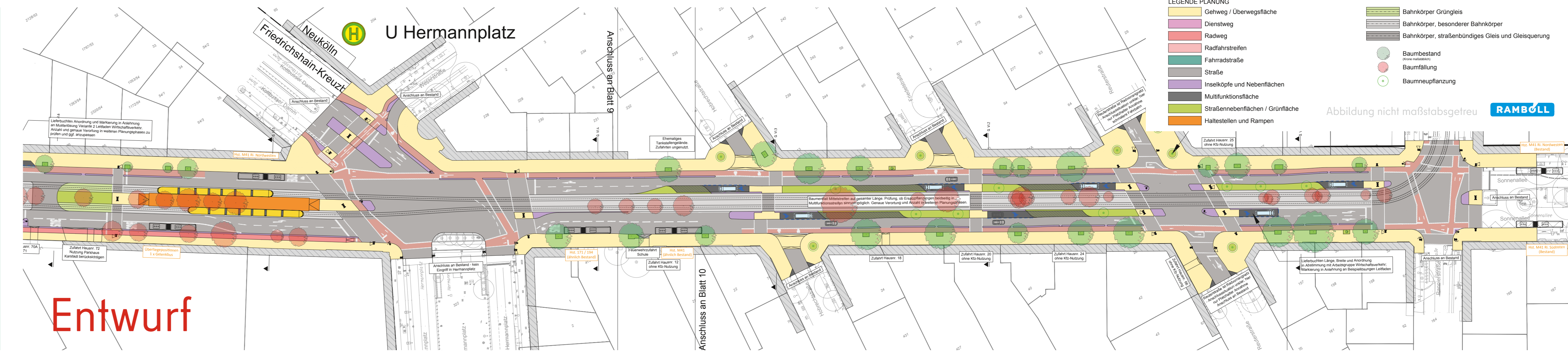


# STRAßENBAHNNEUBAUSTRECKE WARSCHAUER STRAßE - HERMANNPLATZ ABSCHNITT 6: SONNENALLEE UND URBANSTRASSE

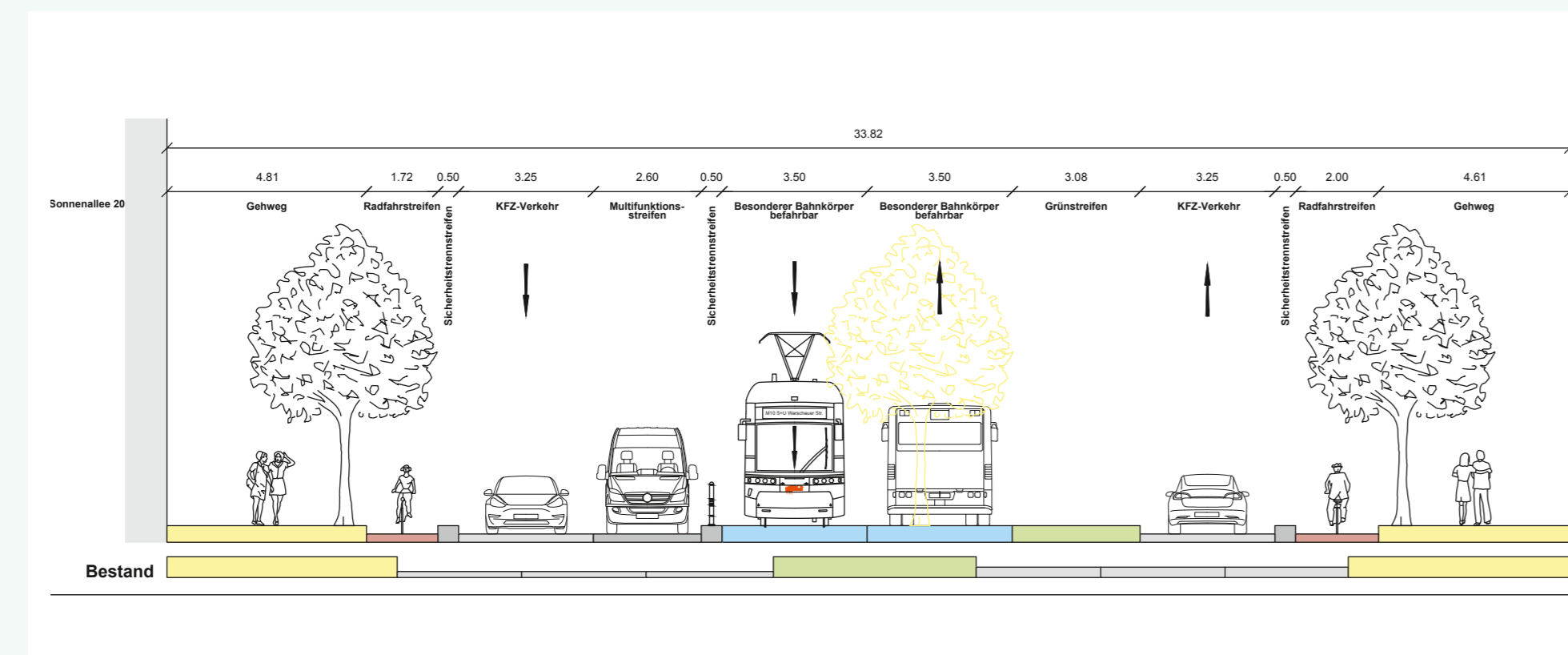
## AUSGANGSSITUATION:

- Abschnitt ist rund 700 m lang (Sonnenallee rund 350 m, Urbanstraße rund 350 - 400 m)
- Straßenraum mit rund 34 m Breite im Vergleich zu anderen Planungsabschnitten recht großzügig
- Drei Baumreihen: je eine Baumreihe in beiden Seitenbereichen sowie eine in Mittellage
- Nicht Teil des Radvorrangnetzes (d. h. Basisstandard bei Radverkehrsanlagen von 2,0 bis 2,3 m Breite)
- Abschnitt gehört zum ÖPNV-Vorrangnetz (Busangebot: M41, 171 und 194; M29 wird verlegt - neuer Linienverlauf in Prüfung)
- Besonderheit: Beidseitig sehr intensive Seitenraumnutzung mit starkem Fußverkehr; hoher Bedarf an Lieferzonen

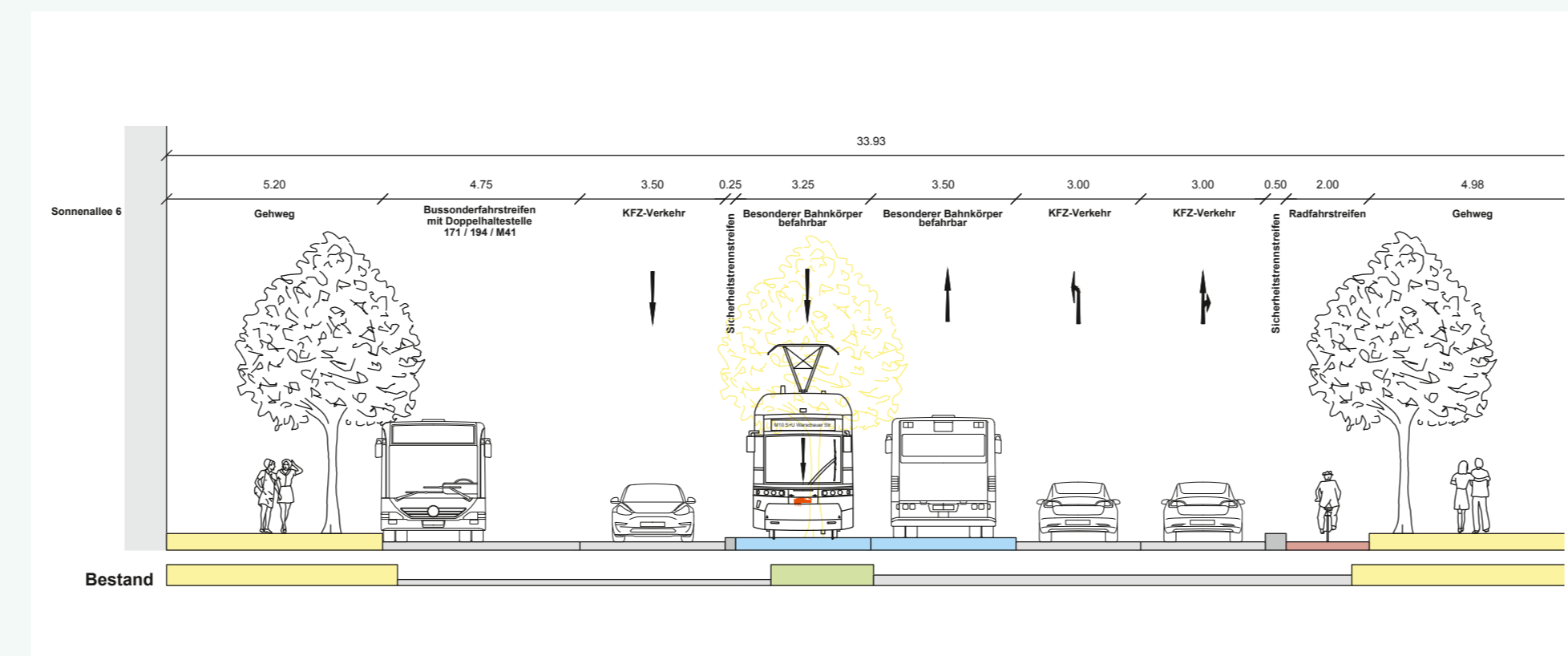


## PLANUNGSPRÄMISSEN

- PRIORITÄT 1**  
PRIORISIERUNG ÖPNV
- PRIORITÄT 2**  
ANGEBOT FÜR RAD- UND FUßVERKEHR
- PRIORITÄT 3**  
ERHALT DER HEUTIGEN SEITEN-RÄUME + BAUMBESTAND
- PRIORITÄT 4**  
QUERUNGSMÖGLICHKEITEN
- PRIORITÄT 5**  
WIRTSCHAFTS-VERKEHR
- PRIORITÄT 6**  
KFZ-VERKEHR



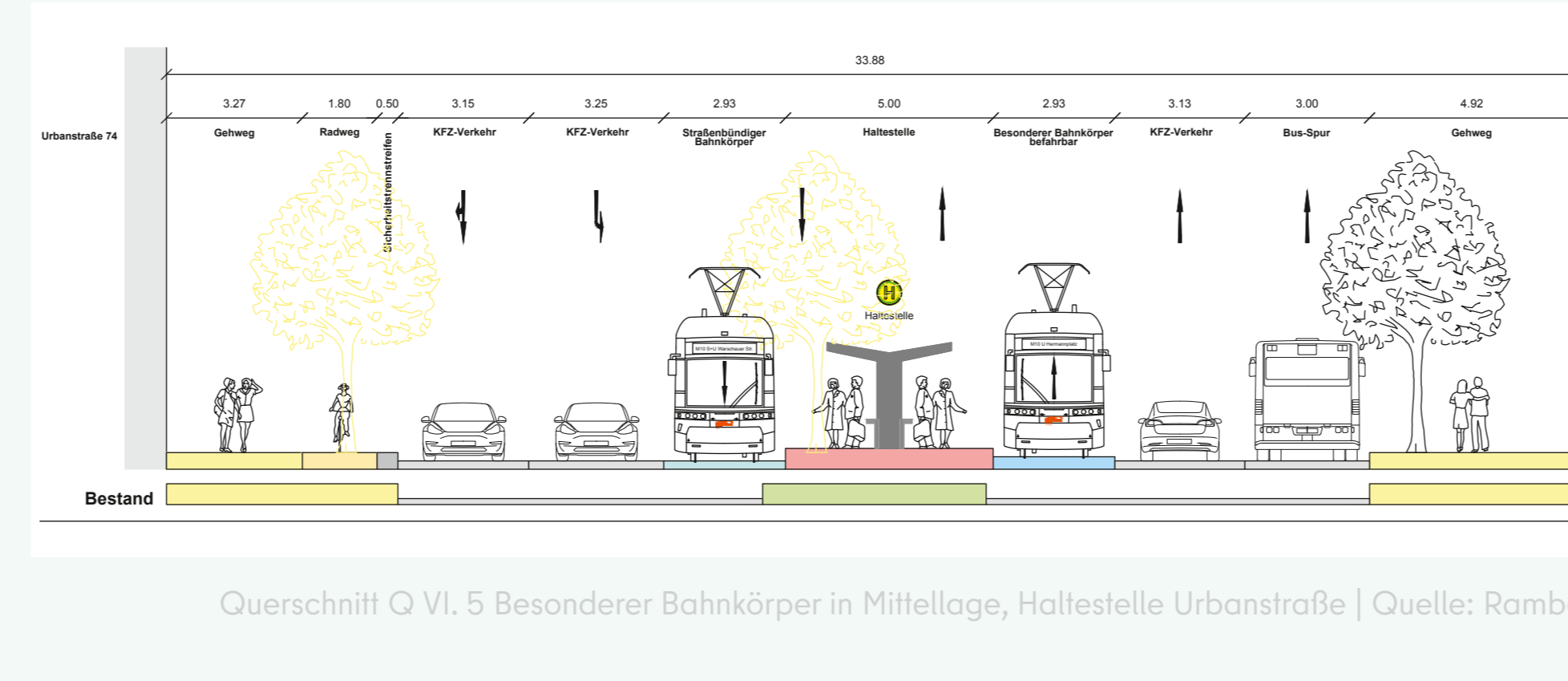
Querschnitt Q VI. 2 Besonderer Bahnkörper in Mittellage, Strecke Sonnenallee | Quelle: Ramboll



Querschnitt Q VI. 4, Besonderer Bahnkörper in Mittellage, Bushaltestelle Sonnenallee | Quelle: Ramboll



So könnte es aussehen: Sonnenallee, Blickrichtung Hermannplatz | Quelle: Ramboll



Querschnitt Q VI. 5 Besonderer Bahnkörper in Mittellage, Haltestelle Urbanstraße | Quelle: Ramboll

## WAS SPRICHT FÜR DIE VARIANTE „BESONDERER BAHNKÖRPER IN MITTELLAGE“?

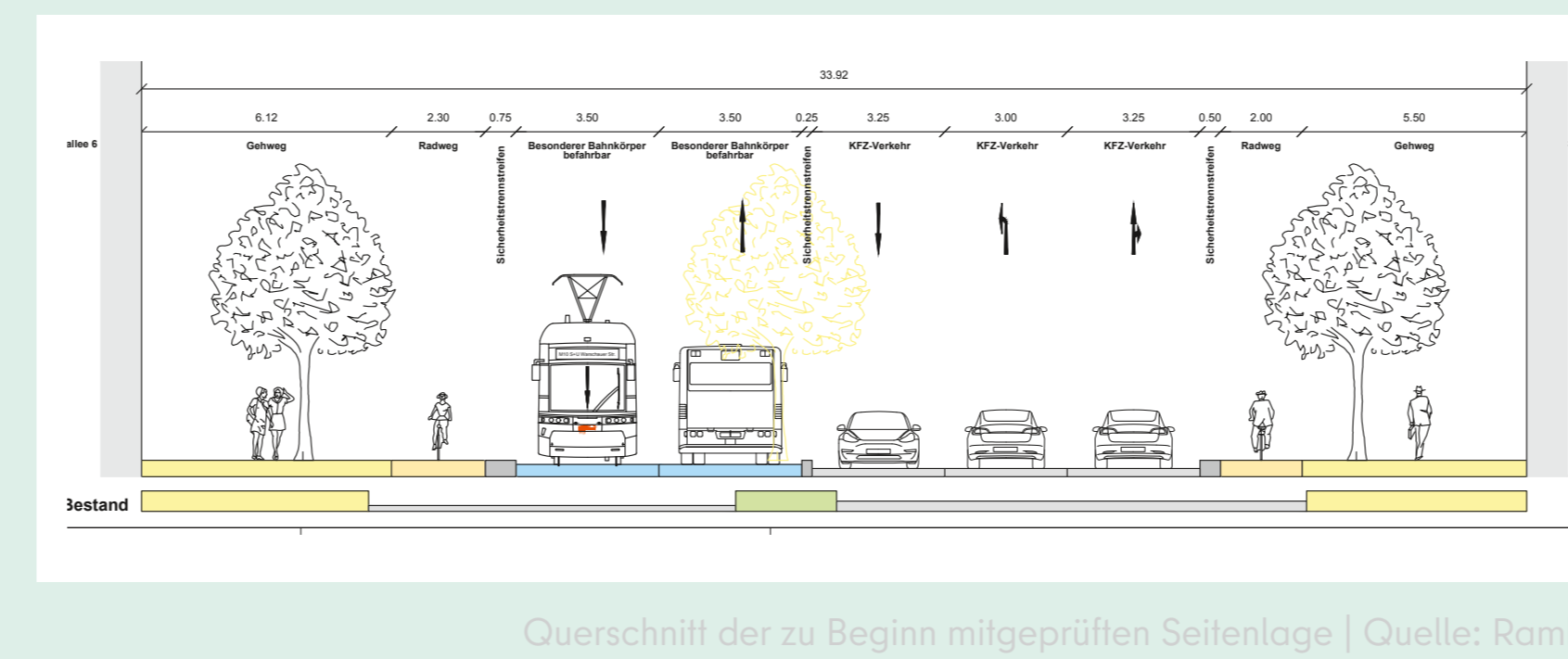
- Gute städtebauliche Integration durch klare und symmetrische Straßenraumaufteilung
- Barrierefreier Zugang und Erreichbarkeit der Haltestellen
- Gehwege verbleiben größtenteils in heutiger Breite
- Mehr Querungen und Aufstellflächen für den Fußverkehr, wodurch mehr Sicherheit gegeben ist
- Radverkehr erhält einen Radfahrstreifen und bietet somit mehr Sicherheit
- Potenziell weitestgehender Baumerhalt auf beiden Seiten möglich
- Lieferzonen können neben der Straßenbahntrasse in Mittellage angeordnet werden; dadurch sind beide Straßenseiten gut erreichbar
- Das hohe Fahraufkommen von Bus und Straßenbahn kann in dieser Variante gut organisiert werden

## WAS MUSS NOCH DETAILLIERT GEPLANT/GEPRÜFT WERDEN?

- Ausarbeitung der Kehranlage in der Urbanstraße
- Detaillierte Prüfung zur Bereitstellung 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 Kfz-Verkehr; bei fehlender Leistungsfähigkeit ist die Radverkehrsanlage in Zusammenhang mit der parallel verlaufenden Fahrradstraße Weserstraße zur prüfen

## INFORMATIONEN RUND UM DIE VARIANTENENTWICKLUNG:

- Planungsrandbedingung ist die Abwicklung des hohen ÖPNV-Angebotes von Bus und Straßenbahn:
  - Die Buslinie M41 wird weiterhin bis zur Umstellung auf den Straßenbahnbetrieb über die Sonnenallee geführt.
  - Gemeinsame Haltestellen für Straßenbahn und alle Buslinien sind aus betrieblichen Gründen nicht möglich. Die Fahrtenzahl ist zu hoch, um alles stabil abwickeln zu können.
  - Die Grundlagenuntersuchung für eine mögliche Straßenbahnlinie von Potsdamer Platz bis nach Schöneweide ist gestartet. Der Abschnitt Sonnenallee/Urbanstraße wird daher so konzipiert, dass die Führung einer zukünftigen Straßenbahn in diesem Abschnitt mitgedacht wird → Lösung für Bushaltestellen ist als Zwischenlösung anzusehen, bis die Linie M41 von Bus auf Straßenbahn umgestellt wird.



Querschnitt der zu Beginn mitgeprüften Seitenlage | Quelle: Ramboll

- Als besondere Herausforderung wurde der Bedarf an Lieferflächen diskutiert. Daraufhin wurde eine Studie mit Bestandsaufnahme und Konzeptentwicklung beauftragt. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme flossen bereits in die Variantenentwicklung ein.
- Es wurde auch eine Variante in Seitenlage geprüft.
- Im Vergleich zur Variante in Seitenlage weist die Variante in Mittellage deutlich mehr Multifunktionsflächen auf, die für Laden und Liefern genutzt werden können. Außerdem können die bestehenden Busverkehre in der Variante in Seitenlage nicht zusammen mit der Straßenbahn abgewickelt werden.

