

7. Festgestellte Mängel und Maßnahmen-Vorschläge

Spandau: (insgesamt 53 Querungsstellen)

GHW Nr. 01 (060-064), 5 Querungsstellen

GHW Nr. 02 (001-017), 17 Querungsstellen

GHW Nr. 12 (001-010), 10 Querungsstellen

GHW Nr. 20 (001-021), 21 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).

Im Schlossgarten Charlottenburg trifft der GHW Nr. 01 auf den GHW Nr.18 „Innerer Parkring“, der die Begrenzung des inneren Untersuchungsgebietes darstellt. Es folgt der untersuchte Westausläufer:

Ab der Trennung vom GHW Nr. 18 „Innerer Parkring“ an der S-Bahnbrücke Jungfernhöhe nördlich vom Schlossgarten Charlottenburg gibt es im Verlauf des südlichen Uferweges der Spree bis zur Kolonie Dahlemer Wiese (Charlottenburg) am Wiesendamm (Spandau) keine Straßenquerungen.

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

Ab Juliusturmbrücke sind im Verlauf des westlichen Weges am Ufer der Havel bis zum Abzweig des GHW 20 „Bullengrabenweg“ keine Straßen zu queren. Nach der Querung des GHW Nr. 12 „Havelseenweg“ wird die Grünanlage am Stabholzgarten durchschritten.

01-060 (Weg im Stabholzgarten, Straße Am Wall/ Querung Straße Am Stabholzgarten, Spandau):

Keine Anmerkung.

01-061 (Straße Am Wall, Vorplatz Rathaus Spandau/ Querung Carl-Schurz-Straße, Spandau):

Keine Anmerkung.

01-062 (Vorplatz Rathaus Spandau, Weg im Münsinger Park/ Querung Altstädter Ring, Spandau): BAR + WEG****

- Es ist nach dem Ausbau der Fahrtreppen in der U-Bahn-Unterführung zu prüfen, ob Rollstuhlfahrer die neue Rampe benutzen können.
- Ist die Unterführung nicht barrierefrei, muss der Weg über die Querungsstelle Straße Stabholzgarten/ Seegefelder Straße geführt werden.

01-063 (Weg im Münsinger Park/ Querung Galenstraße, Spandau): FGÜ + PAR****

Das Kraftfahrzeugaufkommen war zum Zeitpunkt mehrfacher Begehungen recht hoch (Straße nicht im Zählnetz) und vor allem sehr schnell. Da sich in nördlicher Richtung in 20 Meter Entfernung eine Lichtsignalanlage befindet, rechnen die Kraftfahrzeughalter, trotz Mittelinsel, nicht mit querenden Fußgängern. Des Weiteren ist die Sicht auf der westlichen Seite der Galenstraße durch parkende Kraftfahrzeuge beeinträchtigt. Von der östlichen Straßenseite ist die Sichtweite in Richtung Süden aufgrund der Straßenkurve sehr kurz, gerade aber aus dieser Richtung wird aufgrund der breiten Fahrspuren des Tunnels Am Bahnhof Spandau sehr schnell gefahren.

- Es wird empfohlen, trotz der LSA-Nähe einen Fußgängerüberweg anzulegen, um auf diese wichtige Querungsstelle hinzuweisen.
- Weiterhin wird empfohlen, das Parken durch eine Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote nach StVO (§41, Zeichen 299) bis zur Kreuzung Hohenzollernring/ Galenstraße an der südöstlichen Straßenseite deutlich über die Kurve hinaus auszuschließen.

01-064 (Weg in der Grünanlage südlich vom Spekteweg, Spektewiesen/ Querung Zeppelinstraße, Spandau): SON + WEG****

Die in der Planvorlage vorgegebene Wegeführung in der Grünanlage südlich vom Spekteweg südlich der Liegewiese direkt über die Zeppelinstraße ist nicht barrierefrei und nicht sicher.

- Da der Weg entlang der Spektewiesen noch nicht zugänglich ist, muss im Zusammenhang mit der Maßnahme entschieden werden, ob eine zusätzliche Querungsstelle zwischen der Straße An der Kappe und dem Spekteweg geschaffen wird oder die gesamte Wegeführung z.B. nach Norden verschwenkt wird, um die komfortable und sichere Querung mit einer Lichtsignalanlage an der Kreuzung Zeppelinstraße/ Spekteweg zu nutzen.

Ab der Querung Zeppelinstraße ist der Weg durch die Kleingartenkolonien bis zum Großen Spektensee noch nicht zugänglich. Es gibt auf dem Idealweg und dem temporären Umweg nur eine Querungsstelle am Netphener Weg. Leider ist auch der in der Planvorlage angegebene temporäre Umweg auf der südlichen Seite des Spekteweges von Fußgängern nicht zu nutzen, da dort kein Gehweg vorhanden ist. Die Querungsstellen im Verlauf des auf die Nordseite des Spekteweges zu verlegenen temporären Umweges wurden nicht untersucht.

Der Weg führt südlich vom Großen Spektensee unter der Spektebrücke (Straße Am Kiesteich) an der Spektelake entlang, verlässt am Luchweg das Stadtgebiet und führt zur Gartenstadt Falkenhöhe und zum Falkenhagener See.

GHW Nr. 02 „Spandauer Weg“

- Vom Aalemannufer (Havel) bis zur Kladower Straße/ Sakrower Landstraße
- durch Spandau.

Querungsanlagen: Der Weg beginnt am Aalemannufer, wo neben dem GHW Nr. 02 noch zwei weitere Wege zusammentreffen: der GHW Nr. 12 „Havelseenweg“ aus dem Süden und der GHW Nr. 16 „Humboldt-Spur“, angebunden über die Fähre von der Jörsstraße aus dem Osten. Er führt zunächst entlang der Havel in nördliche Richtung, dann weitestgehend im Verlauf der Berliner Stadtgrenze um den Berliner Forst Spandau herum und kreuzt dann in Albrechtshof mit dem GHW Nr. 01 „Spreeweg“ und in Staaken mit dem GHW Nr. 20 „Bullengrabenweg“. Ab Hahneberg führt er weiter südlich, ab Gatow auf

der Westseite der Havel und verlässt nördlich der Pfaueninsel die Stad in Richtung Sacrow (Gesamtlänge ca. 24 km mit insgesamt 17 Querungsstellen).

02-001 (Uferweg westlich der Havel/ Querung Straße Aalemannufer, Spandau): KAP**

Das Kraftfahrzeugaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Auf Grund der Tatsache, dass die Fahrbahn an der Stelle gequert wird, wo die Kraftfahrzeuge aus der Fähre ankommen und abfahren, rechnen die Kraftfahrer an dieser Stelle nicht mit querenden Fußgängern. In Verkehrszeiten warten dagegen Kraftfahrzeuge aus Spandau auf die Fähre direkt an der vorgesehenen Querungsstelle.

- Es wird empfohlen, trotz der insgesamt schmalen Fahrbahn von beiden Seiten Fußgängerzonen zu markieren, um auf querende Fußgänger aufmerksam zu machen und das Aufstellen von Fahrzeugen zu vermindern.

02-002 (Weg im Berliner Forst Spandau, Niederneuendorfer Allee westliche Seite/ Querung Niederneuendorfer Allee, Spandau): GES + KAP** + SON** + BAR****

Die Niederneuendorfer Allee hat eine Verkehrsbelastung von ca. 8.700 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Zum Zeitpunkt der Begehung wurde festgestellt, dass die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge unangemessen hoch war. Des Weiteren wurde beobachtet, dass insbesondere auch Lastkraftwagen auf diesem Straßenabschnitt zu schnell fahren. Vermutlich rechnen die Kraftfahrzeughalter an dieser Stelle nicht mit einer Querung der Fußgänger.

- Es wird empfohlen, deutlich vor dem Querungsbereich eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit (Zeichen 274 StVO) anzugeben.
- Außerdem wird in diesem Bereich empfohlen, trotz der insgesamt schmalen Fahrbahn von beiden Seiten Fußgängerzonen zu markieren und durch Zeichen 133 StVO (Fußgänger) auf querende Fußgänger aufmerksam zu machen.
- Des Weiteren wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten und die Bordsteinhöhe richtliniengetreu anzubringen, um auch Blinden und Sehbehinderten und Mobilitätseingeschränkten eine sichere Querung zu ermöglichen.

02-003 (Mauerweg an den Laßzinswiesen, Schönwalder Allee südliche Seite/ Querung Schönwalder Allee, Spandau): KAP + SON** + BAR****

Die Schönwalder Allee hat eine Verkehrsbelastung von ca. 5.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Es war zum Zeitpunkt der Begehung offensichtlich, dass Kraftfahrzeugfahrer an dieser Stelle nicht mit einer Fahrbahnquerung von Fußgängern rechnen. Der Zustand der Gehwege im Querungsbereich ist für Fußgänger unkomfortabel. Auf der nördlichen Seite der Querungsstelle ist für Fußgänger keine Aufstellfläche vorhanden um auf kürzesten Weg die Fahrbahn zu queren.

- Es wird empfohlen, trotz der insgesamt schmalen Fahrbahn zumindest auf der nördlichen Straßenseite ein Fußgängerkap zu markieren und durch Zeichen 133 StVO (Fußgänger) auf querende Fußgänger aufmerksam zu machen.
- Des Weiteren wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Platten auszustatten und die Bordsteinhöhe richtliniengemäß anzuheben, um auch Blinden und Sehbehinderten und Mobilitätseingeschränkten eine sichere Querung zu ermöglichen.

Südöstlich von Eiskeller verlässt der Weg Berlin und trifft erst wieder nördlich der Spektelake auf Berliner Stadtgebiet um dort ein ganz kurzes Wegestück gemeinsam mit dem GHW Nr. 01 („Spreeweg/Berliner Urstromtal“) zu verlaufen. Die gefährliche Querung über die Spandauer Straße in der Gartenstadt Falkenhöhe wurde untersucht, aber hier wegen der Begrenzung auf das Berliner Stadtgebiet nicht aufgeführt.

02-004 (Finkenkruger Weg östliche Straßenseite/ Querung Seegefelder Weg, Spandau): BAR*

Die Querungsstelle hat eine Verkehrsbelastung von ca. 15.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV). Der Querungsbedarf ist durch einen Einkaufsmarkt, mehrere Buslinien und den Anwohnerverkehr sehr hoch. Die bedarfsgesteuerte Fußgängerlichtsignalanlage ist zwar unsachgemäß von der Kreuzung abgesetzt, der durch ein Fußgängersperrgitter unnötiger erzwungene Umweg ist aber recht kurz.

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Rillenplatten auszustatten um auch für Blinde und Sehbehinderte eine sichere Querung zu schaffen.

02-005 (Finkenkruger Weg östliche Straßenseite/ Querung Straße Am Heideberg, Spandau): SON + BAR***

Die Straße weist ein geringes Verkehrsaufkommen auf (Straße nicht im Zählnetz).

- Es wird empfohlen, die Metall-Poller im Übergangsbereich zu entfernen.
- Darüber hinaus wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Rillenplatten auszustatten um auch für Blinde und Sehbehinderte eine sichere Querung zu schaffen.

02-006 (Finkenkruger Weg/ Querung nördlicher Ungewitterweg, Spandau): BAR*

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Rillenplatten auszustatten um auch für Blinde und Sehbehinderte eine sichere Querung zu schaffen.

02-007 (Finkenkruger Weg/ Querung südlicher Ungewitterweg, Spandau): BAR*

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Rillenplatten auszustatten um auch für Blinde und Sehbehinderte eine sichere Querung zu schaffen.

02-008 (Finkenkruger Weg/ Querung Torweg, Spandau): BAR*

Das Verkehrsaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). An der Querungsstelle befinden sich beidseitig Bushaltestellen der Linie M32. Zum Zeitpunkt der Begehung gab es ein großes Fußverkehrsaufkommen.

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

02-009 (Finkenkruger Weg/ Querung Eichholzbahn, Spandau): SON* + BAR*

Zum Zeitpunkt der Begehung war das Brückengeländer zum S-Bahnhof Staaken eng mit Fahrrädern vollgestellt, sodass der Weg zwischen den abgestellten Rädern und dem Radweg auf Gehwegniveau für Fußgänger nicht angenehm zu begehen war.

- Es sollte geprüft werden, an welcher Stelle außerhalb der Fußverkehrsflächen in direkter Bahnhofsnähe Fahrradabstellplätze zu schaffen sind.
- Es wird empfohlen zu überprüfen, inwieweit die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

02-010 (Finkenkruger Weg/ Querung Spandauer Straße, Spandau): Kap + PAR** + SON****

Das Verkehrsaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Zum Zeitpunkt der Begehung gab es Sichtbehinderungen beidseitig der Querungsstelle durch parkende Kraftfahrzeuge und zusätzlich durch eine enge Straßenkurve in Richtung Nordost. Die Aufstellfläche auf der nördlichen Straßenseite ist für Blinde und Sehbehinderte gefährlich und auch für alle anderen Fußgänger irritierend, weil die Weiterführung des Weges wie eine Diagonalquerung schräg in den Kreuzungsbereich weist und damit zum Betreten des stärker befahrenen Nennhauser Dammes verleiten kann. Die starke Eckausrundung auf der südlichen Seite verleitet zum zügigen Hineinfahren in die Spandauer Straße.

- Die Aufstellfläche für Fußgänger auf der nördlichen Seite der Querung muss so verlagert werden, dass die Fahrbahn gerade gequert wird.

- Es wird empfohlen auf der nördlichen Seite zumindest ein Fußgängerkap und eine Sperrfläche (Zeichen 298) bis hinter die Linkskurve zu markieren.
- Auch auf der südlichen Seite sollte durch ein Fußgängerkap auch die Eckausrundung reduziert und durch Abmarkieren mindestens einer Pkw-Parkfläche die Sicht auf Fahrzeuge aus der Spandauer Straße ermöglicht werden.

02-011 (Nennhauser Damm östliche Seite/ Querung Brunsbüttler Damm, Spandau):

Keine Anmerkungen.

02-012 (Nennhauser Damm östliche Seite/ Querung Brunsbüttler Damm Abbiegerspur Nennhauser Damm, Spandau): AUF + BAR***

Auf diesem Fahrstreifen gab es zum Zeitpunkt der Begehung ein einziges vorsichtig einbiegendes Kraftfahrzeug. Dennoch ist dies ein Beispiel für eine unsachgemäße parallele Querung eines Radweges und eines Gehweges. Der Radweg ist in roter Farbe mit beidseitiger breiter unterbrochener weißer Linie markiert; die Fußgängerquerungsstelle nicht. Das führt bei Kraftfahrern dazu, sich auf die breite weiß-rot-weiße Markierung kurz vor der Kreuzung zu konzentrieren und kann dazu verleiten, nicht mit Fußgängern zu rechnen.

- In diesem Fall wird der Bau einer Teilaufpflasterung oder Gehwegüberfahrt vorgeschlagen.
- Es wird empfohlen zu überprüfen, inwieweit die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

Am Bullengraben wird der Weg ein kurzes Stück bis zur nächsten Wegeabzweigung gemeinsam mit dem GHW Nr.20 „Bullengrabenweg“ geführt.

02-013 (Bergstraße östliche Seite/ Querung Cosmarweg, Spandau): KAP + BAR***

Das Verkehrsaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Zum Zeitpunkt der Begehung gab es keine Sichtprobleme, die könnten aber auftauchen, sobald mehr Fahrzeuge auf der nördlichen Straßenseite parken.

- Es wird empfohlen, auf der Nordseite ein Fußgängerkap zumindest zu markieren und wegen der geringen Fahrbahnbreite eine Grenzmarkierung (Zeichen 299) anzuschließen.
- Es wird empfohlen zu überprüfen, inwieweit die Unterschiede in der Oberflächenbeschaffenheit zwischen Gehwegplatten und Kleinsteinpflaster an der Querungsstelle ausreichend sind, um die gleiche Funktion wie taktile Platten

zu übernehmen, damit auch Blinden und Sehbehinderten eine sichere Querung möglich ist.

02-014 (Bergstraße östliche Seite / Querung südlicher Abschnitt des Gärtneiring, Spandau): SON**

Das Verkehrsaufkommen ist gering (Straße nicht im Zählnetz). Die Straße Gärtneiring ist unsachgemäß als eine breiter werdende Ausfahrt mit signalisiertem Vorrang für den Kraftfahrzeugverkehr ausgebildet. Kraftfahrer können die Situation nicht als eine Gehwegüberfahrt erkennen und somit rechnen sie auch nicht mit Fußgängern.

- Es wird empfohlen, zumindest eine unterbrochene weiße Linie (Zeichen 296) neben dem Gehweg anzubringen.

02-015 (Bergstraße östliche Seite, Mauerweg an der Grünanlage Hahnenberg/ Querung Heerstraße, Spandau): BAR**

Die Heerstraße hat ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von 30.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV).

- Es wird empfohlen, die Querungsstelle mit taktilen Rillenplatten auszustatten um auch für Blinde und Sehbehinderte eine sichere Querung zu ermöglichen.

02-016 (Mauerweg neben der Kleingartenkolonie Karolinenhöhe, Wilhelmstraße östliche Straßenseite/ Querung Wilhelmstraße, Spandau): LSA* + KAP** + SON****

Die Wilhelmstraße hat ein Verkehrsaufkommen von ca. 17.600 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Zum Zeitpunkt mehrerer Begehungen zu verschiedenen Tageszeiten fuhr ein großer Teil der Kraftfahrzeuge mit einer unangemessen hohen Geschwindigkeit an dieser aus beiden Richtungen aufgrund der Lage mitten in einer S-Kurve schlecht überschaubaren Querungsstelle vorbei. Insbesondere für Kraftfahrer aus Norden kommend ist die Querungsstelle durch die Mittelinsel und die leichten Fahrbahnverswenkungen erst kurz vorher erkennbar, mit Fußgängern oder Radfahrern wird offensichtlich nicht gerechnet. Diese kommen auf dem gleichzeitigen GHW02 und „Mauerweg“ von Westen auf dem Weg von der Karolinenhöhe einen kurzen Abhang herunter und müssen ziemlich abrupt bremsen, um nicht gleich auf den Fahrstreifen zu landen. Der auf der westlichen Seite quer verlaufende nicht ausgeschilderte aber so genutzte gemeinsame Geh- und Radweg ist zu schmal, um bei der Querung überhaupt wahrgenommen zu werden. Dennoch können auch hier plötzlich hinter der Hecke Radfahrer auftauchen. Der Gehweg ist nicht als Fußgängerkap ausgebildet, sondern ganz im Gegenteil wegen des Platzbedarfs für die Mittelinsel nach innen eingebuchtet. Auf der östlichen Straßenseite müssen sich die Fußgänger direkt auf dem Radweg (RR2, Mauerweg) aufstellen, der aufgrund des leichten Abhanges sehr schnell befahren wird. Eine für Fußgänger und Radfahrer aus Verkehrssicherheitssicht unakzeptable Situation, die einer dringenden Veränderung bedarf. Dies, zumal die Route vom Hahnenberg zur Havel teilweise ein erhebliches Aufkommen von Spaziergängern und Radfahrern aufweist und es beobachtete

Situationen gab, bei denen es durch das große Kraftfahrzeugaufkommen mit einem hohen Lkw-Anteil kaum noch Situationen gab, die ein halbwegs sicheres Queren ermöglichten. Eine aus Sicht der Wegeführung des GHW Nr. 02 durchaus mögliche Verlegung der Querungsstelle in Richtung Süden, würde von den Spaziergängern aus der Wilhelmstadt und auch von den Radfahrern West-Nord nicht angenommen werden.

- Da sich aufgrund der fehlenden Sichtverhältnisse ein Fußgängerüberweg nicht umsetzen lassen wird, wird eine bedarfsgesteuerte Fußgänger-Lichtsignalanlage empfohlen.
- Zur Schaffung von Aufstellflächen, zur Verbesserung der Sichtbeziehungen und zur Verkürzung des Querungsweges und somit auch der notwendigen Fußgänger-Grünzeit werden zusätzlich statt der Mittelinsel auf beiden Seiten Fußgängerkaps vorgeschlagen.
- Auf der westlichen Straßenseite sollte geprüft werden, ob ein getrennter Geh- und Radweg zwischen dem Weinmeisterhornweg und dieser Querungsstelle durch die Einbeziehung eines kurzen Streifens einer Parzelle der Kleingartenkolonie anzulegen ist, der zurzeit nicht genutzt wird. Ab der Querungsstelle in Richtung Süden sollte der Weg eindeutig als Radweg ausgezeichnet werden.
- Darüber hinaus wird empfohlen, den geradlinigen Abhang des Geh- und Rad-Weges aus Richtung Westen in die südlich anliegende Grünanlage einzuschwenken, um den Weg dann mit Blick in Richtung Nordost auf den westlichen Gehweg an die Querungsstelle zu führen.

02-017 (Kirschenallee, Weg am Kinderdorf „Jaczo-Turm“/ Querung Gatower Straße, Spandau):

Keine Anmerkungen.

Ab der Straße am Ortsrand an der Villa Lemm bis zum Weg zwischen der Kleingartenkolonie Havelmaten und der Obstbaumwiese Havelmaten ist der Idealweg als Uferweg an der westlichen Havelseite nicht begehbar. Die Querungsstellen auf dem temporären Umweg wurden nicht untersucht.

Ab dem Ernst-Liesegang-Ufer ist der Idealweg bis südlich des Deutsch-Britischen-Yachtclub unterbrochen. Auf diesem Abschnitt gibt es keine Querungsstellen.

Ab dem Tor zum Gutshof in der Imchenallee bis zum Imchenplatz ist der Idealweg unterbrochen. Auf diesem Abschnitt gibt es keine Querungsstellen.

Ab dem Weg Imchenallee/ Gößweinsteiner Gang bis zur Berliner Stadtgrenze ist der Weg entlang des Havelufer nicht begehbar. Die Querungsstelle auf dem temporären Umweg wurde nicht untersucht.

GHW Nr. 12 „Havelseenweg“

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

Querungsanlagen: Das Untersuchungsgebiet beginnt im Norden am Aalemannufer in Spandau, wo neben dem GHW Nr. 12 noch zwei weitere Wege zusammentreffen: der GHW Nr. 02 „Spandauer Weg“ aus dem Norden und der GHW Nr. 16 „Humboldt-Spur“, angebunden über die Fähre von der Jörsstraße aus dem Osten. Er führt zunächst in Richtung Süden auf der westlichen Seite der Havel bis zur Spandauer Altstadt. Das kurze Teilstück ab Falkenseer Damm bis zum Ziegelhof in Spandau im Anschluss an den GHW Nr. 1 „Spreeweg“ und den GHW Nr. 20 „Bullengrabenweg“ wurde 2008 als Bestandteil des Westausläufers untersucht. Auf dieser Strecke ist keine Straßenquerung notwendig. In der Wilhelmstadt wechselt die Wegführung auf die östliche Seite der Havel, führt weiterhin in Richtung Süden durch den Berliner Forst Grunewald und endet am S- Bhf. Wannsee in Steglitz- Zehlendorf mit einem Zusammentreffen mit dem GHW 11 „Havelseenweg“ (Gesamtlänge in Berlin ca. 35 km mit insgesamt 13 Querungsstellen).

Der Weg beginnt mit einem temporären Umweg um den Aalemannkanal herum, da die geplante Fußgängerbrücke am Zufluss in die Havel noch nicht vorhanden ist.

Südlich des Fährweges zur Fähre nach Tegelort bzw. Valentinswerder ist der geplante Weg entlang der Havel bis zum Quartier Maselake Nord und dem Maselakekanal noch nicht zugänglich. Die Querungen im Verlauf des temporären Umweges wurden nicht untersucht.

12-001 (Weg Am Wasserbogen, Weg An der Havelspitze/ Unterquerung Rauchstraße, westlich Wasserstadtbrücke, Spandau):

Keine Anmerkungen.

12-002 (Weg An der Havelspitze/ Querung Hugo-Cassirerstraße westlich der Spandauer-See-Brücke, Spandau): KAP + PAR** + BAR* + SON****

Die Querungsstelle weist ein geringes Verkehrsaufkommen auf (Straße nicht im Zählnetz), allerdings führt eine Buslinie über die anschließende Spandauer-See-Brücke nach Haselhorst. Im Zuge der Lückenschließungen des bisher schon recht attraktiven Havelweges und der Querverbindung zwischen der Wasserstadt und Haselhorst wird es voraussichtlich zu einem ansteigenden Fußverkehrs- und auch Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen kommen. Zum Begehungszeitpunkt versperrten parkende Kraftfahrzeuge auf der südlichen Gehwegseite die freie Sicht auf das Verkehrsgeschehen in beide Richtungen. Insbesondere die südliche Brückenseite war durchgängig zugeparkt. Die Querungsstelle ist relativ neu, aber keineswegs richtliniengemäß angelegt worden.

- Es wird empfohlen, die bereits vorhandene sehr kurze Gehwegvorstreckung auf der Südseite richtliniengemäß 30 – 70 cm über die parkenden Kraftfahrzeuge zu einem Fußgängerkap auszubauen um eine bessere Sicht auf das Verkehrsgeschehen zu ermöglichen (AV Berlin, A, 2.3.6).

- Darüber hinaus muss auf der Südseite neben der Querungsstelle auf beiden Seiten das Parken durch eine markierte Sperrfläche (Zeichen 298) verboten werden.
- Es ist dringend geboten, die Container auf der südlichen Straßenseite zu entfernen und dafür einen anderen Platz vorzusehen, der nicht die Sichtbeziehungen noch zusätzlich erschwert.
- Es wird empfohlen auf der Nordseite taktile Platten einzubauen.

12-003 (Frieda-Arnheim-Promenade/ Querung Eiswerder Straße westlich der Eiswerderbrücke, Spandau): KAP + BAR****

Die Querungsstelle weist ein geringes Verkehrsaufkommen auf (Straße nicht im Zählnetz). Zum Begehungszeitpunkt gab es keine Querungsanlage. Auf der südlichen Straßenseite wird ab der Eiswerderbrücke das Queren auf einer längeren Strecke durch Fußgängersperrgitter verhindert, es folgen eine neue Baumanpflanzung, Poller, mehrere Lkw-Ausfahrten, wiederum Fußgängersperrgitter, Baumpflanzungen usw.. Die nächste Querungsanlage ist keine Alternative, da sie ca. 200 Meter entfernt ist. Eine recht junge Planausführung im Zusammenhang mit dem Quartier Schultheiss, ohne offensichtlich Gedanken daran zu verschwenden, ob und wie hier im Verlauf des GHW 02 oder auch unabhängig davon die Straße gequert werden soll.

- Es wird empfohlen, direkt an der Stelle, an der der Weg aus dem Norden auf die Eiswerderstraße trifft, durch kurze Markierungen einer Gehwegvorstreckung und möglich erweise zusätzlich mit dem Zeichen "Fußgänger" (Zeichen 133 StVO) auf querende Fußgänger aufmerksam zu machen.
- Außerdem ist der Übergang durch Absenken der Bordsteine und das Anbringen von taktile Platten barrierefrei zu gestalten (AV Berlin, A, 2.3.2, RAST 2006, 4.7, Querverweis EFA 2002).

12-004 (Frieda- Arnheim- Promenade/ Querung Paula-Hirschfeld-Steig, Spandau):

Keine Anmerkungen.

12-005 (Behnitzstraße östliche Seite, Weg durch Grünanlage südöstlich der Straße Lindenufer/ Unterquerung Straße Am Juliesturm westlich der Juliusbrücke, Spandau):

Keine Anmerkungen.

An der Juliusbrücke trifft der GHW 01 „Spreeweg/Berliner Urstromtal“ aus Richtung Ost auf den GHW Nr. 12 und ab südlich des Brückenabganges verläuft Wegeführung ein kurzes Stück gemeinsam.

12-006 (Weg durch Grünanlage südöstlich der Straße Lindenufer/ Unterquerung Charlottenstraße westlich der Charlottenbrücke, Spandau):

Keine Anmerkungen.

Ab der Grünanlage Stabholzgarten trennt sich die Wegeführung des GHW Nr. 01 „Spreeweg/Berliner Urstromtal“ vom GHW Nr. 12 in Richtung Westen.

12-007 (Lindensteg, Schiffahrtufer/ Unterquerung Ruhlebener Straße westlich der Dischingerbrücke, Spandau):

Keine Anmerkungen.

Am Ziegelhof trifft der GHW Nr. 20 „Bullengrabenweg“ auf den GHW Nr. 12. Der Idealweg an der Havel ist südlich des Stadions des FC Spandau 06 bis südlich des Burgwallgrabens zurzeit noch nicht zugänglich. Die Querungsstellen entlang des temporären Umweges wurden nicht untersucht.

12-008 (Schiffahrtufer, Schulenburgstraße südöstliche Seite/ Schulenburgstraße westlich der Schulenburgbrücke, Spandau): BAR**

Vom Niveau des Uferweges an der Havel bis zur Ebene des Gehweges auf der Schulenburgbrücke ist nur über sehr ungepflegte Treppe erreichbar. Mobilitätsbehinderte mit Rollstuhl oder Kinderwagen müssten einen recht langen südlichen Umweg über die Weiterführung des Uferwegs, die Bethkestraße und dann die Göthelstraße zurück zur Brücke wählen. Leider ist zurzeit auch das nicht möglich, da sich die Unterführung der Schulenburgbrücke in einem verwahten und unbenutzbaren Zustand befindet. Der an sich sehr angenehme Weg am Burgwallgraben ist also zunächst für Mobilitätsbehinderte eine Sackgasse.

- Es ist zu prüfen, wie Mobilitätsbehinderten der Aufstieg zur Brücke ermöglicht werden kann.

12-009 (Brandensteinweg westliche Seite, Siemenswerder Weg westliche Seite/ Querung Heerstraße, Spandau): LSA + BAR****

Die Heerstraße hat ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von ca. 52.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) und sie ist durch vier Buslinien angeschlossen. Zum Zeitpunkt der Begehung war die Grünzeit für Fußgänger an der Lichtsignalanlage viel zu kurz und die Wartezeit sehr lang.

- Es wird empfohlen, eine Optimierung der LSA-Schaltung zu prüfen und unter Einbeziehung der gesamten Querungslänge eine Verlängerung der Grünzeit für Fußgänger vorzunehmen.
- Außerdem ist der Übergang durch Absenken der Bordsteine auf 3 cm und das Anbringen von taktiler Platten barrierefrei zu gestalten.

12-010 (Siemenswerder Weg westliche Seite, Heerstraße südliche Seite/ Querung Siemenswerder Weg, Spandau): SON**

Die Querungsstelle weist ein geringes Verkehrsaufkommen auf (Straße nicht im Zählnetz), welches aber in den letzten Jahren insbesondere an Wochenenden wegen des Parkplatzes Pichelswerder und der Wassersporteinrichtungen deutlich zugenommen hat.

- Auf der östlichen Straßenseite der schräg angelegten Querungsstelle muss der Bewuchs zurückgeschnitten werden, um neben dem Radweg den Gehweg betreten zu können.
- Darüber hinaus ist an der LSA die Haltelinie für den Kraftfahrzeugverkehr nicht mehr erkennbar und erneuerungsbedürftig.

GHW Nr. 20 „Bullengrabenweg“

- Von Wilhelmstadt (Ziegelhof) bis Staaken (Fahrländer Weg)
- durch Spandau (Gesamtlänge in Berlin ca. 7 km).

Querungsanlagen: Der gesamte Weg gehört in Verlängerung zum GHW Nr. 01 („Spreeweg“) und dem GHW Nr. 12 („Havelseeweg“) ab Ziegelhof als Westausläufer zum Untersuchungsgebiet (Gesamtlänge ca. 7 km mit insgesamt 20 untersuchten Querungsstellen).

20-001 (Grünanlage Ziegelhof nördliche Seite / Querung Straßburger Straße nördliche Seite, Spandau): KAP ** + BAR ** + SON **

Es ist aus der Planungsgrundlage nicht erkennbar, wo genau der Weg am Ziegelhof entlang gehen soll. Der nördliche Weg ist zu bevorzugen, da er bis zur Klosterstraße ein sehr schöner Parkweg ist; der südliche Weg ist dagegen eine Fahrstraße zu einem Vereinshaus bis zur Straßburger Straße und dann eine Sackgassen-Straße. An zwei Untersuchungstagen gab es Sichtbehinderungen durch parkende Fahrzeuge und jeweils ein abgestelltes Fahrzeug direkt im Übergangsbereich.

- Obwohl die Straßburger Straße nur einen geringen Kfz-Verkehr aufweist, wird der Bau einer über den Parkstreifen hinausreichenden zumindest markierten Gehwegvorstreckung auf der einen und eine ausreichend lange Parkverbotsregelung auf der anderen Straßenseite empfohlen.
- Auf beiden Seiten sind die Bordsteine abzusenken.

20-002 (Ziegelhof/ Querung Straßburger Straße südliche Seite, Spandau):

Diese Querung ist momentan für Gehbehinderte durch Bordsteinabsenkungen und eine markierte Freifläche neben den Querparkern zur Sichtverbesserung die bessere Variante. Allerdings haben Beobachtungen gezeigt, dass die nördliche Querung deutlich stärker benutzt wird und die dort vorgeschlagene Gehwegvorstreckung die Wegeführung durch die sehr gepflegte kleine Grünanlage Ziegelhof aufwertet.

20-003 (Grünanlage Ziegelhof/ Querung Nebenstraße der Klosterstraße nördliche Seite, Spandau):

Obwohl im Wegeverlauf die direkt gegenüberliegende Straßenseite erreicht werden muss und die geplante Ideallinie annähernd im Verlauf des nördlichen Grünanlagenweges am Ziegelhof liegen wird, ist an dieser Stelle zur Zeit keine Querung möglich. Neben den Fahrstreifen in der Klosterstraße befindet sich kein Gehweg, sondern lediglich ein Radweg.

20-004 (Grünanlage Ziegelhof/ Querung Klosterstraße, Spandau): LSA ***

Im Ggs. zur Planungsgrundlage gibt es an dieser Stelle bei einem Verkehrsaufkommen von etwa 37.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) keine Querungsanlage. Nutzer des grünen Hauptweges finden im nördlichen Bereich, wo sie eigentlich hinführen wollen, die nächste Querungsanlage in einer Entfernung von ca. 130 Metern, d.h. mit einem unzumutbaren Umweg von insgesamt 260 Metern. Das führt dazu, dass sich die Fußgänger einen Weg durch die Längs- und Quer-Parker in der Seitenstraße der Klosterstraße suchen und dann die Straße an der gefährlichsten Stelle queren. Momentan queren die meisten Fußgänger diese Stelle, weil sie von den Parkplätzen in der Nebenstraße zur gegenüberliegenden Eisdiele gelangen wollen. Obwohl der Mittelstreifen lediglich Rasenbewuchs aufweist und dadurch eine freie Sicht ermöglicht, ist diese Querung durch den auf zwei Fahrstreifen zügig geführten Abbiegeverkehr aus der Seeburger Straße höchst gefährlich. Im übrigen ist für Radfahrer das Abbiegen aus der Pichelsdorfer Straße bzw. Gatowerstraße in die Seeburger Straße durch die nicht geschlossene Signalisierung an diesem Knotenpunkt grundsätzlich nicht möglich. Sie müssen wie die Fußgänger um die Kreuzung herum gehen.

Der FUSS e.V. hat Anfang 2008 eine Stellungnahme zum „Lärminderungsplan Berlin – Aktionsplanung – Konzeptgebiet Wilhelmstadt“ abgegeben und darin deutlich auf den für Fußgänger und Radfahrer unkomfortablen und gefährlichen Knotenpunkt hingewiesen. Wegen der anzustrebenden gradlinigen und umwegfreien Führung des Fußgängerverkehrs sind „grundsätzlich an jedem Knotenpunktarm eine Fußgängerfurt möglichst in der Linie der direkten Gehwegverbindung anzulegen“ (RASt 2006, 6.3.4.1 und EFA 2002, 3.3.5.2,). Auch in Berlin gilt, dass Querungsstellen „im Zuge von Hauptrichtungen der Wege von Fußgängern vorgesehen werden“ sollen (AV 2008, 3-(1)).

- Insofern ist dringend eine geschlossene Lichtsignalanlage mit konfliktfreier Schaltung des Linksabbiegeverkehrs aus der Seeburger Straße zu prüfen (vgl. RiLSA 1992, 7.3.4).

20-005 (Ziegelhof/ Querung Nebenstraße der Klosterstraße südliche Seite, Spandau):

Parallel zur derzeit nicht möglichen Querung im nördlichen Knotenpunktbereich musste die Querung südlich untersucht werden: Aus der Grünanlage Ziegelhof kommend oder aus der Straße Ziegelhof ist die Querungsstelle erst einmal durch die zugeparkte Situation in der Nebenstraße der Klosterstraße nicht erkennbar. Fußgänger müssen ca. 50 Meter bzw. ca. 25 Meter auf dem Gehweg der Kloster-

straße in Richtung Süden gehen, um dann diese Querungsstelle zu entdecken. Überquert wird eine Nebenstraße, die lediglich Parksuchverkehr aufweist.

20-006 (Ziegelhof / Querung Klosterstraße, Spandau): KAP * + SCH *****

Auf der östlichen Seite vermengen sich Radfahrer mit an der Bushaltestelle wartenden oder aus dem Bus ausgestiegenen Fußgängern auf engstem Raum. Es gibt keine richtlinengemäße Aufstellfläche für die an der Lichtsignalanlage Wartenden. Hier kommt es regelmäßig zu Konfliktsituationen, die nicht mehr als Komfort-Problem, sondern als relevant für die Verkehrssicherheit einzustufen sind.

- Es wird dringend empfohlen, dafür Sorge zu tragen, dass Aufstellflächen an der Haltestelle und vor der östlichen Furt vorhanden sind und der Radverkehr hinter diesen Flächen hindurchgeführt wird. Für diesen Zweck sind nur wenige Kfz-Parkplätze umzugestalten.
- Darüber hinaus ist die Freigabezeit für den Fußverkehr im kritischen Bereich, so dass nur die allerersten die vorhandenen sieben Fahrstreifen in einem Zuge überqueren können, so wie es in den Richtlinien empfohlen wird (vgl. HBS 2005, 6.3.2).

20-007 (Klosterstraße/ Querung Seeburger Straße, Spandau): SCH ***

Durch die fehlende Querungsanlage im Norden des Knotenpunktes ist diese Querung mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 11.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) zusätzlich erforderlich. Die Mittelinsel reicht nicht zum Aufstellen mit Kinderwagen, Fahrrad, etc. aus, die Grünzeit für Fußgänger ist allerdings für die Querung in einem Zug ausreichend.

An dieser Querungsstelle gibt es erhebliche Verkehrssicherheitsprobleme durch den „Grünen Pfeil“. Mehrfache Beobachtungen haben ergeben, dass er bei Grün für Fußgänger und Radfahrer von Kraftfahrern aus der Seeburger Straße häufig und gefährdend für die freie Fahrt genutzt wird. Regelmäßig wurde das Haltegebot vernachlässigt und in einem Fall sogar aus dem zweiten Fahrstreifen nach rechts abgebogen.

Darüber hinaus gibt es einen starken Rechtsabbiegedruck aus dem Norden der Klosterstraße. Dies gilt insbesondere für den Busverkehr, der häufig Fußgängern und Radfahrern bei Grün vom Nord-West-Gehweg in Richtung Süden den Vorrang nimmt.

- Diese zusätzliche und unnötige Querung ist unserer Auffassung nach deutlich gefährlicher als die Querung der Vorfahrtsstraße. Der grüne Blechpfeil ist umgehend zu entfernen (vgl. StVO, §37 (2), RiLSA 2007, 2.3.1.3, u.a.).
- Darüber hinaus ist zu prüfen, ob in Richtung Abbiegestreifen aus Norden ein Hilfssignalgeber mit gelbem Blinklicht „Fußgänger“ (nach RiLSA 2007, 6.2.10) anzubringen ist.

Zurzeit fehlt noch ein Durchgang zwischen der Tankstelle und der Zahnklinik an der Klosterstraße. Der temporäre Umweg über die Seeburger Straße / Elsflether Straße enthält keine zusätzliche Querungsstelle.

20-008 (Bullengraben/ Querung Elsflether Weg, Spandau): BAR **

Obwohl es sich um eine Tempo-30-Zone handelt, ist nicht nachvollziehbar, warum an dieser neu eingerichteten Querungsstelle die Bordsteinabsenkungen nicht im Verlauf des Weges angelegt wurden (auch der Idealweg auf der östlichen Wegseite ist bereits in einem kurzen Abschnitt gebaut); sie sind um ca. 15 Meter voneinander versetzt.

- Die Bordsteine sind im direkten Wegeverlauf abzusenken.

20-009 (Bullengraben/ Querung Päwesiner Weg, Spandau): KAP **

Der Päwesiner Weg ist werktags eine teilweise ziemlich befahrene Nebenstrecke. Durch das Parkverbot in diesem Querungs-Bereich entstanden zwei überdimensionierte Fahrstreifen, auf denen teilweise mit deutlich mehr als der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit 30 km/h gefahren wird. Hinzu kommt, dass der südliche Fahrstreifen aufgrund der Straßenkrümmung nicht gut einsehbar ist.

- Es wird empfohlen, eine Gehwegvorstreckung baulicher Art auf der Ost-Seite einzurichten.

20-010 Bullengraben/ Querung Egelpfuhlstraße, Spandau): KAP **

Die Egelpfuhlstraße hat nur ein geringes Verkehrsaufkommen und ist im Querungsbereich eine Tempo-30-Zone. Durch das Parkverbot entstanden zwei überdimensionierte Fahrstreifen, auf denen teilweise mit deutlich mehr als der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit gefahren wird.

- Es wird empfohlen, zumindest eine markierte Gehwegvorstreckung auf der Ost-Seite einzurichten.

20-011 (Bullengraben, Wiesenbecken/ Querung Magistratsweg, Spandau): FGÜ(LSA) * + BAR ****

Der Magistratsweg hat ein hohes Verkehrsaufkommen auch an Wochenenden und hier wird offensichtlich mit hoher Geschwindigkeit gefahren. Fußgänger haben Probleme damit, ausreichend lange Lücken im Fahrzeugstrom zu finden und müssen häufig über die zwei Fahrstreifen rennen.

Glücklicherweise wird der Parkstreifen mit Parkverbot auf der Westseite kaum als Fahrstreifen mitgenutzt und auf der Ostseite befindet sich ein Radweg, sodass die hier häufig querenden Mobilitätsbehinderten etwas Zeit haben, das Gewegniveau zu erreichen. Problematisch ist die fehlende Bordsteinabsenkung auf der westlichen Seite, Rollstuhlfahrer müssen bis zur nächsten Hauseinfahrt in Südrichtung fahren.

Ein sehr gefährlicher und unkomfortabler Übergang auf eine der Hauptwegeverbindungen des Bezirks Spandau. Das Stadtteilmanagement Heerstraße (Spandau) hat sich für eine Querungsanlage an dieser Stelle über den Magistratsweg ausgesprochen und darauf hingewiesen, dass sich in unmittelbarer Nähe die Astrid-Lindgren-Grundschule, das Geschwister-Scholl-Jugendfreizeitzentrum sowie eine überregional genutzte Skateranlage befinden.

- Es wird dringend empfohlen, die Anlage eines Fußgängerüberweges mit mindestens einer Gehwegvorstreckung auf der Westseite und einer Markierung über die Radwege (nach Einführungserslass 2001 zur R-FGÜ, 5., Nr.3.3, Abs.4, Satz 2) zu prüfen. Mit ca. 16.000 Kraftfahrzeugen am Tag (DTV) liegt der Magistratsweg im Grenzbereich der Einrichtung eines Fußgängerüberweges (nach Einführungserslass 2008 zur R-FGÜ, 2.3, Abs. 2, Tab. 2), alternativ würde die Einrichtung einer Lichtsignalanlage in Frage kommen.
- Auf der westlichen Straßenseite ist der Bordstein abzusenken.

20-012 (Bullengraben/ Querung Nennhauser Damm, Spandau): WEG *

Die planmäßige Wegeführung ist für einen kurzen Abschnitt ungünstig: In einem im Zuge des Bullengraben-Weges neu gebauten Gehwegbereich liegen die beiden Bordsteinabsenkungen nicht gegenüber. Es gibt an dieser Stelle ein durchaus beachtenswertes Verkehrsaufkommen zwischen ca. 12 und 15.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV). Aber auch eine gegenüberliegende Bordsteinabsenkung würde Mobilitätsbehinderten nichts nutzen, weil gleich darauf eine Treppe ins Bullengraben-Tal führt.

- Deshalb wird eine Wegeverlegung zum Brunsbütteler Damm vorgeschlagen. Ein vorhandener Weg führt kurz vor dem Nennhauser Damm von einem kleinen Wasserbecken im Bullengraben als „Mauerweg“ markiert nordwestlich an eine Seitenstraße des Brunsbütteler Damms.

20-013 (Nennhauser Damm/ Querung Brunsbütteler Damm Nebenstraße):

Keine Anmerkung.

20-014 (Brunsbütteler Damm/ Querung Nennhauser Damm, Spandau):

Der Weg führt in einem Bogen südwestlich zum planmäßigen grünen Hauptweg.

20-015 (Philipp-Gerlach-Weg/ Querung Hauptstraße, Spandau):

Es handelt sich um eine teilweise nicht befestigte Straße mit Anliegerverkehr, in der die Nordseite ohne Gehweg bis zum Gummiweg am Ende benutzt werden sollte.

20-016 (Buschower Weg/ Querung Schulstraße, Spandau): WEG *

Es handelt sich um eine Straße ohne Gehweg mit Anliegerverkehr und Bus-Wendeschleife, die bis zum Buschower Weg in ganzer Breite benutzt werden kann.

- Im Gegensatz zur Planvorgabe sollte der abgesenkte Gehweg auf der Westseite in Richtung Süden benutzt werden.

20-017 (Buschower Weg/ Querung Nennhauser Damm östliche Seite, Spandau): WEG *

- An der planmäßigen Stelle gibt es über den Nennhauser Damm keinen direkten Übergang in Richtung Buschower Weg, aber nur wenige Schritte in Westrichtung wurde ein neuer Fußgängerüberweg angelegt.

20-018 (Buschower Weg/ Querung Nennhauser Damm westliche Seite, Spandau): WEG *

Der durch die Nutzung des Fußgängerüberweges entstehende kurze Umweg wird für vertretbar gehalten und die Querungsanlage ist aus dem Buschower Weg kommend gut zu erkennen.

20-019 (Nennhauser Damm/ Querung Döberitzer Weg, Spandau): WEG *

Diese Querung ist wegen der vorher erfolgten Nutzung des Fußgängerüberweges zusätzlich erforderlich, es handelt sich aber um eine teilweise unbefestigte Straße mit nur sehr geringem Verkehrsaufkommen.

- Wegen der veränderten Wegeführung sollte ab hier im Ggs. zur Plangrundlage die westliche Straßenseite benutzt werden, um ansonsten erforderliche zwei Querungen zu ersparen.

20-020 (Buschower Weg/ Querung Heerstraße, Spandau): WEG *

- Im Ggs. zur Plangrundlage muss die Heerstraße auf der westlichen Seite gequert werden.

Die laut Planvorlage notwendige Benutzung des Radweges in der Heerstraße in Richtung Westen bis zum Döberitzer Weg ist mit etwa 30.000 Kraftfahrzeugen pro Tag (DTV) in der Heerstraße keine komfortable Anbindung an den Fahrlander Weg. Es wird deshalb empfohlen, den Wegeverlauf auf die westliche Straßenseite des Buschower Weges zu legen. Damit wird der Städt. Friedhof an den grünen Hauptweg angebunden. Der Gehweg endet derzeit in Höhe der Straßeneinmündung Am Fort mit einer Bordsteinabsenkung. Danach ist der Buschower Weg teilweise unbefestigt.

20-021 (Buschower Weg/ Querung Talweg, Spandau): WEG *

Der zu querende Talweg ist ein unbefestigter Weg ohne Verkehrsaufkommen.

- Der Weg kann nun über den Talweg oder - durch die Bebauung interessanter - bis zum Ende des Buschower Weges und dann nach Westen auf einem Wanderweg direkt an der Stadtgrenze entlang zum Fahrlander Weg führen.

An dieser Stelle ist in der Planvorlage die Fortsetzung des GHW Nr. 20 auf dem Gebiet Brandenburgs nicht eingetragen.

Maßnahmen-Gruppen

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

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

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

Dringlichkeits-Stufen für Maßnahmen im Rahmen des Projektes

Dringlichkeits-Stufe *** :

Dringende Verbesserung der Verkehrssicherheit an Querungsstellen

Dringlichkeits-Stufe **:

Durchgängige Benutzbarkeit des Wegenetzes auf Verkehrsflächen

Dringlichkeits-Stufe * :

Komfortverbesserungen im Netz und an den Querungsstellen