



© Planungsgemeinschaft für Stadt und Raum eG

Berlin: mobiler

Straßenbahnneubaustrecke Tangential- verbindung Pankow – Heinersdorf – Weißensee Auswertung der Informationsveranstaltung & Online-Beteiligung

Am 7. November 2018 fand der öffentliche BürgerInnendialog zur Straßenbahnneubaustrecke Tangentialverbindung Pankow – Heinersdorf – Weißensee statt. Die Veranstaltung stellt eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß §25 VwVfG dar. Ziel war es, über den derzeitigen Arbeitsstand der Planungen zur Straßenbahntangente Pankow – Heinersdorf – Weißensee zu informieren, das Planungsverfahren und die einzelnen Planungsschritte zu erläutern sowie sich zu den Planungen in kleineren Gruppen auszutauschen. Im Anschluss an die Veranstaltung war eine zweiwöchige Online-Beteiligung auf der Webseite mein.berlin.de möglich. Die Anregungen und Hinweise aus den BürgerInnendialogen wurden dokumentiert und die Ergebnisse flossen in die erste Stufe der Trassenbewertungen ein. Die Präsentationen und Protokolle der Veranstaltungen mit den dokumentierten Fragen und Anregungen, einschl. Foto-Dokumentation aus den Veranstaltungen wurden unter https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/netzplanung/de/tram_pankow_weissensee.shtml zur Verfügung gestellt.

Die Fragen aus dem Beteiligungsprozess sowie die Antworten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) sind in dieser Broschüre für Sie zusammengefasst.

1. Übersicht über den Planungsprozess: Wo stehen wir?

Die Untersuchung ist Grundlage für einen zukünftigen politischen Beschluss zur Einleitung der weiteren Planungsschritte. Im Moment befinden wir uns noch in der Recherche der möglichen Trassenvarianten.

Erst nachdem die Straßenbahnverlängerung politisch beschlossen wurde, folgen weitere Planungsschritte (Vorplanung, Entwurfsplanung, etc.). Dies schließt beispielsweise die Konkretisierung der Straßenbahntrasse ein. Erst mit den Detailuntersuchungen und der Vorbereitung der Unterlagen für die Planfeststellung kann eindeutig gesagt werden, ob und welche Betroffenheiten sich ergeben. In diesen verschiedenen Schritten wird jeweils vor der Weiterführung der Planungen eine Beteiligung durchgeführt, um die Hinweise aller Interessierten einzusammeln und in das Verfahren einspeisen zu können (vergleiche Abbildung 1).

Wenn es zu einer Realisierung der Straßenbahn kommt, wird die formale Beteiligung des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt.

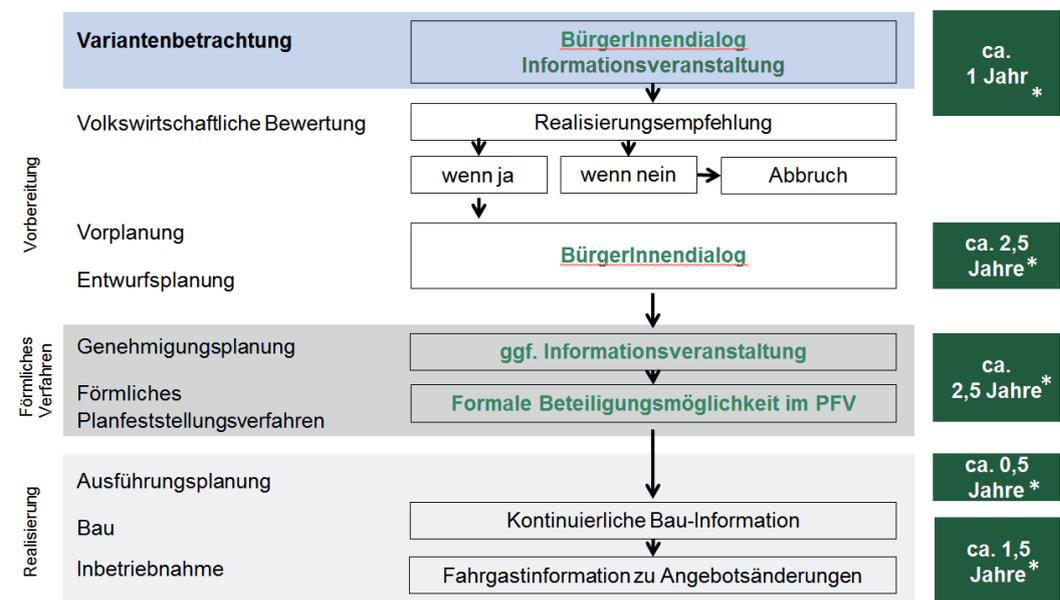


Abbildung 1: Übersicht über den gesamten Planungsprozess und Ablauf der Beteiligung

* Dauer kann aufgrund von unvorhersehbaren Unabwägbarkeiten abweichen

2. Zusammengefasste Stellungnahmen/Anregungen aus der Informationsveranstaltung sowie der anschließenden Online-Beteiligung über die Adressen www.mein.berlin.de beziehungsweise www.berlin.de/sen/uvk vom 7. bis 21. November 2018 sowie Schlussfolgerungen/Antworten

BürgerInnen und Initiativen beteiligten sich mit rund 360 schriftlichen Beiträgen zum Dialog Straßenbahntangente Pankow – Heinersdorf – Weißensee. Mit vielfältigen Stellungnahmen und Anregungen gehen die Beiträge auf die Vor- und Nachteile der jeweiligen möglichen Trassenvarianten (siehe Abbildung 2) ein, nennen eigene Vorschläge und weisen zudem auf Rahmenbedingungen hin, die bei der weiteren Planung Berücksichtigung finden sollten.

Die Stellungnahmen und Anregungen wurden durch das beauftragte Büro Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG gesichtet und nach übergeordneten Themen zusammengefasst.

Die Antworten/Schlussfolgerungen erfolgten durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.

Die Fragen und Hinweise der TeilnehmerInnen der Informationsveranstaltung sowie aus der Online-Beteiligung betreffen verschiedene Themenblöcke in unterschiedlicher Ausprägung für die einzelnen Varianten.

Die Sachverhalte wurden entsprechend in der Variantenbewertung berücksichtigt. Teilweise können Sachverhalte auch erst im weiteren Planungsverfahren geklärt werden.

Zur besseren Übersicht werden die Themenblöcke entsprechend ihrer geografischen Zuordnung behandelt. Die Antworten der SenUVK sind jeweils kursiv dargestellt.

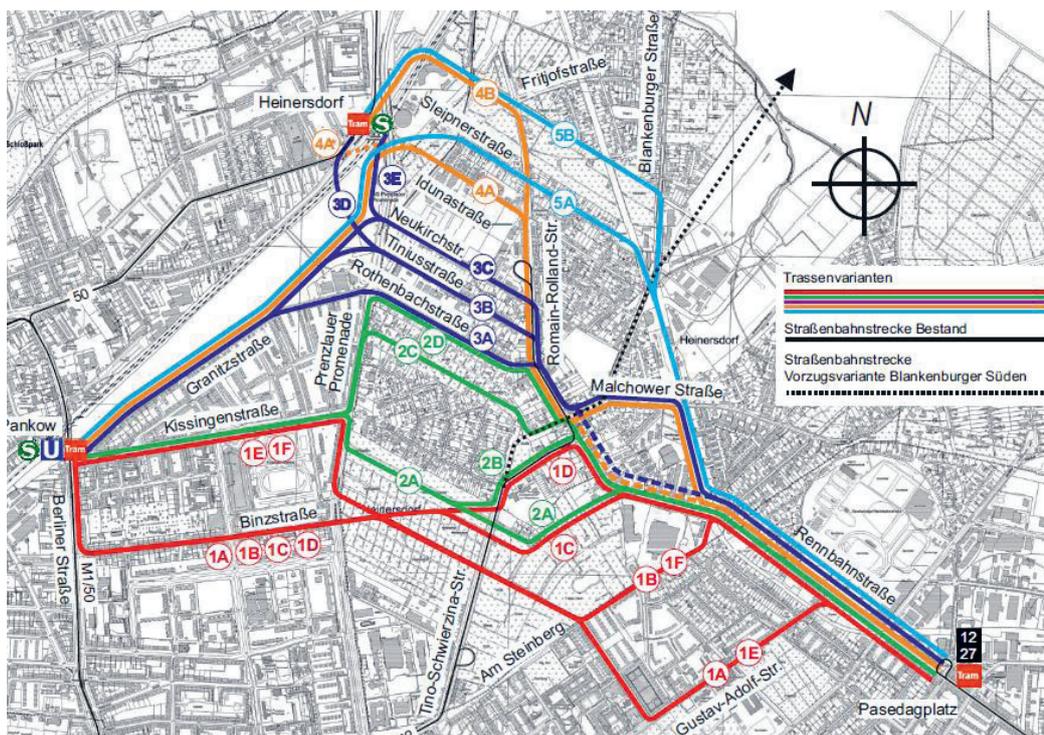


Abbildung 2: Übersicht über die Trassenvarianten

2.1 Heinersdorf Nord

In Bezug auf Heinersdorf Nord wurde mehrfach die Frage gestellt, ob die Möglichkeit einer Verlängerung der Straßenbahn bis nach **Französisch Buchholz** beziehungsweise ein Anschluss an die Straßenbahnlinie 50 bestehe.

Das Ziel der Straßenbahntangente Pankow ist die Herstellung einer Straßenbahnverbindung von Pankow nach Weißensee über Heinersdorf.

Das Netzerweiterungspotenzial wurde in der Variantenbewertung berücksichtigt; eine Verlängerung der Straßenbahn bis nach Französisch Buchholz wurde aufgrund der geringen Bebauungsdichte verworfen. Generell ist festzuhalten, dass unter anderem eine hohe Bebauungsdichte die Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Betrieb einer Straßenbahn darstellt.

Es wird gefragt, ob eine Straßenbahnführung über die **Alte Gärtnerei** beziehungsweise **Netzelement N1** eine Option darstellt.

Eine Führung der Straßenbahn über die Flächen der alten Gärtnerei beziehungsweise das Netzelement N1 wurde nicht näher untersucht. Die Gründe sind zum einen die umwegige Trassierung mit engen Kurvenradien, zum anderen ergibt sich aus einer solchen Streckenführung hinsichtlich der Erschließungswirkung kein Vorteil gegenüber einer Straßenbahnführung auf der Romain-Rolland-Straße.

Als nachteilig werden die **Varianten 3B, C** und **4A** bezeichnet, da die Tinius-, Neukirch- und Idunastraße viel zu eng seien und bei einer Straßenbahnführung durch eine dieser Straßen der schützenswerte Baumbestand und Parkplätze wegfallen würden. Lieferverkehre und Müllabfuhr würden schon heute den Verkehr behindern. Sowohl in der Tinius- als auch in der Neukirchstraße würden sich Kinderspielplätze befinden, die durch zunehmenden Verkehr nicht sicherer werden würden. Außerdem wird von einigen KommentatorInnen die Fahrgastnachfrage als zu gering in diesem Bereich eingeschätzt. Es wird gefragt, ob genug Platz für Radfahrer und Straßenbahnhaltestellen berücksichtigt würde. Es wird außerdem die Sorge geäußert, dass mit dem Straßenbahnbau einhergehende Bauarbeiten zu andauernden Einschränkungen führen würden, da die Häuser zum Teil sehr dicht an der Straße stehen. Auch sei die Lärmbelastung nach Fertigstellung nicht zu unterschätzen. In Bezug auf die Neukirchstraße wird auf das bestehende Gewerbegebiet mit ansässigen kleineren Firmen hingewiesen, hier seien Lkw-Verkehre zu beachten.

Sachverhalte wurden/werden in der Variantenbewertung berücksichtigt.

Detaillierungen beispielsweise zur Parkplatzsituation sowie Erreichbarkeit von Zufahrten erfolgen in den nächsten Planungsphasen für die planerisch zu bevorzugende Variante.

Bei der Erarbeitung der Querschnitte werden Wirtschaftsverkehre, Einsatzfahrzeuge sowie die Ver- und Entsorgung der anliegenden Gebäude berücksichtigt und entsprechende Flächen eingeplant.

Aspekte der Verkehrssicherheit werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt. Die Planung erfolgt nach den aktuellen Regeln der Technik und legt besonderen Wert auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Die Vorbelastung von Straßen mit Lärm wird in der Variantenbewertung ebenso berücksichtigt, wie Aspekte der Lärmvermeidung im Rahmen des gesamten Planungsprozesses.

Es wird bereits in der Planung darauf geachtet, dass schon die Infrastruktur zur Lärmminde- rung beiträgt. Konkrete Aussagen dazu können aber erst in späteren Planungsphasen erfolgen. Mit der Einführung von Straßenbahnen kommt es zu einer Erhöhung der ÖPNV-Nutzung, wodurch der Kfz-Verkehr und folglich die von ihm ausgehenden Emissionen zurückgehen.

Der Trassenverlauf und die Haltestellenlagen richten sich unter anderem nach Aufkommens- schwerpunkten, wie beispielsweise die Anbindung von Versorgungszentren.

Es wird vorgeschlagen, eine Verschiebung der Trassen auf die Freifläche an der Neukirchstraße und Idunastraße (**Alte Gärtnerei**) zu prüfen, da diese Variante keine Beeinträchtigung für Anwohner darstellen würde. In dem Zusammenhang wird auf die sich in Arbeit befindlichen B-Pläne 41/3-44/XV III-36 verwiesen.

Der Sachverhalt wurde in der Variantenbewertung berücksichtigt und verworfen, da er keine erkennbaren Vorteile gegenüber der Variante 4A aufweist, aber eine aufwändigere und kurvenreichere Führung zum S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf, unter anderem aufgrund der beginnenden Dammlage der Prenzlauer Promenade, zur Folge hätte. Zudem ist die Einfahrt von Osten verbaut.

Es wird die Frage gestellt, ob die **Variante 4B** von Süden bis zur Frithjofstraße, dann im Bogen nach links auf die Trasse 5A nach S-Bahn Pankow gelegt werden könnte (zum Beispiel zum Pankower Tor mit S- und U-Bahnanschluss). Die Tram sollte durch die komplette Romain-Rolland-Straße fahren und dann zum S Pankow-Heinersdorf abbiegen. Danach sollte sie an der Granitzstraße nach Pankow fahren.

Der Sachverhalt wurde in der Variantenbewertung berücksichtigt und verworfen, da er aufgrund geringer Einwohnerpotenziale keine erkennbaren Vorteile gegenüber der Variante 4A/5A aufweist, aber eine umwegige Führung (längere Fahrzeiten, höherer Energieverbrauch) sowie eine höhere Kurvigkeit zur Folge hätte.

Ein/e KommentatorIn sieht die **Variante 5A** als am sinnvollsten an. Die Streckenführung sei neben den Varianten 4A, 4B und 5B eine, die eine hohe Reisegeschwindigkeit verspricht und zugleich zwei S-Bahnhöfe erreichen lässt, bei denen Umsteiger aus der jeweiligen Richtungen die Straßenbahn nutzen können. Das bringt in jedem Fall Entlastung für den S-Bahnhof Pankow. Die 5A ließe auch keine Enteignung von Anwohnern erwarten. Wichtig sei in jedem Fall die Unterquerung der Autobahnbrücke.

Die Sachverhalte wurden in der Variantenbewertung berücksichtigt.

Ein/e weitere/r KommentatorIn nennt die **Varianten 4A** und **5B** als die bevorzugten Straßenbahnführungen. Diese würden die Möglichkeiten zur bestehenden Unterfahmung der B109 am S-Bahnhof Heinersdorf bieten. Mit dieser Trasse könnten viele Nutzer auf die Straßenbahn zurückgreifen und hätte eine gute und schnelle Anbindung zur S-Bahn. Die Beeinträchtigung für Anwohner würde sich im Rahmen halten, da die Romain-Rolland-Straße eine breite Straße ist und Möglichkeiten bieten würde.

Die Sachverhalte wurden in der Variantenbewertung berücksichtigt.

Ein/e KommentatorIn fordert, die Straßenbahn in der **Romain-Rolland-Straße** zu belassen, damit diese erschlossen bleibt. Im nördlichen Teil würde sich neben der Straße eine Grünfläche befinden, dessen Platz für die Straßenbahn genutzt werden könne. Da die Romain-Rolland-Straße nördlich der Rothenbachstraße (meistens) nicht für den Durchgangsverkehr genutzt würde, sei hier nicht unbedingt eine eigene Trasse nötig. Der Ausbau wäre relativ einfach umzusetzen.

Der genaue Trassenverlauf sowie die Haltestellenlagen von der planerisch zu bevorzugenden Variante werden in den nächsten Planungsschritten detaillierter ausgearbeitet. Dabei wird darauf geachtet, dass – wenn Eingriffe erforderlich sind – diese so gering wie möglich ausfallen.

Ein/e KommentatorIn schlägt vor, das alte Reichsbahn-Gelände in Pankow-Heinersdorf als Standort beziehungsweise **Betriebshof** für das Abstellen und die Wartung der Fahrzeuge der BVG zu nutzen, um dem anstehenden Bedarf mit kurzen Anfahrtswegen gerecht zu werden. Dort fände sich sicher der notwendige Platz und das Gelände würde eindeutig aufgewertet.

Umsetzungsmöglichkeiten für einen Standort eines Betriebshofs im Berliner Nordosten werden unabhängig von dieser Grundlagenermittlung untersucht.

Beim Thema **Brücken** wird zum einen die schwierige Überwindung der Prenzlauer Promenade genannt. Hier stellt ein/e KommentatorIn die Frage, ob die Bahn überhaupt im rechten Winkel in die Straße fahren könnte. Eine Unterführung der Straßenbahn durch den Bau eines Tunnels unter der Prenzlauer Promenade hindurch/Überführung durch den Bau einer Brücke ist sehr kostenintensiv und würde auf eine schwierige Gradientenführung der Straßenbahn hinauslaufen. Laut einiger KommentatorInnen würden die Trassenvarianten 3 gut den Ortskern von Heinersdorf erfassen. Allerdings seien in der graphischen Darstellung alle 3 Varianten 3A, 3B und 3C mit einer Kreuzung der Prenzlauer Promenade verbunden. Eine solche Kreuzung sollte wegen des starken Verkehrs auf der Prenzlauer Promenade als Autobahnzubringer unbedingt vermieden werden. Um eine höhengleiche Kreuzung mit der Prenzlauer Promenade zu vermeiden, sollte hier entweder ein neuer Tunnel oder eine Unterquerung unter der Brücke über die S-Bahn geprüft werden.

Es wird gefragt, welche Bauwerke zur Kreuzung des Autobahnzubringers bzw. der S-Bahntrasse notwendig seien und ob an der ehemaligen Bahnunterführung der S-Bahn (Feuchter Winkel) für die Straßenbahn auch eine Version einer Bahnunterführung hergestellt wird. Außerdem wird die Frage gestellt, wie die Variante 4B über die S-Bahntrasse geführt werden soll und was dies in Bezug auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis bedeutet.

Für die verschiedenen Trassenvarianten werden verschiedene Kreuzungsarten zwischen der Straßenbahn und der Autobahn beziehungsweise Straßenbahn und Bahntrasse erforderlich. Hierzu zählen Ingenieurbauwerke wie Brücken und Tunnel sowie plangleiche- und planfreie Kreuzungen.

Im weiteren Untersuchungsverlauf wird geprüft, welche Trassenvariante sich als die planerisch zu bevorzugende Variante herausstellt. Für die Variantenbewertung wurde die Führung der Straßenbahnvariante 4B in Form einer Brücke über die Bahntrasse angenommen. Die Investitionskosten für Ingenieurbauwerke werden in der Variantenbewertung berücksichtigt.

In Bezug auf das **Busnetz** wird eine derzeit schlechte ÖPNV-Anbindung im Bereich Frithjofstraße angemerkt. Es wird die Bitte geäußert, unbedingt auch das Gebiet Blankenburger Straße und Frithjofstraße mit öffentlichem Nahverkehr zu erschließen.

Eine Anpassung des Busnetzes erfolgt im Zuge des Straßenbahnneubauprojekts.

Für die Neukirch-, Tinius-, Iduna- und Slepnerstraße wird eine eingleisige Führung mit entgegengesetzter **Einbahnstraßenregelung** vorgeschlagen. Dies trifft allerdings nicht bei allen KommentatorInnen auf Zustimmung, da die Anwohner ständig einen Umweg fahren müssten und es mehr Betroffenheiten hinsichtlich der Lärmbelästigung durch die Bahn geben würde.

Nach der RAST 06 (Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen) werden Einbahnstraßen zur gezielten Hin- und Wegführung des Kfz-Verkehrs, zur Beeinflussung der Verteilung der Verkehrsbelastung auf unterschiedliche Straßen sowie zur Flächengewinnung für andere Nutzungsansprüche eingesetzt. Einbahnstraßen können folglich durchaus ein steuerndes Instrumentarium zur Reduzierung der Geschwindigkeiten, zur Verringerung des Durchfahrtsverkehrs

(so genannter Schleichverkehr) durch umwegreiche Führung und zur Flächengewinnung für andere verkehrliche Funktionen (zum Beispiel auch Straßenbahn, ruhenden Verkehr) darstellen. Einbahnstraßen beschleunigen erfahrungsgemäß die gefahrenen Geschwindigkeiten aufgrund des fehlenden Gegenverkehrs. Dies wirkt sich insbesondere im Bereich bestehender Tempo 30-Regelungen kontraproduktiv aus, so dass bereits aus Verkehrssicherheitsaspekten im Interesse der Einhaltungen angeordneter Geschwindigkeitsreduzierungen auf Einbahnstraßenregelungen verzichtet werden sollte. Im Zuge der Einrichtung von Tempo 30-Zonen in Berlin Anfang der 1990er-Jahre wurden deshalb umfangreiche zuvor bestehende Einbahnstraßenregelungen im Nebenstraßennetz in großem Stil aufgehoben. Ein anderer Nachteil von Einbahnstraßen ist, dass der Verkehr (Verkehrsleistung) und somit die Verkehrsbelastung in anderen Straßen durch die erzwungenen Umwege zunimmt.

Aus den oben genannten Gründen werden Einbahnstraßenregelungen nicht vertieft untersucht.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Flächen der **alten Industriebahntrasse** nicht mehr vollständig zur Verfügung stehen beziehungsweise zwischenzeitlich bereits bebaut wurden. Dies betrifft die Varianten 5A/B.

Der Sachverhalt wird in der Variantenbewertung geprüft.

Als Nachteil der Varianten 4A, 5A und 5B wird die Störung der Ruhe-Oase **Kleingartenanlagen** (KGA) Feuchter Winkel Ost und Nordland genannt. Einige KommentatorInnen sehen eine Führung durch die KGA äußerst kritisch und machen Vorschläge für alternative Straßenbahnführungen ohne Eingriffe in die KGA.

Die Sachverhalte werden in der Variantenbewertung berücksichtigt.

Der Sachverhalt der Trassenführung zwischen Neukirchstraße und Idunastraße wurde in der Variantenbewertung berücksichtigt und verworfen, da keine erkennbaren Vorteile gegenüber der Variante 4A bestehen. Vielmehr hätte es eine aufwändigere und kurvenreichere Führung zum S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf unter anderem aufgrund der beginnenden Dammlage der Prenzlauer Promenade zur Folge. Zudem ist die Einfahrt von Osten verbaut.

Der genaue Trassenverlauf sowie die Haltestellenlagen von der planerisch zu bevorzugenden Variante werden in den nächsten Planungsschritten detaillierter ausgearbeitet. Dabei wird darauf geachtet, dass – wenn Eingriffe erforderlich sind – diese so gering wie möglich ausfallen.

Insbesondere in Bezug auf **Lärm** werden die Varianten 3A und 3B kritisch gesehen. Diese würden durch stark befahrende und eng bewohnte Straßen führen, sodass dies eine erhebliche Zumutung für die Bewohner darstellen würde. Besonders die Anwohner von Heinersdorf Nord würden die höchste Last in Bezug auf Lärm, Verlust von Lebensqualität und so weiter tragen.

Die Vorbelastung von Straßen mit Lärm wird in der Variantenbewertung ebenso berücksichtigt, wie Aspekte der Lärmvermeidung im Rahmen des gesamten Planungsprozesses. Es wird bereits in der Planung darauf geachtet, dass schon die Infrastruktur zur Lärmminde rung beiträgt. Konkrete Aussagen dazu können aber erst in späteren Planungsphasen erfolgen.

Mit der Einführung von Straßenbahnen kommt es zu einer Erhöhung der ÖPNV-Nutzung, wodurch der Kfz-Verkehr und folglich die von ihm ausgehenden Emissionen zurückgehen.

Es wird die Frage einer **M2-Verlängerung** aufgeworfen beziehungsweise der Wunsch geäußert, die Straßenbahnlinie M2 bis zur Frithjofstraße zu verlängern. Ein M2-Abzweig sollte entlang der Prenzlauer Promenade in Richtung Linie 50 im Bereich S-Pankow-Heinersdorf als mögliche kreuzende Strecke berücksichtigt werden. Für die im ÖPNV-Bedarfsplan eingezeichnete Verbindung entlang der Prenzlauer Promenade zwischen der M2 vom Caligariplatz und der Straßenbahnlinie 50 bei Pankow-Heinersdorf sollte eine kreuzungsfreie Querung (ähnlich wie Variante 4A*, aber vielleicht in einem anderen Winkel) unter den S-Bahn-Gleisen als spätere Option vorbereitet werden. Dieser könnte dann auch von einer Zweiglinie genutzt werden, die von Heinersdorf entlang der heutigen Linie 50 direkt Pankow Kirche erreicht und damit den Engpass S-Bahnhof Pankow umgeht.

Unabhängig von diesem Projekt ist die M2-Verlängerung in den Blankenburger Süden geplant. Die planerisch zu bevorzugende Variante dieser Straßenbahnstrecke führt durch die Ortsmitte Heinersdorf und zweigt dann in Richtung des neuen Wohnungsbaustandorts ab.

Das Ziel der Straßenbahntangente Pankow ist die Herstellung einer Straßenbahnverbindung von Pankow nach Weißensee über Heinersdorf. Dieses Ziel würde durch den dargelegten Vorschlag nicht erreicht werden.

Die Straßenbahnstrecke Prenzlauer Promenade zum S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf ist Teil der Langfristplanung zum Ausbau des Berliner Straßenbahnnetzes.

Der Vorschlag wird im Rahmen des weiteren Ausbaus des Straßenbahnnetzes berücksichtigt.

Es wird gefragt, warum für das **Netzelement N2** kein Verkehrsmittelvergleich gemacht und untersucht wird, ob hier eine Kfz-Straße, eine Straßenbahntrasse, Busstraße oder Radweg am sinnvollsten ist.

Das Netzelement N2 ist nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

Bezüglich des **S-Bahnhofs Heinersdorf** wird die Frage gestellt, ob eine Anbindung der Straßenbahn an diesen einen substantiellen Vorteil bieten würde. Andere KommentatorInnen erwidern darauf, dass eine Anbindung unbedingt erfolgen sollte, da sie sinnvoll und zweckmäßig sei, um den Ortsteil an die S-Bahn anzubinden. Der S- und U-Bahnhof Pankow sei bereits heute stark ausgelastet, was perspektivisch weiter zunehmen werde. Für Reisende aus Richtung Norden und Osten mache es mehr Sinn, bereits in Heinersdorf in die S-Bahn umzusteigen. Zudem würde auf diese Weise eine Umsteigemöglichkeit zur Straßenbahn in Richtung Französisch Buchholz geschaffen, ohne über Pankow fahren zu müssen. Auch der künftig am S-Bahnhof vorbeiführende Schnellradweg ‚Panke-Trail‘ könnte auf diese Weise eine Verknüpfung mit der neuen Straßenbahn erhalten. Der Fußweg beim Umstieg zwischen Straßenbahn und S-Bahn sollte möglichst kurz sein. Daher sollte die Trasse der Straßenbahn möglichst nah an die Trasse der S-Bahn heran geführt werden. Die Haltestelle sollte parallel zur S-Bahn-Station liegen. Für den Umstieg müsse es eine Fußgängerbrücke mit einem Aufzug geben, außerdem sollte zum Beispiel durch ausreichende Beleuchtung das Sicherheitsgefühl gestärkt werden.

Durch eine Anbindung der geplanten Straßenbahn an den S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf würden auf bestimmten Relationen Reisezeitvorteile und neue Netzverknüpfungen entstehen. Zudem würde der S- und U-Bahnhof Pankow entlastet.

Die Umsteigewege am S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf werden so gestaltet, dass sie möglichst kurz ausfallen; zudem sind die Haltestellen barrierefrei auszubauen.

Der genaue Trassenverlauf sowie die Haltestellenlagen der planerisch zu bevorzugenden Variante werden in den nächsten Planungsschritten detaillierter ausgearbeitet. Dabei wird darauf geachtet, dass – wenn Eingriffe erforderlich sind – diese so gering wie möglich ausfallen.

Sicherheitsaspekte wie beispielsweise Beleuchtungskonzepte werden ebenfalls in den weiteren Planungsphasen berücksichtigt.

2.2 Heinersdorf Mitte

Zum Thema **Eingriffe in Eigentum** gibt es mehrere Kommentare. Es wird die Frage gestellt, ob Grundstücke beeinträchtigt werden würden, wenn die Straßenbahn durch die Rothenbachstraße geführt würde. Da der Verkehr in der engen Rothenbachstraße durch das neue Netzelement N1 weiter steigen dürfte, sei ein eigener Gleiskörper notwendig. Dafür müssten wegen der geringen Straßenraumbreite Flächen der Kleingartenanlage genutzt werden, sodass hier Eingriffe in Grundstücksflächen absehbar seien.

Die Vor- und Nachteile einer straßenbündig geplanten Trasse durch die Rothenbachstraße werden in der Variantenbewertung untersucht.

Ob ein besonderer oder straßenbündiger Bahnkörper für einen bestimmten Straßenraum angenommen wird, hängt unter anderem von den verfügbaren Straßenraumbreiten und möglichen notwendigen Eingriffen ab. Zudem findet eine Abwägung der Bedürfnisse aller Verkehrsarten in dem Straßenraum statt, daraus ergibt sich dann der jeweilige Straßenraumquerschnitt.

Auch in Heinersdorf Mitte kommt das Thema **Einbahnstraßen** zur Sprache. Es wird eine Reorganisation des Straßenverkehrs in Form von Einbahnstraßenregelungen mit mehr Platz für einen zweigleisigen besonderen Bahnkörper plus Radwege in zwei Richtungen vorgeschlagen. Dies wird insbesondere als Lösung für enge Straßenzüge gesehen.

Der Sachverhalt wurde geprüft und in der Variantenbewertung berücksichtigt.

Der genaue Trassenverlauf sowie Haltestellenlagen von der planerisch zu bevorzugenden Variante werden in den nächsten Planungsschritten detaillierter ausgearbeitet.

Nach der RAST 06 (Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen) werden Einbahnstraßen zur gezielten Hin- und Wegführung des Kfz-Verkehrs, zur Beeinflussung der Verteilung der Verkehrsbelastung auf unterschiedliche Straßen sowie zur Flächengewinnung für andere Nutzungsansprüche eingesetzt. Einbahnstraßen können folglich durchaus ein steuerndes Instrumentarium zur Reduzierung der Geschwindigkeiten, zur Verringerung des Durchfahrtsverkehrs (so genannter Schleichverkehr) durch umwegreiche Führung und zur Flächengewinnung für andere verkehrliche Funktionen (zum Beispiel auch Straßenbahn, ruhenden Verkehr) darstellen. Einbahnstraßen beschleunigen erfahrungsgemäß die gefahrenen Geschwindigkeiten aufgrund des fehlenden Gegenverkehrs. Dies wirkt sich insbesondere im Bereich bestehender Tempo 30-Regelungen kontraproduktiv aus, so dass bereits aus Verkehrssicherheitsaspekten im Interesse der Einhaltung angeordneter Geschwindigkeitsreduzierungen auf Einbahnstraßenregelungen verzichtet werden sollte. Im Zuge der Einrichtung von Tempo 30-Zonen in Berlin Anfang der 1990er-Jahre wurden deshalb umfangreiche zuvor bestehende Einbahnstraßenregelungen im Nebenstraßennetz in großem Stil aufgehoben. Ein anderer Nachteil von Einbahnstraßen ist, dass der Verkehr (Verkehrsleistung und Verkehrsarbeit) und somit die Verkehrsbelastung in anderen Straßen durch die erzwungenen Umwege zunimmt.

Aus den oben genannten Gründen werden Einbahnstraßenregelungen nicht vertieft untersucht.

In Bezug auf das **Heinersdorfer Zentrum** beziehungsweise den **Ortskern Heinersdorf** werden Fragen zu einem möglichen Umsteigepunkt mit der geplanten verlängerten M2 gestellt. So werden unter anderem Vorschläge zu einer gemeinsamen Straßenbahnhaltestelle „Heinersdorf Kirche“ gemacht, die den Vorteil eines schnellen Umstiegs und einer flexiblen Linienführung hätte.

Ein/e KommentatorIn merkt an, dass es nicht zielführend sei, den Heinersdorfer Ortskern vom ÖPNV zu befreien, da die Verlagerung von Lärm, Staub und Abgasen aus dem fast unbewohnten Heinersdorfer Zentrum in die bisher weitgehend verkehrsberuhigten Wohngebiete Am Steinberg, Blumenwinkel und Malchower Straße bedeutend mehr Einwohner be- als entlasten würde.

Es wird gefragt, ob es schon beschlossen sei, den Verkehr aus der Ortsmitte herauszunehmen und inwiefern sich der Kfz-Verkehr auf der Romain-Rolland-Straße verringern würde, wenn die Straßenbahn fährt (durch Umsteiger vom Auto auf die Straßenbahn).

Andere Kommentare drehen sich darum, wo im Bereich des Heinersdorfer Zentrums die Straßenbahn Platz finden soll. Am Nadelöhr Heinersdorfer Kirche sei es bereits jetzt in beiden Richtungen schwierig, die Straßenbahn fahren zu lassen. Selbst als Fußgänger würde man sich an der Kirchmauer vorbei drängen müssen.

Ein/e KommentatorIn ist der Meinung, es sei sinnvoller, die Straßenbahn nicht durch den Ortskern fahren zu lassen, sondern daran vorbei und den Blankenburger Süden zu tangieren.

Die Sachverhalte wurden geprüft und in der Variantenbewertung berücksichtigt.

Unabhängig von diesem Projekt ist die M2-Verlängerung in den Blankenburger Süden geplant. Die planerisch zu bevorzugende Variante dieser Straßenbahnstrecke fährt in Verlängerung der Aidastraße über die Ortsmitte Heinersdorfs in die Blankenburger Straße und zweigt dann in Richtung des neuen Wohnungsbaustandorts ab.

Das Ziel der Straßenbahntangente Pankow ist die Herstellung einer Straßenbahnverbindung von Pankow nach Weißensee über Heinersdorf. Zusätzlich zu der neuen Straßenbahntangente Pankow werden im Rahmen der Verkehrslösung Heinersdorf die Netzelemente N1 und N2 realisiert, womit der Ortskern von Heinersdorf vom MIV entlastet und der Verkehrsfluss verbessert wird.

Der genaue Trassenverlauf sowie – gegebenenfalls, wo möglich, auch gemeinsame – Haltestellenlagen von der planerisch zu bevorzugenden Variante werden in den nächsten Planungsschritten detaillierter ausgearbeitet.

Allgemeines Ziel der Straßenbahntangente Pankow ist die Verbesserung der inneren Erschließung von Bestands- und Entwicklungsgebieten sowie die Verbesserung der innerbezirklichen Verkehrsbeziehungen zwischen den Ortsteilen Pankows. Die Straßenbahntangentialstrecke Pankow – Heinersdorf – Weißensee soll die Aufgabe übernehmen, die Netzlücke im vorhandenen radialen Straßenbahnnetz im Nordosten Berlins zu schließen. Des Weiteren bildet sie außerhalb des Innenstadtrings eine sinnvolle Netzverknüpfung innerhalb eines künftig aufkommensstarken Korridors und ist geeignet, sowohl das Entwicklungsgebiet um das Pankower Tor als auch zukünftige entstehende Wohnungsbaupotenziale rund um die Idunastraße attraktiv zu erschließen.

Dadurch soll das entstehende Verkehrsaufkommen aus den Entwicklungsvorhaben möglichst umwelt-, stadt- und sozialverträglich abgewickelt werden.

Der Streckenabschnitt entlang der denkmalgeschützten Kirchenmauer wird so trassiert, dass alle Verkehrsarten bedient werden können. Eine detaillierte Ausgestaltung der Querschnitte der planerisch zu bevorzugenden Variante erfolgt in den nächsten Planungsschritten.

Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung wird berechnet wie hoch der Anteil der vom MIV zum ÖPNV verlagerten Fahrten ist.

Weitere Kommentare drehen sich darum, **Gewerbe** und **Einzelhandel** im Heinersdorfer Zentrum an die Straßenbahn anzubinden. Diese Einrichtungen seien sehr stark frequentiert. Es wird befürchtet, dass eine Straßenbahntrasse über die Ortsumgehung Heinersdorf zu einem ausgestorbenen Ortskern führen würde.

Der Trassenverlauf und die Haltestellenlagen richten sich unter anderem nach Aufkommenschwerpunkten, wie beispielsweise die Anbindung von Versorgungszentren.

Die besondere Bedeutung des Ortskerns Heinersdorf wurde in der Variantenbewertung berücksichtigt.

Der genaue Trassenverlauf sowie die Haltestellenlagen von der planerisch zu bevorzugenden Variante werden in den nächsten Planungsschritten detaillierter ausgearbeitet.

Mehrere Kommentare beziehen sich auf die geplante **Verlängerung der Straßenbahnlinie M2** in den Blankenburger Süden.

Einige KommentatorInnen schildern das Problem, dass die **M2** in Richtung Alexanderplatz zeitweise an der Ampel in Heinersdorf unnötig lange warten muss, was zu starken Verzögerungen führen würde. Es werden Lösungsmöglichkeiten für eine verbesserte Ampelschaltung aufgezeigt.

Ein/e KommentatorIn schreibt, dass in der Informationsveranstaltung am 7. November 2018 kein Bezug auf die geplante M2-Verlängerung genommen wurde, weshalb die Blankenburger enttäuscht gewesen seien.

Die Kommentare beziehen sich auf die Bestandsstrecke der M2. Für Neubaustrecken werden ÖPNV-Priorisierungen an Lichtsignalanlagen vorgesehen.

Unabhängig von diesem Projekt ist die M2-Verlängerung in den Blankenburger Süden geplant. Die planerisch zu bevorzugende Variante dieser Straßenbahnstrecke führt durch die Ortsmitte Heinersdorfs und zweigt dann in Richtung des neuen Wohnungsbaustandorts ab.

Das Ziel der Informationsveranstaltung am 7. November 2018 war es, über die Straßenbahntangente Pankow zu informieren. Dies wurde gleich zu Beginn der Veranstaltung allen Teilnehmenden mitgeteilt.

Zum Thema **Radverkehr** werden mehrfach Hinweise gegeben, dass im Zusammenhang mit den Straßenbahnplanungen auch das Angebot an Radwegen verbessert werden sollte. Insbesondere im Bereich Tino-Schwierzina-Straße würden aufgrund des schlechten baulichen Zustands der Straße viele Radfahrer auf dem Bürgersteig fahren, was zu Konflikten führe.

Im Zuge der Straßenbahnplanung werden auch Radverkehrsanlagen nach den aktuell gültigen Richtlinien vorgesehen. Eine Verbesserung von Radverkehrsanlagen wird dementsprechend in der Variantenbewertung berücksichtigt.

Es wird die Frage gestellt, ob eine Streckenführung an der **Malchower Straße** durch die Zahl der zu erwartenden Fahrgäste gerechtfertigt sei.

Die Erschließungspotentiale der Variante über die Malchower Straße sind aufgrund der dichteren Wohnbebauung in der Umgebung etwas größer als die der Romain-Rolland-Straße. Allerdings ist diese Variante nachteilig in der Erschließung des Ortskerns Heinersdorf und des Versorgungszentrums. Die Sachverhalte werden in der Variantenbewertung berücksichtigt.

In Bezug auf die **Verkehrssicherheit** werden die Kita an der evangelischen Kirche sowie die Haltestelle Heinersdorf Kirche genannt, dort sei eine Querung der Straße sehr gefährlich.

Aspekte der Verkehrssicherheit werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt. Die Planung erfolgt nach den aktuellen Regeln der Technik und legt besonderen Wert auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

2.3 Heinersdorf Süd

In Bezug auf den ansässigen Lebensmittelmarkt **Kaufland** wird die Frage gestellt, ob es dort eine Haltestelle geben wird. Zudem sei darauf zu achten, dass beide Zu- und Abfahrten zum Markt – auch während der Bauphase – erhalten bleiben sollten und es keine Beeinträchtigung für den PKW- und LKW-Verkehr geben dürfe. Auch müssten beide Linksabbiegespuren aus Richtung Süd-Ost (Weißensee) erhalten bleiben. Nur so könne der Verkehrsfluss auf der Straße sichergestellt und unnötige Staus vermieden werden. Die Straßenbahngleise sollten, wie in der Planung angedacht, als straßenbündiger Bahnkörper ausgebildet werden, sodass eine Überfahrt jederzeit möglich sei.

Die Sachverhalte werden in der Variantenbewertung berücksichtigt.

Die Haltestellenlagen der geplanten Straßenbahntangente richten sich unter anderem nach Aufkommensschwerpunkten, wie zum Beispiel große Einzelhandelsstandorte.

Der genaue Trassenverlauf sowie Haltestellenlagen von der planerisch zu bevorzugenden Variante werden in den nächsten Planungsschritten detaillierter ausgearbeitet.

Es wird gefragt, warum im Zuge der Straßenbahnplanungen nicht gleich Hand auf die alte Industriebahn gelegt wurde.

Eine mögliche Trassenführung über die ehemalige Industriebahn an der Rennbahnstraße wurde verworfen, da diese Flächen zwischenzeitlich teilweise bebaut sind beziehungsweise werden.

Die Straßenbahntrasse sollte laut mehrerer KommentatorInnen keine gewachsenen Naherholungsgebiete und/oder **Kleingartenanlagen** (KGA) zerschneiden, da sie schützenswerter Lebensraum für die Menschen, die in Berlin leben sowie für die Tiere und Pflanzen seien. Die Straßenbahn solle bevorzugt durch die Siedlungsgebiete sowie bestehende Straßen und nicht durch Kleingärten geführt werden.

Es wird auf den Beschluss der Senatsverwaltung verwiesen, die einen Bestandsschutz für Kleingartenanlagen bis zum Jahr 2030 vorsieht. Auch die BVV Pankow habe den Schutz von Kleingartenanlagen beschlossen.

Die südlichen Varianten 1 und 2 seien wegen der großen Umwege durch die Kleingartenanlage unrealistisch.

Die Sachverhalte werden in der Variantenbewertung berücksichtigt.

Aspekte der Umweltqualität und des Naturschutzes werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt.

Der genaue Trassenverlauf sowie die Haltestellenlagen von der planerisch zu bevorzugenden Variante werden in den nächsten Planungsschritten detaillierter ausgearbeitet. Dabei wird darauf geachtet, dass ggf. erforderliche Eingriffe so gering wie möglich ausfallen.

Es wird die Frage gestellt, ob das **Netzelement N2** wirtschaftlich sei.

Das Netzelement N2 ist nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

Es wird gefragt, ob der Anschluss Am Steinberg/Rennbahnstraße realisierbar sei, da es sich aktuell um ein Baugebiet handle.

Der Sachverhalt wurde in der Variantenbewertung berücksichtigt.

Ein/e KommentatorIn weist darauf hin, dass die Straßeneinmündung Eigerstraße/Romain-Rolland-Straße frei bleiben sollte.

Die Vor- und Nachteile der straßenbündig geplanten Trasse durch die Rothenbachstraße werden in der Variantenbewertung untersucht.

2.4 Pankow

Die **Binzstraße** wird aufgrund ihres Querschnitts von mehreren KommentatorInnen als nachteilig für eine Straßenbahnführung empfunden. Sie weise vergleichsweise wenige Querungsmöglichkeiten auf, um das Fahrgastpotential nördlich und südlich der Binzstraße entsprechend abzuschöpfen. Die Trassenvarianten 1 und 2 seien ungünstig da sie über weite Teile durch vorhandene Kleingartenanlagen beziehungsweise Eigenheimsiedlungen verlaufen. Die Kissin-

genstraße und Binzstraße seien bereits gut an U2, M1 und S-Bahn angebunden. Zudem seien sie Ausweichstraßen (sogenannte Schleichwege) für den täglichen stadtein- und auswärts fließenden Verkehr zur und von der BAB 114 – und damit einer hohen Verkehrsbelastung – ausgesetzt.

Die Sachverhalte wurden in der Variantenbewertung berücksichtigt.

In Bezug auf das **Busnetz** wird vorgeschlagen, die übergeordnete Verbindung des X54 durch die Straßenbahn zu ersetzen. Die Straßenbahn sei ideal, um den SchülerInnenverkehr für das Rosa-Luxemburg-Gymnasium mit dem großen Schuleinzugsgebiet zu befördern. Die jetzt fahrenden Buslinien 250 und 255 seien zu Stoßzeiten (Schulbeginn) überfüllt und der 255er noch dazu durch die häufigen Staus auf der Prenzlauer Promenade sehr unzuverlässig. Eine Straßenbahn durch die Kissingenstraße würde zur Entlastung der Buslinien beitragen und den Kissingenkiez deutlich besser an das ÖPNV-Netz anbinden. Der Straßenquerschnitt der Kissingenstraße sei zudem völlig ausreichend.

Eine Anpassung des Busnetzes erfolgt im Zuge des Straßenbahnneubauprojekts. Im weiteren Untersuchungsverlauf wird geprüft, welche Trassenvariante sich als die planerisch zu bevorzugende Variante herausstellt.

Die Sachverhalte werden in Variantenbewertung berücksichtigt.

Es wird gefragt, ob eine eingleisige Führung beziehungsweise entgegengesetzte Einbahnstraßenregelung in der Kissingenstraße und Granitzstraße möglich sei.

Eine eingleisige Führung einer Straßenbahn bedeutet immer eine betriebliche Engstelle und sollte daher möglichst vermieden werden.

Nach der RAS 06 (Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen) werden Einbahnstraßen zur gezielten Hin- und Wegführung des Kfz-Verkehrs, zur Beeinflussung der Verteilung der Verkehrsbelastung auf unterschiedliche Straßen sowie zur Flächengewinnung für andere Nutzungsansprüche eingesetzt. Einbahnstraßen können folglich durchaus ein steuerndes Instrumentarium zur Reduzierung der Geschwindigkeiten, zur Verringerung des Durchfahrtsverkehrs (so genannter Schleichverkehr) durch umwegreiche Führung und zur Flächengewinnung für andere verkehrliche Funktionen (zum Beispiel auch Straßenbahn, ruhenden Verkehr) darstellen. Einbahnstraßen beschleunigen erfahrungsgemäß die gefahrenen Geschwindigkeiten aufgrund des fehlenden Gegenverkehrs. Dies wirkt sich insbesondere im Bereich bestehender Tempo 30-Regelungen kontraproduktiv aus, so dass bereits aus Verkehrssicherheitsaspekten im Interesse der Einhaltung angeordneter Geschwindigkeitsreduzierungen auf Einbahnstraßenregelungen verzichtet werden sollte. Im Zuge der Einrichtung von Tempo 30-Zonen in Berlin Anfang der 1990er-Jahre wurden deshalb umfangreiche zuvor bestehende Einbahnstraßenregelungen im Nebenstraßennetz in großem Stil aufgehoben. Ein anderer Nachteil von Einbahnstraßen ist, dass der Verkehr (Verkehrsleistung und Verkehrsarbeit) und somit die Verkehrsbelastung in anderen Straßen durch die erzwungenen Umwege zunimmt.

Aus den oben genannten Gründen werden Einbahnstraßenregelungen nicht vertieft untersucht.

In Bezug auf die **Granitzstraße** wird gefragt, ob Autos und Straßenbahn gemeinsam Platz haben werden und ob die Granitzstraße hinsichtlich des Autoverkehrs entlastet werden wird. Weitere Fragen drehen sich darum, wie eine gute und sichere Führung des Fußverkehrs entlang der viel befahrenen Granitzstraße gewährleistet werden wird. Zwei KommentatorInnen fragen, warum die Straßenbahnschienen unter Berücksichtigung der Lärmbelästigung nicht parallel zur S-Bahn gebaut werden können.

Mit der Einführung von Straßenbahnen kommt es zu einer Erhöhung der ÖPNV-Nutzung, wodurch der Kfz-Verkehr in der Regel zurückgeht.

Entlang der Granitzstraße sind ein besonderer Bahnkörper sowie ergänzende Fuß- und Radwege vorgesehen.

Es wird in der Planung darauf geachtet, dass die Infrastruktur bereits zur Lärminderung beiträgt. Konkrete Aussagen dazu können aber erst in späteren Planungsphasen erfolgen.

Im Zuge der Netzplanung soll eine sinnvolle Anpassung des gesamten ÖPNV-Netzes stattfinden, inklusive der Erschließung von bestehenden Netzlücken. Bei einer parallelen Streckenführung von S-Bahn und Straßenbahn gäbe es eine große Schnittmenge der Fahrgäste, die es zu vermeiden gilt. Von einer Straßenbahnführung entlang der Granitzstraße würde auch das Bestandsgebiet südlich der Granitzstraße profitieren.

In Bezug auf die **Kissingenstraße** wird eine Straßenbahnführung insbesondere aufgrund des alten Baumbestandes sowie der denkmalgeschützten Bauten und hinsichtlich der Verkehrssicherheit kritisch gesehen. Ein weiterer Anstieg von Lärm und Schmutzbelastungen in den Wohngebieten sollte vor allem im Interesse der Gesundheit und dem Erhalt beziehungsweise der Verbesserung der Wohn-/Lebens- und Lernqualität der Bevölkerung vermieden werden.

Die Sachverhalte werden in der Variantenbewertung berücksichtigt. Eine bauliche Änderung denkmalgeschützter Bauten im Zuge der Straßenbahnplanung würde unter Berücksichtigung der Auflagen des Denkmalschutzes erfolgen.

Es wird versucht, so weit wie möglich Baumfällungen im Zuge des Straßenbahnneubaus zu vermeiden.

Aspekte der Verkehrssicherheit werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt. Die Planung erfolgt nach den aktuellen Regeln der Technik und legt besonderen Wert auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Eine Vorbelastung von Straßen mit Lärm wird in der Variantenbewertung berücksichtigt. Es wird in der Planung darauf geachtet, dass die Infrastruktur bereits zur Lärminderung beiträgt. Konkrete Aussagen dazu können aber erst in späteren Planungsphasen erfolgen. Aspekte der Lärmvermeidung werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt.

Es wird die Frage gestellt, inwieweit der **Fahrradverkehr** und die Sicherheit von Fahrradfahrenden in Pankow durch die Straßenbahnmaßnahme beeinträchtigt werden. Ein/e KommentatorIn schlägt vor, die Granitzstraße zur Fahrradstraße zu machen.

Im Zuge des Straßenbahnprojekts werden zeitgemäße, attraktive Radverkehrsanlagen angelegt und in den weiteren Planungsschritten werden ausreichende Breiten der Radverkehrsanlagen berücksichtigt.

Aspekte der Verkehrssicherheit werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt. Die Planung erfolgt nach den aktuellen Regeln der Technik und legt besonderen Wert auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Im Zuge des Straßenbahnprojekts werden zeitgemäße, attraktive Radverkehrsanlagen angelegt und in den weiteren Planungsschritten ausreichende Breiten der Radverkehrsanlagen berücksichtigt.

Eine Fahrradstraße wird aus Sicht der integrierten Planung für alle VerkehrsteilnehmerInnen als nicht zielführend angesehen.

Am **S- und U-Bahnhof Pankow** werden kurze Umsteigewege zum bestehenden S+U-Bahnhof und eine Verknüpfung mit dem Bestandsnetz der Straßenbahn gefordert. Dabei müsse auch auf die Sicherheit der Zufußgehenden geachtet werden. Bei einer möglichen Endhaltestelle an der Granitzstraße/Kissingenstraße/Berliner Straße müsse berücksichtigt werden, dass diese Kreuzung für alle VerkehrsteilnehmerInnen (Fuß, Fahrrad, Pkw) bereits sehr gefährlich sei. Ein/e KommentatorIn schlägt den Neubau einer Brücke über die Berliner Straße vor.

Die Sachverhalte wurden in der Variantenbewertung geprüft.

Die Umsteigesituation zwischen der Straßenbahntangente Pankow zum Bestandsnetz wurde bereits in verschiedenen Varianten untersucht. Die Verknüpfung zum Bestandsnetz wird in den nächsten Planungsphasen detaillierter betrachtet.

Aspekte der Verkehrssicherheit werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt. Die Planung erfolgt nach den aktuellen Regeln der Technik und legt besonderen Wert auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Eine Brücke ist für die Endhaltestelle der Tangente Pankow nicht vorgesehen. Ingenieurbauwerke erhöhen die Investitionskosten von Strecken erheblich. Aus diesem Grund sowie städtebaulichen Aspekten wurde eine Überführung der Berliner Straße nicht weiterverfolgt.

Ein Themenblock beschäftigt sich mit unterschiedlichen **Vorschlägen zu alternativen Trassenvarianten**. So wird unter anderem gefragt, ob die Möglichkeit bestehe, die Straßenbahn bis zur Wendeschleife an der Bornholmer Straße fortzuführen oder ob eine Verlängerung bis zum U-Bahnhof Vinetastraße denkbar wäre. Bezüglich der Einbindung der Ortskerne wird gefragt, ob das Untersuchungsgebiet endgültig festgesetzt sei. Mehrere KommentatorInnen weisen darauf hin, dass eine Verzahnung mit der Planung des Pankower Tors stattfinden solle.

Die planerisch zu bevorzugende Variante wird noch ermittelt.

Die Sachverhalte werden ebenso wie mögliche neue Linienkonzepte in der Variantenbewertung berücksichtigt und in der Detailplanung vertieft.

Eine endgültige Festsetzung des Planungsgebiets besteht. Diese kann der Präsentation der Informationsveranstaltung entnommen werden.

Eine Anpassung des Liniennetzes erfolgt im Zuge des Straßenbahnneubauprojekts. Im weiteren Untersuchungsverlauf wird geprüft, welche Trassenvariante sich als die planerisch zu bevorzugende Variante herausstellt.

Die Umsteigesituation/Durchbindung zwischen der Straßenbahntangente Pankow zum Bestandsnetz wurde bereits in verschiedenen Varianten untersucht. Die Verknüpfung zum Bestandsnetz und die genaue Haltestellenlage werden in den nächsten Planungsphasen detaillierter betrachtet.

Entlang der Granitzstraße sind ein besonderer Bahnkörper sowie ergänzende Fuß- und Radwege vorgesehen.

Es wird gefragt, welchen **Einzugsbereich** die Haltestellen haben (werden).

Haltestellenlagen richten sich unter anderem nach Aufkommensschwerpunkten. Der Einzugsradius einer Haltestelle beträgt circa 300 Meter.

Der genaue Trassenverlauf sowie Haltestellenlagen von der planerisch zu bevorzugenden Variante werden in den nächsten Planungsschritten detaillierter ausgearbeitet.

2.5 Weißensee

In Bezug auf den **Betrieb** wird die Frage gestellt, ob die Straßenbahnverlängerung Auswirkungen auf den Betriebshof in Weißensee habe.

Nein, der Betriebshof Weißensee ist nicht Gegenstand der Untersuchung.

Zur **Gleisschleife am Pasedagplatz** wird die Frage gestellt, ob sie erhalten bleibt oder zurückgebaut wird. Ebenfalls gefragt wird, ob die Straßenbahnlinie 12 zukünftig beibehalten wird beziehungsweise ob die Linie 12 zusammen mit der Linie 27 nach Pankow geführt wird.

Die Gleisschleife am Pasedagplatz bleibt erhalten. Mögliche neue Linienkonzepte werden in der Variantenbewertung berücksichtigt und in der Detailplanung vertieft.

Ein/e KommentatorIn weist darauf hin, dass bei Realisierung der Varianten 1B und 1F der bereits bestehende Sichtschutz sowie die bestehende **Lärmschutzwand** neben dem Gelände des Kauflands grundlegend erneuert werden müsste.

Aspekte der Lärmvermeidung werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt. Es wird bereits in der Planung darauf geachtet, dass schon die Infrastruktur zur Lärm-minderung beiträgt. Konkrete Aussagen dazu können aber erst in späteren Planungsphasen erfolgen.

In Bezug auf die **Rennbahnstraße** wird die Frage gestellt, ob man auf solch einer stark befahrenen Straße durch Rodung von Bäumen und anschließender, versetzter Neupflanzung Platz für einen eigenen Bahnkörper gewinnen könne, ohne die Anzahl der Bäume zu verringern. Mehrere KommentatorInnen fordern aufgrund der hohen Verkehrsbelastung einen eigenen Gleiskörper für die Straßenbahn, wenn sie in der Rennbahnstraße geführt werden sollte. Auch ein Wegfall von Parkplätzen sei hier denkbar.

Ob ein besonderer oder straßenbahnbündiger Bahnkörper für einen bestimmten Straßenraum angenommen wird, hängt unter anderem von den verfügbaren Straßenraumbreiten und möglichen notwendigen Eingriffen ab. Zudem findet eine Abwägung der Bedürfnisse aller Verkehrsarten in dem Straßenraum statt, woraus sich dann der jeweilige Straßenraumquerschnitt ergibt.

Es wird versucht, so weit wie möglich Baumfällungen im Zuge des Straßenbahnneubaus zu vermeiden.

Ein/e KommentatorIn merkt an, dass das Ziel der Straßenbahnplanung eine **tangentiale Verbindung** sei. Er beziehungsweise sie fragt, warum trotzdem Trassen vorgeschlagen werden, die auch Radialen bedienen (zum Beispiel in der Gustav-Adolf-Straße).

Im Rahmen der Grundlagenermittlung wird die planerisch zu bevorzugende Variante der Straßenbahnführung festgelegt. Dieser Schritt ist für die Vorbereitung der nachfolgenden Planungsschritte und die rechtssichere Erlangung des Planungsrechtes notwendig, da andernfalls eine Angreifbarkeit des späteren Planfeststellungsverfahrens entstehen würde. Für letzteres müssen alle in Frage kommenden Alternativen untersucht sowie alle relevanten Betroffenheiten berücksichtigt werden.

Die planerisch zu bevorzugende Variante wird noch ermittelt. Der genaue Trassenverlauf sowie die Haltestellenlagen werden in den nächsten Planungsschritten detaillierter ausgearbeitet.

2.6 Allgemein

Es werden zahlreiche Fragen beziehungsweise Hinweise zu **anderen Verkehrsprojekten** gestellt beziehungsweise gegeben, die im Folgenden zusammengefasst sind:

Es wird gefragt, ob es eine Planung für die Verlängerung der M4 nach Steglitz gebe (über Potsdamer Platz).

Dieses Verkehrsprojekt ist nicht Gegenstand der Untersuchung.

Es wird angemerkt, dass die Haltestelle Berliner Allee/Rennbahnstraße nah an der Ampel liege, sodass es beim Ein- und Aussteigen ständig zu Konflikten mit Autos kommen würde.

Die genannte Haltestelle ist nicht Bestandteil dieser Untersuchung.

Es wird eine eigene Straßenbahnplanung für die Gustav-Adolf-Straße gefordert.

Die gewünschte Straßenbahnplanung ist zum Teil in der Variante 1A und 1E enthalten. Eine Straßenbahnverbindung Richtung Ostseestraße entlang der Gustav-Adolf-Straße ist nicht Ziel der Untersuchung.

In einem Beitrag wird eine Tangentialverbindung der S-Bahn sowie eine „Vision“ einer U-Bahn Richtung Lichtenberg als Zukunftsprojekte genannt. Der zweigleisige Ausbau der S-Bahn nach Bernau und eine Ansiedlung von Arbeitsplätzen am Autobahnring um die Verkehrsströme neu zu verteilen wären möglicherweise eine bessere Lösung als eine Notlösung Straßenbahntangente.

Diese Verkehrsprojekte sind nicht Gegenstand der Untersuchung.

Ein/e KommentatorIn verweist auf die Bauarbeiten am Karower Kreuz.

Dieses Verkehrsprojekt ist nicht Gegenstand der Untersuchung.

Der breite Querschnitt der Prenzlauer Promenade nördlich von Am Steinberg bis zur Granitzstraße sollte, aufgrund des großzügigen Mittelstreifens, ebenfalls für eine Straßenbahnstrecke mit der Weiterführung zum S- und U-Bahnhof Pankow dienen.

Die Straßenbahnstrecke Prenzlauer Promenade zum S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf ist Teil der Langfristplanung zum Ausbau des Berliner Straßenbahnnetzes.

Auch zum Thema **Betrieb** gibt es zahlreiche Fragen und Hinweise, die im Folgenden zusammengefasst sind:

Es wird gefragt, in welchem Takt die Straßenbahn fahren wird.

Für die Straßenbahntangente Pankow wird ein 10- Minuten-Takt angesetzt.

Ein/e KommentatorIn merkt an, dass die 3er Trassenvarianten kürzer als 5er Varianten seien und fragt, was das für die Fahrzeit bedeute.

Die 5er Varianten sind zwar etwas länger, bieten aber einen höheren Anteil an besonderem Bahnkörper, somit kann eine höhere Reisegeschwindigkeit erreicht werden. Aus diesem Grund haben alle Varianten ähnliche Reisezeiten.

Es wird die Frage gestellt, warum Gebäude im südlichen Gebiet teilweise gelb gekennzeichnet sind und ob dieses einen Abriss bedeutet.

Ein Eingriff in die Grundstücke und Gebäude ist nicht auszuschließen.

Die planerisch zu bevorzugende Variante wird noch ermittelt sowie in den nächsten Planungsschritten detaillierter ausgearbeitet. Dabei wird darauf geachtet, dass ggf. erforderliche Eingriffe so gering wie möglich ausfallen.

In einem Beitrag wird ein Pilotprojekt zur Einrichtung einer Linie mit eingesetzten Oberleitungsbussen statt einer Straßenbahn im Untersuchungsgebiet vorgeschlagen.

Das O-Busliniennetz in Berlin wurde 1972/73 stillgelegt. Die letzte O-Buslinie in Berlin verkehrte bis zum 31. Januar 1973. Für eine Neuaufnahme des O-Bus-Betriebes in Berlin müssten die infrastrukturellen Voraussetzungen eines zusätzlichen/neuen ÖPNV-Verkehrsmittels geschaffen werden. Dies bedingt die Beschaffung neuer Fahrzeuge, die Errichtung neuer Fahrdrähte, Umbauten in den Betriebshöfen, Vorhaltung neuer Ersatzteile etc. Zudem verbindet der O-Bus die Nachteile der Straßenbahn (höhere Infrastrukturkosten) mit den Nachteilen des Busses (geringe Kapazität, keine Zugbildung möglich, geringer Fahrkomfort wegen fehlender Spurführung, Mischverkehr mit Kfz-Verkehr).

Alternative Antriebssysteme wurden im Verkehrsmittelvergleich berücksichtigt und bewertet. Aus diesem ist die Straßenbahn als bestgeeignetes Verkehrsmittel hervorgegangen.

Die Erarbeitung der Untersuchung wird nach dem geltenden Stand der Technik und auf Basis anerkannter ingenieurtechnischer Arbeitsmethoden und Regelwerke durchgeführt.

Die Untersuchung der Straßenbahntangente erfolgt unter Betrachtung netzkompatibler Fahrzeugtechniken, da grundsätzlich keine Insellösungen geschaffen werden sollen.

In Bezug auf einen möglichen Straßenbahnbetriebshof werden verschiedene Kommentare abgegeben.

Ein Straßenbahnbetriebshof ist nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

Umsetzungsmöglichkeiten für einen Betriebshofstandort im Berliner Nord-Osten werden unabhängig von dieser Untersuchung geführt.

Impressum

Herausgeber

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
www.berlin.de/sen/uvk/

Inhalte und Bearbeitung

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Referat Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung

Berlin, August 2019