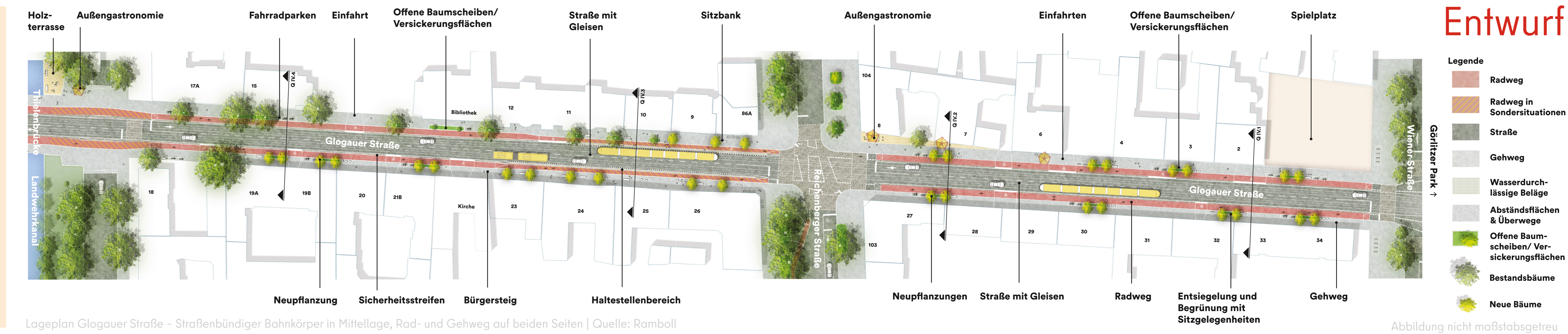


STRAßENBAHNNEUBAUSTRECKE WARSCHAUER STRAßE - HERMANNPLATZ ABSCHNITT 4: GLOGAUER STRAßE

AUSGANGSSITUATION:

- Abschnitt ist rund 450 m lang
- Straße ist rund 18-19 m breit
- Vereinzelte Bäume entlang westlicher Straßenseite
- Abschnitt gehört zum Radvorrangnetz
- Kategorie IV im übergeordneten Straßennetz für Kfz-Verkehr (Ergänzungsstraße)
- Besonderheiten: zukünftig auch im Vorrangnetz ÖPNV; Kiezblock im Reichenberger Kiez vorgesehen, noch keine Planung vorliegend



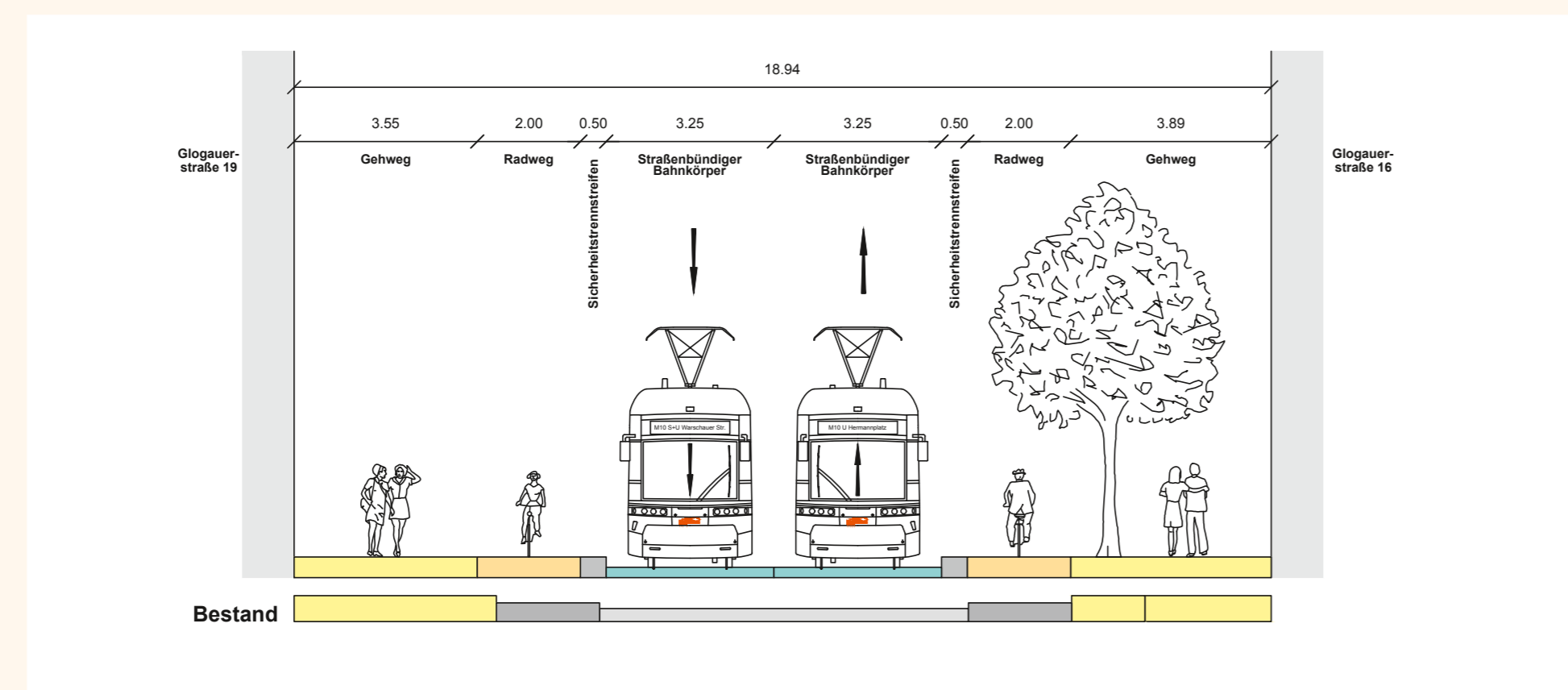
Lageplan Glogauer Straße - Straßenbündiger Bahnkörper in Mittellage, Rad- und Gehweg auf beiden Seiten | Quelle: Ramboll

Entwurf

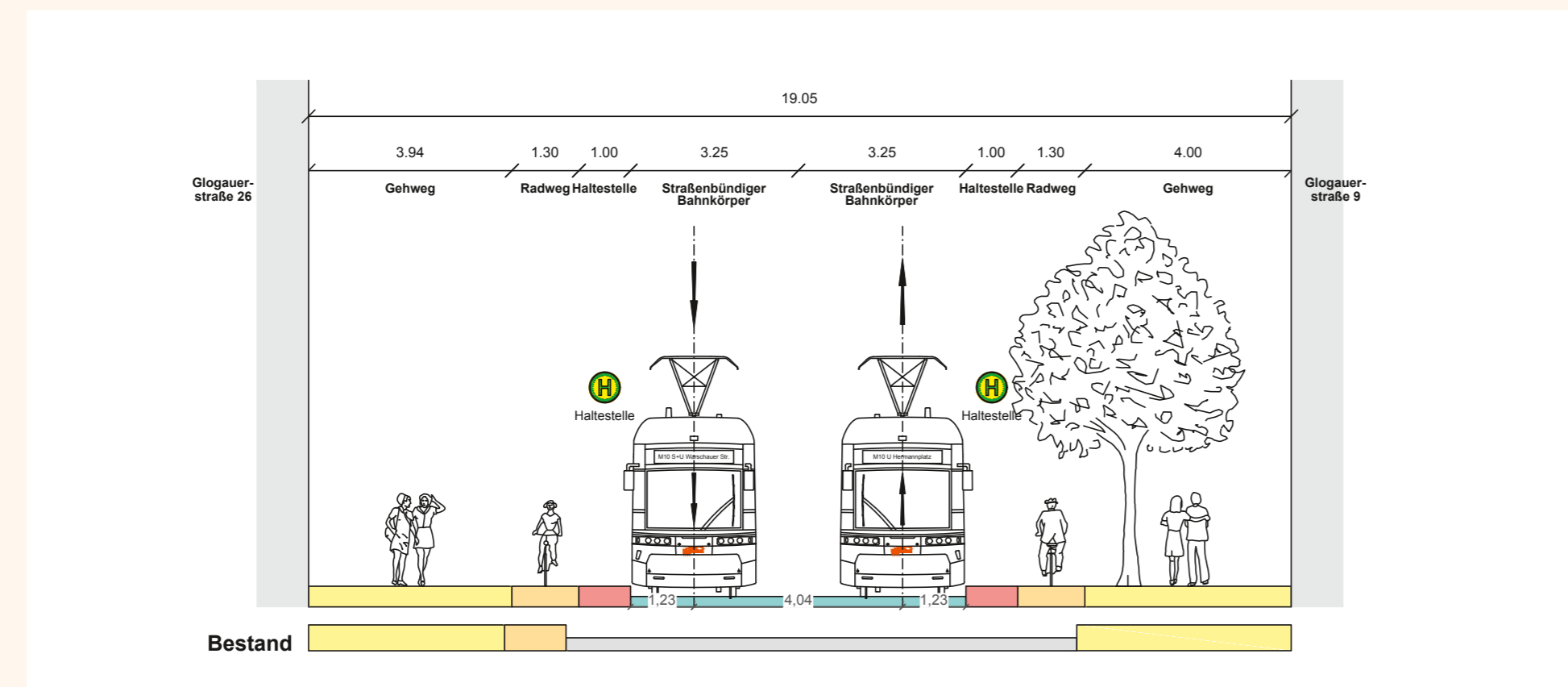
- Legende
- Radweg
 - Radweg in Sondersituationen
 - Straße
 - Gehweg
 - Wasserdurchlässige Beläge
 - Abstandsflächen & Überwege
 - Offene Baumscheiben/ Versickerungsflächen
 - Bestandsbäume
 - Neue Bäume

PLANUNGSPRÄMISSEN

- PRIORITÄT 1**
PRIORISIERUNG ÖPNV
- PRIORITÄT 2**
ANGEBOT FÜR RAD- UND FUßVERKEHR
- PRIORITÄT 3**
ERHALT DER HEUTIGEN SEITENRÄUME + BAUMBESTAND
- PRIORITÄT 4**
QUERUNGSMÖGLICHKEITEN
- PRIORITÄT 5**
WIRTSCHAFTSVERKEHR
- PRIORITÄT 6**
KFZ-VERKEHR
- PRIORITÄT 7**
ANWOHNERPARKEN



Querschnitt Q IV. 4 Glogauer Straße, Mittellage, Strecke | Quelle: Ramboll



Querschnitt Q IV. 3 Glogauer Straße, Mittellage, Haltestelle | Quelle: Ramboll



So könnte es aussehen: Glogauer Straße, Blickrichtung Görlitzer Park | Quelle: Ramboll

WAS SPRICHT FÜR DIE VARIANTE „STRAßENBÜNDIGER BAHNKÖRPER IN MITTELLAGE + RAD- UND GEHWEG AUF BEIDEN SEITEN“?

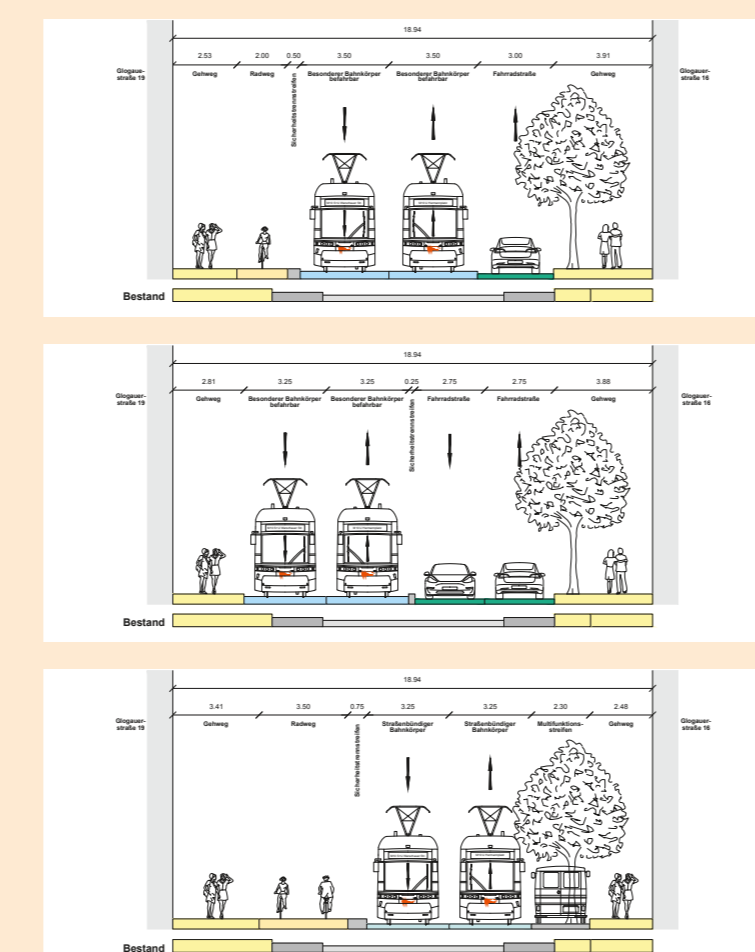
- Gute städtebauliche Integration durch klare und symmetrische Straßenraumaufteilung
- Übersichtliche und damit sicherere Kreuzungsbereiche als in anderen untersuchten Varianten
- Hohe Aufenthaltsqualität und gute Erreichbarkeit der Haltestellen
- Gegenüberliegende Haltestellen und kurze Umsteigewege zwischen Straßenbahn und Bus für eine leichte Orientierung
- Breite Seitenräume und Gehwege mit Aufenthaltsqualität und hohem Sicherheitsempfinden für den Fuß- und Radverkehr
- Potenziell weitestgehender Baumerhalt möglich

WAS MUSS NOCH DETAILLIERT GEPLANT/GEPRÜFT WERDEN?

- Führung des ÖPNV zusammen mit Kfz ist kritisch für den Betriebsablauf (Staugefahr) und entspricht damit nicht den Planungsprämissen
- Übergang vom Görlitzer Park mit Zweirichtungsrads als möglicher Konfliktpunkt
- Detaillierte Prüfung zur Anordnung von Lieferzonen, ggf. in Seitenstraßen
- Überprüfung und Abgleich Hinweise aus Bevölkerung mit vorliegendem Planungsstand inkl. Überarbeitung Lagepläne
- Ausarbeitung Übergänge zwischen den einzelnen Planungsabschnitten
- Untersuchung Verkehrsprognose 2035 und Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr

WELCHE VARIANTEN WURDEN AUßERDEM GEPRÜFT?

- Besonderer Bahnkörper als ÖV-Trasse in Mittellage + einseitige Fahrradstraße und Gehweg Richtung Kreuzberg (Einbahnsystem) und Geh- und Radweg Richtung Neukölln
- Besonderer Bahnkörper in Seitenlage + Fahrradstraße in Seitenlage (in beide Richtungen); Gehweg auf beiden Seiten
- Straßenbündiger Bahnkörper in Seitenlage + Zweirichtungsrads auf der östlichen Seite; Gehweg auf beiden Seiten



- Wie in der Pannierstraße (Abschnitt 5) wurden die Varianten mit besonderem Bahnkörper und Fahrradstraße entsprechend der Planungsprämissen zur Förderung des Umweltverbundes entwickelt. Nach aktuellem Stand ist eine Umsetzung durch rechtliche und verkehrliche Hürden jedoch sehr schwierig und bedarf weiterer ausführlicher Abstimmungen. Diese laufen weiter parallel zum Planungsprozess.
- Die Variante „Straßenbündiger Bahnkörper in Seitenlage“ erscheint nach einer ersten Bewertung weniger vorteilhaft als die Variante in Mittellage. Dazu gehören Aspekte wie weniger Fläche für Radverkehr oder unübersichtlichere und damit unsicherere Kreuzungsbereiche.
- Die Variante „Straßenbündiger Bahnkörper in Mittellage“ kann mit den aktuellen Rahmenbedingungen und Anforderungen am besten umgehen. Mit Blick nach vorn kann diese Variante auch auf mögliche verkehrsorganisatorische Maßnahmen reagieren.