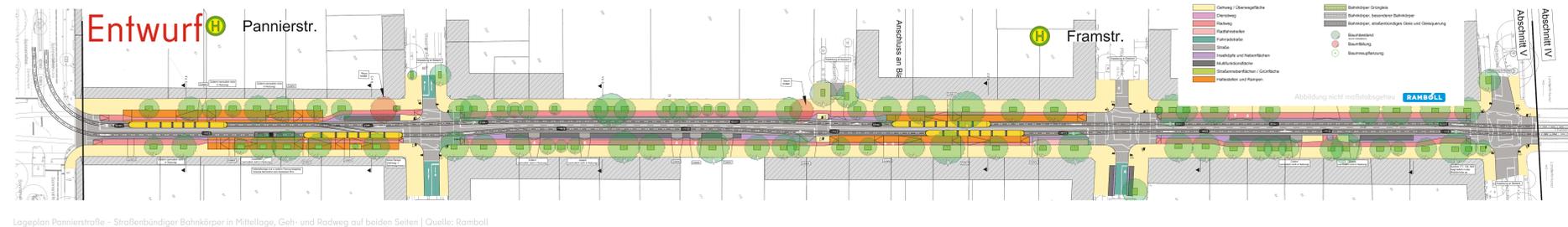


STRAßENBAHNNEUBAUSTRECKE WARSCHAUER STRAßE - HERMANNPLATZ ABSCHNITT 5: PANNIERSTRASSE

AUSGANGSSITUATION:

- Abschnitt ist rund 700 m lang
- Straße ist rund 26 m breit
- Beidseitig hoher Baumbestand
- Abschnitt gehört zum ÖPNV- und Radvorrangnetz (Busangebot: 171 und 194, M29 - neuer Linienverlauf in Prüfung)
- Kategorie IV im übergeordneten Straßennetz für Kfz-Verkehr (Ergänzungsstraße)
- Besonderheit: Kiezblock Reuterkiez; ist bereits umgesetzt



PLANUNGSPRÄMISSEN

PRIORITÄT 1

PRIORISIERUNG
ÖPNV

PRIORITÄT 2

ANGEBOT FÜR RAD- UND
FUßVERKEHR

PRIORITÄT 3

ERHALT DER HEUTIGEN SEITEN-
RÄUME + BAUMBESTAND

PRIORITÄT 4

QUERUNGS-
MÖGLICHKEITEN

PRIORITÄT 5

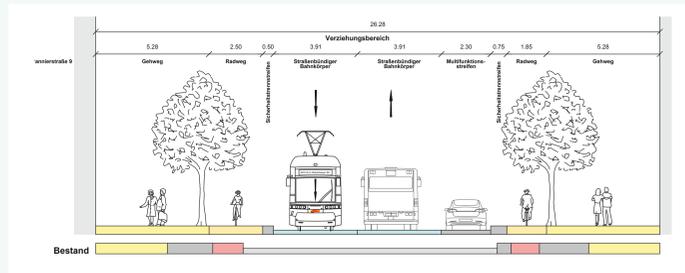
WIRTSCHAFTS-
VERKEHR

PRIORITÄT 6

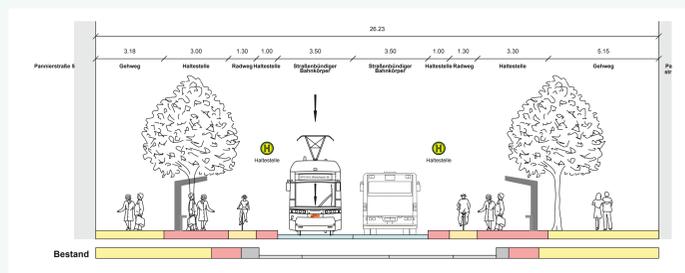
KFZ-VERKEHR

PRIORITÄT 7

ANWOHNER-
PARKEN



Querschnitt Q V. 5 Straßenbündiger Bahnkörper in Mittellage, Strecke | Quelle: Ramboll



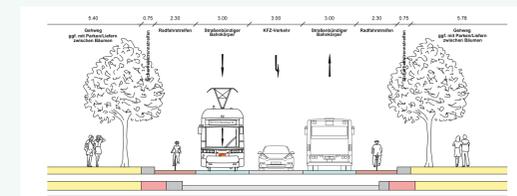
Querschnitt Q V. 6 Straßenbündiger Bahnkörper in Mittellage, Haltestelle | Quelle: Ramboll

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

- Gute städtebauliche Integration durch klare und symmetrische Straßenraumaufteilung
- Barrierefreier Zugang und Erreichbarkeit der Haltestellen
- Breite Seitenräume und Gehwege mit hoher Aufenthaltsqualität und höherem Sicherheitsempfinden, inkl. Stärkung des Fußverkehrs
- Separate, geradlinige Radverkehrsführung und potenziell beidseitige Anlage von Abstellmöglichkeiten
- Potenziell weitestgehender Baumerhalt auf beiden Seiten möglich
- Lieferzonen können direkt an Fahrbahn angeordnet werden, schmälern so nicht den Gehwegbereich

WAS MUSS NOCH DETAILLIERT GEPLANT/GEPRÜFT WERDEN?

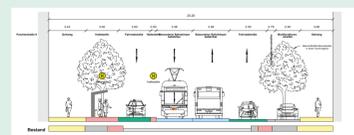
- Führung des ÖPNV zusammen mit Kfz ist kritisch für den Betriebsablauf (Staugefahr) und entspricht damit nicht den Planungsprämissen
- Detaillierte Prüfung zur Anordnung von Lieferzonen, ggf. in Seitenstraßen
- Idee für eine Querschnittsalternative mit straßenbündigem Bahnkörper →
- Überprüfung und Abgleich Hinweise aus Bevölkerung mit dem vorliegenden Planungsstand inkl. Überarbeitung Lagepläne
- Ausarbeitung Übergänge zwischen den einzelnen Planungsabschnitten
- Untersuchung Verkehrsprognose 2035 und Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr



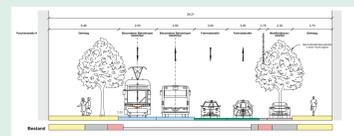
Querschnittsalternative straßenbündiger Bahnkörper | Quelle: Ramboll

WELCHE VARIANTEN WURDEN AUßERDEM GEPRÜFT?

- Besonderer Bahnkörper als ÖPNV-Trasse in Mittellage + Fahrradstraße und Gehweg auf beiden Seiten →
- Besonderer Bahnkörper als ÖPNV-Trasse in Seitenlage + Fahrradstraße in Seitenlage (in beide Richtungen) sowie Gehweg auf beiden Seiten →



Querschnitt Besonderer Bahnkörper als ÖPNV-Trasse in Mittellage | Quelle: Ramboll



Querschnitt Besonderer Bahnkörper als ÖPNV-Trasse in Seitenlage | Quelle: Ramboll

- Wie in der Glogauer Straße (Abschnitt 4) wurden weitere Varianten 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 Mittellage“ entspricht der aktuellen Rahmenbedingung, dass die Pannierstraße Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes ist und voraussichtlich auch bleiben wird.

