

## Informationsveranstaltung

Straßenbahnverlängerung Alexanderplatz–

Potsdamer Platz/Kulturforum

25.02.2020, 18.00 – 21.00 Uhr

Alte Münze, Produktionshallen - Haus 2, Molkenmarkt 2, 10179 Berlin

## Protokoll

### Teilnehmende

Ca. 200 BürgerInnen

### Ablauf

TOP 1	18.00-18.20	Begrüßung und Einführung
TOP 2	18.20-18.50	Erläuterung der Planungsziele, des Planungs- und Beteiligungsprozesses sowie des Planungsstands
TOP 3	18.50-19.50	Frage- und Diskussionsblock im Plenum
TOP 4	19.50-20.00	Ausblick und Verabschiedung
	ab 20.00 Uhr	Möglichkeit, sich die Planungen an den Stellwänden anzuschauen, Fragen zu stellen und Anregungen zu geben

### Moderation:

Dr. Ursula Flecken, Planergemeinschaft

### TOP 1 Begrüßung und Einführung

Siehe ppt-Präsentation, Folien 1 - 9

Siehe Fotos im Anhang

Zu Beginn der Veranstaltung begrüßt die Moderatorin der Veranstaltung, Dr. Ursula Flecken, die Anwesenden und stellt den Ablauf der Veranstaltung vor.

Der Leiter der Abteilung IV Verkehr der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Hartmut Reupke, begrüßt ebenfalls die Anwesenden. Er berichtet von dem bisherigen Beteiligungsprozess zur Straßenbahnverlängerung Alexanderplatz - Potsdamer Platz/Kulturforum, bei dem bereits viele Anregungen eingegangen sind. Eine solche breite Diskussion sei wichtig.

Herr Reupke stellt der Veranstaltung zwei Bemerkungen voran: Zum einen gibt es in der momentanen Planungsphase weiterhin mehrere Planungsvarianten,

die aus planungsrechtlichen Gründen weiter verfolgt und geprüft werden müssen. Auf diese Weise wird es auch im Nachgang transparent und begründbar sein, warum eine Planungsvariante den Vorzug erhalten hat. Zum anderen steht im Fokus der heutigen Veranstaltung die Information über den aktuellen Stand der Planung der Straßenbahnstrecke. Im Moment wird die Situation in der Leipziger Straße mit besonderem Augenmerk auf Umweltverschmutzungen beziehungsweise Luftverschmutzungen im Rahmen des Luftreinhalteplans der Stadt Berlin beobachtet. So muss etwa geprüft werden, ob im breiten Abschnitt der Leipziger Straße eine Tempo-30-Zone eingerichtet wird oder ein Durchfahrtsverbot für Dieselfahrzeuge unterhalb der Diesel-Abgasnorm Euro 6 ausgesprochen wird. Erste Untersuchungsergebnisse weisen jedoch darauf hin, dass die Emissionswerte im breiten Teil der Leipziger Straße die Grenzwerte nicht erreichen, sodass auf die genannten Maßnahmen verzichtet werden kann. Weiterhin ist es Aufgabe, eine Vielzahl unterschiedlicher Planungen im Umfeld der Neubautrasse zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen. Anliegen zu solchen Planungen, wie die städtebauliche Entwicklung am Molkenmarkt, zur Mühlendammbücke oder auch zu aktuellen Bauarbeiten an den Straßen, stehen bei der heutigen Veranstaltung aber nicht im Fokus.

Bei allen Planungsvorhaben strebt die Senatsverwaltung eine frühzeitige BürgerInnenbeteiligung an, um auf diese Weise eine hohe Verfahrenssicherheit zu erlangen. Ziel der Veranstaltung ist daher die Information über den derzeitigen Arbeitsstand der Planungen zur Verlängerung der Straßenbahn vom S+U-Bhf. Alexanderplatz bis zum S+U-Bhf. Potsdamer Platz/Kulturforum, die Erläuterung des Planungsverfahrens und der einzelnen Planungsschritte sowie die Beantwortung von Fragen und das Aufnehmen von Anregungen der BürgerInnen, um so die "ExpertInnen vor Ort" einzubeziehen, das Vorgehen und die Planungen transparent zu machen, mögliche Konflikte frühzeitig zu erkennen und die Planung zu optimieren.

## TOP 2 Erläuterung der Planungsziele, des Planungs- und Beteiligungsprozesses sowie des Planungsstands

Siehe ppt-Präsentation, Folien 10 - 79

Siehe Fotos im Anhang

Herr Reupke erläutert die mobilitäts- und umweltpolitischen Ziele des Landes Berlin. Die neue Straßenbahnstrecke unterstützt maßgeblich die Ziele der Berliner Verkehrsplanung, den Umweltverbund zu stärken und den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Als Referenz dienen dabei das Berliner Mobilitätsgesetz, der Nahverkehrsplan, der derzeit in Aktualisierung befindliche Stadtentwicklungsplan (StEP) Mobilität und Verkehr sowie das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030). Zentrale Zielgrößen der Berliner Verkehrspolitik sind dabei, die Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Umland zu bedienen und dabei das Verkehrssystem verträglich für Stadt, Umwelt, Klima und soziales Gefüge auszugestalten. In diesem Zusammenhang liegt ein besonderer Fokus auf der Reduzierung von Lärmbelastung und Luftverschmutzung. Erreicht werden soll

dies unter anderem durch die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und durch eine Erhöhung des Angebots im öffentlichen Nahverkehr. Der Ausbau des Straßenbahnnetzes erfolgt daher im Rahmen dieser Strategie. Herr Reupke betont die Notwendigkeit zur Vereinheitlichung der Planungen und Strecken. Er stellt die aktuell in Umsetzung befindlichen Straßenbahnprojekte vor, darunter die Neubaustrecke Adlershof II, bei der das Planfeststellungsverfahren bereits abgeschlossen ist, sowie die Neubaustrecke Ostkreuz und die Neubaustrecke Turmstraße, die sich beide in der Phase der Planfeststellung befinden.

Als Zeitperspektive für die Inbetriebnahme der Straßenbahnverlängerung Alexanderplatz – Potsdamer Platz/Kulturforum gibt Herr Reupke das Jahr 2027 an. Eventuelle Kritik am langjährigen Planungs- und Bauverfahren vorwegnehmend erläutert Herr Reupke den zeitlichen Planungsablauf für den Straßenbahnbau anhand eines Schemas. Der Bau der Straßenbahnstrecke Alexanderplatz – Potsdamer Platz befindet sich noch in der Vorbereitungsphase, wobei der Verkehrsmittelvergleich, die Trassenvariantenbetrachtung, die volkswirtschaftliche Bewertung und die Realisierungsempfehlung bereits erfolgt sind. Auch der BürgerInnendialog geht mit der heutigen Veranstaltung bereits in die zweite Runde.

Im Anschluss stellt Herr Kölling-Orb (SenUVK, Abteilung Verkehr) die derzeitigen Planungen zu der Straßenbahnverlängerung vor. Drei von insgesamt fünf Teilabschnitten sind Thema der heutigen Veranstaltung: Abschnitt 1 am Rathausforum, Abschnitt 3 Charlottenstraße bis Spittelmarkt sowie Abschnitt 4 Leipziger Platz bis Charlottenstraße (der schmale Abschnitt der Leipziger Straße). Die Gestaltungsvorschläge für alle Teilabschnitte bestehen aus mindestens zwei, teilweise drei Varianten: jeweils eine bestandsorientierte Variante, bei der weniger stark in die aktuelle Verkehrsführung eingegriffen wird, sowie mindestens eine beziehungsweise zwei gestaltungsorientierte Varianten, bei denen die Entwürfe für das Straßenensemble gestalterisch stärker vom aktuellen Bestand abrücken und für den Individualverkehr nur eine Straßenspur zur Verfügung steht. Ab Anfang 2021 soll als nächste Planungsphase die Entwurfsplanung beginnen.

Da Abschnitt 4 bereits Gegenstand des ersten BürgerInnendialogs zur Strecke Alexanderplatz – Potsdamer Platz/Kulturforum war, konnten hier die Eingaben und Kommentare der BürgerInnen bereits gesichtet und abgewogen und teilweise in die konkreten Planungen einbezogen werden. Beispielsweise wurde der Entwurf einer baulichen Trennung der Radwege gefordert und umgesetzt, ebenso die Priorisierung der Straßenbahn mit einem abmarkierten oder besonderen Bahnkörper. Teilweise berücksichtigt oder noch in Prüfung befindlich sind Vorschläge der BürgerInnen zur Ergänzung einer Haltestelle am Leipziger Platz, zur Schaffung von mehr Raum für FußgängerInnen oder das Umlegen von Radwegen hinter die Haltestellenbereiche. Insgesamt sehen die heute vorgestellten Planungen eine stärkere Trennung von Straßenbahn- und Kfz-Verkehr, durchgehend zwei Meter breite Radverkehrsanlagen, deutliche kürzere Querungswege für Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr durch reduzierte Anzahl von

Fahrspuren sowie zusätzliche Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen zwischen Wilhelmstraße und Mauerstraße vor. Insgesamt wird von einer Reduzierung des lokalen Verkehrsaufkommens von bis zu 50% ausgegangen, verbunden mit einer Reduzierung von Lärm und Abgasen. Ebenso soll die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität gesteigert werden, beispielsweise durch übersichtliche und geradlinige Aufteilung der Flächen. In Abschnitt 4 wurde vor allem die gestaltungsorientierte Variante ergänzt und in zwei Teilvarianten weiterentwickelt: in der ersten gestaltungsorientierten Variante ist abschnittsweise ein besonderer Bahnkörper vorgesehen. Ein Radfahrstreifen befindet sich auf der Fahrbahn und soll gegebenenfalls mit so genannten Leitboys oder ähnlichem abgetrennt werden. In dieser Variante ist das Straßenbahn-Gleisbett nicht von Pkw befahrbar. Rettungswagen können den Bahnkörper aber benutzen. Die zweite gestaltungsorientierte Variante umfasst ein abschnittsweise abmarkiertes Gleis sowie baulich von der Fahrbahn abgetrennte Radwege. Hier bieten die baulichen Radwege erhöhten Schutz vor Fahrzeugen. Durch das straßenbündige Gleisbett erhalten Rettungs- und Einsatzwagen gesonderte Ausweichmöglichkeiten.

Neu sind die Planungsergebnisse für den Abschnitt 3 – Charlottenstraße bis Spittelmarkt. Die Planungen verfolgen das Ziel, die Bäume auf der Südseite sowie Grünbereiche auf der Nordseite zu erhalten und Bäume zu ergänzen. Ebenfalls soll der Mittelstreifen mit bestäubungsfreundlichen Pflanzen gestaltet werden. Im Bereich Jerusalemer Straße sollen drei neue oberirdische Querungen geschaffen und dafür der Fußgängertunnel geschlossen werden. Ebenfalls ist ein Multifunktionsstreifen im Seitenbereich der Straße für Lieferverkehr, Elektro-Fahrzeuge, Parkplätze und Fahrrad-Parken vorgesehen. Zudem soll eine Zwischen-Endstelle für die Straßenbahn westlich des Spittelmarktes eingerichtet werden. In der heute vorgestellten bestandsorientierten Variante zum Straßenbahnbau sind durchgehend zwei Kfz-Spuren sowie ein zwei Meter breiter baulicher Radweg vorgesehen. Die Bahngleise sind in dieser Variante begrünt. In der gestaltungsorientierten Variante wird die Fahrbahn auf durchgehend eine Kfz-Spur je Richtung reduziert, dafür ist ein durchgehender drei Meter breiter baulich getrennter Radweg vorgesehen. Das Gleis ist in dieser Variante gepflastert, um für Notfallfahrzeuge befahrbar zu sein. Aufgrund der reduzierten Fahrspuren ergeben sich hier deutlich kürzere Querungswege für Fuß-Rad- und Kfz-Verkehr. Dadurch werden die Kfz-Mengen lokal um bis zu 50 Prozent reduziert, verbunden mit einer entsprechenden Minderung von Lärm und Abgasbelastung. Für die abschließende vergleichende Bewertung der bestands- und gestaltungsorientierten Planungsvariante wird eine umfangreiche Verkehrsberechnung durchgeführt, mit deren Ergebnissen Ende des Jahres zu rechnen ist.

Für Abschnitt 1 Rathausforum werden ebenfalls neue Planungen vorgestellt. Diese Planungen enthalten die Anregungen aus der Beteiligung im Projektwerkraum „Rathausforum“ in der Stadtwerkstatt vom 23.09.2019. So konnte bereits berücksichtigt werden, dass die Haltestellen nicht direkt vor dem Roten Rathaus angelegt und keine Trenngitter angebracht werden sollen. Noch in der

Prüfung befinden sich die Ideen, Haltestellendächer zu begrünen, die Spandauer Straße gut querbar zu gestalten oder die Rathausstraße als Aufenthaltsort zu qualifizieren. Die konkrete stadträumliche Gestaltung der Rathausstraße und Spandauer Straße wird im freiraumplanerischen Wettbewerb Rathausforum weiter thematisiert. Der Wettbewerb wird von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen koordiniert. Hierzu wird es gesonderte Beteiligungsformate geben, u.a. auch online auf [www.mein.berlin.de](http://www.mein.berlin.de). Für Abschnitt 1 stellt Herr Kölling-Orb drei Detailpläne vor. Zum ersten thematisiert Herr Kölling-Orb die Streckenführung im Umleitungszustand bei Staatsbesuchen im Roten Rathaus. Die Umleitung soll dann über die Karl-Liebknecht-Straße erfolgen. Um die Häufigkeit eines solchen Umleitungszustands zu illustrieren, führt Herr Kölling-Orb die Anzahl der Vorfahrten aus den Jahren 2018 (insgesamt 15) und 2019 (insgesamt 10) an. Zum zweiten wird der aktuelle Planungsstand der Haltestelle am Roten Rathaus vorgestellt sowie zum dritten der Planungsvorschlag für eine neue Haltestelle am Molkenmarkt.

Alle Planungsvarianten werden unter anderem mithilfe einer 3D Simulation vorgestellt, die das Planungsbüro LocLab im Auftrag der SenUVK erstellt hat.

### TOP 3 Frage- und Diskussionsblock im Plenum

Siehe ppt-Präsentation, Folie 80 - 81

Siehe Fotos im Anhang

Im Anschluss an die Vorstellung der Planungen werden Fragen der Teilnehmenden beantwortet und Anregungen aufgenommen.

- 1 Warum werden die Bauabschnitte 2 und 5 nicht präsentiert?
  - Im Abschnitt 2 liegt die Gertraudenbrücke, die erneuerungsbedürftig ist. Sobald mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Einvernehmen über die künftige Gestaltung des Spittelmarkts hergestellt ist, kann die Planung für die Straßenbahn hier weitergehen.
  - Abschnitt 5 wird in diesem Jahr bearbeitet. Da jeder Abschnitt für sich extrem komplex und mit hohem Abstimmungsaufwand verbunden ist, können nicht alle Abschnitte gleichzeitig bearbeitet werden.
- 2 Wird es in Bauabschnitt 1 in der Spandauer Straße eine Haltestelle Richtung Hackescher Markt geben?
  - Bei der Umleitung gibt es keine Haltestelle in Richtung Hackescher Markt, diese halten wir für entbehrlich.
- 3 In der Berliner Koalitionsvereinbarung ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie bis Steglitz vereinbart, diese ist jetzt in den Planungen nicht mehr enthalten. Ist dies noch geplant und gibt es dafür einen Termin? Es wäre schade, wenn diese Verbindung wegfällt.
  - Die Planungen sind noch aktuell und im Nahverkehrsplan enthalten. Die Diskussion darüber dauert allerdings länger, auch mit Blick auf derzeit prioritär zu bearbeitender Neubaustrecken. Wir gehen jedoch

davon aus, dass nach Fertigstellung der Planungen für die Strecke bis Potsdamer Platz/Kulturforum eine zügige Weiterplanung in Richtung Steglitz, einschließlich Abzweigung in Richtung Hallesches Tor erfolgen kann.

- 4 Warum werden nicht die bestehenden Gleise in Richtung Hackescher Markt verwendet, warum müssen neue Gleise in der Rathausstraße gebaut werden?
  - Der Auftrag an die Senatsverwaltung aus dem Koalitionsvertrag lautet, die Straßenbahn über die Rathausstraße zu führen. Dies ist die direkteste Verbindung vom Alexanderplatz Richtung Potsdamer Platz.
- 5 Wird es in der Rathausstraße eine Mittelinsel-Haltestelle für beide Richtungen geben?
  - Ja. Der aktuelle Planungsstand sieht eine Haltestelle als Mittelinsel vor, die in beide Richtungen genutzt werden kann.
- 6 Die Gestaltung der Kreuzungen entspricht, verglichen mit anderen Metropolen noch nicht den neuesten Standards in Bezug auf Reduzierung von Kfz-Verkehr bzw. Fuß- und Fahrradverkehrsfreundlichkeit. Da gibt es noch Verbesserungsmöglichkeiten.
  - Das Kreuzungsdesign befindet sich noch nicht in der Detailplanung. Am Molkenmarkt sind die Maße allerdings durch einen planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan bereits festgelegt.
- 7 Das Design des Molkenmarkts wirkt noch recht autogerecht, wie viele Autos sehen sie dort in Zukunft noch?
  - Die Planungen zum Molkenmarkt reichen schon einige Jahre zurück. Die Verkehrsanlagen wurden aufgrund der damals aktuellen Verkehrsprognosen dimensioniert und sind durch einen planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan bereits festgelegt. Bereits die damaligen Verkehrsprognosen gingen von einem Rückgang des Kfz-Verkehrs aus. Die Straßenbahnplanung kann am Molkenmarkt die Verkehrsanlagen für den Rad- und Kfz-Verkehr nicht ändern.
- 8 Sie gehen von einer Reduzierung des Autoverkehrs um 50% in diesem Bereich aus. Wie soll das möglich sein? Warum wird der Ausbau der A100 blockiert, wenn man dadurch Verkehr aus der Stadt herausleiten könnte? Andernfalls halte ich eine 50-prozentige Reduzierung des Autoverkehrs für unrealistisch.
  - Bisher hat es von Weißensee nach Steglitz kaum Angebote im öffentlichen Personennahverkehr gegeben. Hier wird nun ein Alternativangebot für eine direkte Verbindung geschaffen. Ein gutes Beispiel für den Erfolg von neuen Straßenbahnverbindungen ist der Hauptbahnhof: Die dort neu gebaute Straßenbahnverbindung wird heute sehr stark genutzt und entlastet damit die Straßen. Mit einem Gesamtpaket an Maßnahmen ist eine ähnliche Reduzierung des Autoverkehrs auf der Strecke zwischen Alexanderplatz und Potsdamer Platz/Kulturforum auch möglich. Zudem profitieren durch die verstärkte Nutzung von

Angeboten des Umweltverbundes und Abnahme des motorisierten Individualverkehrs im gesamten Straßennetz auch diejenigen, die auf ihr Auto dringend angewiesen sind.

- 9 Die geplante Strecke über die Marienkirche in die Spandauer Straße gefällt mir nicht. Hier gibt es ein erhöhtes Touristenaufkommen, d.h. viele Fußgänger. Warum führt die Strecke nicht zum Beispiel hinter dem Rathaus entlang, wo die Autos aus dem Grunertunnel kommen?
  - Die Maßnahmen wurden schon im Vorfeld geprüft. Das Ergebnis war, dass die Führung über die Rathausstraße für die NutzerInnen am attraktivsten und am besten nachvollziehbar ist. Entsprechend lautet der Auftrag aus dem Koalitionsvertrag an die Verwaltung zur Streckenführung über die Rathausstraße. Darüber hinaus entsteht auf diese Weise eine neue Ausweichstrecke, die wichtig ist, um Ausfälle von Straßenbahnen zu verringern beispielsweise bei Störungen oder Bauarbeiten auf anderen Straßenbahnlinien.
- 10 Warum soll nur jede zweite Bahn vom Spittelmarkt auch weiter bis zum Potsdamer Platz fahren, obwohl diese Strecke auch bei Touristen sehr beliebt ist und somit ein hohes Passagieraufkommen zu erwarten ist? Welche Taktung ist für diese Bahnen geplant?
  - Die M4 dient hier als Vorbild. Bis Spittelmarkt ist ein Takt von 3 1/3 Minuten geplant, dies wird jedoch nicht für die gesamte Strecke für notwendig gehalten. Straßenbahnen, die bis zum Potsdamer Platz durchfahren, sollen mindesten alle 10 Minuten fahren, tagsüber auch öfter. Wenn die Verlängerung der Strecke zum Hermannplatz fertig gestellt ist, kann sich die Taktung noch erhöhen.
- 11 Warum wird der Fußgängertunnel in der Leipziger Straße geschlossen?
  - Fußgängertunnel sind häufig ein Ort der Unsicherheit. Der Fußgängertunnel in der Leipziger Straße wurde erbaut, damit der breite Teil der Leipziger Straße nicht von Fußgängern überquert werden muss. Durch die vorliegenden Planungen mit einer schmaleren Straße ist eine gefahrlose und attraktive Querung der Leipziger Straße ohne Fußgängertunnel möglich.
- 12 Bahnkundenverband: Wir begrüßen, dass Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV bei den Planungen in den Mittelpunkt gestellt werden. Wir haben unter BerlinerInnen ein erhöhtes Informationsbedürfnis zu den Planungen der Erweiterung des Öffentlichen Personennahverkehrs, beispielsweise zur Strecke bis zum Hermannplatz.
  - Es gibt kontinuierlich öffentliche Informations- und Beteiligungsveranstaltungen, beispielsweise Ende 2018 zur Strecke Warschauer Str. – Hermannplatz. Informationen erfolgen i.d.R. zu Beginn bzw. zum Abschluss einzelner Planungsphasen.
- 13 Warum ist Berlin die einzige Stadt, in der neue Straßenbahnlinien geplant werden? Warum werden nicht Elektrobusse eingesetzt oder gleich eine

neue U-Bahn gebaut? Dass sie nicht in die Planungen einbezogen werden, liegt meiner Meinung nach an veralteten Argumentationsgrundlagen.

- Auch in vielen anderen Städten werden neue Straßenbahnlinien geplant und gebaut. Straßenbahnen sind eine wertvolle Ergänzung für den ÖPNV. Auch von den KundInnen werden Straßenbahnen als attraktives und komfortables Verkehrsmittel eingeschätzt. Hinzu kommt, dass der Bau einer Straßenbahnlinie günstiger und schneller als der Bau einer U-Bahn ist. Elektrobusse besitzen eine geringere Kapazität als Straßenbahnen. Insgesamt können Elektrobusse nicht die gleiche Qualität hinsichtlich Fahrkomfort und Fahrdynamik bieten wie Straßenbahnen.
- 14 Ein Großteil des Straßenverkehrs auf der Leipziger Straße sind Lieferfahrzeuge und Fahrzeuge aus dem Umland. Wie sollen diese in Zukunft durch Berlin und insbesondere die Leipziger Straße kommen?
- Im Rahmen des Projekts „I 2030“ wird der Regionalverkehr zwischen Berlin und Brandenburg weiter ausgebaut. Beispielsweise wird ab 2022 der RE 1 von Brandenburg Havel nach Frankfurt/Oder alle 20 Minuten fahren anstatt wie bisher alle 30 Minuten. Der innerstädtische Lieferverkehr soll auch weiterhin sichergestellt werden, dafür sind im breiten Abschnitt der Leipziger Straße Lieferzonen vorgesehen. Lieferzonen sind (wie bereits heute schon) im engen Abschnitt der Leipziger Straße nicht möglich, weshalb der Lieferverkehr dort gegebenenfalls auf Seitenstraßen ausweichen muss.
- 15 Wird die Fahrt durch eine Fußgängerzone in der Rathausstraße nicht zu Fahrzeitverlusten führen?
- Die Straßenbahn wird immer noch 10-30h km/h fahren. In der Rathausstraße wird sie ggf. etwas schneller fahren können als am Alexanderplatz, wo es mehr querenden Fuß- und Fahrradverkehr gibt. Wichtiger in Bezug auf die Vermeidung potenzieller Zeitverluste ist i.d.R. die Ausgestaltung der Kreuzungsbereiche und die Minimierung der Verlustzeiten an Ampeln.
- 16 Die Taktung der Straßenbahn von 10 Minuten ist meiner Meinung nach kein attraktives Angebot, insbesondere wenn damit der Autoverkehr um 50 Prozent reduziert werden soll. Wie wird diese Zahl ermittelt? Zudem fahren im 10-Minuten-Takt Polizei, Feuerwehr und Krankenwagen durch die Leipziger Straße. Und genauso gibt es jetzt schon viel Ausweich- bzw. Verlagerungsverkehr in Nebenstraßen wie der Krausenstraße. Wie soll sich diese Situation mit der neuen Planung bessern?
- Die Straßenbahn wird tagsüber mindestens alle 6-7 Minuten zum Potsdamer Platz fahren.
  - Der Rettungsverkehr wurde in der Planung mitbedacht. So ist beispielsweise der Bahnkörper mit einer geschlossenen Decke geplant, damit Rettungsfahrzeuge auf den Bahnkörper ausweichen können. Das Aufkommen von Verlagerungsverkehr muss die Senatsverwal-



tung noch nachweisen. Voraussichtlich im Dezember werden die Ergebnisse des Verkehrsmodells vorliegen, auch hinsichtlich CO<sub>2</sub>-Emissionen und Lärmbelastung.

- 17 Die Interessengemeinschaft Leipziger Straße spricht sich dafür aus, die Straßenbahn im breiten Abschnitt der Leipziger Straße statt mittig auf der Südseite der Straße zu führen, um Platz für gestalterische Maßnahmen auf der nördlichen Straßenseite zu gewinnen.
  - Eine südliche Führung der Straßenbahn wurde noch nicht geprüft. Hier müssen wir schauen, was bei der Beteiligung herauskommt und diese Alternative mit weiteren Fachbereichen diskutieren.
- 18 Wie stark wird die Lärmbelastung nach Inbetriebnahme der Strecke sein?
  - Siehe Antwort auf Frage 16: Voraussichtlich im Dezember werden die Ergebnisse des Verkehrsmodells vorliegen, auch hinsichtlich CO<sub>2</sub>-Emissionen und Lärmbelastung. Die Lärmemissionen müssen von der BVG nachgewiesen werden. Beim diesem gibt es bei der BVG in den letzten Jahren viele Lerneffekte und neue Methoden und Maßnahmen zur Lärmreduzierung, beispielsweise mittels besonderer Gleisbette oder anderer Lärmschutzmethoden.
- 19 Ist die Kreuzung Leipziger Straße/Jerusalemmer Straße für Autos umfahrbar?
  - In der einspurigen Variante ist die Kreuzung Leipziger Straße/Jerusalemmer Straße nicht durchlässig. In der zweispurigen Variante gibt es eine Linksabbiegerspur.
- 20 Wie werden Gefahren durch das Überfahren von Gleisen für Motorräder und Fahrräder im spitzen Winkel berücksichtigt?
  - Durch die Radwege-Planung auf der Strecke müssen Fahrräder nicht auf der Straße fahren und kollidieren somit nicht mit den Gleisen. Dass Motorräder über Straßenbahnschienen fahren, gibt es an vielen anderen Stellen auch, dadurch entsteht kein über das normale Maß hinausgehendes Gefahrenpotential.
- 21 Die Autoverkehrsreduzierung wird von vielen Betroffenen als gut bewertet. Es sollte damit aber auch eine Verbesserung der Lebensqualität einhergehen, es sollte also nicht nur der Verkehr reduziert werden, sondern auch die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Jeder nutzbare Stadtraum sollte ansprechend gestaltet werden. Bei der Freiraumplanung kann durchaus mutiger gedacht werden! So könnte beispielsweise im breiten Abschnitt der Leipziger Straße auf der nördlichen Straßenseite ein attraktiver Stadtpark entstehen.
  - Den Vorschlag zur Freiraumplanung nehmen wir mit auf. Bei der Planung der Grünstreifen ist das Thema Regenentwässerung in den letzten Jahren mehr in den Fokus gerückt: Begrünte Mittelstreifen bieten eventuell keine große Aufenthaltsqualität, dienen aber nicht nur bei Starkregen-Ereignissen dazu, den Regen abzuleiten.

22 Wie wird das Nikolaiviertel vor Lärm geschützt?

- Hierzu besteht ein gesetzlicher Rahmen, Es muss nachgewiesen werden, wie stark die Lärmbelastung sein wird. Falls es eine starke Belastung geben wird, können z.B. Maßnahmen wie Lärmschutzfenster durchgesetzt werden. Allerdings ist davon auszugehen, dass der aktuelle Autoverkehr größere Lärmemissionen erzeugt als die geplante Straßenbahn.

23 Was wird zukünftig mit dem 200er Bus passieren?

- Was mit der Buslinie 200 passieren wird, können wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht sagen. Dies hat auch noch Zeit, auch um andere Entwicklungen im Umfeld berücksichtigen zu können.

24 Haben sie überlegt, die Haltestelle bei der Station Stadtmittel am Straßenrand anzuordnen?

- Grundsätzlich ja. Allerdings ist eine Gleisführung in Seitenlage vor allem an Kreuzungen ungünstiger als die Mittellage, z.B. aufgrund der Sichtbeziehungen. Auch im Falle von Baustellen ist die Gleisführung in Mittellage besser.

## TOP 4 Zusammenfassung, Ausblick und Verabschiedung

Siehe ppt-Folien 82 - 85

Siehe Fotos im Anhang

Frau Dr. Flecken fasst die vorangegangene Diskussion zusammen und stellt fest, dass es eine allgemeine Befürwortung der Planungen gibt, auch wenn diese nach Meinung der Teilnehmenden noch beschleunigt werden könnten. Manche Anwesenden hätten angemerkt, dass auch der motorisierte Verkehr weiterhin funktionieren müsse. Vor allem Liefer- und Rettungsverkehr müsse weiterhin seinen Platz finden, hier sind weitere Verkehrsmodellierungen notwendig. Zur Führung der Straßenbahnlinie vor dem Roten Rathaus erinnert Frau Dr. Flecken an den entsprechenden politischen Beschluss. Ebenfalls weist sie darauf hin, dass es zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch zu früh ist, um Aussagen über die zukünftige Taktung der geplanten Straßenbahnen zu treffen. Die Reduzierung von Lärmemissionen berühre dabei eine grundsätzliche Ebene und soll stets in den Planungen berücksichtigt werden.

Herr Reupke geht abschließend erneut auf die Frage ein, warum die Planungsprozesse so lange dauern und verweist in seiner Antwort darauf, dass ein erfolgreicher und rechtssicherer Planungsprozess zeitaufwendig ist. Elementar wichtig ist dabei, eine gute und in der Bevölkerung akzeptierte Planung vorzunehmen. Dazu gehört auch, Hinweise aus der Bürgerschaft aufzunehmen, zu diskutieren, einzubinden und mit einer Vielzahl an anderen Gewerken zu koordinieren.

Frau Dr. Flecken bedankt sich bei allen Anwesenden für die Teilnahme, ihre Geduld und das Interesse an der Diskussion. Sie weist darauf hin, dass im Anschluss an die Informationsveranstaltung die Pläne und Informationen auf

den Ausstellungswänden studiert werden können. ExpertInnen von SenUVK, BVG und Planungsbüros stehen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Außerdem besteht in den 14 Tagen nach der Veranstaltung die Möglichkeit, über die Beteiligungsplattform [www.mein.berlin.de](http://www.mein.berlin.de) Hinweise und Anregungen zu den Planungen zu geben sowie Fragen zu stellen.

Die Präsentation und das Protokoll der Veranstaltung mit den dokumentierten Fragen und Anregungen aus der Veranstaltung werden auf der Webseite der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zur Verfügung gestellt.

Ebenso werden dort die zu erwartenden Hinweise aus dem Online-Dialog dokumentiert. Die Ergebnisse fließen in die weiteren Planungen ein.

Hinweise zur Veröffentlichung:

Das Protokoll der Veranstaltung einschließlich Foto-Dokumentation wird im Internet veröffentlicht.

Fragen aus dem Beteiligungsprozess und Antworten der SenUVK werden zu einem späteren Zeitpunkt auf der Webseite der SenUVK veröffentlicht:

<https://www.berlin.de/senuvk/verkehr>

→ Verkehrsplanung → Öffentlicher Personennahverkehr → Projekte in Umsetzung → Alexanderplatz - Potsdamer Platz/Kulturforum

Aufgestellt: 04.03.2020

Sabine Schröder, Ina Metzner (nexus Institut)

Anhang:

- 1 Feedback und Anregungen der Teilnehmenden von den Stellwänden
- 2 Fotodokumentation der Veranstaltung