtsabbieger bereits im Verlauf des nordöstlichen

Gehweges der Residenzstraße vorzusehen. Möglicherweise könnte dies eine Plateaupflasterung zwischen dem Radfahrstreifen und der Furt sein.

18-064 (Pankower Allee/ Querung Residenzstraße direkt am U-Bahn-Ausgang Friedrich-Neumann-Platz, Reinickendorf):

Keine Anmerkung.

18-065 (Residenzstraße/ Querung Straße Am Schäferberg, Reinickendorf): KAP **

Obwohl oder gerade weil die Straße am Schäferberg eigentlich nur eine Parkstraße ist und sich auf der Nordseite ein Taxistand befindet, ist es sinnvoll, den westlichen Gehweg mit einem starken Fußverkehrsaufkommen optisch durchzuführen und das Parken im 5-Meter-Bereich zu unterbinden.

- Es wird empfohlen, auf beiden Seiten Gehwegvorstreckungen zu markieren.

18-066 (Weg vom Schäfersee, Grindelwaldweg/ Querung Baseler Straße südliche Seite, Reinickendorf): KAP ** + BAR **

Am frequentierten Übergang vom südlichen Gehweg des Grindelwaldweges zur Grünanlage am Schäfersee gab es zum Zeitpunkt der Begehung aufgrund von im 5-Meter-Bereich der Einmündung abgestellten Kraftfahrzeugen keine Übergangsmöglichkeit. Die Fußgänger querten zumeist diagonal, versuchten aber stets auf der Achse zum südlichen Gehweg zu bleiben.

- Es wird dringend empfohlen, auf beiden Seiten Gehwegvorstreckungen zumindest zu markieren, mit einer südlichen Sperrfläche zur Verbesserung der Sichtverhältnisse.
- Darüber hinaus sind auf beiden Seiten die Bordsteine abzusenken.

18-067 (Grindelwaldweg/ Querung Aroser Allee südliche Seite, Reinickendorf): KAP **

Die Aroser Allee hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 14.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und ist in einer verträglichen Zeit zu überqueren. Es sollte allerdings versucht werden, auch die Querungslänge über die zwei Fahrstreifen auf der Ostseite der breiten Mittelinsel zu verringern.

- Es wird empfohlen, auf der Ostseite ebenfalls eine Gehwegvorstreckung mit Sperrfläche zur Verbesserung der Sichtverhältnisse zu markieren.

18-068 (Grindelwaldweg/ Querung Romanshorner Weg südliche Seite, Reinickendorf): BAR ** + KAP **

- Auf beiden Straßenseiten sind Bordsteinabsenkungen notwendig.

- Darüber hinaus wird empfohlen, Maßnahmen gegen das Parken von Kraftfahrzeugen wie z.B. durch Sperrflächen, Poller auf der Fahrbahn oder eine Bake auf der östlichen Seite vorzunehmen, da ein geradlinig abgeschrägter Bordstein leider noch mehr zum Zuparken verleitet als eine Abrundung.

Der Idealweg über den Golgatha-Gnaden- und Johannes-Evangelist-Kirchhof ist nicht zugänglich. Auf dem kurzen Abschnitt befinden sich auf dem Idealweg keine und auf dem temporären Umweg eine Querungsanlage, die nicht untersucht wurde.

18-069 (Golgatha-Gnaden- und Johannes-Evangelist-Kirchhof, Kolonie Freudental/ Querung Holländer Straße, Reinickendorf):

Auf freier Strecke am westlichen Friedhofsende befindet sich eine bedarfsgesteuerte Fußgänger-Signalanlage.

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