



Herzlich Willkommen zur Informationsveranstaltung Straßenbahntangente Pankow-Heinersdorf-Weißensee

7. November 2018

Dr. Imke Steinmeyer

Leitung des Referates Grundsatzangelegenheiten der
Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Ziele der Informationsveranstaltung

- Vorstellung des bisher erarbeiteten Projektstandes
- Der Fokus des Bürgerdialogs liegt auf Information und transparenter Kommunikation
- Einbeziehung des Wissens der „ExpertInnen vor Ort“
- Frühzeitiges Erkennen von möglichen Konflikten
- Optimierung und Qualifizierung der Planung
- Transparenz und Akzeptanz des Vorgehens
- Hohe Verfahrenssicherheit für das Planfeststellungsverfahren

Moderation

Dr. Ursula Flecken

Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG

Ablauf

- 18.00 Uhr** Begrüßung | Dr. Imke Steinmeyer, SenUVK
Einführung in die Veranstaltung | Moderation
Dr. Ursula Flecken, Planergemeinschaft
- 18.20 Uhr** Input zur Straßenbahnplanung
Dr. Imke Steinmeyer, SenUVK
Frank Schäfer, Intraplan Consult
- 18.50 Uhr** Klärung von Verständnisfragen
- 19.10 Uhr** Information und Diskussion an Dialoginseln
- 20.30 Uhr** Rückkehr ins Plenum und Vorstellung der Ergebnisse
- 20.55 Uhr** Dank und Ausblick | Dr. Imke Steinmeyer, SenUVK
- 21.00 Uhr** Ende der Veranstaltung

Jetzt sind Sie gefragt!

▶ **Aus welchem Ortsteil kommen Sie?**

- ▶ Pankow ▶ gelbe Karte
- ▶ Heinersdorf ▶ grüne Karte
- ▶ Weißensee ▶ blaue Karte
- ▶ von woanders ▶ rote Karte

Jetzt sind Sie gefragt!

▶ **Wenn Sie weitere Wege zurücklegen, nutzen Sie dann überwiegend**

▶ das Auto ▶ gelbe Karte

oder

▶ den Öffentlichen Nahverkehr? ▶ grüne Karte

Jetzt sind Sie gefragt!

▶ **Fahren Sie hauptsächlich**

▶ in Richtung Zentrum ▶ gelbe Karte

oder

▶ in die benachbarten Ortsteile? ▶ blaue Karte

Dr. Imke Steinmeyer

Leitung des Referates Grundsatzangelegenheiten der
Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Ziel der Berliner Verkehrsplanung

Ziel der Berliner Verkehrsplanung ist die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und die Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufwandes

Mobilitätsgesetz

- Bedienung der Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Umland
 - zur individuellen Lebensgestaltung
 - Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für Alle
 - gleichwertige Mobilität in allen Teilen Berlins
 - für eine funktionierende Metropolregion

Stadtentwicklungsplan (StEP) Mobilität und Verkehr

- Stadt-, umwelt-, sozial- und klimaverträgliche Ausgestaltung des Verkehrssystems
 - Stärkung und Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
 - Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufwandes
 - Erreichung von Klimaneutralität bis 2050

Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030)

Ausbau des ÖPNV-Netzes

Straßenbahnausbaumaßnahmen

gemäß Koalitionsvereinbarung
zwischen SPD, Linke und Grünen

für die Legislaturperiode 2016-2021

*Karte dient zur Visualisierung und
legt keine endgültige Trassierung fest.*

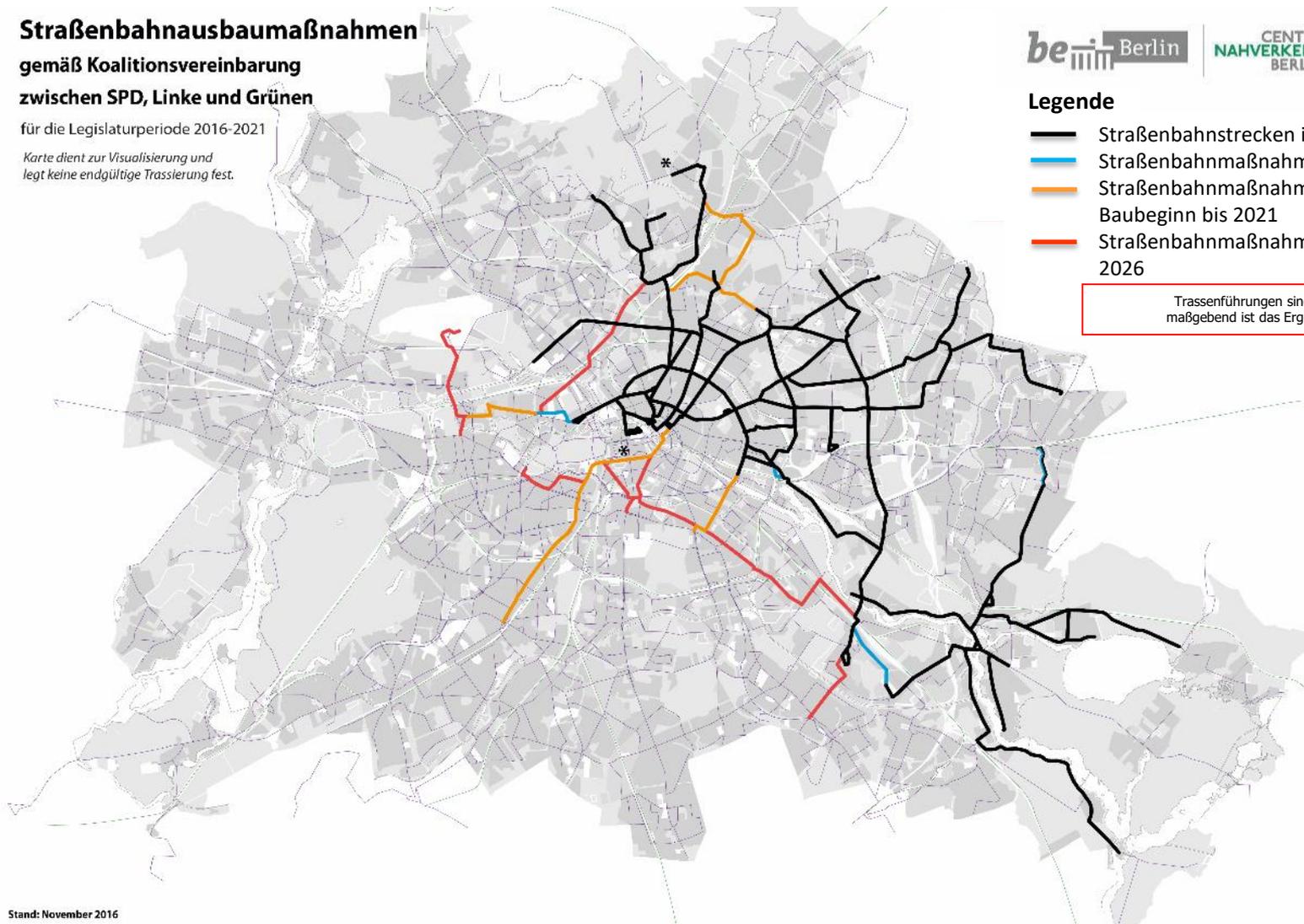
be  Berlin

CENTER
NAHVERKEHR
BERLIN 

Legende

-  Straßenbahnstrecken im Bestand
-  Straßenbahnmaßnahmen Umsetzung bis 2021
-  Straßenbahnmaßnahmen Vorplanung, PFV und Baubeginn bis 2021
-  Straßenbahnmaßnahmen Baubeginn spätestens 2026

Trassenführungen sind unverbindlich dargestellt,
maßgebend ist das Ergebnis der Trassenbewertung



Stand: November 2016

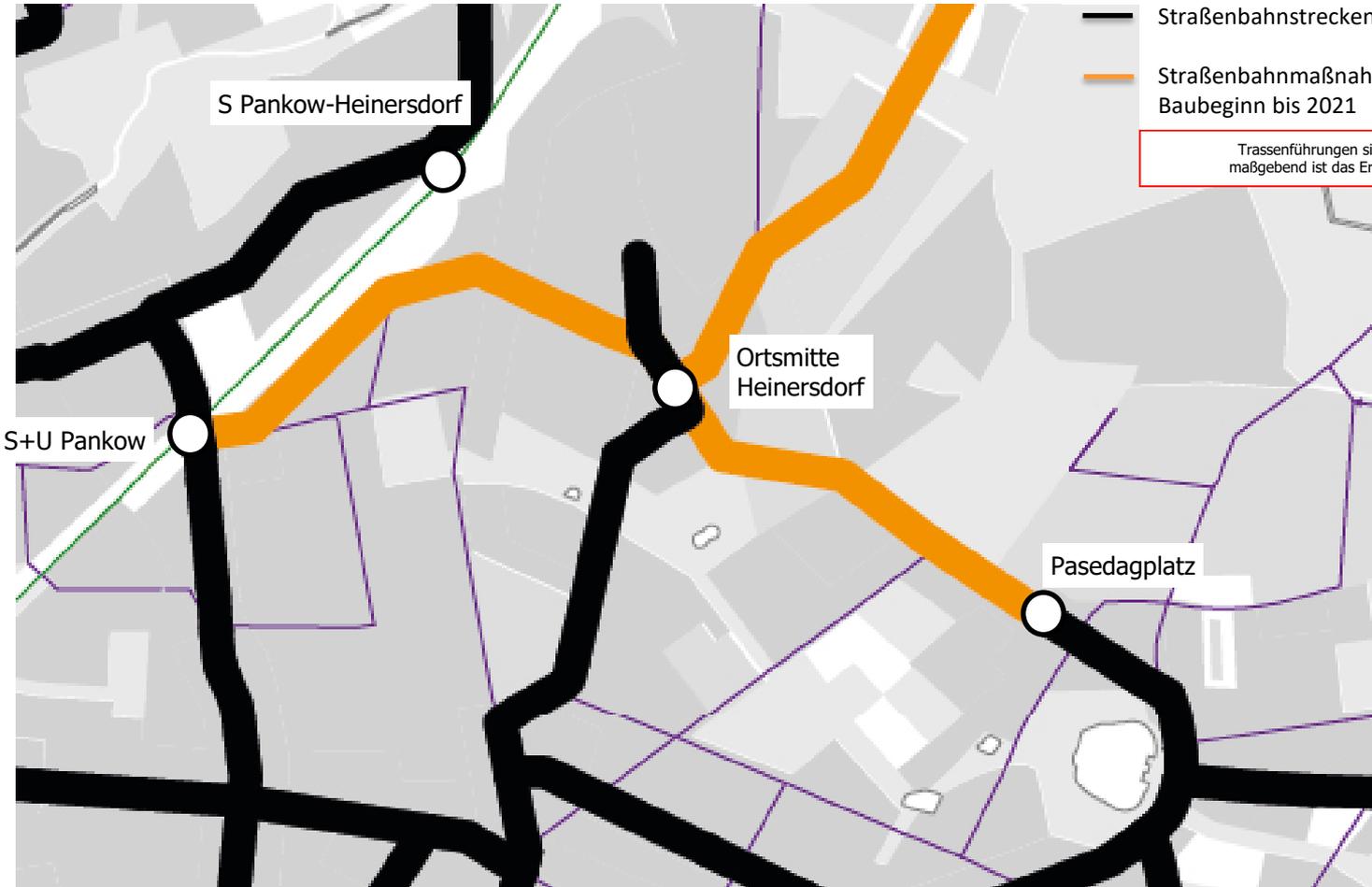
Ausbau des ÖPNV-Netzes



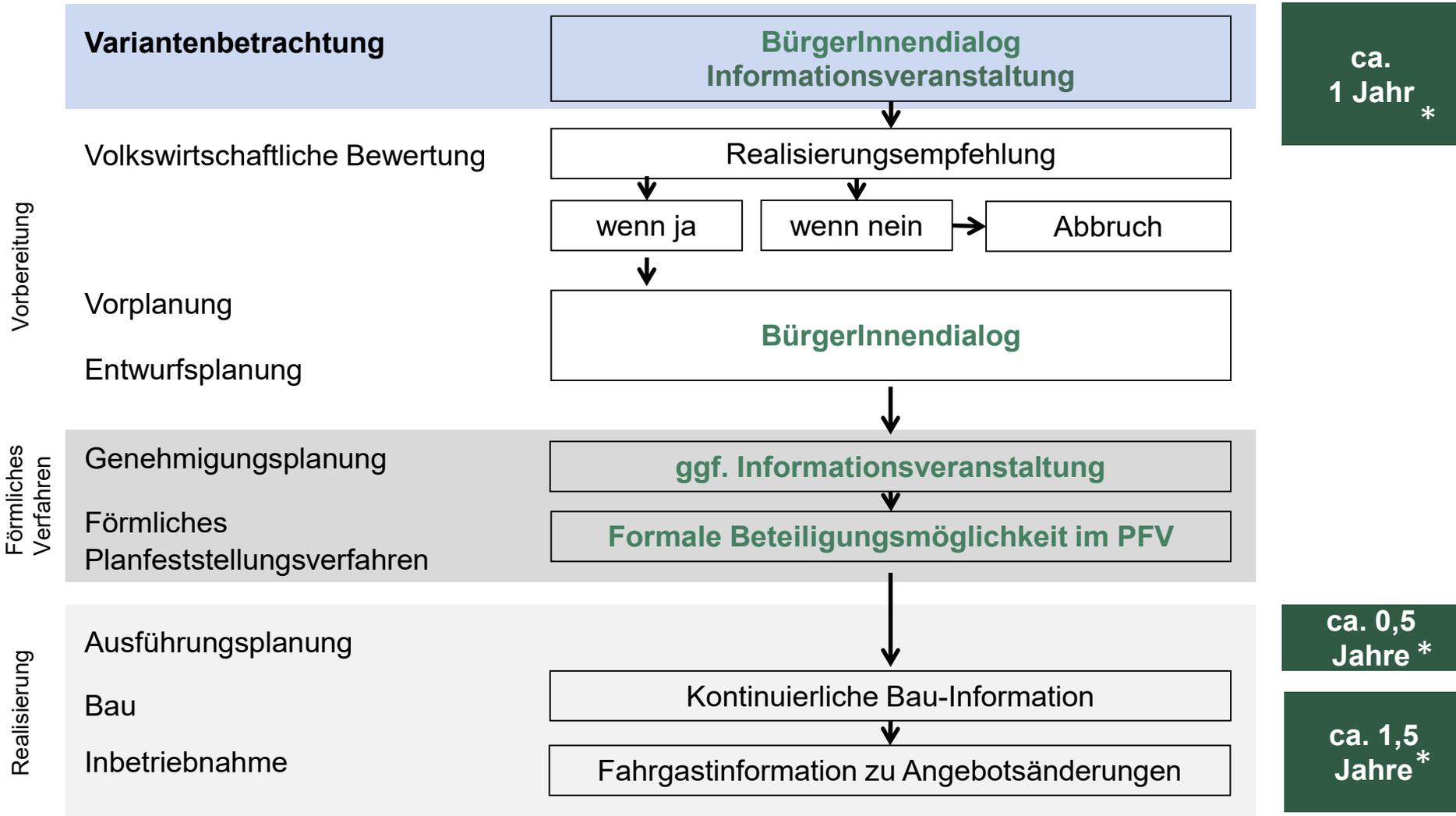
Legende

- Straßenbahnstrecken im Bestand
- Straßenbahnmaßnahmen Vorplanung, PFV und Baubeginn bis 2021

Trassenführungen sind unverbindlich dargestellt, maßgebend ist das Ergebnis der Trassenbewertung

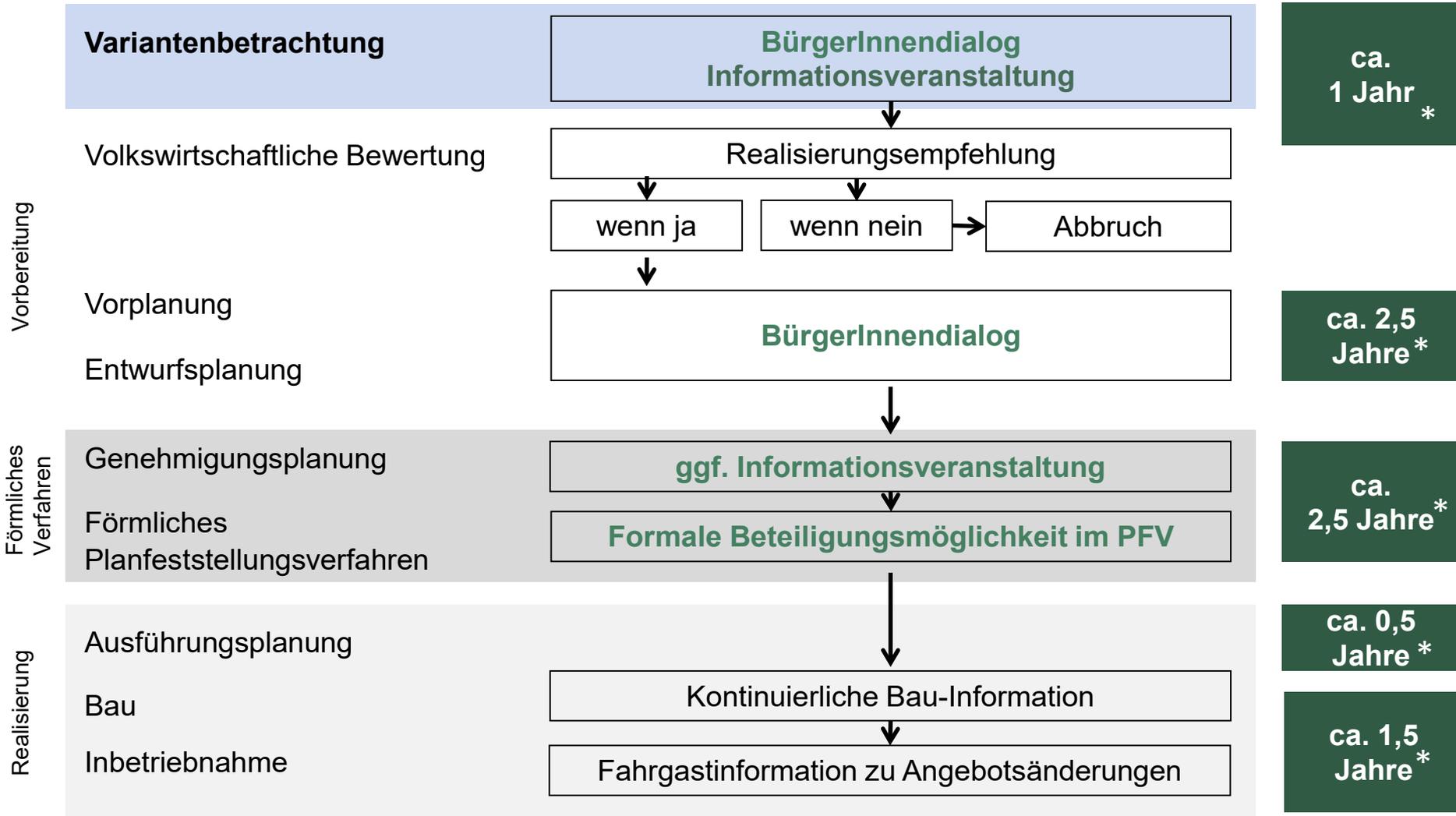


Ablauf der Beteiligung im gesamten Planungsprozess



* Dauer kann aufgrund von unvorhersehbaren Unabwägbarkeiten abweichen

Ablauf der Beteiligung im gesamten Planungsprozess



* Dauer kann aufgrund von unvorhersehbaren Unabwägbarkeiten abweichen

Frank Schäfer

Intraplan Consult GmbH

Stand der Variantenbetrachtung

Ein erfahrenes Konsortium führt die Arbeiten im Auftrag von SenUVK in Abstimmung mit Fachabteilungen von SenSW, des Bezirkes und der BVG durch

Auftraggeber

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz



Dienstleister



INTRAPLAN
Consult GmbH

Eingebundene Fachabteilungen

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
und Wohnen



Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner
Beratende Ingenieure mbB
Ein Unternehmen der BPRGruppe

**StadtBahn
Gestaltung**



Stand der Variantenbetrachtung

Mit der Straßenbahntangente Pankow werden die Erschließung der Ortsteile Pankow, Heinersdorf und Weißensee verbessert und neue Direktverbindungen geschaffen

Verbesserung der Erschließung

- zwischen der Straße Am Steinberg und Gustav-Adolf-Straße
- entlang der Malchower Straße
- nördlich der heutigen Endstelle der Straßenbahnlinie M2
- entlang der Granitz-, Kissingen- und Binzstraße

Stadt-, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität

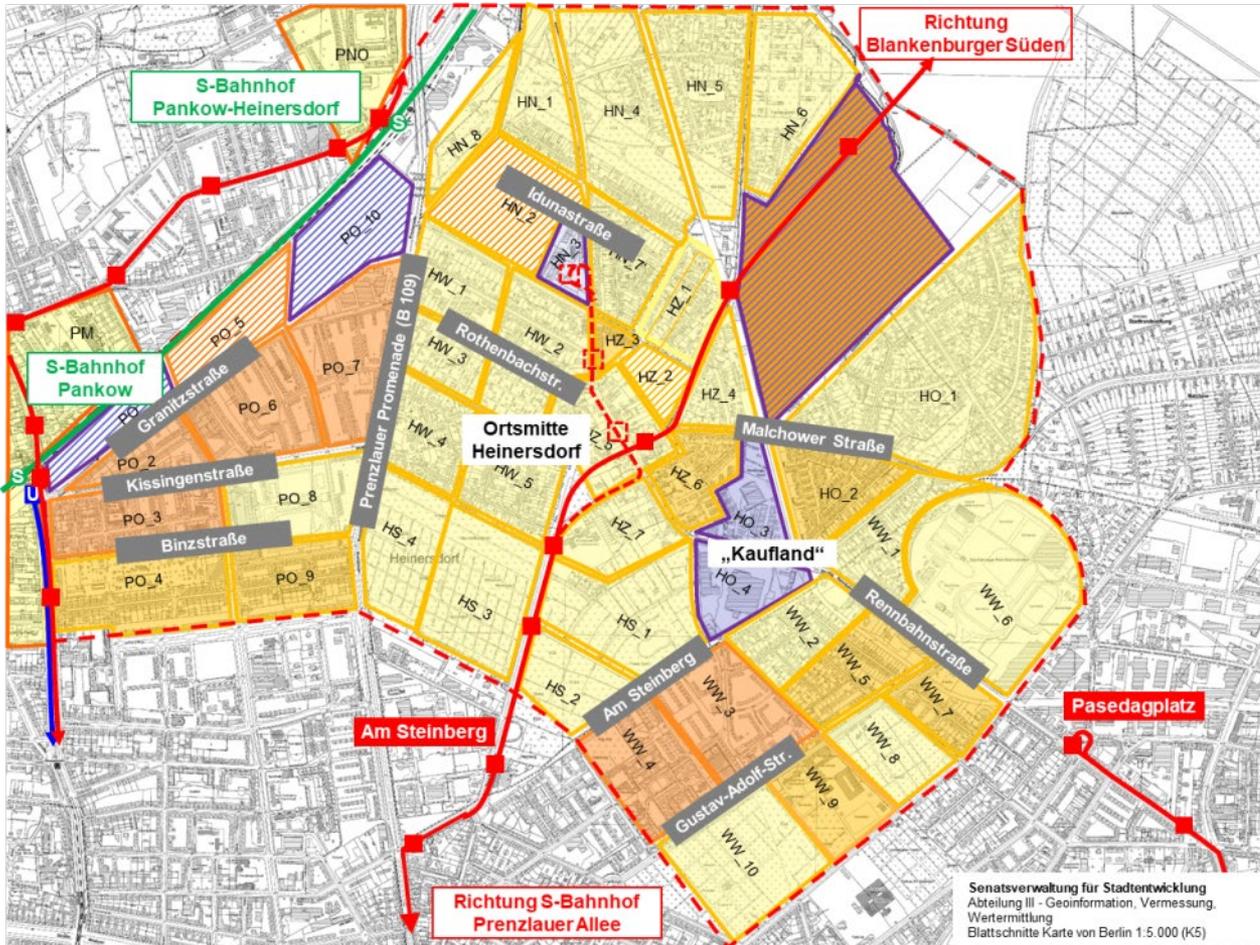
- Verbesserung des Angebots zwischen den Ortsteilen Pankows
- Anbindung an Versorgungszentren im Bezirk
- Verlagerung des Verkehrs auf Straßenbahnen und Busse

Herstellung neuer Netzverknüpfungen

- Schließung der Lücke zwischen der heutigen Straßenbahnachse der Linie M2 und dem Netzknoten am Bahnhof Pankow
- Herstellung einer neuen, attraktiven Tangentiale zwischen den Bezirken Pankow und Lichtenberg

Stand der Variantenbetrachtung

Das Untersuchungsgebiet umfasst den gesamten Ortsteil Heinersdorf, Teile von Weißensee sowie große Teile des Ortsteils Pankow



Bebauung mit

- sehr hoher Dichte
- hoher Dichte
- Entwicklungsgebiet
- mittlerer Dichte
- sehr geringer Dichte
- Gewerbe/Dienstleistung
- Entwicklungsgebiet

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abteilung III - Geoinformation, Vermessung,
Wertermittlung
Blattschnitte Karte von Berlin 1:5.000 (K5)

Stand der Variantenbetrachtung

Die jetzt angelaufene Planung beinhaltet drei Planungs- und Bewertungsphasen

Verkehrsmittelvergleich

- Welches ist das geeignetste Verkehrsmittel für die Realisierung der Planungsziele

Trassenbewertung

- Aufzeigen möglicher Trassenvarianten
- Bewertung der Trassenvarianten und Auswahl der Vorzugstrasse

Nutzen-Kosten-Untersuchung

- Bewertung der Vorzugstrasse nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten

Legende:



abgeschlossen



derzeit in Arbeit



noch nicht begonnen

Stand der Variantenbetrachtung

Im Verkehrsmittelvergleich und in der Trassenbewertung erfolgt die Bewertung aus Sicht der Fahrgäste, des Betriebs, der Kommune und der Allgemeinheit

Verkehrsmittelvergleich

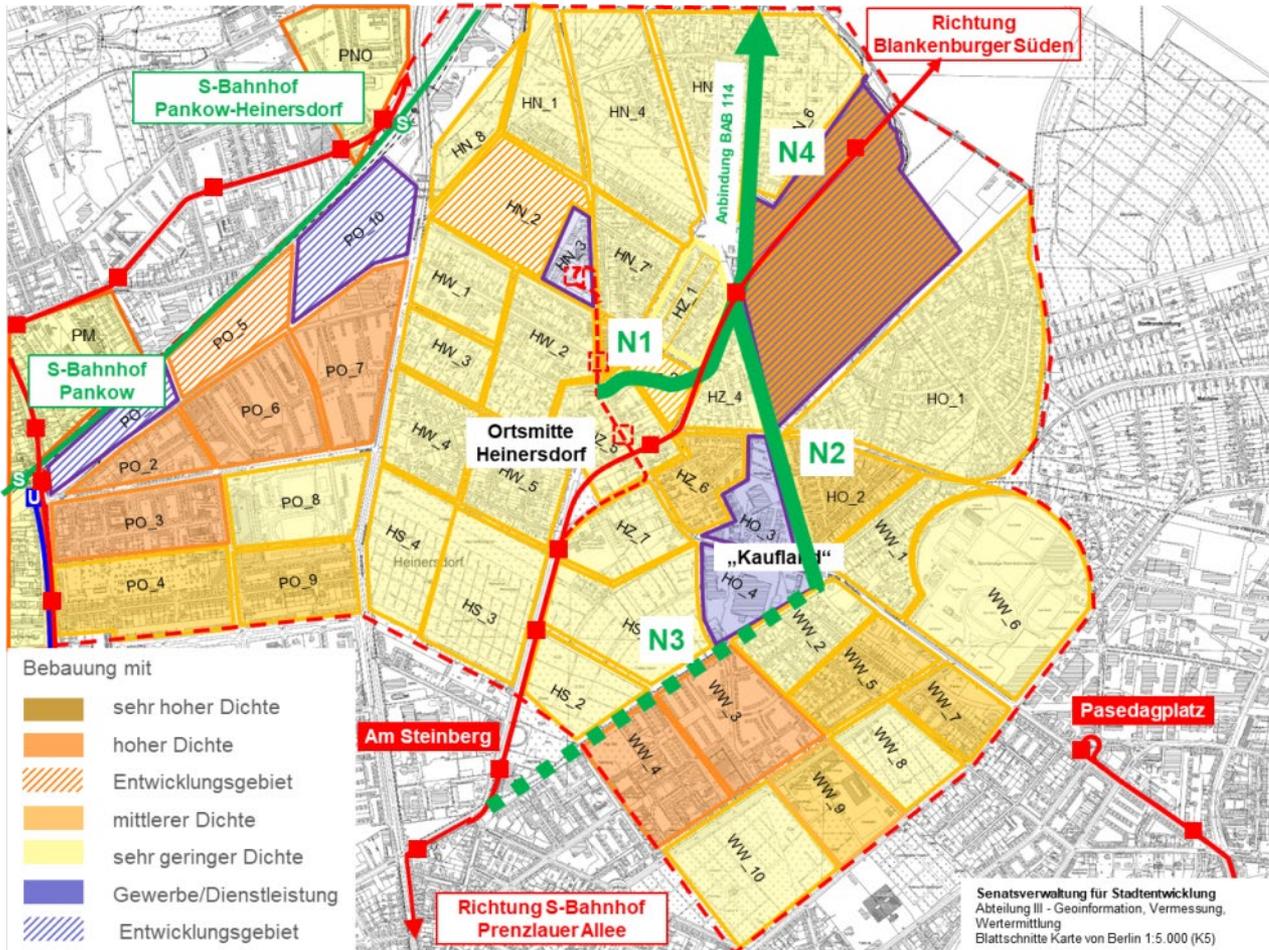
Zielgruppe	Kriterien
Fahrgast	Reisezeit
	Umsteigen
	Fahrtenfolge
	Komfort
	Barrierefreiheit
Betrieb	Wirtschaftlichkeit
	Störungsfreiheit
	Flexibilität
Kommune	Investitionen
	ÖV-Anteil am Gesamtverkehr
	Flächenbedarf
	Kleinräumige Wirtschaftsstruktur
	Städtebauliche und verkehrliche Entwicklungspotenziale
Allgemeinheit	Verkehrssicherheit
	Lärm (ÖV und MIV)
	Schadstoffausstoß (ÖV und MIV)
	Erschütterungen
	Urbanität

Trassenbewertung

Zielgruppe	Kriterien
Fahrgast	Potenzialerschließung
	Reisezeit
	Umsteigen
Betrieb	Wirtschaftlichkeit
	Streckenqualität
Kommune	Flexibilität
	Investitionen
	Beeinträchtigung des Fußgänger- u. Radverkehrs
Allgemeinheit	Beeinträchtigung des Kfz-Verkehrs
	Städtebauliche Aspekte
	Auswirkungen auf Mobilität
	Streckensensitivität
	Verkehrsemissionen

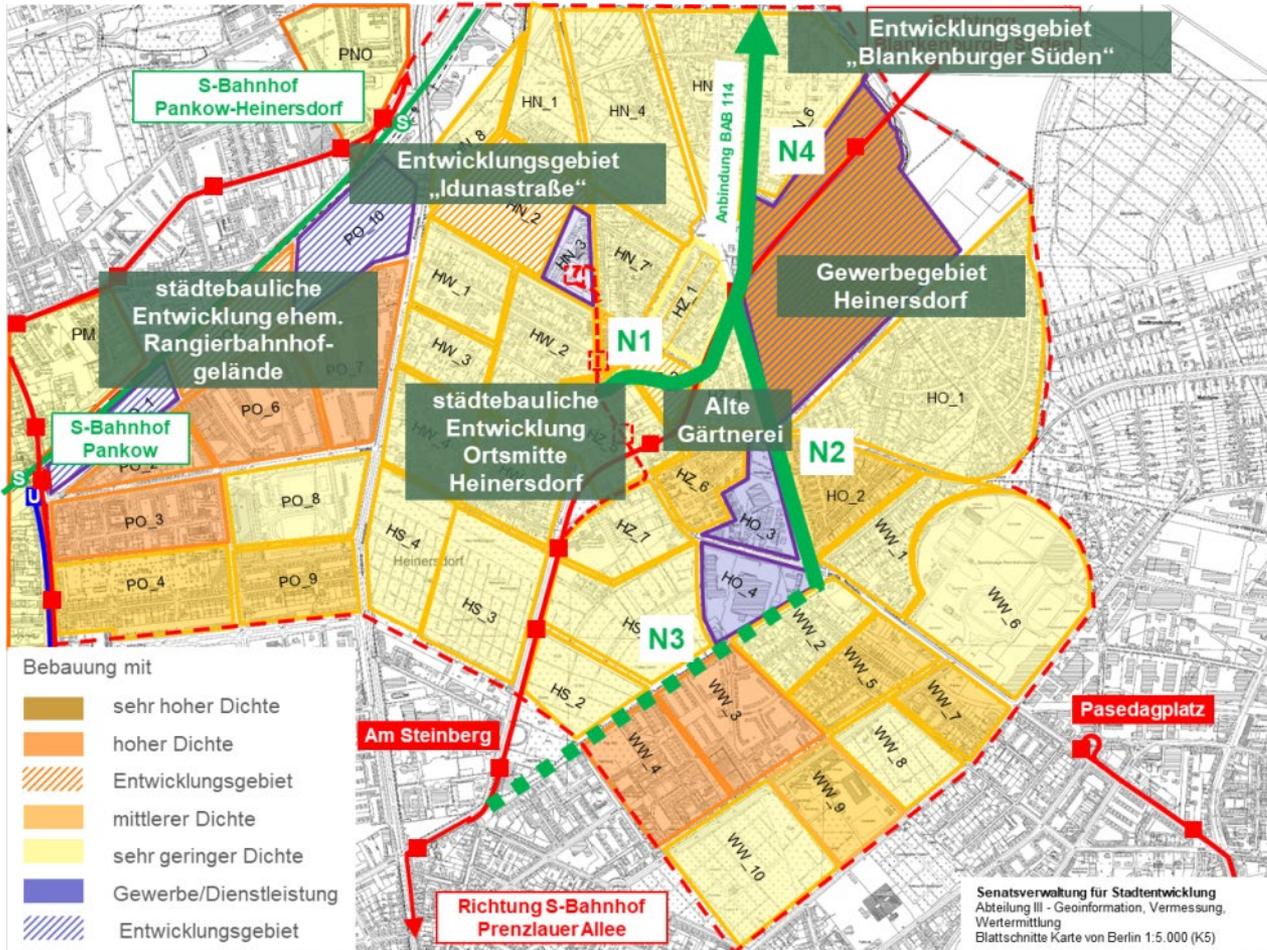
Stand der Variantenbetrachtung

Die Straßenbauvorhaben „Netzelemente“ N1, N2 und N4 und die Straßenbahnneubaustrecke nach Blankenburg werden als realisiert unterstellt



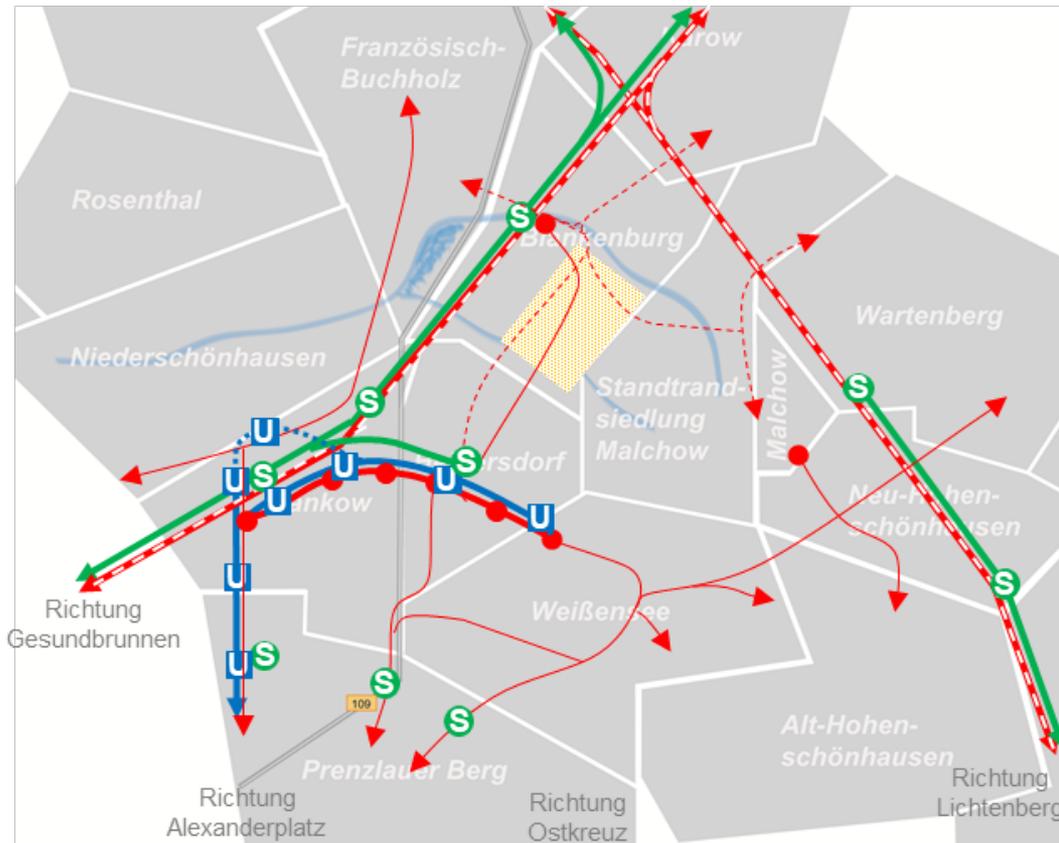
Stand der Variantenbetrachtung

Die wesentlichen städtebaulichen Entwicklungsprojekte werden in der Planung berücksichtigt. Planungszeithorizont ist das Jahr 2030



Stand der Variantenbetrachtung

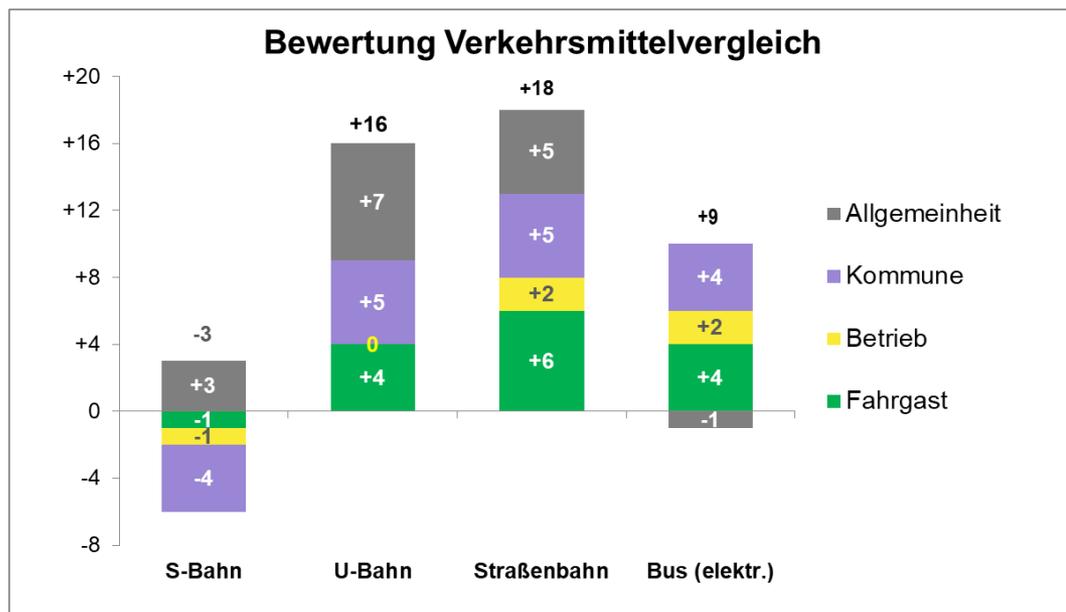
Im Verkehrsmittelvergleich wurden S-, U-, Straßenbahn- und Busvarianten untersucht (Fiktivplanungen)



- S-Bahn-Variante von der Stettiner Bahn ausgehend
- U-Bahn-Variante als Verlängerung der U2 bis Pasedagplatz, dort Anschluss an die Straßenbahn
- Straßenbahn vom Pasedagplatz nach Pankow Bahnhof in verschiedenen Varianten
- Bus (elektrischer Betrieb) analog zur Straßenbahn

Stand der Variantenbetrachtung

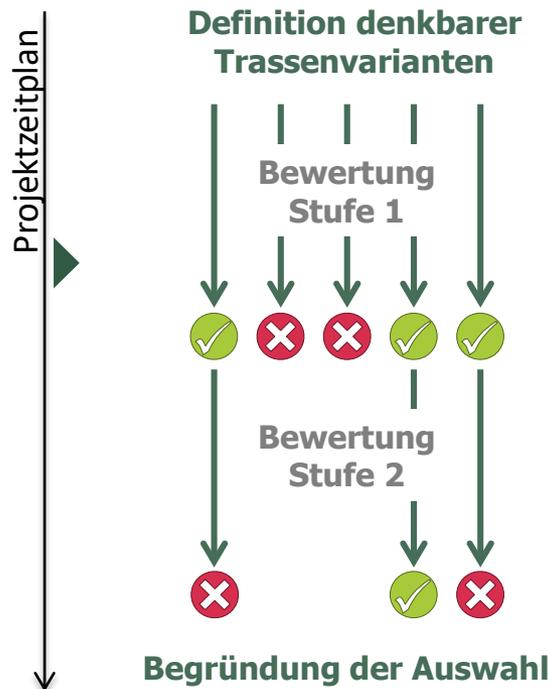
Im Verkehrsmittelvergleich wurden S-, U-, Straßenbahn- und Busvarianten untersucht (Fiktivplanungen)



- **S-Bahn** in allen Zielbereichen **schlechter** als die **U-Bahn**
- **U-Bahn** im Zielbereich **Allgemeinheit** am besten
- **Straßenbahn** in **allen anderen Zielbereichen besser oder gleich**
- **Bus** in allen Zielbereichen **nicht besser** als die **Straßenbahn** und scheidet damit aus
- Die **U-Bahn scheidet** aus Finanzierungsgründen (Investitionen ca. 10x so hoch) **als kurz- und mittelfristige Lösung aus**
- Damit ist die **Straßenbahn** das **bestgeeignete Verkehrsmittel**

Stand der Variantenbetrachtung

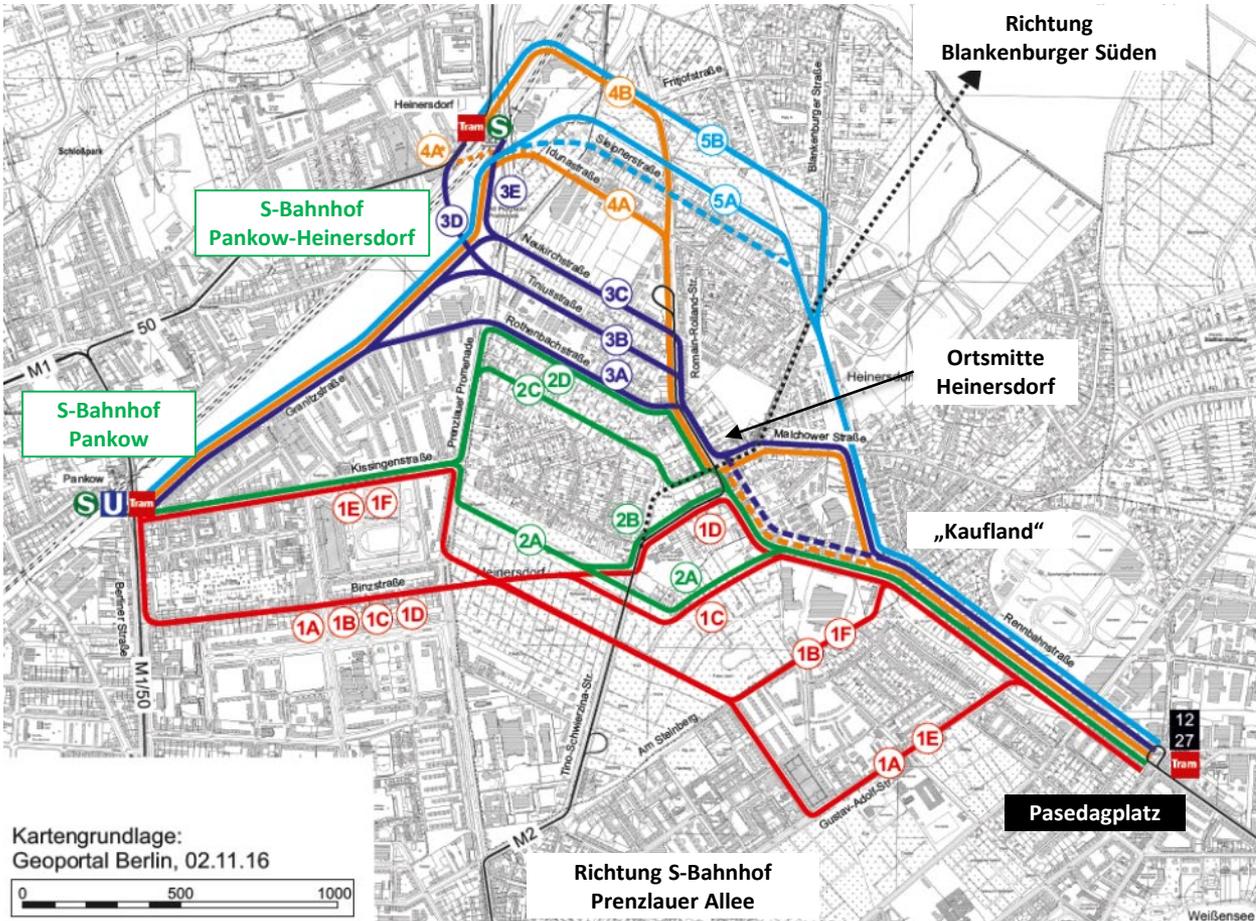
In einem zweistufigen Verfahren werden die Trassenvarianten hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile bewertet und eine Variante zur Vorzugsvariante bestimmt



1. Erarbeitung eines Kataloges aller denkbaren Trassenvarianten
2. Beurteilung aus Sicht der Zielgruppen
 - Fahrgast
 - Betrieb
 - Kommune
 - Allgemeinheit
3. Zweistufiges Bewertungsschema
 - Stufe 1: verbal, qualitative Bewertung
 - Stufe 2: vertiefte Beurteilung, quantitative Bewertung
4. Begründung der Auswahl und anschließende Bewertung

Stand der Variantenbetrachtung

Es wurden knapp 20 Trassenvarianten entwickelt und untersucht



Stand der Variantenbetrachtung

Die Bewertung der Trassenvarianten erfolgt anhand verschiedener Kriterien und Analysen

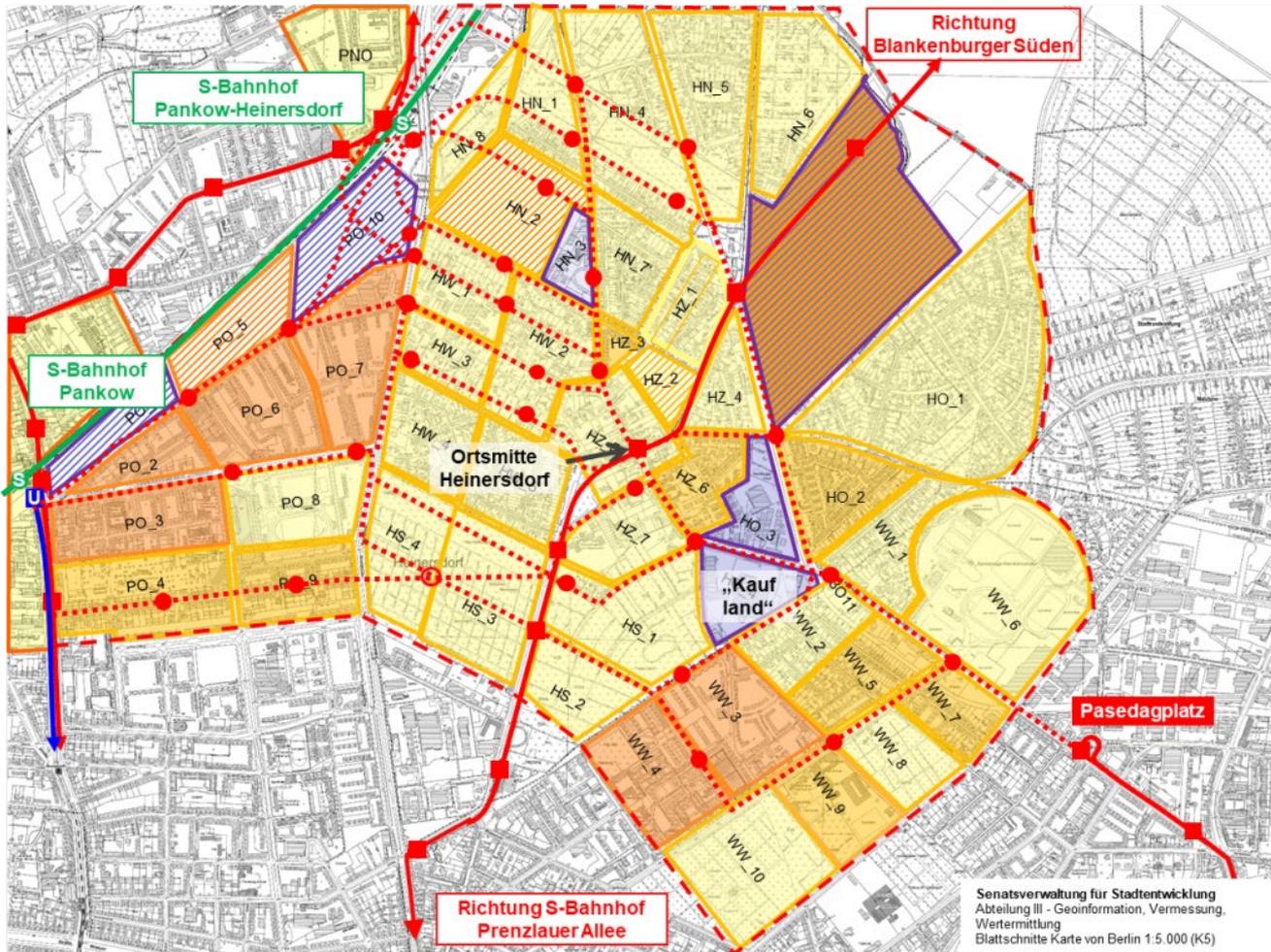
Zielgruppe	Kriterien
Fahrgast	Potenzialerschließung Reisezeit Umsteigen
Betrieb	Wirtschaftlichkeit Streckenqualität Flexibilität
Kommune	Investitionen Beeinträchtigung des Fußgänger- u. Radverkehrs Beeinträchtigung des Kfz-Verkehrs
Allgemeinheit	Städtebauliche Aspekte Auswirkungen auf Mobilität Streckensensitivität Verkehrsemissionen

Datengrundlagen (Auswahl)

- Potenzialanalyse anhand der Lage der Stationen
- Reisezeit anhand der Streckenqualität
- Wirtschaftlichkeit anhand von Linienkonzepten (hier nicht dargestellt)
- Beeinträchtigung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie des Kfz-Verkehrs anhand von Konfliktanalysen
- Städtebaulicher Auswirkungen anhand von Katasterkarten

Stand der Variantenbetrachtung

Aus der Lage der Stationen kann die Qualität der Erschließung abgeleitet werden; entscheidend ist auch die Bebauungsdichte entlang der Strecke



Bebauung mit

- sehr hoher Dichte
- hoher Dichte
- Entwicklungsgebiet
- mittlerer Dichte
- sehr geringer Dichte
- Gewerbe/Dienstleistung
- Entwicklungsgebiet

Linienführungen mit Haltestellen

- S-Bahn
- U-Bahn
- Straßenbahn Ist-Zustand bzw. geplant
- möglicher Streckenverlauf Tangentiale
- mögliche Haltestelle
- mögliche Haltestelle bei Strukturänderung

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abteilung III - Geoinformation, Vermessung, Wertermittlung
Blattschnitte Karte von Berlin 1:5.000 (K5)

Stand der Variantenbetrachtung

Die Straßenbahn fügt sich in das städtebauliche Umfeld ideal ein

Beispiel straßenbündiger Bahnkörper



Foto: Stephan Besier

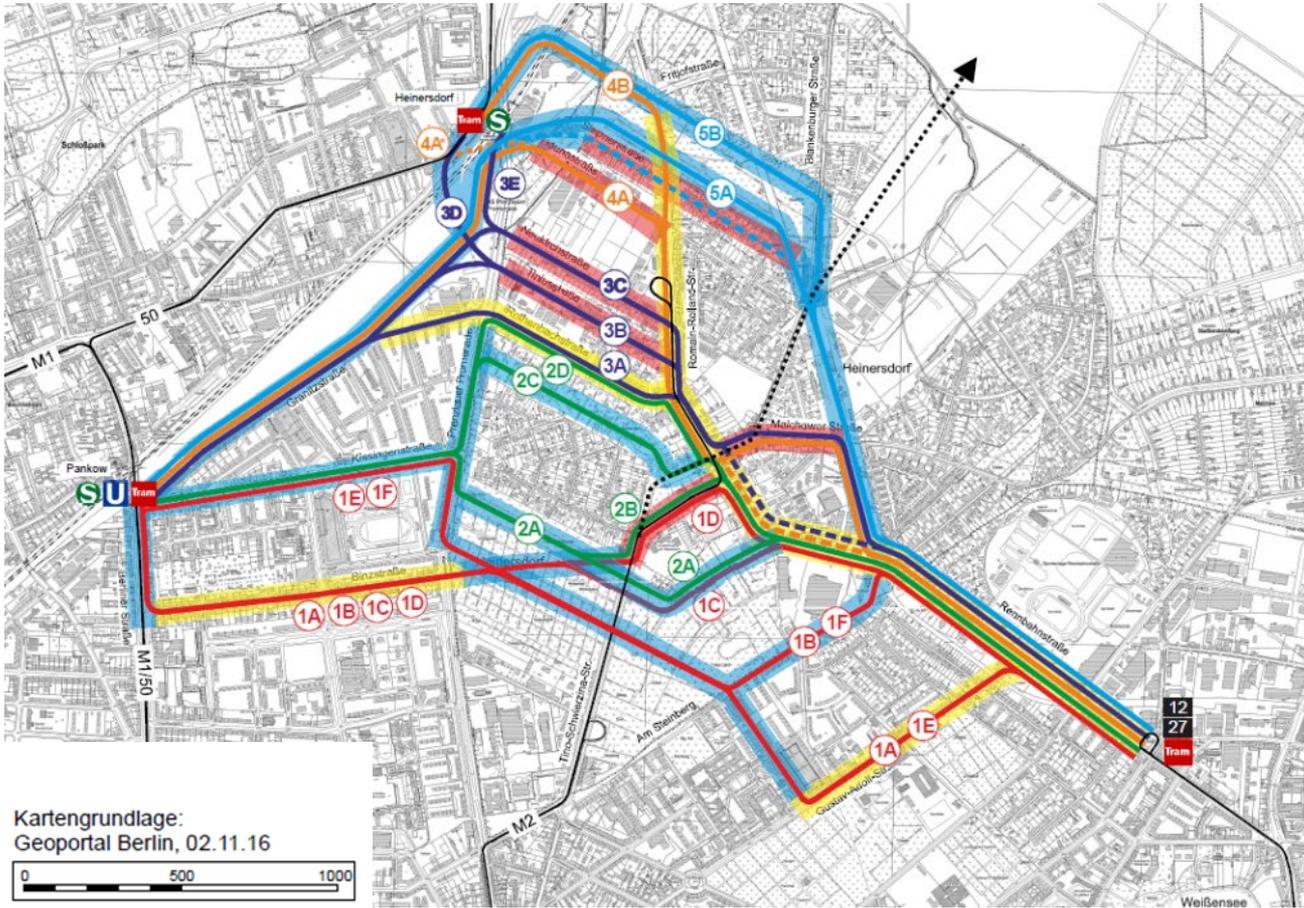
Beispiel besonderer Bahnkörper



Foto: Stephan Besier

Stand der Variantenbetrachtung

Die Streckenqualität ist maßgebend für die Fahrgeschwindigkeiten und die erzielbaren Fahrzeiten



Trassenvarianten



Geschwindigkeitsniveau

< 30km/h straßenbündiger Bahnkörper

30 - 50 km/h straßenbündiger Bahnkörper

50 km/h besonderer Bahnkörper

Straßenbahnstrecke Bestand

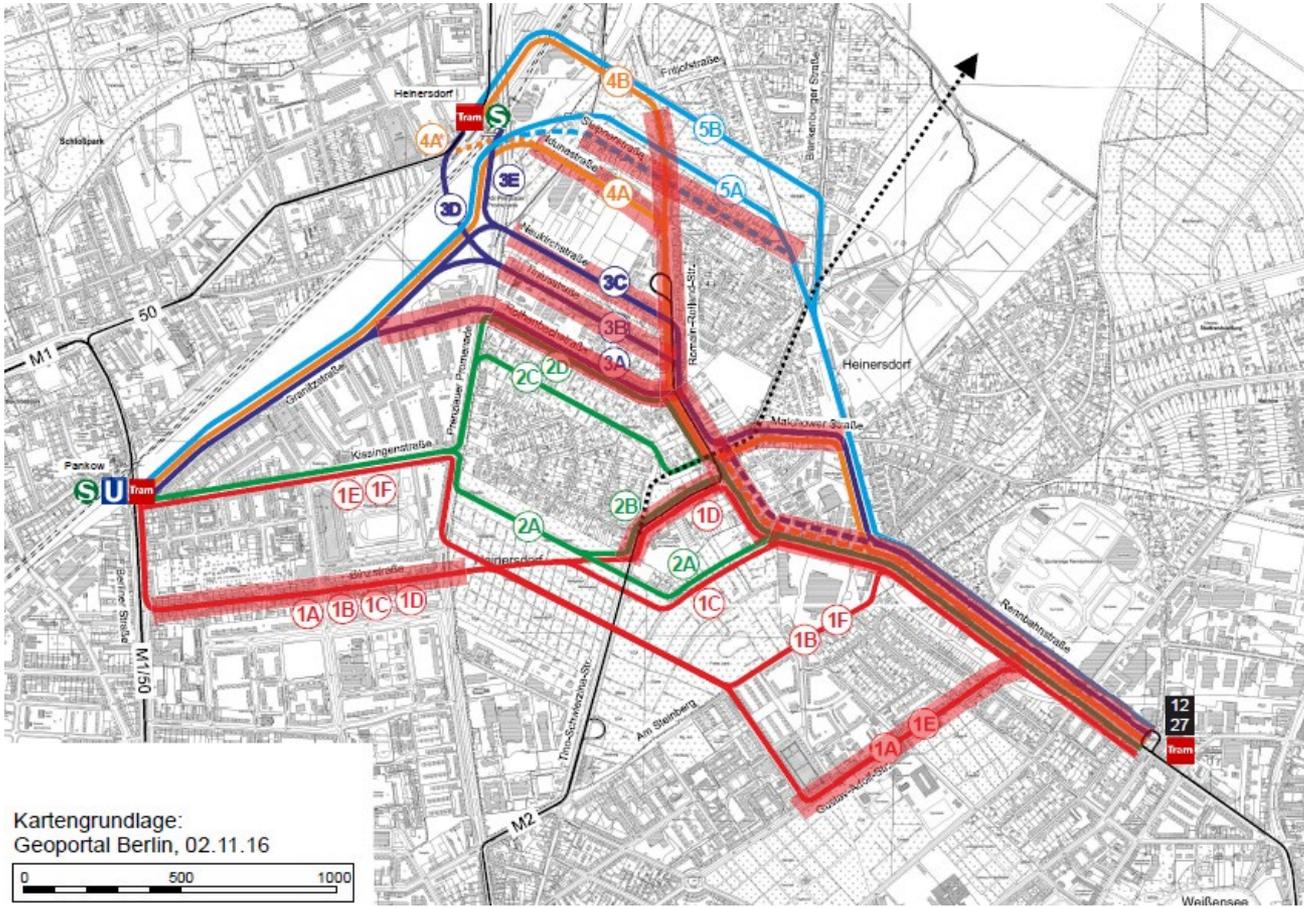
Straßenbahnstrecke
Vorzugsvariante Blankenburger Süden

Kartengrundlage:
Geoportal Berlin, 02.11.16



Stand der Variantenbetrachtung

Konflikte mit dem Pkw-Verkehr treten vor allem dort auf, wo die Straßenbahn straßenbündig geführt wird; kritisch ist auch die Querung der Prenzlauer Promenade



Trassenvarianten



Beeinträchtigungen



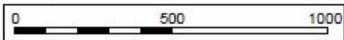
Straßenbahnstrecke Bestand



Straßenbahnstrecke
Vorzugsvariante Blankenburger Süden

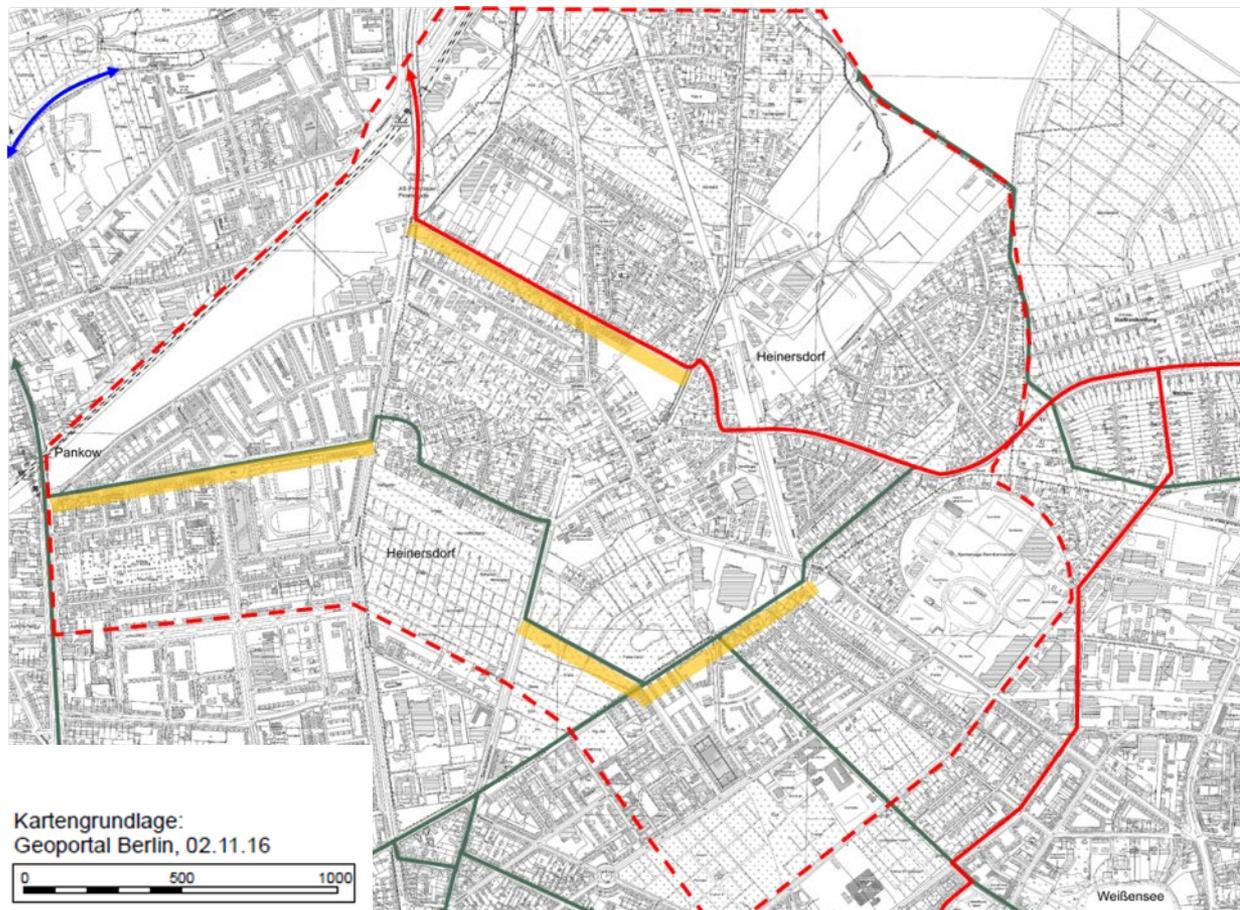


Kartengrundlage:
Geoportal Berlin, 02.11.16



Stand der Variantenbetrachtung

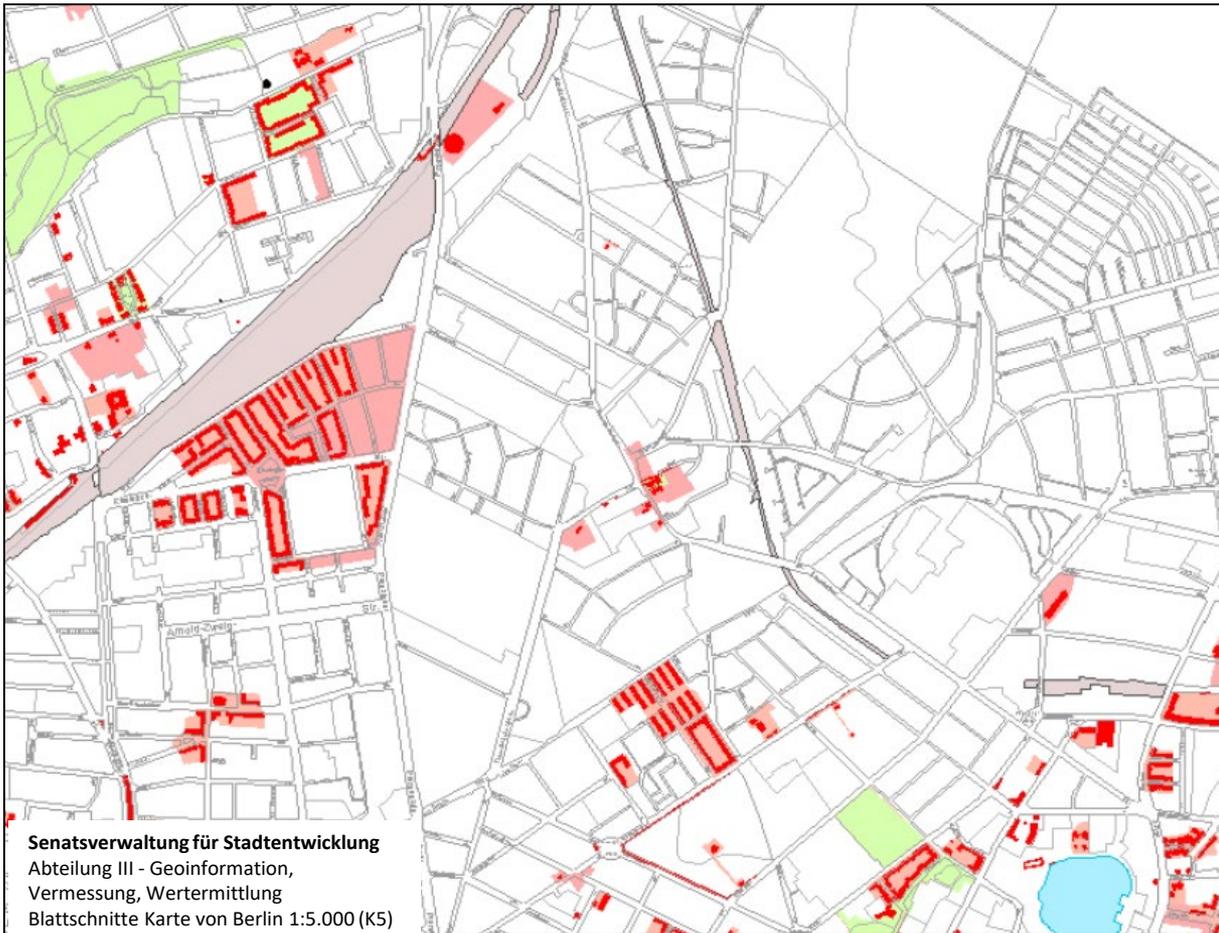
Konflikte mit dem Radverkehr können vor allem dort auftreten, wo die Trasse entlang des klassifizierten Radwegenetzes geführt wird



-  Übergeordnete Fahrradroute
-  Radfernweg
-  Ergänzungsnetz
-  Konfliktabschnitte

Stand der Variantenbetrachtung

Bei der Bewertung städtebaulicher Aspekte spielt auch die Vermeidung von Eingriffen in Baudenkmäler eine wesentliche Rolle

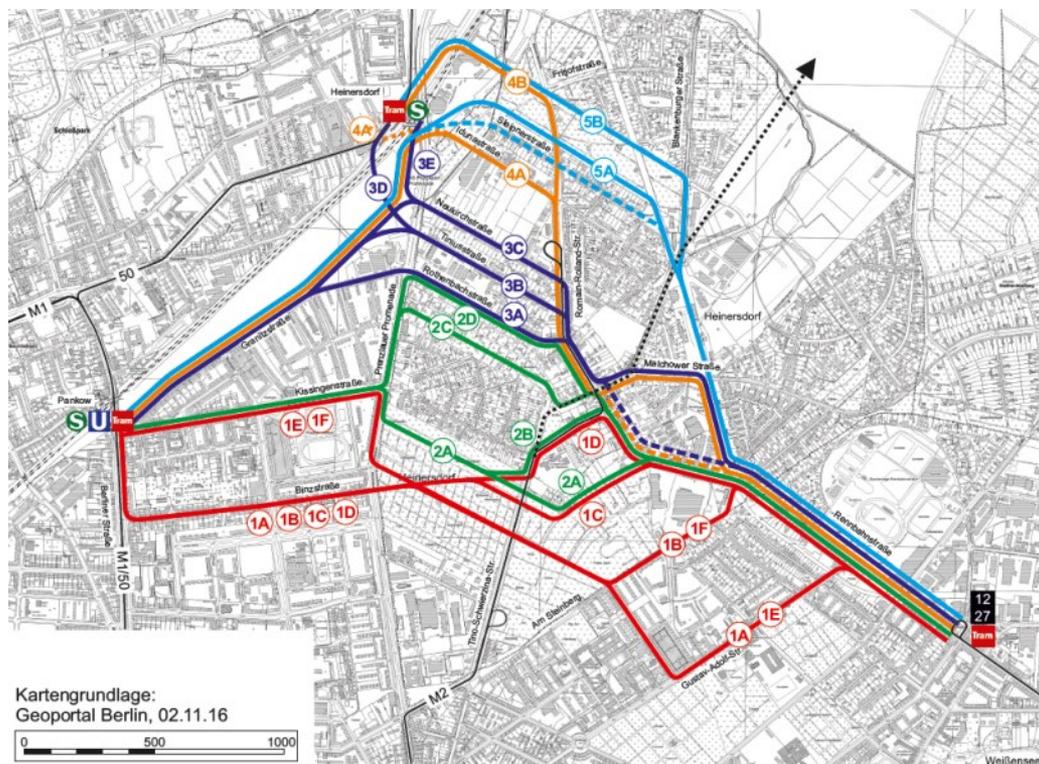


-  Denkmalbereich Ensemble
-  Denkmalbereich Gesamtanlage
-  Gartendenkmal
-  Baudenkmal
-  Bodendenkmal

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abteilung III - Geoinformation,
Vermessung, Wertermittlung
Blattschnitte Karte von Berlin 1:5.000 (K5)

Stand der Variantenbetrachtung

Die Variantenbündel 3 bis 5 schneiden in der ersten Stufe in der Bewertung besser ab als die Variantenbündel 1 und 2



Kartengrundlage:
Geoportal Berlin, 02.11.16



Trassenvarianten 1-5



Straßenbahnstrecke Bestand



Straßenbahnstrecke

Vorzugsvariante Blankenburger Süden



Begründung

- Vergleichsweise gute Erschließung der Wohngebiete (außer Variante 4A*, 4B und 5B)
- Gute Anbindung des Ortszentrums Heinersdorf (außer Varianten 5)
- Kurze Reisezeiten durch zusätzliche Netzverknüpfung am S-Bf Pankow-Heinersdorf
- Variante 5A weist einen sehr hohen Streckenanteil besonderer Bahnkörper auf (geringe Konflikte mit MIV, kurze Reisezeiten)
- Die Varianten 4A und 5A nutzen die bestehende Möglichkeit zur Unterfahrung der B 109 am S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf

Klärung von Verständnisfragen

Haben Sie Fragen zum Verständnis?

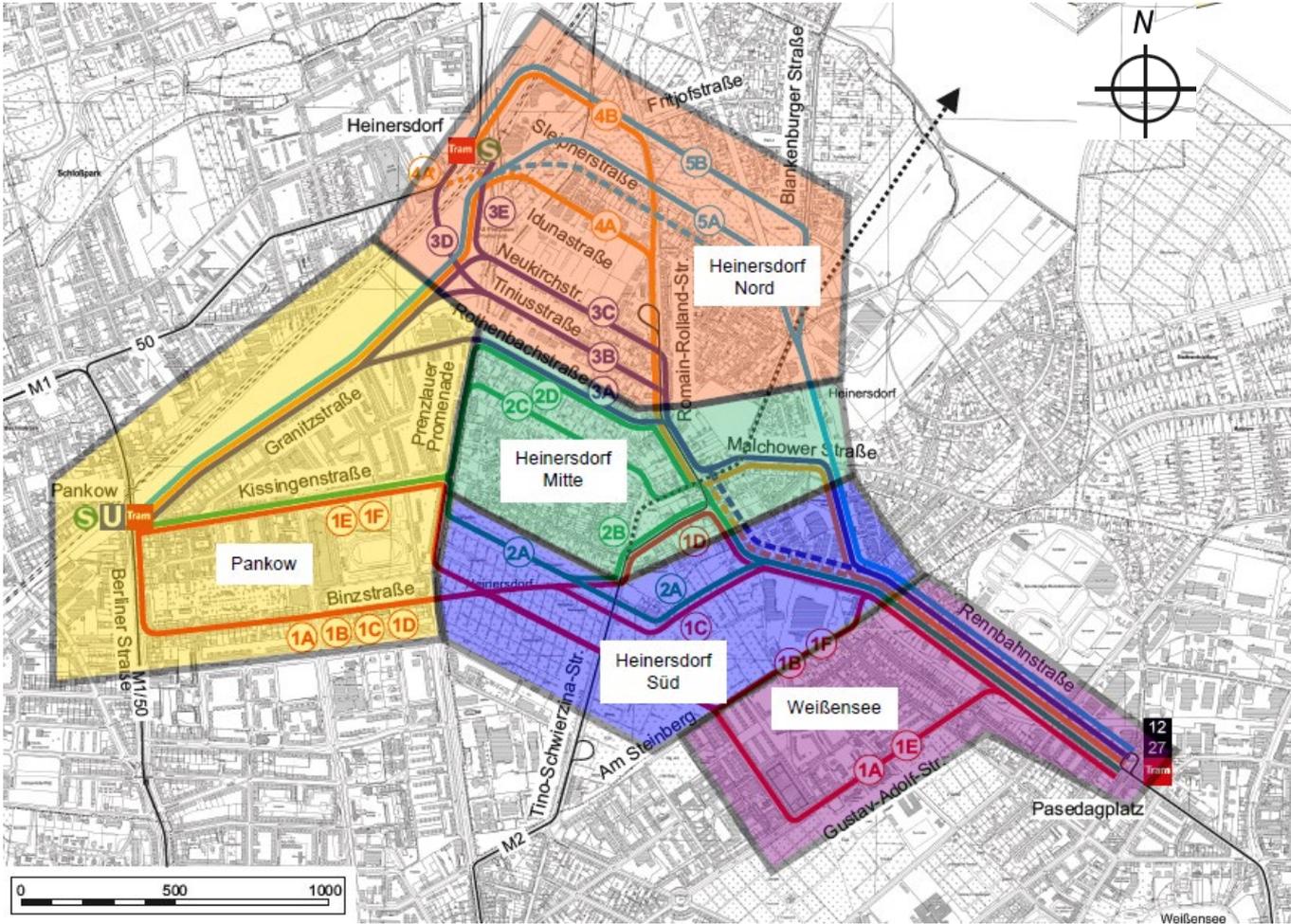
Bitte

- ▶ stellen Sie sich kurz vor!
- ▶ stellen Sie jetzt nur Verständnisfragen!
- ▶ fassen Sie sich kurz!

Information und Diskussion an Dialoginseln

- ▶ Fünf Dialoginseln:
 - ▶ 1 - Pankow
 - ▶ 2 - Heinersdorf – Zentrum
 - ▶ 3 - Heinersdorf – Süd
 - ▶ 4 - Heinersdorf – Nord
 - ▶ 5 - Weißensee
- ▶ Schauen Sie sich die Pläne an, stellen Sie Fragen, schreiben Sie Ihre Fragen und Anregungen auf Karten (**1** Frage/Anregung pro Karte)
- ▶ Bitte gehen Sie in der 1. Runde möglichst zu dem Ortsteil, der auf der Karte auf Ihrem Sitz steht, in den anderen Runden gehen Sie zu den Ortsteilen, die Sie am meisten interessieren.
- ▶ 3 Runden à 25 min, nach 3 Runden Rückkehr ins Plenum (20.30 Uhr)

Dialoginseln



Straßenbahnstrecke Bestand

Straßenbahnstrecke
Vorzugsvariante Blankenburger Süden

Kartengrundlage:
Geoportal Berlin, 02.11.16

Information und Diskussion an Dialoginseln

Zusammenfassung der Ergebnisse aus den Dialoginseln

Ausblick / Wie geht es weiter?

- ▶ ppt-Präsentation und Protokoll der heutigen Veranstaltung werden online zur Verfügung gestellt.
 - ▶ **<https://www.berlin.de/senuvk/verkehr>**
- ▶ Teilen Sie uns Ihre weiteren Anregungen bis zum 21. November auch online auf der Beteiligungsplattform des Landes Berlin **mein.berlin.de** mit.
- ▶ Anregungen und Fragen aus der Veranstaltung und der Online-Beteiligung werden dokumentiert und fließen in die Vorbereitung der nächsten Planungsschritte ein.
- ▶ Die Gesamtdokumentation inklusive der Eingaben aus der Online-Beteiligung und der Reaktion der SenUVK auf Anregungen werden zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls Online veröffentlicht.



Vielen Dank für Ihr Interesse!

Beteiligungsprozess zur Straßenbahntangente Pankow-Heinersdorf-Weißensee

7. November 2018