

Beteiligungsprozess zur Straßenbahnneubaustrecke
Rathaus Spandau - Urban Tech Republic (UTR)

Protokoll der öffentlichen Veranstaltung

12.05.2022, Zoom Meeting, 17.00 bis 20.00 Uhr

Ca. 150 Teilnehmende

Teilnehmende

Gastgeberin Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK)/Fachvertreter:innen/Moderationsteam

Hartmut Reupke, SenUMVK, Leitung der Abteilung IV Mobilität

Falko Nordenholz, SenUMVK IV A, integrative Verkehrsplanung Berlin

Franziska Fronzke, SenUMVK IV A

Kevin Würfel, SenUMVK IV A

Johannes Gajewski, SenUMVK IV A

Carolin Hahn, SenUMVK IV C, städt. ÖPNV-Infrastrukturplanung

Frank Schäfer, Intraplan

Christoph Schmahl, Intraplan

Paul Hastenteufel, Intraplan

Jürgen Hofmann, BPR

Johanna Nieland, BPR

Ursula Flecken, Planergemeinschaft

Thomas Krahl, Planergemeinschaft

Demet Yilmaz, Planergemeinschaft

Paul-Martin Richter, Planergemeinschaft

Thomas Wenzl, Planergemeinschaft

Vanessa Kügler, nexus

Wiebke Blum, nexus

Martin Schlecht, nexus

Christian Kusch, nexus

Rosanne Schöning, nexus

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Einführung
- TOP 2 Kurzinterview mit Hartmut Reupke
- TOP 3 Kurzumfrage
- TOP 4 Aktueller Stand der Straßenbahnplanung
- TOP 5 Dialoggruppen
- TOP 6 Berichte aus den Dialoggruppen
- TOP 7 Zusammenfassung und Abschluss

Moderation: Dr. Ursula Flecken, Planergemeinschaft

TOP 1 Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung

Der Abteilungsleiter (SenUMVK, Abteilung IV Mobilität) Hartmut Reupke und die Moderatorin begrüßten die knapp 150 Teilnehmenden und stellten die Themen und Ziele der Veranstaltung vor. Es handelt sich um die erste Veranstaltung in der Frühphase des Projekts. Aus diesem Grund können an einigen Stellen noch keine konkreten Aussagen gemacht werden, insbesondere zu Details der Streckenführung. Heute wird v. a. vorgestellt, auf welchen verschiedenen Trassen die Straßenbahn geführt werden könnte und wie diese Strecken im Vergleich untereinander bewertet werden. In einem nächsten Schritt erfolgt die Auswahl der Vorzugsvariante, die dann einer Wirtschaftlichkeitsprüfung unterzogen wird. Erst danach werden genauere Planungen vorgenommen, wie bspw. zur Aufteilung des Straßenraums.

Hartmut Reupke gab Einblick in die verkehrspolitischen Ziele und rahmengebenden Planwerke des Landes Berlin sowie die räumliche Lage des Untersuchungsraums.

Die Moderatorin stellte die Agenda, die Fachexpertinnen und -experten der SenUMVK und der Planungsbüros sowie das Moderationsteam vor und gab technische Hinweise zum Veranstaltungsformat "Zoom Meeting" (s. Folie 3-9).

TOP 2 Einführendes Interview mit Hartmut Reupke

Zur Einführung in die Thematik wurde ein Kurzinterview mit Hartmut Reupke zu den Hintergründen und Zielen des Straßenbahnvorhabens geführt.

1. Frage

"Der Verkehrsraum in der Stadt ist knapp und jetzt soll dort auch noch eine Straßenbahn Platz finden: Warum überhaupt eine Straßenbahn? Ist die nicht

sowieso langsam, laut und störungsanfällig? Und geht das nicht zwangsläufig mit einem Verlust von bestehenden Grünflächen und Bäumen im Straßenraum einher?"

Darauf antwortete Herr Reupke, dass der Verkehr in der Stadt anders organisiert werden muss. Dafür braucht es qualitativ hochwertige und leistungsfähige Angebote und das relativ schnell. Mit dem Straßenbahnausbau hat die Stadt schon viel Erfahrung gesammelt. Die Straßenbahn liegt als Verkehrsmittel bezüglich ihrer Leistungsfähigkeit fast auf dem Niveau einer U-Bahn, jedoch mit einer deutlich besseren Erschließungsfunktion, mit der sie auch gut in den bestehenden Verkehrsraum integriert werden kann.

Natürlich wird der Verkehrsraum zwischen immer mehr Beteiligten neu austariert. Im Hinblick darauf ist im Mobilitätsgesetz des Landes Berlin festgehalten, dass Verkehrsteilnehmer:innen im Umweltverbund, also Fuß- und Radverkehr zusammen mit dem öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV), stärker gefördert werden sollen und der motorisierte Individualverkehr (MIV) nicht mehr so stark unterstützt werden kann. Dabei ist immer das Ziel, so wenig bestehende Grünflächen und Bäume wie möglich zu überplanen.

2. Frage

"Zwischen Spandau und der Urban Tech Republic – kurz UTR – wird bereits viel gebaut, einiges ist schon fertiggestellt. Bis die Straßenbahn allerdings in Betrieb geht, braucht es noch viele Jahre. Was tut die SenUMVK dafür, um nicht viel zu spät mit einem ÖPNV-Angebot vor Ort bei den Menschen zu sein?"

Herr Reupke erwidert darauf, dass die Stadt erst seit den letzten 10 Jahren ein starkes Wachstum erlebt, weshalb man mit den Planungen noch etwas zurückliegt, wobei das aktuell zügig aufgeholt wird. Die Straßenbahnneubaustrecke bis zur Turmstraße ist schon im Bau, die Verlängerung bis Jungfernheide schon in der Vorbereitung zur Planfeststellung. Das Thema Siemensbahn wurde sehr aktiv angenommen. Außerdem soll in der Zwischenzeit der Busverkehr gestärkt werden: mit neuen Linien und über eine höhere Frequenz. Auch über sichere Radverkehrsanlagen sollen attraktive Alternativen angeboten werden.

Weiterhin werden autoarme Neubausiedlungen geplant, die darauf ausgerichtet sind mit vielfältigen Angeboten zu funktionieren, z.B. über Lastenräder oder Car-Sharing.

3. Frage

"Von den Bürgerinnen und Bürgern erwarten Sie, Ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern. Machen Sie da persönlich auch mit, wenn Sie sich durch die Stadt bewegen?"

Hartmut Reupke berichtet, dass er selbst viele kürzere Strecken zu Fuß und mit dem Rad unternimmt und dass er täglich mit der S-Bahn zur Arbeitsstelle fährt. Mit der Familie wird ein Auto zu dritt genutzt, das jedoch auch viel steht,

da die Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln meist angenehmer, kostengünstiger und zuverlässiger ist.

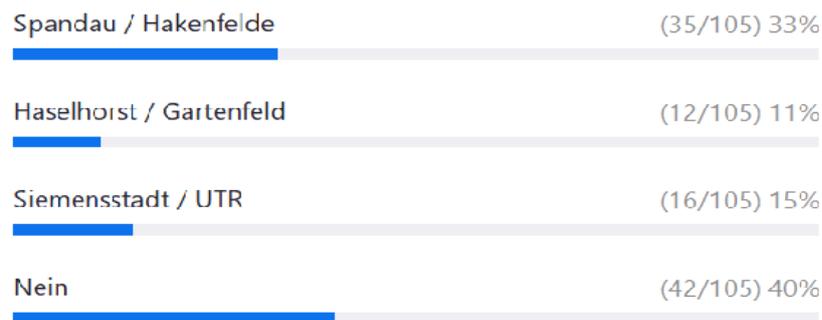
TOP 3 Kurzumfrage

Um mehr über die Teilnehmenden und ihre Verbindung zum Projekt sowie ihr Mobilitätsverhalten zu erfahren, wurde eine anonyme Kurzumfrage durchgeführt. Die Ergebnisse wurden im Anschluss für alle sichtbar eingeblendet und zusammengefasst. Insgesamt haben rund 105 Teilnehmende bei der Umfrage mitgemacht.

Das Ergebnis stellt sich wie folgt dar:

1. Wohnen oder arbeiten Sie im Gebiet? (Einzelne Wahl) *

105/105 (100%) haben geantwortet



2. Wie häufig nutzen Sie den ÖPNV? (Einzelne Wahl) *

105/105 (100%) haben geantwortet



Zusammengefasst nutzen von den Teilnehmenden ca. 70 % den ÖPNV täglich oder mehrmals pro Woche. Ca. 60% der Teilnehmenden wohnen oder arbeiten im Gebiet, die meisten kommen aus Spandau-Hakenfelde (33%). Dass 40% nicht aus dem Gebiet kommen, zeigt auch, wie hoch das stadtweite Interesse an diesem Bauvorhaben ist.

TOP 4 Input zur Straßenbahnplanung

Die Planungsbüros stellten anschließend das Planungsgebiet und die Ergebnisse des Verkehrsmittelvergleichs sowie den aktuellen Stand der Planung für die Streckenabschnitte A, B, C und D mit Varianten vor (s. Folie 14-37).

Verkehrsmittelvergleich

Derzeit ist das Aufzeigen und Bewerten der Trassenalternativen in Bearbeitung, nachdem aus einem Verkehrsmittelvergleich die Straßenbahn als beste Wahl hervorgegangen ist. Auch wenn in der Punktesumme alle verglichenen Verkehrsmittel relativ gut abschneiden, weist die Straßenbahn einen besseren Komfort auf als der Bus auf und ist zeitlich schneller realisierbar als die S- oder U-Bahn (s. Folie 14-17).

Trassenbewertung, Vorstellung der Streckenabschnitte und -varianten

Die einzelnen Abschnitte wurden genauer vorgestellt und mögliche Verläufe an markanten Punkten erläutert:

- Abschnitt A: Rathaus Spandau – Hakenfelde
- Abschnitt B: Hakenfelde – Haselhorst – Bf. Gartenfeld
- Abschnitt C: Bf. Gartenfeld – Urban Tech Republic
- Abschnitt D: Bf. Gartenfeld – U Paulsternstraße

Anhand von beispielhaften Querschnitten wurde aufgezeigt, wie der Bahnkörper in den Straßenraum integriert werden könnte.

In der Trassenbewertung zeigen sich für die Abschnitte A und B bereits Vorzugsvarianten, für die Abschnitte C und D wurde noch keine Variante verworfen (s. Folie 17-37). Hierfür wurden alle sich aufdrängenden Trassenvarianten mit ihren Vor- und Nachteilen für die vier Zielgruppen Fahrgast, Betrieb, Kommune und Allgemeinheit gegenübergestellt und bewertet.

Verständnisfragen

Während des Vortrags hatten die Teilnehmenden bereits die Möglichkeit, Rückfragen im Chat zu stellen. Die dort eingegangenen Fragen wurden zusammenfassend dargestellt und daraus drei Fragen ausgewählt, die am meisten genannt wurden (s. nachfolgend die ersten drei Fragen). Im Anschluss daran konnten im Plenum per Handmeldung weitere Fragen live gestellt werden (s. Fragen 4 bis 8).

1. Finden aktuelle Entwicklungen entlang der Trassen schon Berücksichtigung, z.B. die Tegeler Brücke oder Radschnellwege?

Die Tegeler Brücke ist für eine Straßenbahn nicht ausgelegt, dafür müsste eine zusätzliche Brücke gebaut werden. Soweit bekannt, werden aktuelle Entwicklungen berücksichtigt; deren Planungen sind oftmals jedoch noch recht vage. Zuerst geht es darum, im Grundsatz die richtige Trassenentscheidung zu treffen. Hierzu wird die Bewertung nach den genannten Zielgruppen durchgeführt.

2. Werden die Kriterien zur Bewertung der Trassenvarianten unterschiedlich gewichtet?

Eine Gewichtung der Kriterien untereinander gibt es nicht. Die beste Punktzahl zur Bewertung der Trassenvarianten spiegelt jedoch nicht zwangsläufig wider, dass es sich auch um die beste Variante handelt, da relative Verhältnisse untereinander berücksichtigt werden.

Um die Bewertung der Trassenvarianten abzuschließen fließen zwei Wertungselemente ein: die beste Punktzahl sowie die relative Bewertung einer Variante. Das bedeutet, dass Variante A zwar die höchste Punktzahl haben kann; Variante B dennoch in mehr Kriterien besser abschneiden kann als Variante A. Unter der Zielgruppe "Kommune" sind die Investitionen ein wichtiger Punkt. Jedoch spielen auch Effektivität und Stadtentwicklung hier eine zentrale Rolle und werden jeweils gleichermaßen gewichtet.

Grundsätzlich wird hierbei das Ziel verfolgt, den Anteil öffentlicher Verkehrsmittel am Gesamtverkehr zu erhöhen, um Belastungen durch den MIV zu reduzieren und zu einer lebenswerten Stadt beizutragen. Auch um einen möglichst niedrigen Flächenverbrauch geht es an dieser Stelle.

3. Gibt es über die vorgestellten Trassen hinaus noch weitere Varianten? Wird über eine Anbindung des Johannesstifts und Hakenfelde Nord nachgedacht?

Aktuell geht es nur um die Verknüpfung Spandau – Gartenfeld – UTR, ein weiterer Ausbau des Straßenbahnnetzes im Bezirk Spandau ist jedoch vorgesehen. Die aktuellen Planungen des Senats können dem StEP MoVe/dem ÖPNV-Bedarfsplan als Teil des Nahverkehrsplans Berlin entnommen werden.

4. Gibt es Pläne zur grundsätzlichen Umgestaltung des Falkenseer Platzes, in welchen die Verkehrsflächen neu aufgeteilt und z.B. der Kreisverkehr beseitigt wird?

Aktuell geht es nur um eine Machbarkeitsstudie. Schwerpunkt ist dabei die Entwicklung der Straßenbahnstrecke. Beispiele aus der Vergangenheit zeigen, dass häufig auch stadtplanerische Impulse bei Einrichtung neuer Stra-

ßenbahnstrecken entstehen. In der jetzigen Phase der Planung wird unterstellt, dass der Kreisverkehr bestehen bleibt und die Straßenbahn über diesen hinweg geführt wird.

5. Warum ist der Bus keine echte Alternative? Was ist, wenn z.B. ein Wasserrohrbruch den Straßenbahnbetrieb lahmlegt?

Beim Verkehrsmittelvergleich werden unterschiedliche Aspekte beleuchtet. Insgesamt schneidet die Straßenbahn besser ab, weil sie gegenüber der Flexibilität des Busses die notwendige Leistungsfähigkeit mitbringt, das heißt mehr Fahrgäste in einem bestimmten Zeitraum als der Bus transportiert. Auch Angebotsqualität und Fahrkomfort sind hier höher bewertet. Um mit dem Bus die gleiche Anzahl Fahrgäste mit entsprechender Qualität befördern zu können, müsste dieser mit einer Taktung von 90 Sekunden fahren. Störfallereignisse können alle Verkehrsmittel treffen.

6. Wird mit dem Bau von der UTR nach Spandau begonnen, bevor die Streckenführung von Jungfernheide zur UTR angeschlossen ist (Inselnetz)?

Das wurde geprüft und sobald der Betriebshof fertig gestellt ist, ist es denkbar, dass auch ohne Anbindung an das Bestandsnetz in Richtung Charlottenburg/Mitte mit dem Straßenbahnbetrieb gestartet werden kann. Das ist Ende der 2020er/Anfang der 2030er Jahre angedacht.

7. Was passiert mit den Beteiligungsergebnissen?

Alle Fragen und Anmerkungen werden dokumentiert. Die Ergebnisse fließen in die Bewertung der Varianten mit ein.

8. Werden Gärten in den Kleingartenanlagen nördlich des Saatklinker Damms vernichtet?

In der jetzigen frühen Projektphase sind die Verläufe der Trassen noch sehr grob und es ist zu früh, um das sagen zu können. Dies wird im Rahmen des weiteren Planverfahrens erarbeitet werden.

TOP 5 Dialoggruppen (Breakout Sessions)

In folgenden vier Dialoggruppen hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, in kleinerem Kreis Themen zu vertiefen.

- Abschnitt A Süd: Rathaus Spandau – Hohenzollernring
- Abschnitt A Nord: Hohenzollernring – Hakenfelde
- Abschnitt B: Hakenfelde – Haselhorst – Bf. Gartenfeld
- Abschnitt C+D: Bf. Gartenfeld – Urban Tech Republic/U Paulsternstraße

Jede:r Teilnehmende hatte die Möglichkeit, sich in zwei Dialoggruppen einzubringen. In jeder Gruppe stand mindestens ein:e Vertreter:in der SenUMVK und eines Fachplanungsbüros sowie eine Moderator:in und Protokollant:in zur Verfügung. Zunächst fand noch einmal eine kurze Einführung in den Streckenabschnitt statt, im Anschluss wurden durch die Teilnehmenden Fragen gestellt und Hinweise gegeben.

TOP 6 Berichte aus den Dialoggruppen

Dialograum A Süd: Rathaus Spandau – Hohenzollernring

Einer der Schwerpunkte der Diskussion war die Raumaufteilung und Haltestellensituation am Rathaus Spandau, die heute schon unübersichtlich ist. Die Beteiligten gaben zu bedenken, dass hier eine übersichtliche Lösung wichtig wäre. Ein Senatsvertreter informierte, dass für den Umsteige- und Knotenpunkt am Rathaus Spandau eine Neugestaltung vorgesehen ist, möglicherweise in Kombination mit einem städtebaulichen Wettbewerb.

Ein weiterer Diskussionsschwerpunkt war die Trassenführung durch die Spandauer Altstadt, die grundsätzlich begrüßt wurde. Hier wäre die Straßenbahn gut erreichbar. Es wurde eine Haltestelle am Marktplatz gewünscht, vergleichbar mit der Situation am Alexanderplatz, wenn der nötige Platz dafür vorhanden ist. Von Senatsseite wurde die Herausforderung eines knappen Straßenraums vorgebracht. Die Straßenbahn würde den Platz für Fußgänger:innen einschränken und könnte diese gefährden.

Die Enge des Straßenraums wurde auch in der Neuendorfer Straße hervorgehoben. Auch hier ist der Straßenraum begrenzt, und es müssen Rettungswege und kurzzeitig anhaltende Autos auf den Radwegen mitgedacht werden. Eine Idee war, einige Straßen, durch welche die Linienführung der Straßenbahn geht, für Autos zu sperren, um so Platz für die anderen Verkehrsarten zu schaffen.

Es wurde danach gefragt, warum die Entscheidung auf den Ausbau der Straßenbahn und nicht auf ein anderes öffentliches Verkehrsmittel gefallen ist und daraufhin auf den vorangegangenen Verkehrsmittelvergleich verwiesen.

Außerdem konnte die Nachfrage beantwortet werden, wo der Betriebshof der neuen Straßenbahn angesiedelt werden soll. Dieser wird sich in der Nähe der UTR befinden.

Insgesamt wurde der Ausbau des Straßenbahnnetzes begrüßt und als Hauptkonflikt die parallele Nutzung der Straßen mit PKWs genannt. Den Teilnehmenden wurde vermittelt, dass eine Einschränkung des Autoverkehrs zu Gunsten des Straßenbahnausbaus an einigen Stellen notwendig ist.

Dialograum A Nord: Hohenzollernring – Hakenfelde

Am meisten wurde über die Bereiche Goltzstraße und Rauchstraße diskutiert. Bei der Goltzstraße ging es um die Frage, warum die Straßenbahn diese als

Abkürzung zwischen Rauch- und Streitstraße nimmt, ob das wirklich eine Verbesserung bringt. Es wurde gefragt, was es bedeuten würde, wenn dafür der Autoverkehr aus der Goltzstraße herausgenommen würde, ob der Edeka dann noch zu erreichen wäre. Diese Streckenführung stand im Vergleich zum Kreuzungspunkt Streitstraße-Rauchstraße, welcher einen größeren Einzugsbereich mit mehr Anwohnenden, insbesondere in den nördlich gelegenen Wohngebieten, aufweisen könnte. Die Führung der Straßenbahn über diese Kreuzung ist hingegen technisch schwierig umzusetzen.

In der Rauchstraße wurde wiederum auf die aktuell schon deutliche Verkehrsbelastung hingewiesen. Käme es dann mit der Straßenbahn nicht zu erhöhten Verkehrskonflikten und wären dort im Zuge des Straßenbahnneubaus nicht auch grundsätzliche Verbesserungen möglich?

Sollte es doch zur Variante A3 kommen, die nicht so positiv wie A1 bewertet ist, wäre auf den Baumbestand und die zusätzliche Anwohnerbelastung hinzuweisen. Weiterhin wurde darum gebeten, bei der Planung darauf zu achten, dass Schleichverkehre in den umliegenden Wohngebieten vermieden werden.

Auch wenn klargeworden ist, dass die jetzige Aufgabe darin besteht, den Bahnhof Spandau an Gartenfeld/UTR anzubinden, wurden die Anbindungen des Johannesstifts und der Waldsiedlung in Richtung Hennigsdorf mehrfach nachgefragt.

Generell gab es ein positives Feedback zum Straßenbahnneubau.

Abschnitt B: Hakenfelde – Haselhorst – Bf. Gartenfeld

In der Kleingruppe zu Abschnitt B wurde der Streckenverlauf von der Wasserstadtbrücke in Hakenfelde über Haselhorst bis zum Bahnhof Gartenfeld genauer betrachtet.

Besonders häufig wurde die Führung der Straßenbahn durch die Rhenastraße als Herausforderung genannt. Dabei ging es vor allem um angrenzende Sumpf- und Umweltschutzgebiete, in denen Biber wohnen und die Straße teilweise nachts gesperrt sei. Aber auch die mögliche Kollision der damit verbundenen Planung eines Radschnellwegs auf derselben Strecke wurde genannt. Außerdem ist die Straße eine Tempo-30-Zone und hat eine kritische Kurve.

Die Kurvigkeit wurde ebenfalls für die Variante B4 im Lüdenscheider Weg kritisch gesehen. Diese Variante wurde als Umweg gesehen und vorgeschlagen, stattdessen die Straßenbahn an den U-Bahnhof Haselhorst anzubinden, an dem sich als Verkehrsknoten und Umsteigepunkt bereits eine Mobilitätsstation befindet.

Weiterhin wurde die Entwicklung der Wasserstadt als maßgebend im Prozess betrachtet. Es wird mit einem hohen Zuzug in dem Gebiet gerechnet und damit einhergehend die Frage aufgeworfen, ob die Anbindung der Wasserstadt Priorität haben sollte. Gerade, da das Gebiet mit wenig Platz für Autos geplant ist,

wird befürchtet, dass die geplante Straßenbahn illegales Parken auf dem Mittelstreifen fördern könnte.

Die Teilnehmenden hatten Nachfragen zur Berücksichtigung weiterer laufender Planungen, insbesondere zur Verlängerung der S-Bahn, die teilweise parallel zur Straßenbahnstrecke verlaufen würde und in wie weit die geplante Bebauung an der Wasserstadtbrücke mit bedacht wurde.

Zuletzt fragte eine Person danach, ob für die nördlichen Kleingartenanlagen ein Bestandsschutz gelte.

Abschnitt C+D: Bf. Gartenfeld – Urban Tech Republic (UTR)/ U Paulsternstraße

Neben Hintergrundfragen zum Fortschritt der Planungen und dem weiteren Prozess der Bürger:innenbeteiligung interessierten sich die Teilnehmenden besonders für die genaue Streckenführung in diesem Bereich. Diskussionsgegenstand war dabei vor allem der lokale Natur- und Umweltschutz und ob beispielsweise Bäume gefällt werden sollen und Kleingärten weichen müssen. Beide, Senat und Planungsbüro versicherten, dass Natur-, Umwelt- und Biotopschutz selbstverständlich berücksichtigt werden und in den Planungen eine wichtige Rolle spielen.

Besonders bei den Varianten C1, C2, und C3, welche die Kleingärten betreffen, hatten Anwohner:innen und Kleingärtner:innen Rückfragen und unterstrichen den Wunsch, dass die Kolonien durch einen Straßenbahnneubau nicht zerschnitten werden sollen. Es wurde betont, dass diese Situation den Beteiligten bewusst ist und nach Möglichkeiten gesucht werde, Zerschneidungen und Verlust der Gärten zu vermeiden. Verbindliche Zusagen konnten Planungsbüro und Senat zu diesem frühen Zeitpunkt der Planung noch nicht machen. Dies wird im weiteren Verfahren konkretisiert.

Teilnehmende fragten nach der Notwendigkeit der Anbindung der UTR und von Gartenfeld, da in diesen Gebieten nicht viele Leute an der Streckenführung wohnen und warum die Streckenführung nicht in Richtung Innenstadt geplant wird. Senat und Planungsbüro erläuterten, dass Gartenfeld und insbesondere die UTR entwickelt werden und dort zukünftig Bedarf nach einem funktionierenden ÖPNV besteht und man hier vorausschauend planen möchte. Eine Anbindung an die Innenstadt ist durch die S- und U-Bahn gegeben.

Weitere Rückmeldungen gab es zu den langfristigen Planungen zum weiteren Ausbau der Straßenbahn und mehrmals den Hinweis, dass bereits heute der Bedarf nach einer schnellen und verlässlichen ÖPNV-Anbindung mit der Straßenbahn vorhanden ist. Zudem fragten Anrainer:innen nach temporären Lösungen um die Situation vor Ort direkt zu verbessern. Planungsbüro und Senat erläuterten den Planungsprozess und verdeutlichten, dass für Neubauvorhaben detaillierte Planungen zum Wohle aller unter Berücksichtigung von Umweltaspekten notwendig sind. Außerdem gaben sie Informationen zu möglichen temporären Lösungen in diesem Bereich. Zudem unterstrichen sie die Vorteile der Straßenbahn gegenüber Bus und U-Bahn.

Die Teilnehmenden erkundigten sich, ob es denkbar wäre, einen Vorlaufbetrieb der Straßenbahn als Insellösung auf der Strecke Gartenfeld – Paulsternstraße durchzuführen, ähnlich wie bei der U55 zwischen Brandenburger Tor und Hauptbahnhof. Dies ist aus betrieblichen Gründen nicht umsetzbar.

Auch zur Gesamtstrecke gab es weitere Rückmeldungen, bspw. ob die zukünftigen Bahnen per Oberleitung mit Strom versorgt werden sollen oder wo der Betriebshof hinkommen soll. Der Einsatz von Straßenbahnfahrzeugen, die streckenweise ohne Fahrleitung auskommen, ist in Berlin aktuell nicht vorgesehen. Der Betriebshof wird auf dem Gelände des ehem. Flughafens Tegel geplant.

Aufgestellt, 25.5.2022

Schönig, nexus

Yilmaz, Planergemeinschaft

Anlage

Präsentation der Veranstaltung (pdf)