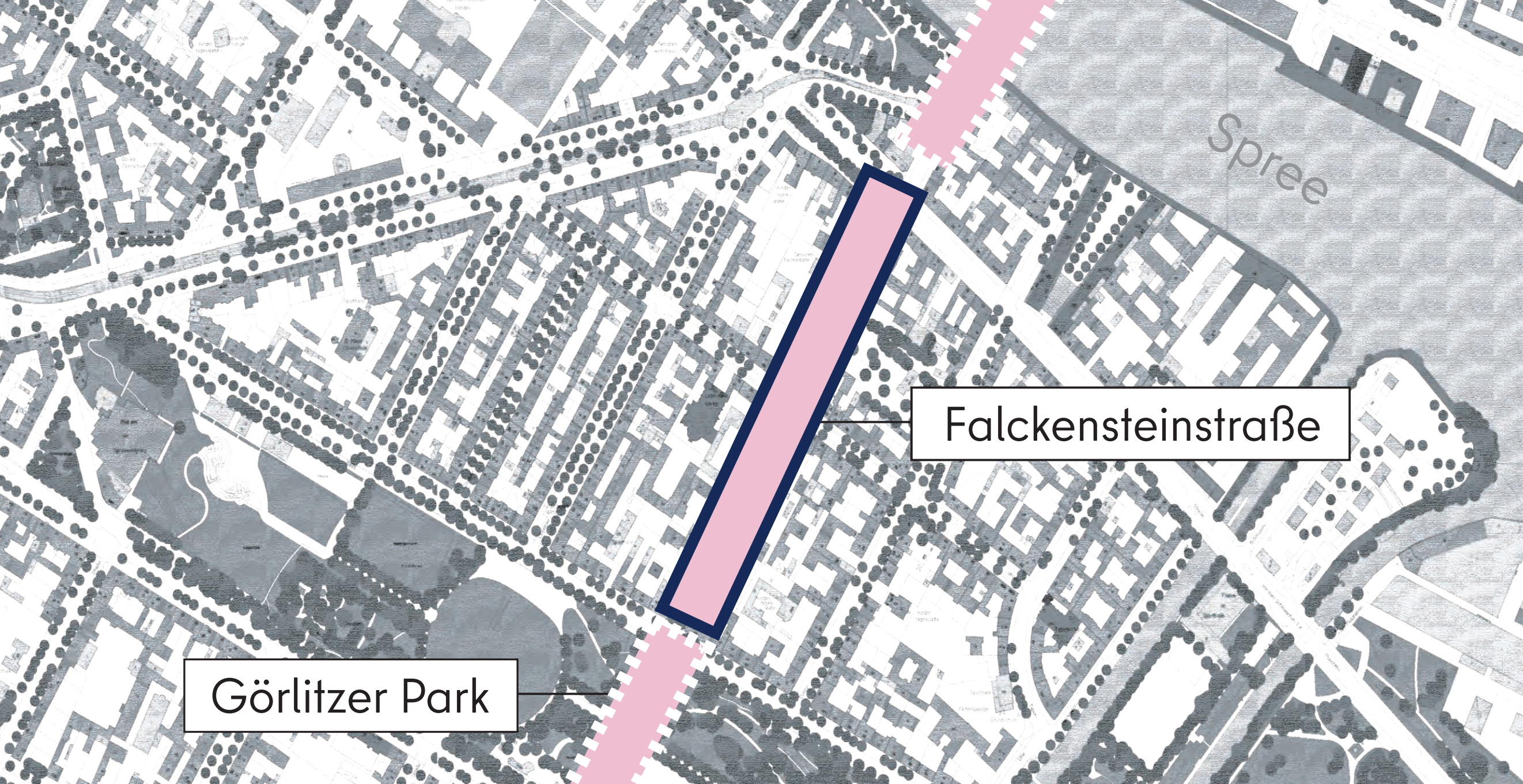




STRAßENBAHNNEUBAUSTRECKE WARSCHAUER STRAßE – HERMANNPLATZ

ABSCHNITT 2: FALCKENSTEINSTRASSE

AUSGANGSSITUATION:

- Abschnitt ist rund 450 m lang
- Straße ist rund 19 m breit
- Abschnitt gehört zum ÖPNV- und Radvorrangnetz
- Alter und neuer Baumbestand auf beiden Straßenseiten: die zusätzlich beauftragte Baumstudie in der Vorplanung kann nur ungefähre Aussagen zu Baumfällungen geben, in weiteren Planungsphasen vertiefende Gutachten nötig
- Besonderheiten: intensive Seitenraumnutzung durch Gastronomie; verkehrsberuhigter Bereich und Kiezblock; mögliche Haltestelle Görlitzer Park wird im Kreuzungsbereich Falckensteinstraße/Görlitzer Str. geprüft (keine Haltestelle im Görlitzer Park)

PLANUNGSPRÄMISSEN

PRIORITÄT 1

PRIORISIERUNG
ÖPNV

PRIORITÄT 2

ANGEBOT FÜR RAD-
UND FUßVERKEHR

PRIORITÄT 3

QUERUNGS-
MÖGLICHKEITEN

PRIORITÄT 4

ERHALT DER HEUTIGEN SEITEN-
RÄUME + BAUMBESTAND

PRIORITÄT 5

WIRTSCHAFTS-
VERKEHR

PRIORITÄT 6

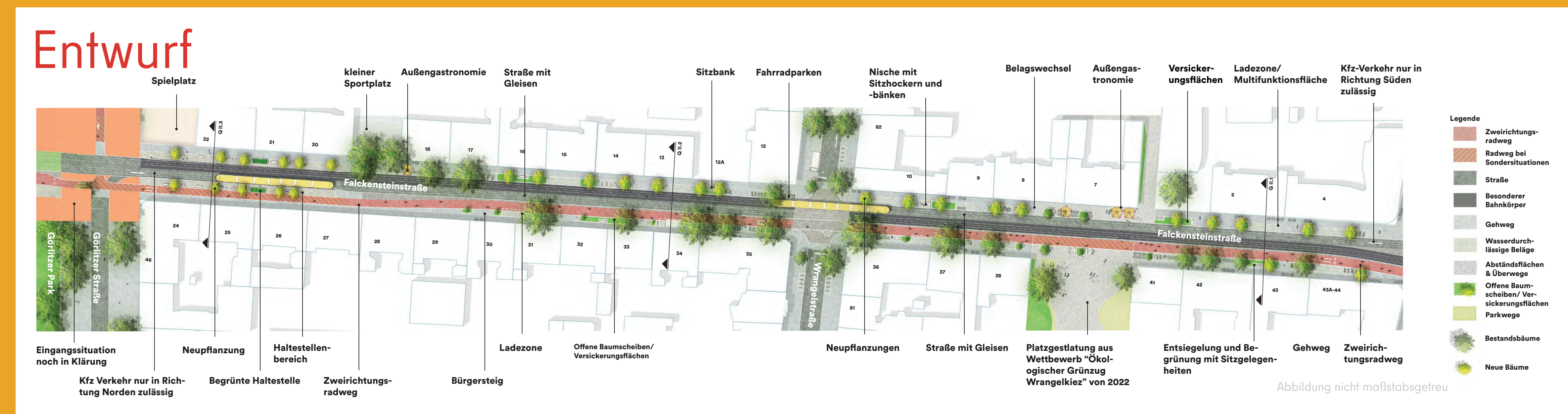
KFZ-VERKEHR

PRIORITÄT 7

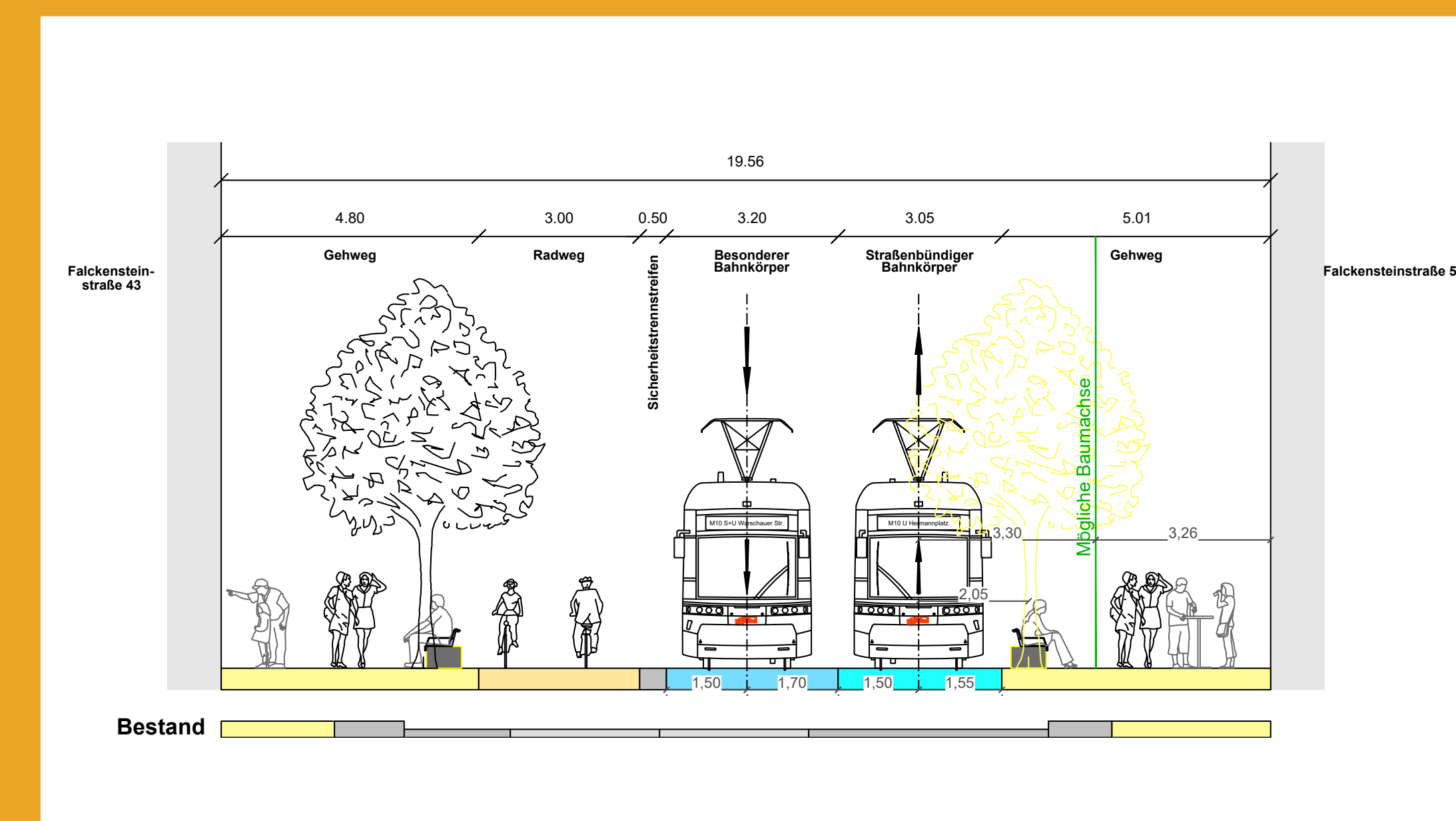
ANWOHNER-
PARKEN

VARIANTE STRAßENBÜNDIGER BAHNKÖRPER IN SEITENLAGE

Straße inklusive Gleise rückt näher an eine Häuserfront heran, so dass auf dieser Seite nur Flächen für Fußverkehr, Außenflächen Gastronomie sowie Ver- und Entsorgung bleiben. Rad- und Lieferverkehr wird an der gegenüberliegenden Straßenseite angeordnet, inklusive weiterer Flächen für Fußverkehr und Außenflächen Gastronomie. Aufgrund der notwendigen Abstände der Gleise zu den Bäumen, werden auf der westlichen Seite die Bäume gefällt.



Lageplan Falckensteinstraße - Straßenbündiger Bahnkörper in Seitenlage | Quelle: Ramboll



Querschnitt Q I. 3 Falckensteinstraße, Seitenlage, Strecke | Quelle: Ramboll



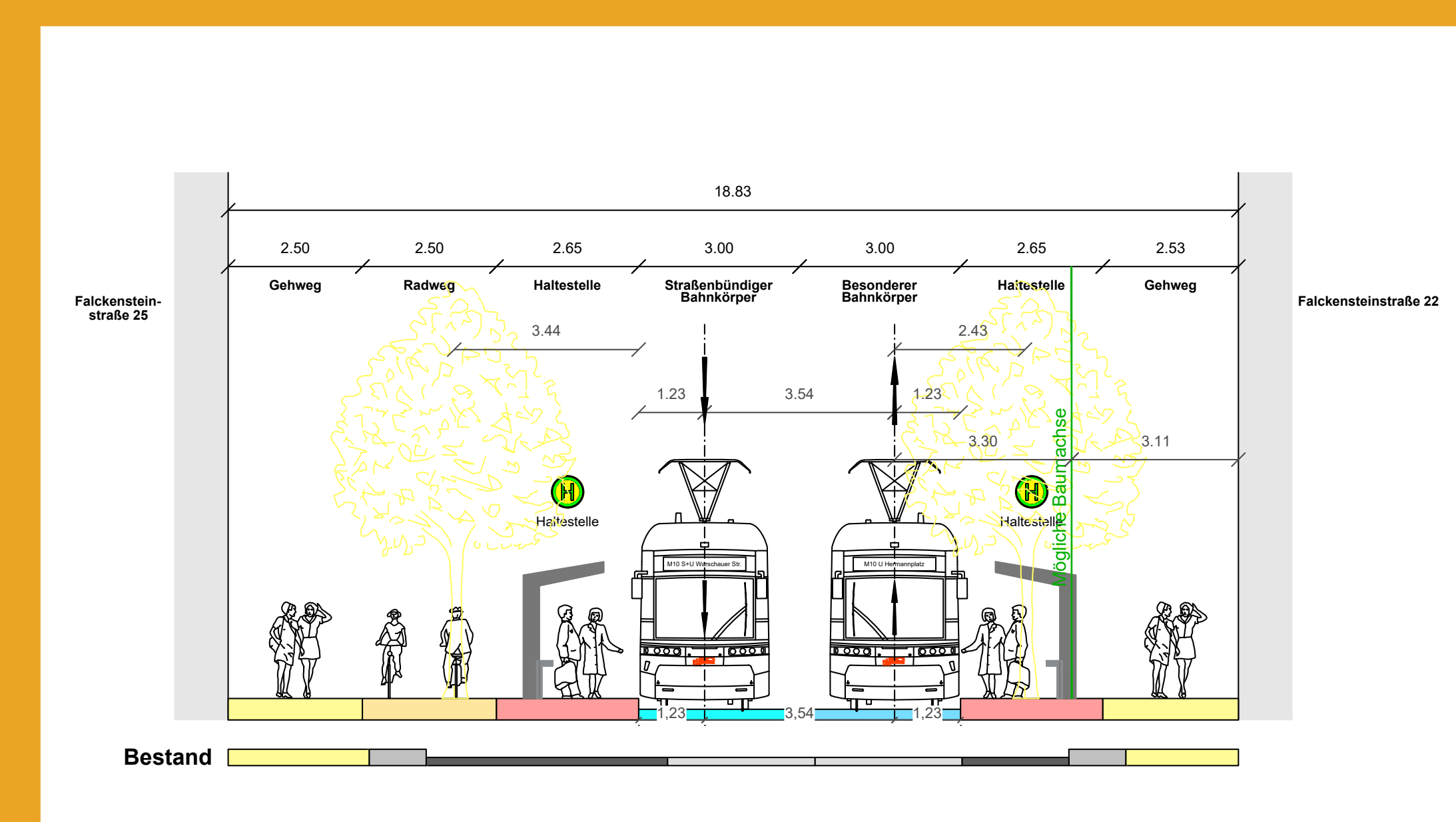
So könnte es aussehen: Falckensteinstraße, Seitenlage, Strecke | Quelle: Ramboll

WAS SPRICHT FÜR DIESER VARIANTE?

- Einseitig abmarkierter Bahnkörper ermöglicht potenziell höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als auf einem straßenbündigen Bahnkörper, da keine Hindernisse zu erwarten sind
- Haltestelle Görlitzer Str./Falckensteinstr.: Radverkehrsführung hinter der Wartefläche möglich
- Basis-Standard von 3,50 m Breite für Zweirichtungsradweg wird erreicht
- Potenziell höhere Sicherheit durch bauliche Trennung von Straße und ÖV-Trasse und Radverkehr, dort wo Straße nicht gequert werden muss
- Eingriffsrisiko für einzelne Bestandsbäume auf östlicher Straßenseite im Vergleich zur Variante Mittellage etwas geringer

WELCHE HERAUSFORDERUNGEN GIBT ES BEI DIESER VARIANTE?

- Ungewohnte Straßenraumaufteilung → Erschließung und Querung für Rad- und Fußverkehr ungünstiger, mit potenziell geringerer Sicherheit
- Flächenverfügbarkeit und Erreichbarkeit der Seitenräume für Ver- und Entsorgung sowie Lieferverkehr nur auf einer Seite vergleichsweise gut oder nur unter großen Einschnitten in Gehweg
- Westliche Straßenseite ist mit dem Fahrrad nur durch Querung der Straßenbahntrasse zu erreichen → hohes Risiko, dass Radverkehr sich auf westlichen Gehweg verlagert
- Herausforderung für Fußverkehr: Querung mit zweimaligem Zweirichtungsverkehr (Straßenbahn und Radverkehr)
- Trennwirkung und Konfliktpunkt für den Fußverkehr im Haltestellenbereich Görlitzer Park durch den Zweirichtungsradweg
- Insgesamt ist Baumerhalt ggü. Variante Mittellage nicht deutlich besser einzustufen, komplette Fällung auf der anderen Seite ist dafür aber unvermeidlich



Querschnitt Q II. 3 Falckensteinstraße, Seitenlage, Haltestelle | Quelle: Ramboll



So könnte es aussehen: Falckensteinstraße, Seitenlage, Haltestelle | Quelle: Ramboll

WAS MUSS NOCH DETAILLIERT GEPLANT/GEPRÜFT WERDEN?

- Detaillierte Prüfung zur Bereitstellung von Lieferflächen, ggf. in Seitenstraßen
- Überprüfung und Abgleich Hinweise aus Bevölkerung mit dem vorliegenden Planungsstand inkl. Überarbeitung Lagepläne
- Ausarbeitung Übergänge zwischen den einzelnen Planungsabschnitten
- Untersuchung Verkehrsprognose 2035 und Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr für die Kreuzung Schlesische Straße – Falckensteinstraße; Abstimmung mit Kiezblock Wrangelkiez

