

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.)

Informationsveranstaltung

Straßenbahntangente Pankow - Heinersdorf - Weißensee

7.11.2018, 17:00 - 21:00 Uhr

Max-Bill-Schule (OSZ), Gustav-Adolf-Straße 66, 13086 Berlin

Protokoll

Teilnehmende

Ca. 250 BürgerInnen

Ablauf

| | | |
|-------|-------------|---|
| TOP 1 | 18.00-18.30 | Begrüßung und inhaltliche Einführung |
| TOP 2 | 18.30-19.10 | Vorstellung Stand der Variantenbetrachtung |
| TOP 3 | 19.10-20.30 | Information und Diskussion an fünf Dialoginseln |
| TOP 4 | 20.30-20.55 | Vorstellung der Ergebnisse im Plenum |
| TOP 5 | 20.55-21.00 | Dank und Ausblick |

Moderation:

Dr. Ursula Flecken, Planergemeinschaft

Dr. Angela Jain, nexus Institut

TOP 1 Begrüßung und inhaltliche Einführung

[Siehe ppt-Präsentation, Folien 1 - 14](#)

[Siehe Fotodokumentation der Veranstaltung](#)

Moderatorin Frau Dr. Flecken (Planergemeinschaft) begrüßt die Teilnehmenden zur Dialogveranstaltung. Ziel ist die Information über den derzeitigen Arbeitsstand, die Erläuterung des Planungsverfahrens und der einzelnen Planungsschritte. Durch Austausch in kleineren Gruppen soll Wissen vermittelt und zwischen Betroffenen und Planenden geteilt sowie Konfliktpotenzial erkannt werden, bevor finale politische Entscheidungen fallen.

Zunächst werden die Anwesenden gebeten, anhand von farbigen Karten drei Fragen zu beantworten: Zu allen Fragen zeichnet sich ein durchweg "buntes" Bild. Eine Mehrheit zeigt sich am ehesten bei Frage 3 (hauptsächlich in Richtung Zentrum).

1. Aus welchem Ortsteil kommen Sie? (Abfrage der unterschiedlichen Einzugsgebiete nach Ortsteilen: Pankow (gelb), Heinersdorf (grün), Weißen-

- see (blau), von woanders (rot)
2. Wenn Sie weitere Wege zurücklegen, nutzen Sie dann überwiegend das Auto (gelb), das Fahrrad (blau) oder den ÖPNV (grün)?
 3. Fahren Sie hauptsächlich in Richtung Zentrum (gelb) oder fahren Sie hauptsächlich in die benachbarten Stadtteile (blau)?

Frau Dr. Steinmeyer (SenUVK, Leiterin Referat IV A) führt das Thema inhaltlich ein: Zunächst setzt sie die Planung für die Straßenbahntangente in den Kontext der Ziele der Berliner Verkehrsplanung und weitere Vorhaben zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Weiterhin macht sie deutlich, dass die Untersuchungen zur Straßenbahntangente - trotz Berührungspunkten - unabhängig von der Entwicklung des Blankenburger Südens zu sehen sind.

Anhand eines Schemas zum Planungsablauf erläutert Frau Steinmeyer die Mitwirkungsmöglichkeiten im Rahmen des Beteiligungsprozesses. Demnach befindet sich die Planung für die Tangente ganz am Anfang. Noch vor Einleitung des förmlichen Planfeststellungsverfahrens sollen Betroffene und Interessierte an der Vorbereitung der Entscheidung mitwirken können.

TOP 2 Vorstellung Stand der Variantenbetrachtung

Siehe ppt-Präsentation, Folien 15 - 35

Siehe Fotodokumentation der Veranstaltung

Herr Schäfer (intraplan) stellt den Arbeitsstand der fachlichen Planung vor. Hierzu wurde zunächst ein Verkehrsmittelvergleich durchgeführt, bei dem untersucht wird, mit welchem Verkehrsmittel die Planungsziele am besten erreicht werden können. Hier schneidet die Straßenbahn als das bestgeeignetste Verkehrsmittel ab, knapp vor der U-Bahn. Im nächsten Schritt wurden alle theoretisch möglichen Trassen für die Gleisführung ermittelt und nach einem festgelegten Kriterienkatalog untereinander verglichen. Herr Schäfer erläutert die Kriterien und zeigt Konfliktpunkte auf. Die heutige Veranstaltung ordnet sich zeitlich kurz vor der abschließenden Bewertung der Trassen ein (1. Bewertungsstufe). Die Ergebnisse der Veranstaltung und der parallel startenden Online-Beteiligung werden insbesondere nach wichtigen Hinweisen und Konfliktpotenzialen gesichtet, die für die Bewertung der einzelnen Trassen von Bedeutung sein könnten.

Nachfragen aus dem Plenum

1. Wie rechtfertigt sich die Anlage eines "besonderen Bahnkörpers"?
 - Ein besonderer Bahnkörper ist nur in Straßen mit ausreichendem Querschnitt realisierbar. Die Führung der Straßenbahn auf einem separaten Bahnkörper macht die Straßenbahn weitgehend unabhängig vom übrigen

Verkehrsaufkommen und damit besonders attraktiv als schnelles und sicheres Verkehrsmittel. Je attraktiver die Straßenbahn ist, desto eher stellt sie eine Alternative für den motorisierten Individualverkehr (MIV) dar.

2. Warum ist die Straßenbahn besser als ein Bus?
 - Beim Verkehrsmittelvergleich schneidet der Bus in keinem der Zielbereiche, jeweils bestehend aus einem Bündel von Kriterien, besser ab als die Straßenbahn. Deutlich besser als der Bus schneidet auch die U-Bahn ab.

3. Warum werden so viele Varianten betrachtet? Die Binzstraße und die Tiniusstraße sind zum Beispiel nicht sinnvoll.
 - Entschieden werden muss sich für die beste im Vergleich mit allen möglichen anderen Varianten. Voraussetzung dafür ist, dass zu Beginn der komplette Strauß an Möglichkeiten betrachtet wird. In einem zweistufigen Bewertungsverfahren werden die weniger sinnvollen Varianten ausgeschlossen. Jetzt stehen wir kurz vor der ersten Bewertungsstufe.

4. Wieso beschäftigt sich die Verkehrsverwaltung mit der Planung für die Straßenbahntangente und für die Straßenbahn zur Erschließung des Blankenburger Südens? Wer hat sie damit beauftragt?
 - Der Ausbau des Straßenbahnnetzes ist im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien des Landes Berlin verankert. Die Tangente und die Erschließung des Blankenburger Südens sind zwei separate Planungsaufträge der Politik an die Verwaltung. Beide Planungen sind sinnhafter Weise untereinander zu berücksichtigen.

5. Es heißt, die Wirtschaftlichkeit in Bezug auf die Linie M2 für den Blankenburger Süden sei bestätigt. Wie kann das sein, wenn die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erst zu einem späteren Planungsschritt erfolgt. Heißt das, die M2 ist bereits beschlossen?
 - In der Untersuchung zur ÖPNV-Anbindung und -Erschließung des Wohnbaustandortes Blankenburger Süden wurde bereits überprüft, ob die M2 wirtschaftlich sinnvoll wäre, damit - wenn eine Bebauung kommt - die M2 gebaut werden kann, bevor die Bebauung abgeschlossen ist.

6. Warum wird die Straßenbahn zur Erschließung des Blankenburger Südens bei der Trassenplanung für die Tangente als eine der Rahmenbedingungen vorausgesetzt?
 - Im Zuge der Ermittlung z.B. der Fahrgastpotenziale unterschiedlicher Varianten der Tangente muss eine Prognose herangezogen werden. Nach aktuellem Planungsstand wird im Blankenburger Süden wahrscheinlich Wohnungsbau entstehen. Diesen bei der Planung nicht zu berücksichtigen, wäre fahrlässig. Wird der Wohnungsbau realisiert, wird es auch eine

weitere Straßenbahn geben. Wir müssen also jetzt schon zumindest Überlegungen anstellen, wie eine Straßenbahnführung dort aussehen könnte, z.B. hinsichtlich Synergien einer abschnittswisen gemeinsamen Streckenführung der Linien und der Schließung von Netzlücken.

7. Sind Gleise in beide Fahrtrichtungen vorgesehen?
 - Das ist prinzipiell so vorgesehen, jedoch abhängig von der konkreten Situation. Wenn es z.B. aufgrund des Straßenquerschnitts erforderlich ist, kommt auch eine abschnittsweise eingleisige Führung in Betracht. Dies wird jedoch vermieden, wenn es andere Lösungsmöglichkeiten gibt.
8. Wie kann bei solch umfangreicher Baumaßnahmen die Sicherheit der Schulwege gewährleistet werden?
 - Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit im Zuge der Baumaßnahmen ist zwingender Bestandteil der Detailplanungen, die erst in weit fortgeschrittenem Planungsstadium angefertigt werden.
9. Wird die ehemalige Güterbahn südlich der Rennbahnstraße in den Planungen berücksichtigt?
 - Eine Führung über die Trasse der ehemaligen Güterbahn wurde geprüft. Diese ist an einigen Stellen bereits verbaut. Zudem ist sie abschnittsweise bereits als regionaler Grünzug geplant.
10. Wird auch ein Straßenbahn-Betriebshof in der Planung berücksichtigt?
 - Ja, ein Straßenbahn-Betriebshof im Raum Pankow - Heinersdorf - Weißensee ist erforderlich. Mögliche Standorte sind bereits im Flächennutzungsplan berücksichtigt.

TOP 3 Information und Diskussion an fünf Dialoginseln

Siehe ppt-Präsentation, Folien 36 - 37

Siehe Fotodokumentation der Veranstaltung

Frau Dr. Jain erläutert den Ablauf der Arbeit an den Dialoginseln. Diese sind in fünf geografische Abschnitte unterteilt, sodass der Untersuchungsraum komplett abgedeckt ist. Die Dialoginseln sind wie folgt aufgeteilt:

1. Pankow
2. Heinersdorf-Zentrum
3. Heinersdorf-Süd
4. Heinersdorf-Nord
5. Weißensee

An jeder Dialoginsel stehen Mitarbeitende der SenUVK und der Verkehrsplanungsbüros für vertiefende Gespräche zur Verfügung. Moderator*innen der Beteiligungsbüros stehen den Teilnehmenden unterstützend zur Seite, mit dem Ziel möglichst alle Beiträge für die Dokumentation festzuhalten. In mehreren Durchgängen wechseln die Teilnehmenden die Dialoginsel, sodass sie Gelegenheit haben, sich mit ihren Fragen und Anregungen in mehreren Bereichen einzubringen.

Soweit möglich, werden Fragen anhand der ausgehängten Pläne sogleich beantwortet bzw. entsprechende Hinweise gegeben, wenn diese erst in einem späteren Planungsstadium beantwortet werden können. Alle Fragen und Anregungen werden stichwortartig auf Moderationskarten festgehalten. Die Moderationswände werden anschließend für die Dokumentation fotografiert.

TOP 4 Vorstellung der Ergebnisse im Plenum

Siehe ppt-Präsentation, Folie 38

Siehe Hinweise zur Veröffentlichung am Ende des Protokolls

Siehe Fotodokumentation der Veranstaltung

Die Moderator*innen fassen die Ergebnisse aus den Dialoginseln im Plenum zusammen:

Dialoginsel 1: "Pankow"

Experten: Johannes Gajewski, SenUVK; Jürgen Hofmann, BPR; Moderation: Dr. Angela Jain, nexus Institut

Die wichtigste Frage bei der Diskussion über die Straßenbahnvarianten im Ortsteil Pankow war, wie die Straßenbahn im Bereich des S+U-Bahnhofs Pankow genau geführt werden soll. Dazu gehörte, wie der Umstieg in die U- und S-Bahn erfolgen soll und wie die Strecken nach Norden bzw. nach Süden weitergeführt und an das bestehende ÖPNV-Netz angebunden werden sollen. Es gab weiterhin eine Reihe von Fragen zum Verhältnis der Straßenbahn mit bestehenden Buslinien sowie zur Führung der Straßenbahn durch einzelne Straßen hindurch. Hier wurde die Straßenraumgestaltung diskutiert, einerseits unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit (Fahrradverkehr) andererseits wurde für engere Straßen nach Möglichkeiten der eingleisigen Führung gefragt.

Dialoginsel 2: "Heinersdorf-Zentrum"

Experte: Frank Schäfer, Intraplan; Moderation: Sabine Schröder, nexus Institut

Ein Schwerpunkt der Fragen lag auf der Straßenbahnplanung für die Ortsmit-

te Heinersdorf. Eine Durchfahrung der Straßenbahn wurde hier überwiegend positiv gesehen, jedoch diskutiert, wie die Straßenbahnführung angesichts der engen Straßen dort geplant ist. In diesem Zuge wurden als Lösung für enge Straßen Einbahnstraßenlösungen sowohl für die Straßenbahn, als auch für den KFZ-Verkehr angeregt. Weitere Fragen und Anregungen betrafen unter anderem die Ziele der Straßenbahnplanung, das Zusammenwirken der Straßenbahnplanung mit dem Ausbau der Netzelemente sowie die Verbindung der Straßenbahnvarianten mit der geplanten Straßenbahnstrecke M2 zum Blankenburger Süden.

Dialoginsel 3: "Heinersdorf-Süd"

Expertinnen: Petra Nienaber, SenUVK; Andrea Lütke-Alsmann, BPR; Moderation: Dr. Carsten Herzberg, nexus Institut

Bei der Diskussion ging es zum einen allgemein um Trassenvarianten in dem betroffenen Abschnitt, zum anderen stand der Einfluss der Straßenbahn auf den motorisierten Verkehr, Radverkehr und Fußgängerverkehr im Vordergrund. Hier war es den Diskutierenden wichtig, dass Konflikte reduziert werden. Einige Beiträge thematisierten mögliche Nutzerkonflikte am Beispiel des Zentrums, grundsätzlich galten die Bedenken jedoch für alle Bereiche. Dabei wurde jedoch auch deutlich, dass die Diskutierenden bei Beachtung der Bedenken in der Kombination der Verkehrsmittel eine Chance zur Verbesserung der Mobilität sehen.

Dialoginsel 4: "Heinersdorf-Nord"

Expertin: Katrin Künzelmann, SenUVK; Moderation: Thomas Krahl, Planergemeinschaft

In der Gruppe Heinersdorf-Nord lag ein besonderes Augenmerk auf den Varianten 3b/c, die durch die Neukirch- und Tiniusstraße führen. Diese Straßen werden von den Teilnehmenden als besonders eng empfunden, so dass einige Nutzungskonflikte bereits vorprogrammiert sind. Konkret wurde der Vorschlag eingebracht, die Trasse über die Brachfläche der ehem. Gärtnerei an der Idunastraße zu führen. Weiterhin wurde die Querung der Bauwerke und Trassen des Autobahzubringers und der S-Bahn im Bereich S-Bhf. Pankow-Heinersdorf diskutiert. Die Notwendigkeit der Anbindung bzw. Erschließung des ehem. Güterbahnhofs Pankow (Krieger) wurde mehrfach benannt.

Dialoginsel 5: "Weißensee"

Experte: Christoph Schmahl, Intraplan; Moderation: Paul-Martin Richter, Planergemeinschaft

Hinsichtlich der Trassenführung sprachen sich mehrere Teilnehmende für

eine Erschließung des Ortszentrums Heinersdorf aus. Auch die Erschließung/Anbindung der Bildungseinrichtungen in der Gustav-Adolf-Straße wurde thematisiert. Es gab viele unterschiedliche Hinweise und Fragen zur baulichen Umsetzung, etwa zur Ausgestaltung der Gleiskörper in einzelnen Straßenabschnitten, der Aufteilung des begrenzten Straßenraums für unterschiedliche Verkehrsarten und Bäume sowie den Umgang mit Bestandssituationen, z.B. der Wendeschleife am Pasedagplatz. Auch die Verknüpfung mit weiteren Verkehrssystemen wurde mehrfach angesprochen. Lobend hoben Teilnehmende das Beteiligungsformat, die Bereitstellung des Anschauungsmaterials und den fachlichen Austausch hervor.

TOP 5 Dank und Ausblick

Siehe ppt-Folien 39 - 40

Siehe Fotodokumentation der Veranstaltung

Frau Dr. Steinmeyer bedankt sich für das große Interesse und die rege Mitwirkung an der Veranstaltung. Das Informationsbedürfnis und die Mitwirkungsbereitschaft unter den Teilnehmenden zeigen, dass frühzeitige Beteiligung wichtig und richtig ist. Ein sachlicher Diskurs unterstützt Planende und Verwaltung bei der Überprüfung und Ergänzung bisheriger Planungsinhalte. Sie bittet zudem um Verständnis, dass in diesem frühen Stadium des Verfahrens viele Fragen, die Gegenstand zukünftiger Planungsschritte sind, noch nicht beantwortet werden können. Die dokumentierten Fragen und Anregungen aus der Veranstaltung sowie die zu erwartenden Hinweise aus dem nachfolgenden 14-tägigen Online-Dialog fließen in die erste Bewertungsstufe der Trassenvarianten ein.

Hinweise zur Veröffentlichung:

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

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

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

→ Verkehrsplanung → Öffentlicher Personennahverkehr → Aktuelle Netzplanung → Straßenbahn → Pankow-Heinersdorf-Weißensee

Aufgestellt: 25.11.2018

Richter (Planergemeinschaft)