



Foto: BVG / Lambert

Öffentlichkeitsveranstaltung 25.02.2020 Straßenbahn Alexanderplatz – Potsdamer Platz / Kulturforum

Agenda

- ▶ **Begrüßung**
- ▶ Einführung und Vorstellung des Ablaufs
- ▶ Aktueller Stand der Straßenbahnplanung
- ▶ Fragen und Diskussion
- ▶ Ausblick
- ▶ Diskussion an den Stellwänden

Foto: www.b-u-ilder.de

Begrüßung

Hartmut Reupke

Leiter der Abteilung IV Verkehr

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Agenda

- ▶ Begrüßung
- ▶ **Einführung und Vorstellung des Ablaufs**
- ▶ Aktueller Stand der Straßenbahnplanung
- ▶ Fragen und Diskussion
- ▶ Ausblick
- ▶ Diskussion an den Stellwänden

Foto: www.b-u-ilder.de

Einführung und Vorstellung des Ablaufs

Dr. Ursula Flecken

Planergemeinschaft

Ablauf der heutigen Informationsveranstaltung

Programm – Moderation Dr. Ursula Flecken, Planergemeinschaft

- ▶ 18.00 Uhr Begrüßung durch SenUVK
Einführung durch die Moderation
- ▶ 18:20 Uhr Erläuterung der Planungsziele und des Planungs- und
Beteiligungsprozesses sowie des Planungsstands
- ▶ 19:00 Uhr Beantwortung von Fragen und Diskussion im Plenum
- ▶ 19:55 Uhr Ausblick und Verabschiedung durch SenUVK
- ▶ 20:00 Uhr Ende der Veranstaltung
- ▶ bis ca. 21:00 Möglichkeit, sich die Pläne noch einmal an den
Stellwänden anzuschauen, Fragen zu stellen und
Anregungen zu geben

Agenda

- ▶ Begrüßung
- ▶ Einführung und Vorstellung des Ablaufs
- ▶ **Aktueller Stand der Straßenbahnplanung**
- ▶ Fragen und Diskussion
- ▶ Ausblick
- ▶ Diskussion an den Stellwänden

Foto: www.b-u-ilder.de

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung - Einführung

Hartmut Reupke

Leiter der Abteilung IV Verkehr

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Ziele der heutigen Öffentlichkeitsveranstaltung

- Transparente Information und Kommunikation
- "ExpertInnen vor Ort" einbeziehen
- Mögliche Konflikte frühzeitig erkennen
- Die Planung optimieren
- Das Vorgehen transparent machen
- Eine hohe Verfahrenssicherheit für die Planung erhalten

Mobilitäts- und umweltpolitische Ziele des Landes Berlin

Die neue Straßenbahnstrecke unterstützt somit maßgeblich die Ziele der Berliner Verkehrsplanung, den Umweltverbund zu stärken und Kfz-Verkehr zu reduzieren.

Mobilitätsgesetz

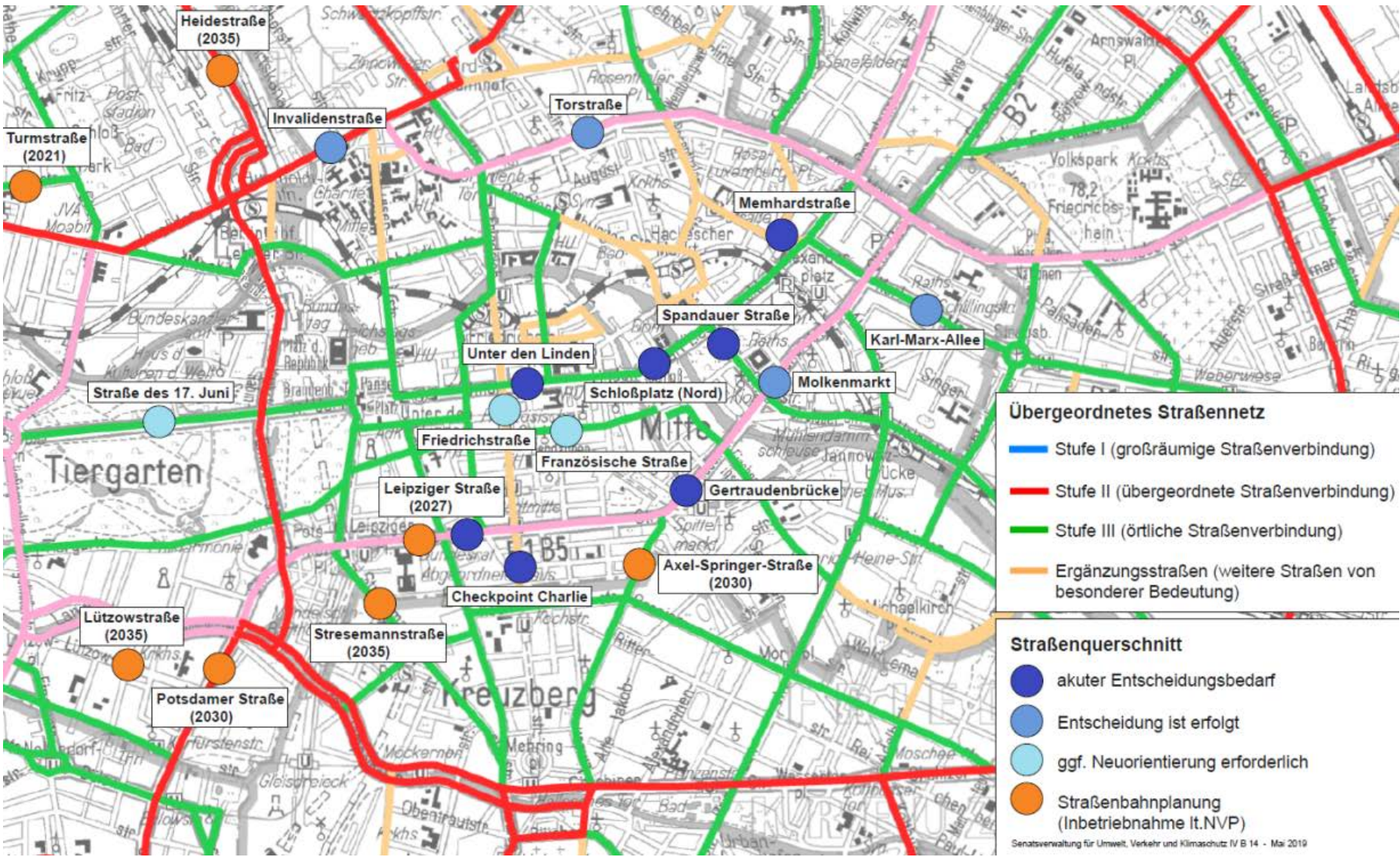
Nahverkehrsplan (NVP)

Stadtentwicklungsplan (StEP) Mobilität und Verkehr

Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030)

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

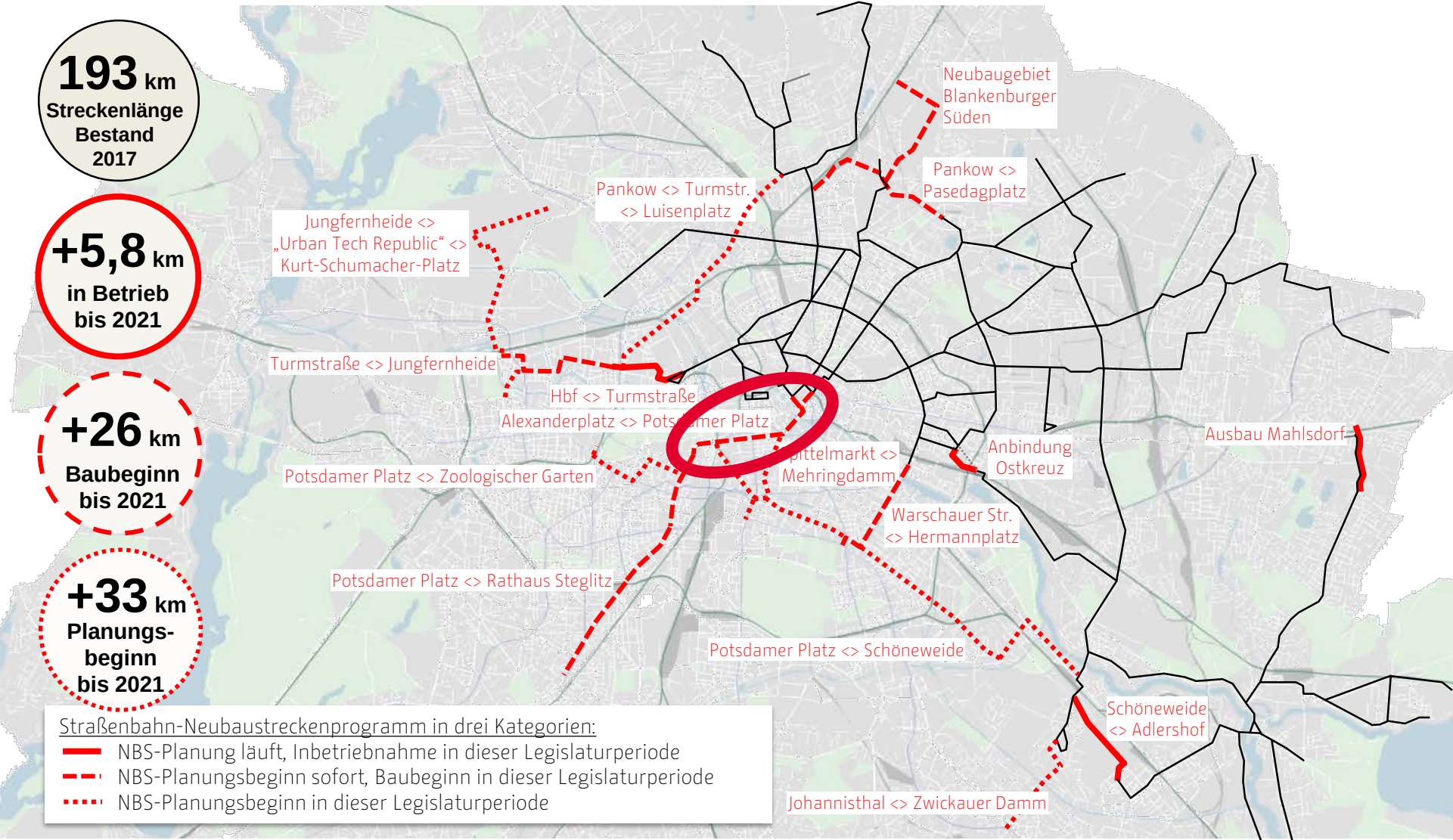
Weitere Planungen in der City



Aktuell in Umsetzung befindliche Straßenbahnprojekte

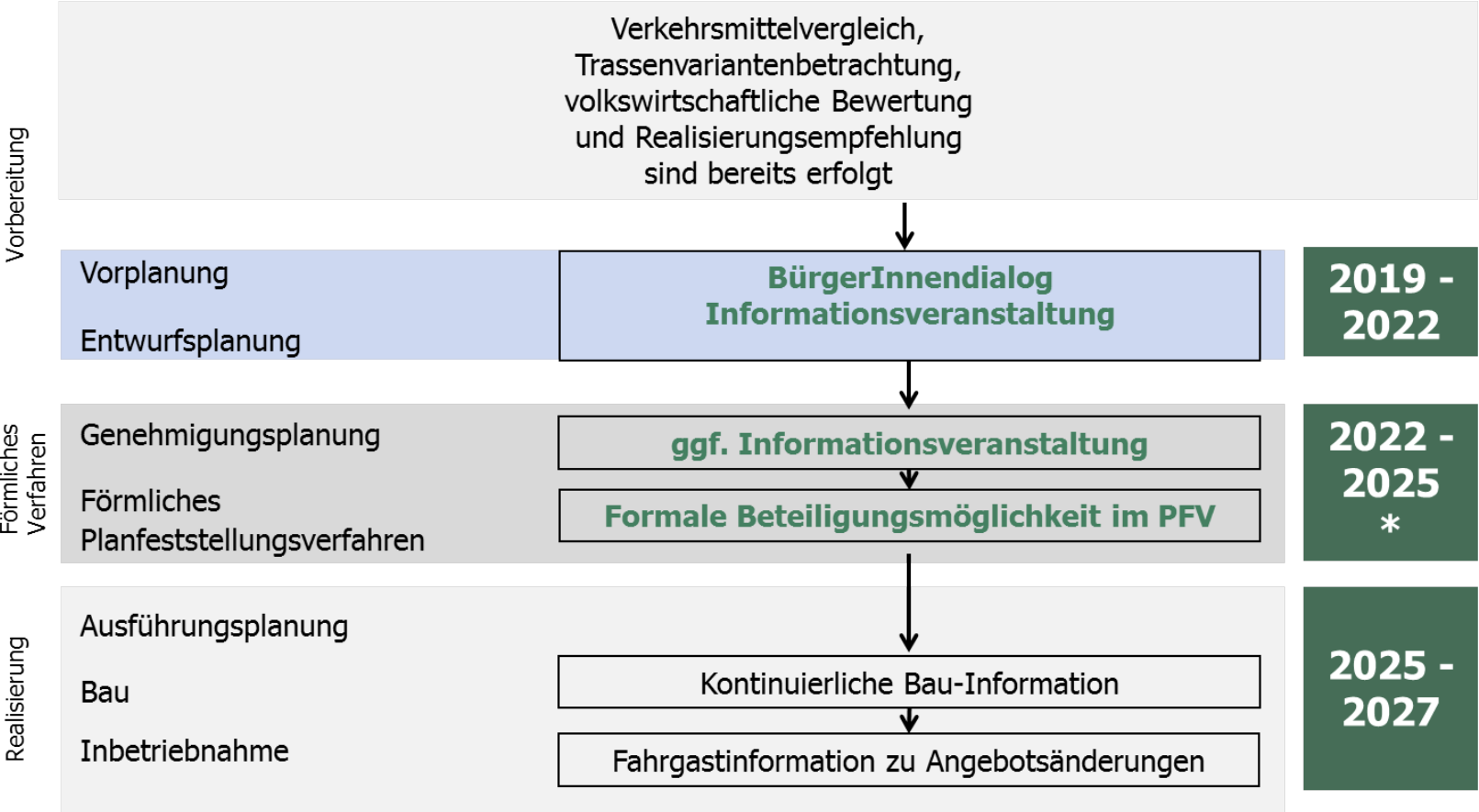


Straßenbahn-Neubaustrecken gemäß Koalitionsvertrag 2016



Zeitablauf

Die Straßenbahn kann von heute aus betrachtet, frühestens im Jahr 2027 in Betrieb genommen werden, der eigentliche Bau dauert ca. 1 bis 2 Jahre



* Dauer kann aufgrund von unvorhersehbaren Unabwägbarkeiten abweichen

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Holger Kölling-Orb

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Kati Schenk

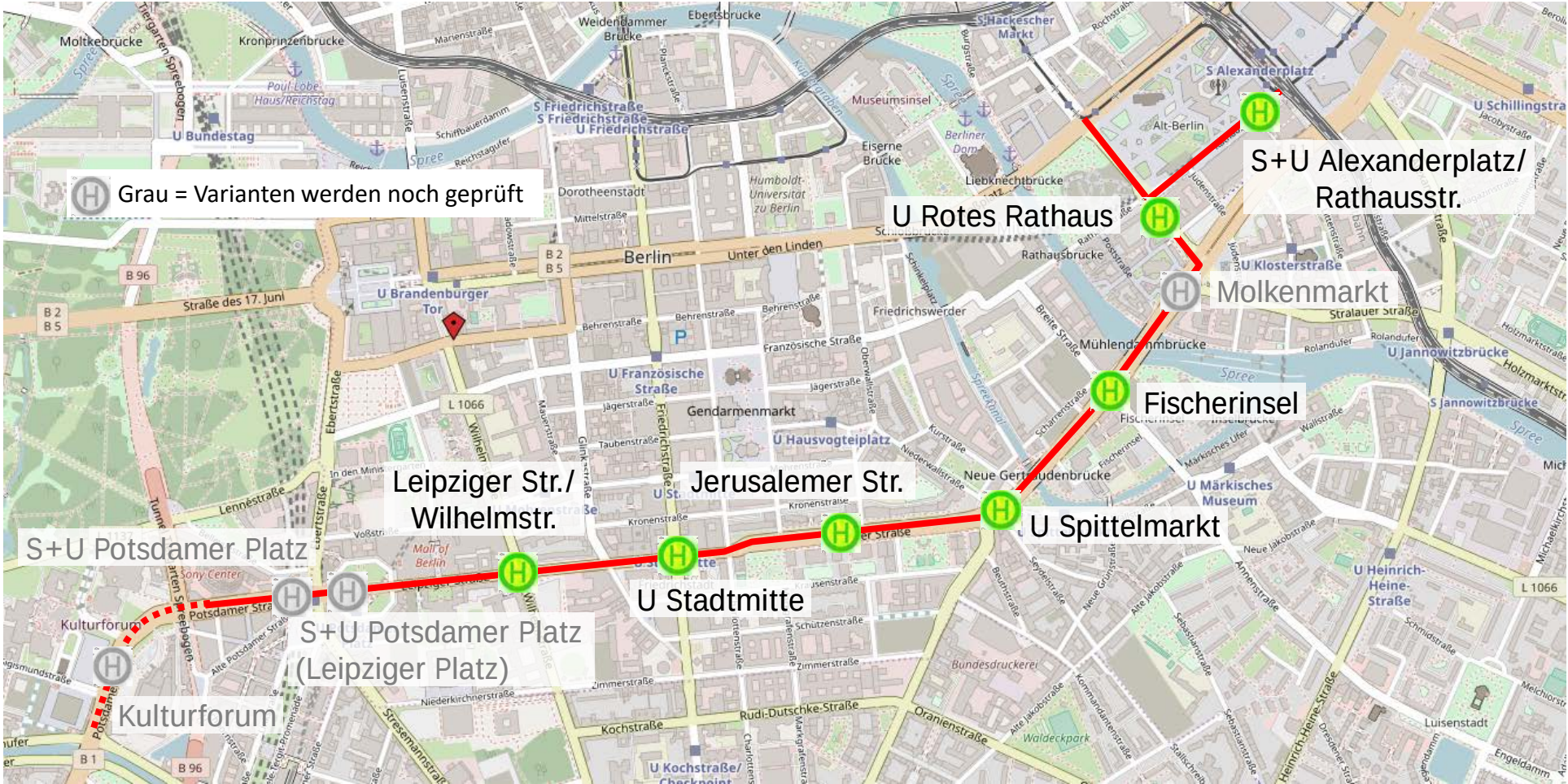
OBERMEYER Planen + Beraten

Kim Jung

LocLab

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

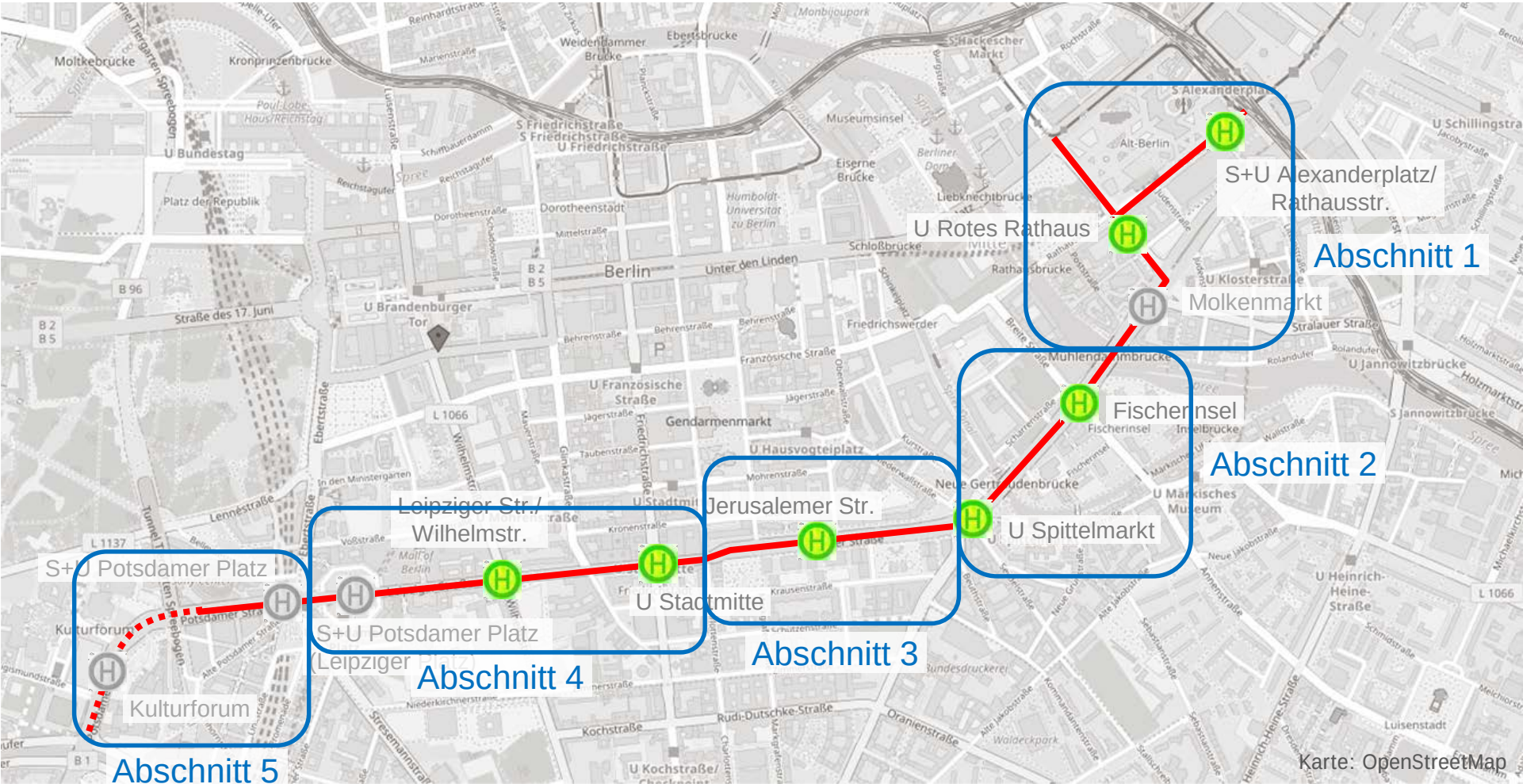
Streckenverlauf



Karte: OpenStreetMap

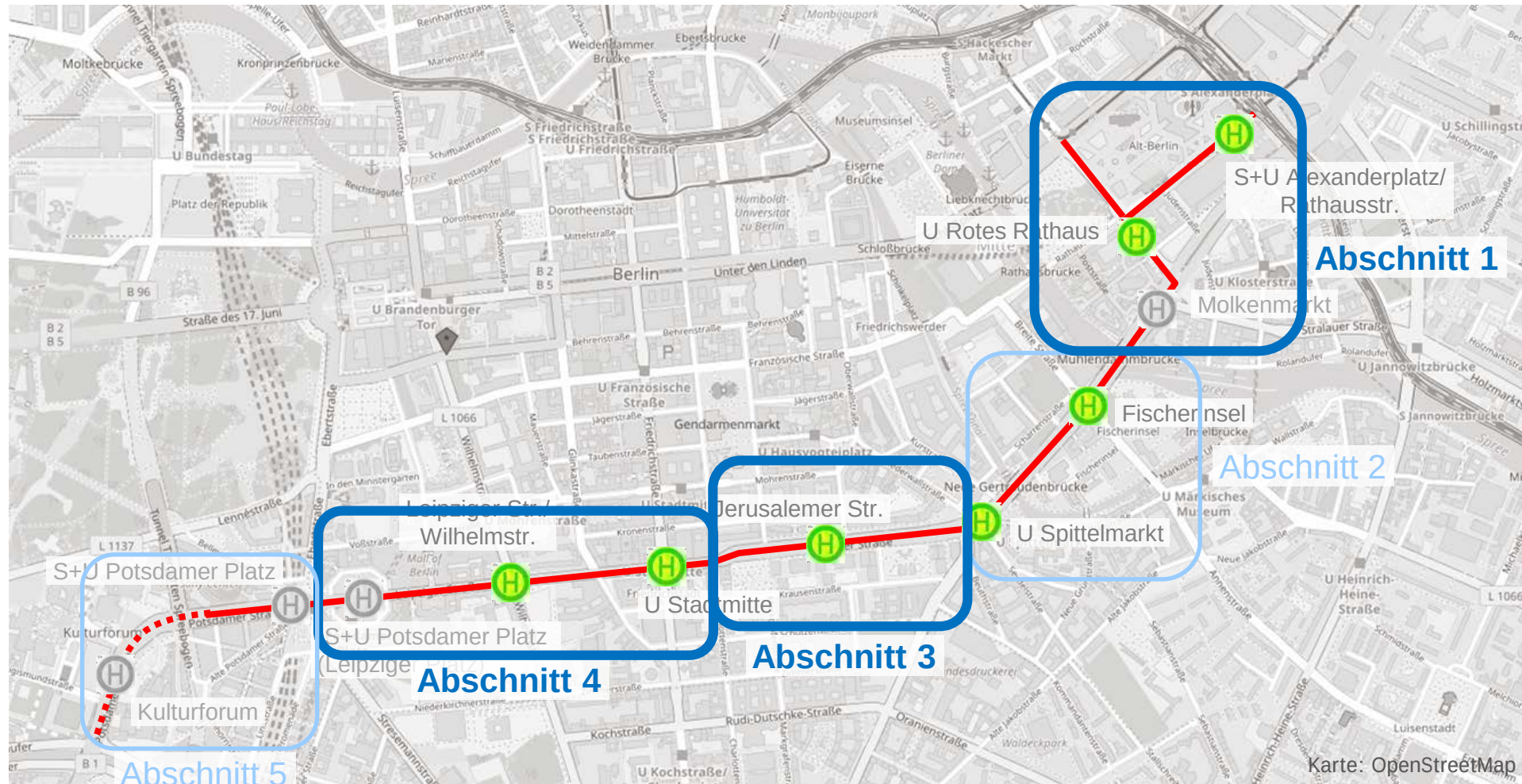
Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Planungsabschnitte



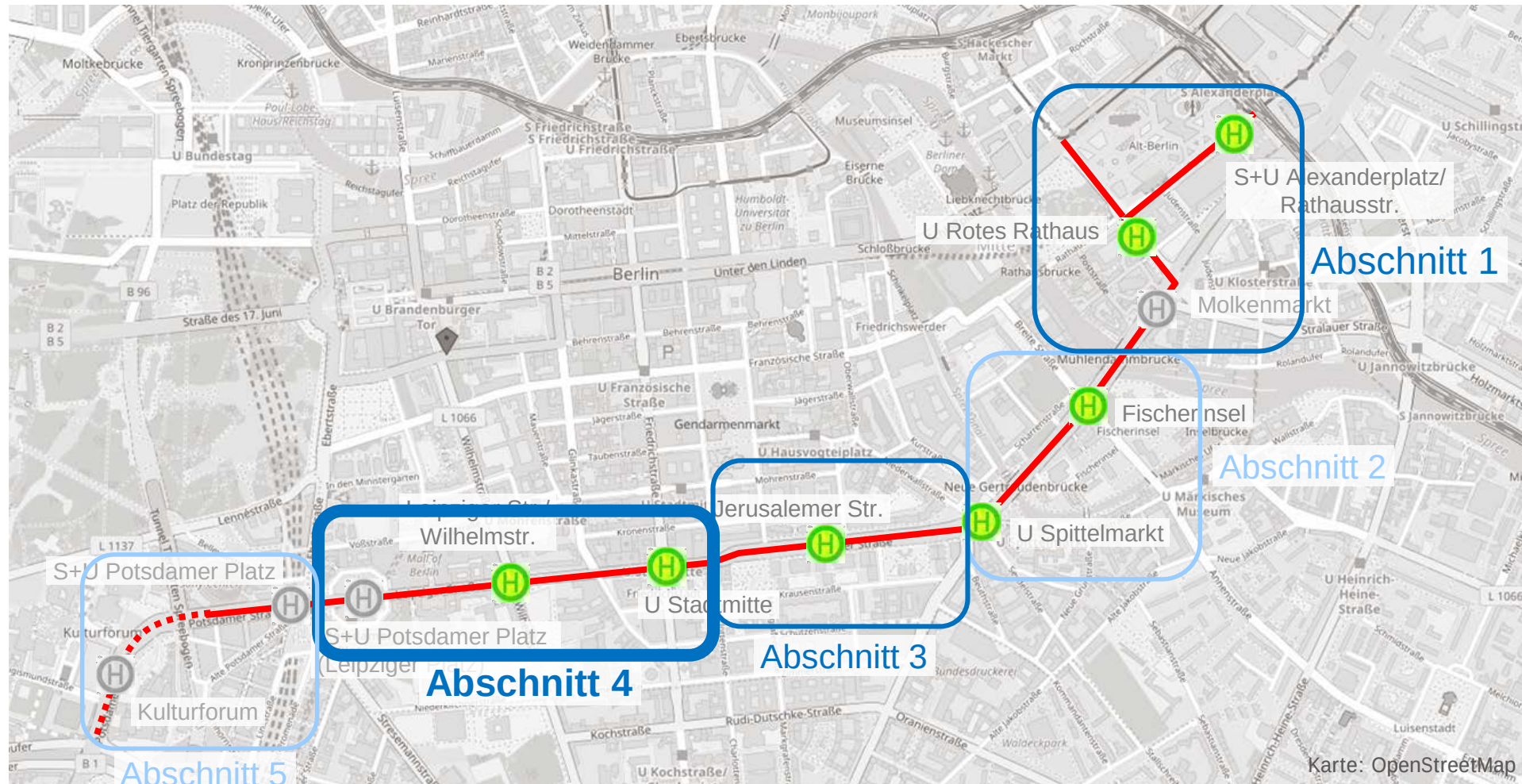
Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Wir sprechen heute über die Abschnitte 1, 3 und 4



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Wir starten mit der Überarbeitung der Planungen für Abschnitt 4



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Die Beteiligung im Juni 2019 brachte überwiegend konstruktive Eingaben ...



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Im Abschnitt 4 wurde insbesondere die gestaltungsorientierte Variante weiterentwickelt und ergänzt

- Stärkere Trennung Straßenbahn / Kfz-Verkehr, Minimierung des gemeinsam mit Kfz genutzten Fahrstreifens
- Linksabbiegeverbot am Knoten Friedrichstr./Leipziger Str. und Charlottenstraße Richtung Osten
- Weitgehende Trennung der Straßenbahn von Rechtsabbiegern
- Durchgehend 2 m breite Radverkehrsanlagen gemäß Mobilitätsgesetz
- Führung des Radverkehrs hinter dem Wartebereich an der Haltest. Wilhelmstr.
- Deutlich kürzere Querungswege für Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr, da sich die Anzahl der Fahrspuren reduziert
- Zusätzliche Quermöglichkeit für Fußgänger*innen zwischen Wilhelmstraße und Mauerstraße
- Deutliche lokale Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen und damit von Lärm und Abgasen (ca. -50%)
- Aufwertung der Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität, übersichtliche, geradlinige Aufteilung der Flächen

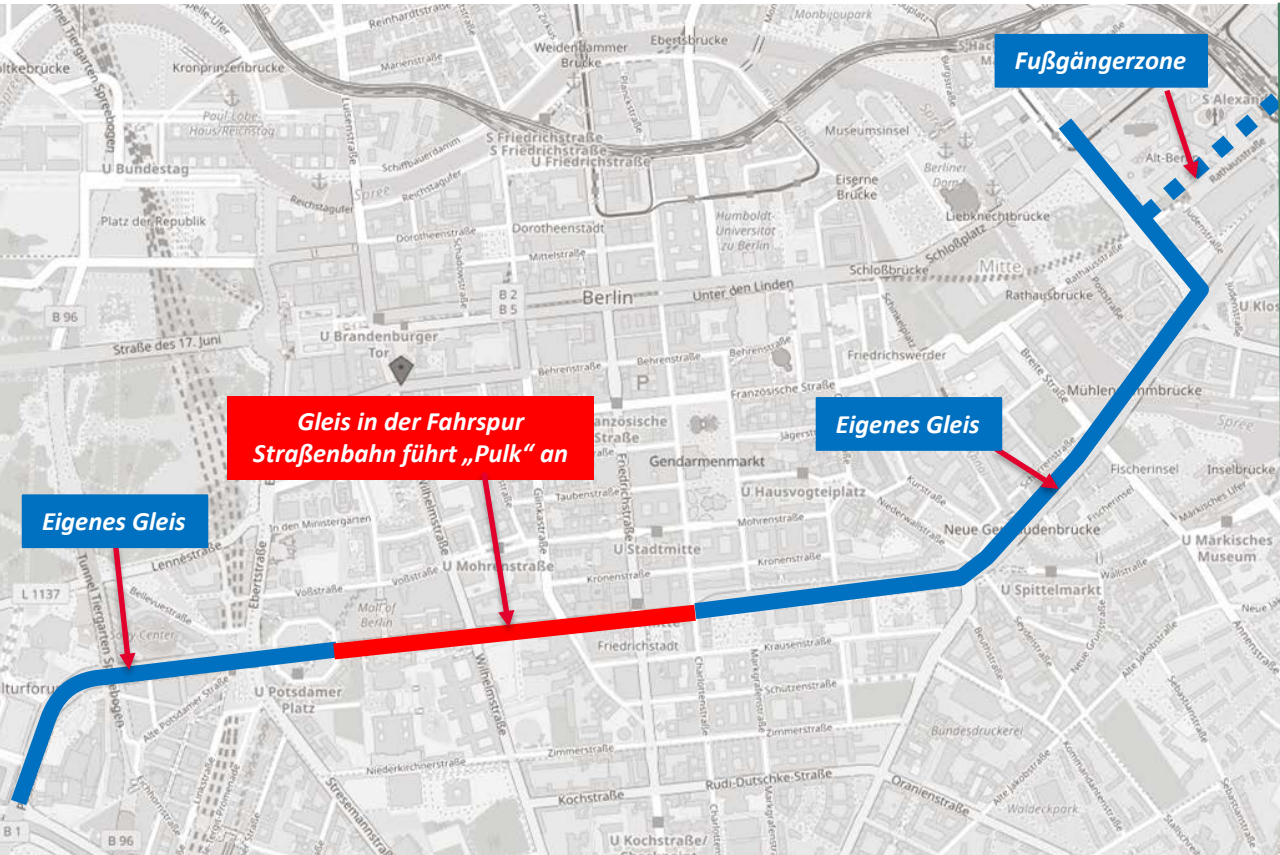
- abschnittsweise besonderer Bahnkörper
- Radfahrstreifen, ggf. abgetrennt mit Leitboys

- abschnittsweise abmarkiertes Gleis
- Baulich von der Fahrbahn getrennte Radwege

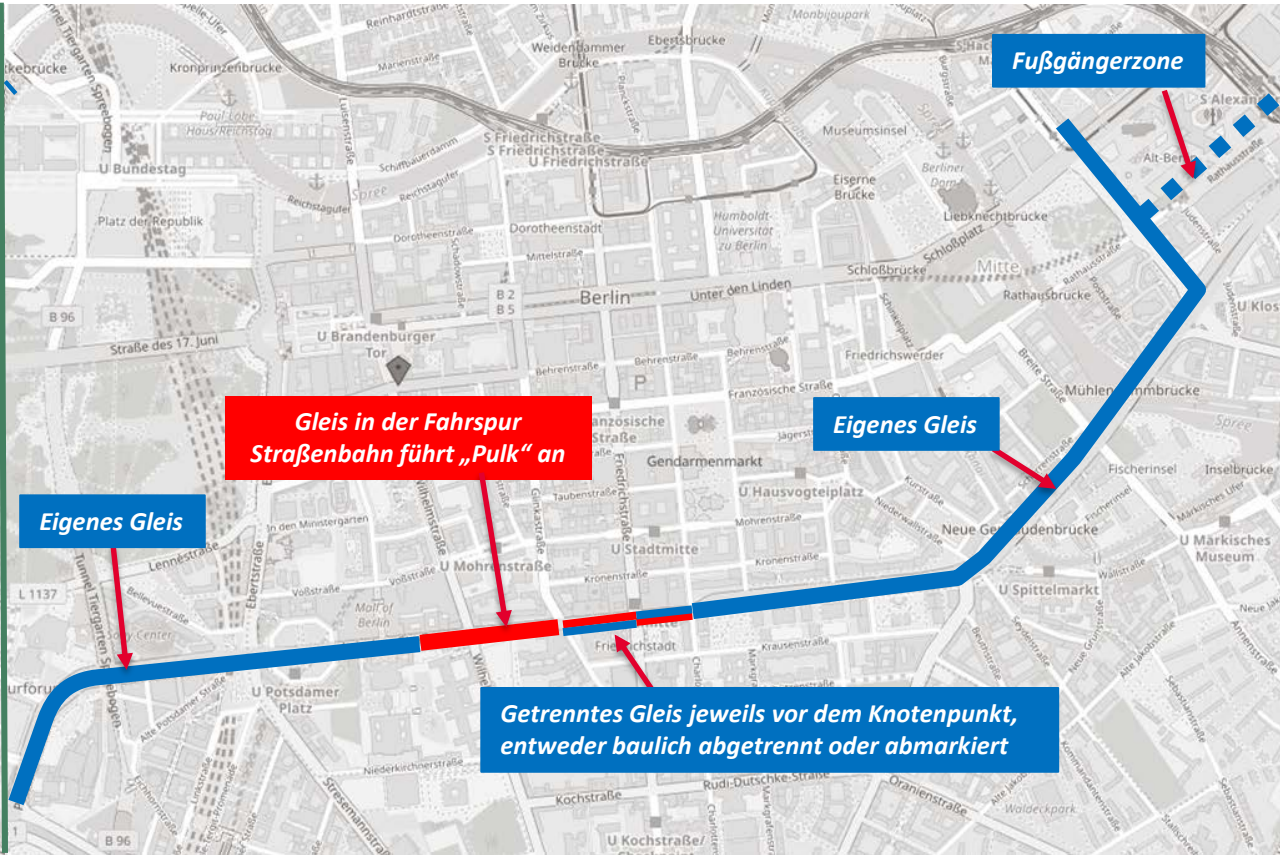
Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

In der Gestaltungsvariante wurde der Anteil des eigenen Gleises erhöht

Vor Überarbeitung



Nach Überarbeitung

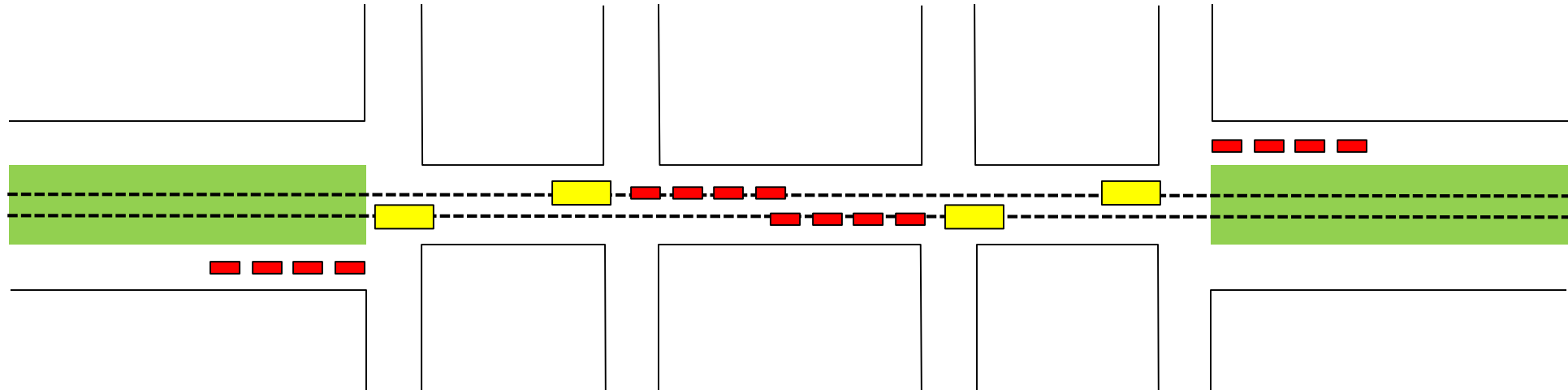


Karte: OpenStreetMap

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Grundprinzip: „Dynamische Straßenraumfreigabe“ auf begrenztem Abschnitt (je kürzer, desto besser)

Schematische Darstellung



Randbedingungen

- Zuflussdosierung des Kfz-Verkehrs
- Einfahrt der Straßenbahn in den Abschnitt vor dem Kfz-Verkehr
- Möglichst kein Überholen der Straßenbahn durch Kfz
- Eigene Linksabbiegespuren für den Kfz-Verkehr
- Möglichst kein Parken am Straßenrand
- Separate Radverkehrsanlagen

Grafik: SenUVK

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Unterschiede der gestaltungsorientierten Untervarianten



Ggf. Leitboys als Protektion



Besonderer Bahnkörper (gepflastert), 8 cm Bord



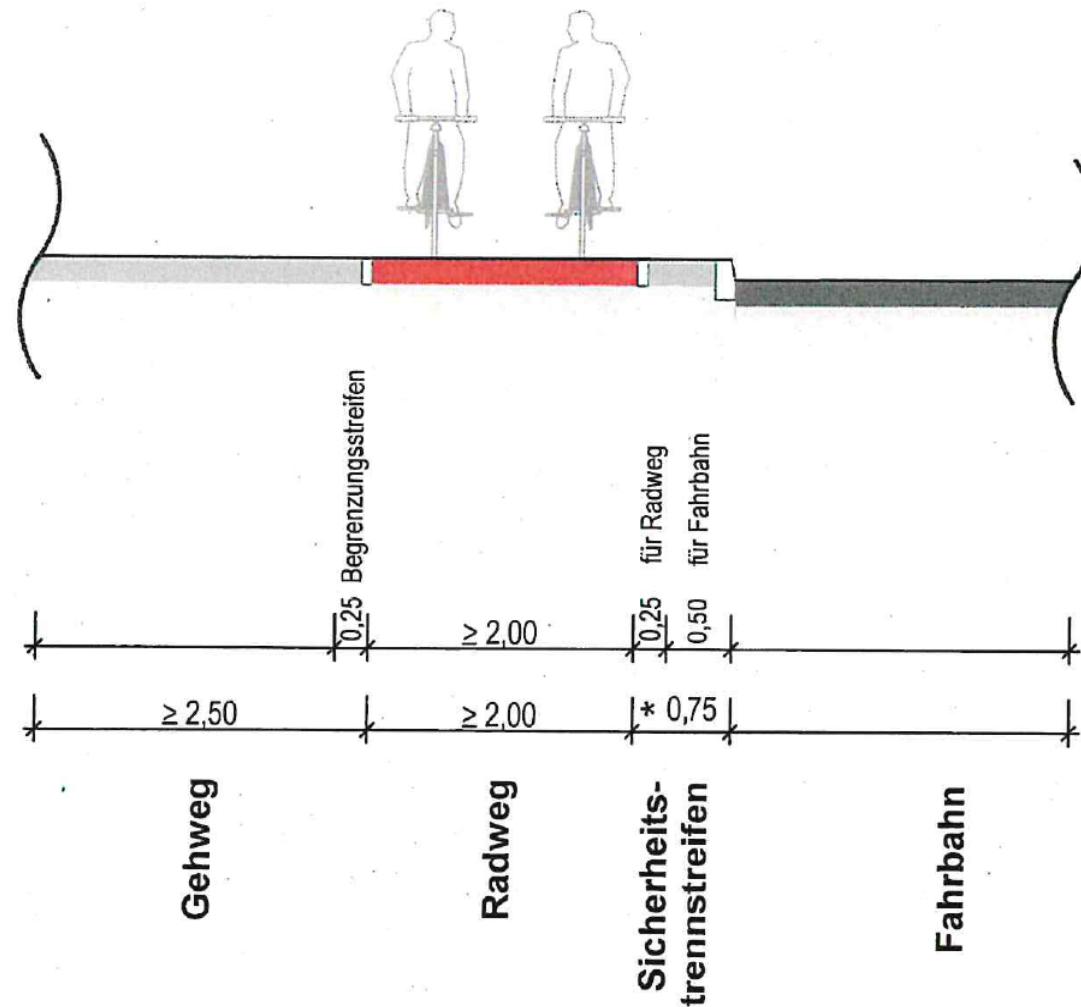
Baulicher Radweg als Protektion



Straßenbündiger Bahnkörper, abmarkiert,
ggf. mit anderer Pflasterung

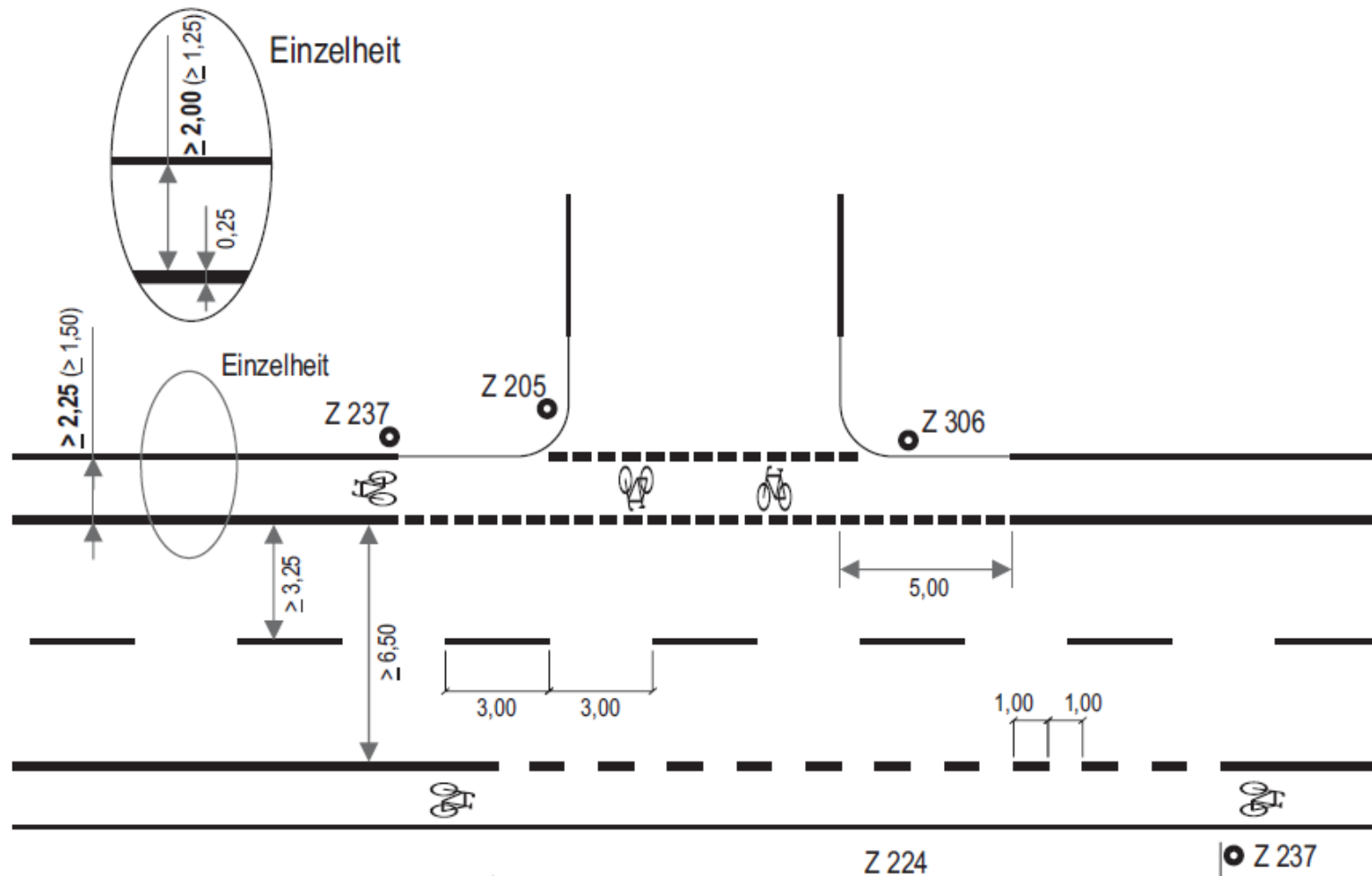
Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Baulicher Radweg gemäß Rundschreiben zur Regelbreite vom 22.07.2019



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Radfahrstreifen ohne ruhenden Verkehr gemäß VLB-Regelplan 310

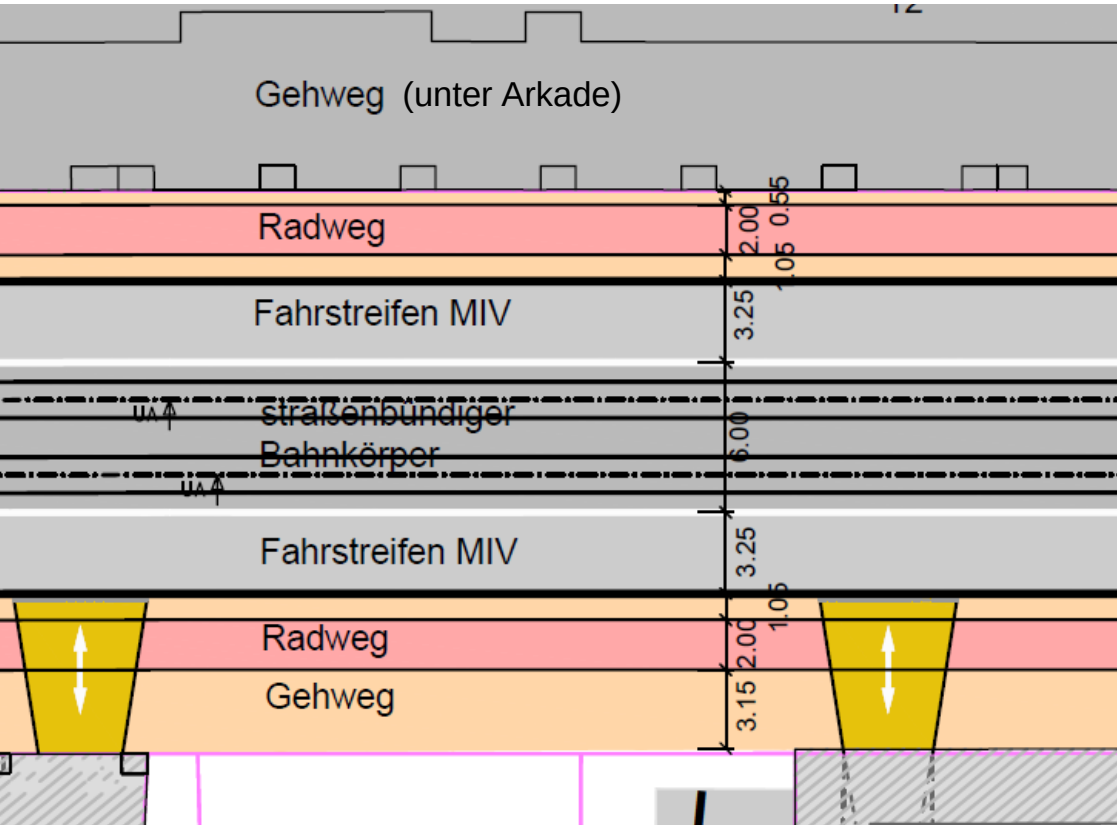


Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

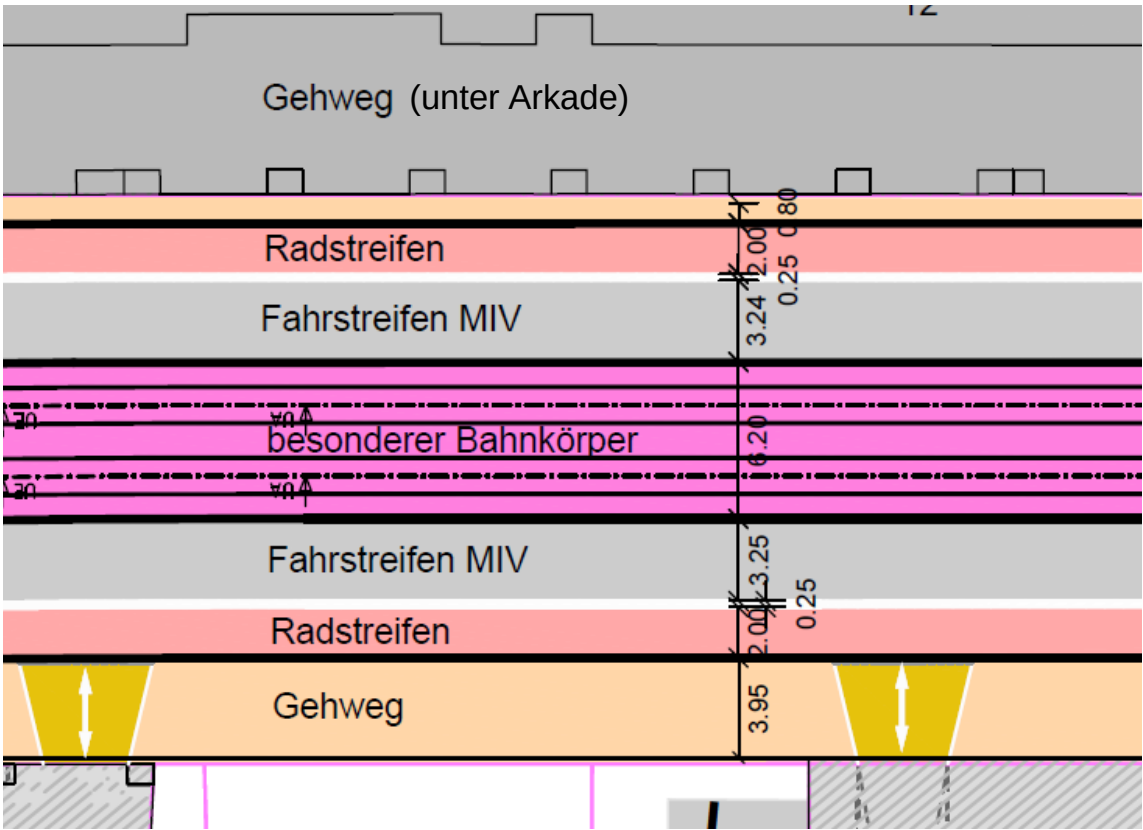
Leipziger Straße Höhe Leipziger Platz / Mall of Berlin



Gestaltungsorientierte Variante (abmarkiertes Gleis / baulicher Radweg)



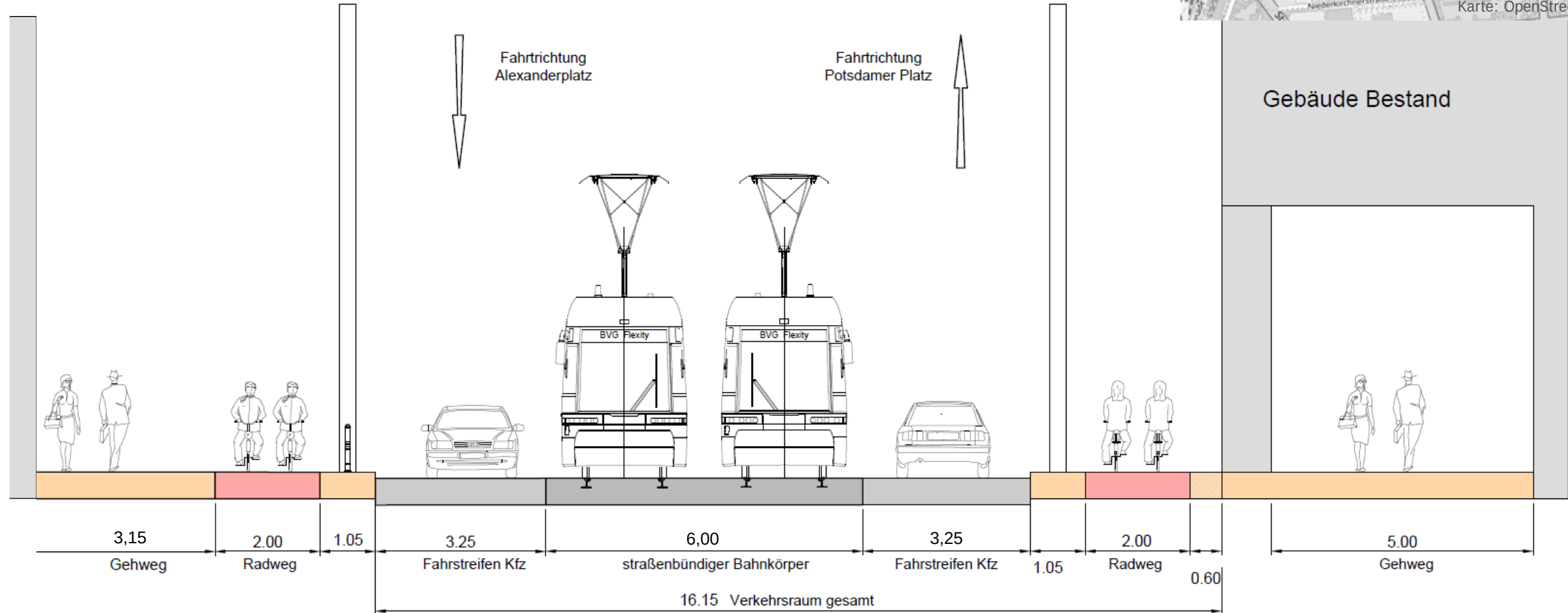
Gestaltungsorientierte Variante (bes. Bahnkörper / Radfahrstreifen)



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Leipziger Straße Höhe Leipziger Platz / Mall of Berlin

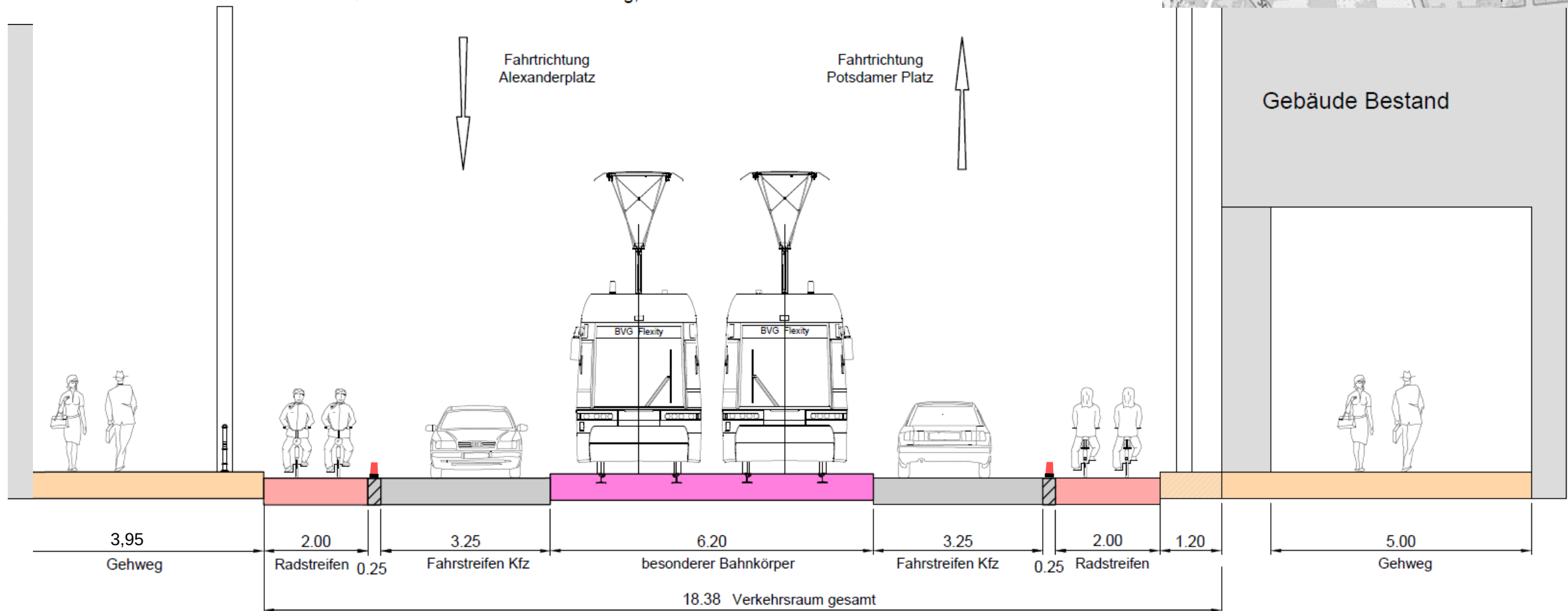
Gestaltungsorientierte Variante (abmarkiertes Gleis / baulicher Radweg)



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Leipziger Straße Höhe Leipziger Platz / Mall of Berlin

Gestaltungsorientierte Variante (besonderer Bahnkörper (8 cm erhöht) / Radfahrstreifen ggf. mit Leitboys)



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Leipziger Straße Höhe Leipziger Platz / Mall of Berlin

Bestand



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Leipziger Straße Höhe Leipziger Platz / Mall of Berlin

Gestaltungsorientierte Variante (abmarkiertes Gleis / baulicher Radweg)



Quelle: SenUVK / LocLab

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Leipziger Straße Höhe Leipziger Platz / Mall of Berlin

Gestaltungsorientierte Variante (besonderer Bahnkörper (8 cm erhöht) / Radfahrstreifen ggf. mit Leitboys)



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Leipziger Straße / Wilhelmstraße

Gestaltungsorientierte Variante (abmarkiertes Gleis / baulicher Radweg)

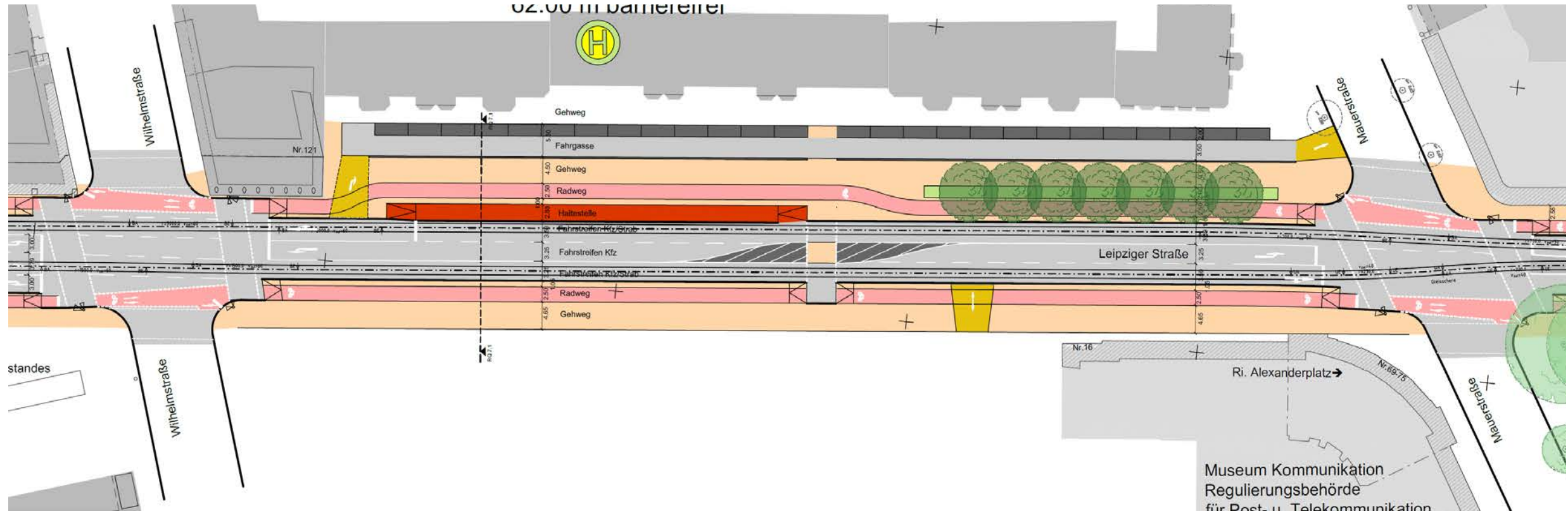


Quelle: SenOVK / LocLab

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Zwischen Wilhelm- und Mauerstraße

Gestaltungsorientierte Variante (abmarkiertes Gleis / baulicher Radweg)



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Zwischen Wilhelm- und Mauerstraße

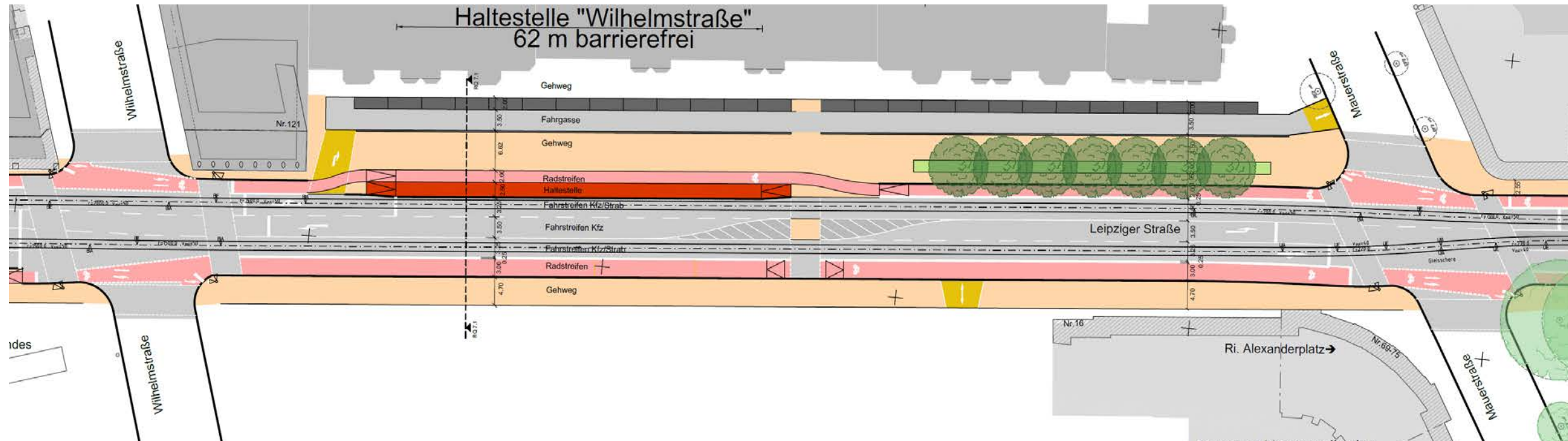
Gestaltungsorientierte Variante (abmarkiertes Gleis / baulicher Radweg)



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Zwischen Wilhelm- und Mauerstraße

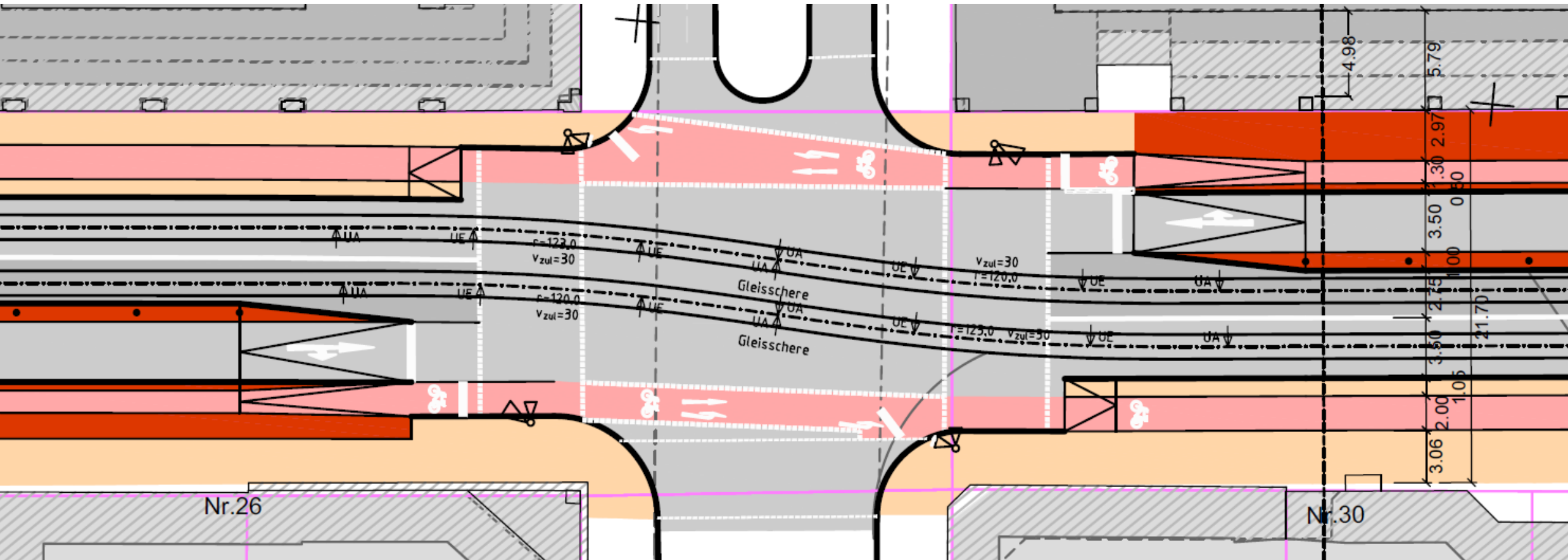
Gestaltungsorientierte Variante (besonderer Bahnkörper (8 cm erhöht) / Radfahrstreifen ggf. mit Leitboys)



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Knoten Leipziger Straße / Friedrichstraße

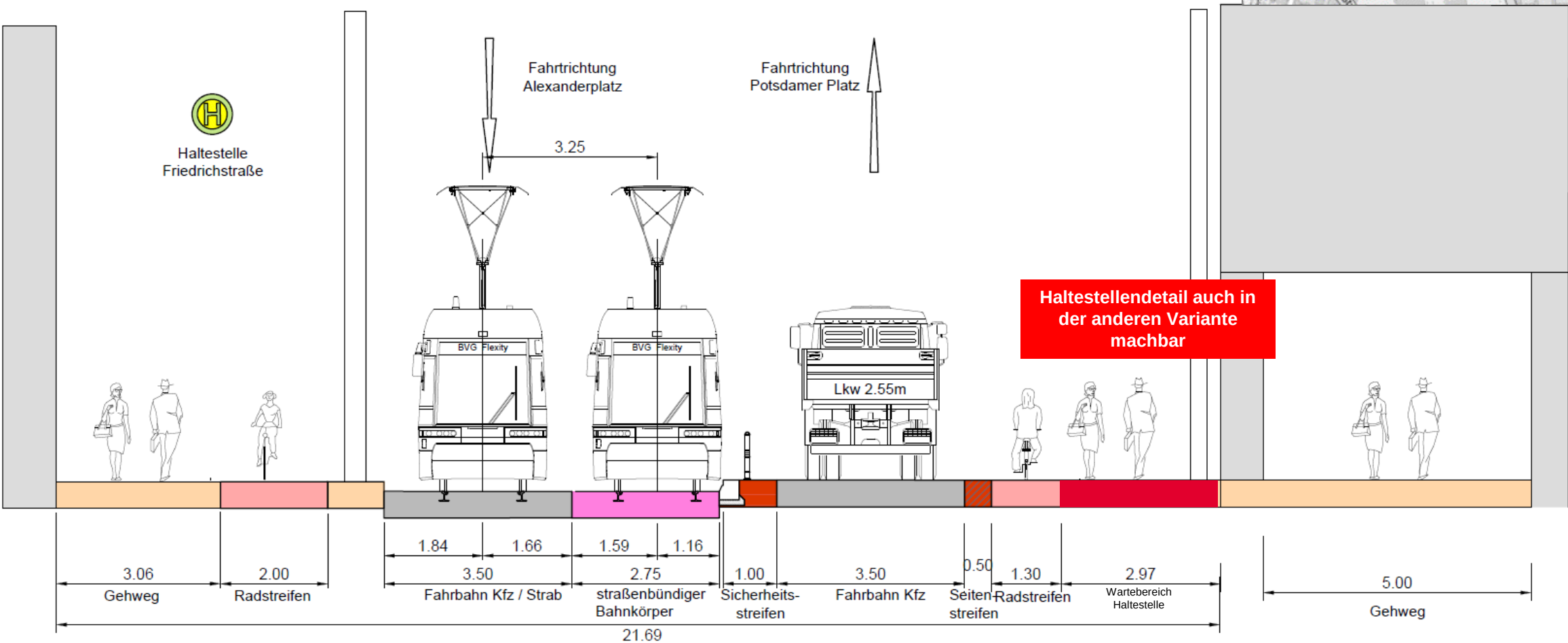
Gestaltungsorientierte Variante (abmarkiertes Gleis / baulicher Radweg)



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Knoten Leipziger Straße / Friedrichstraße

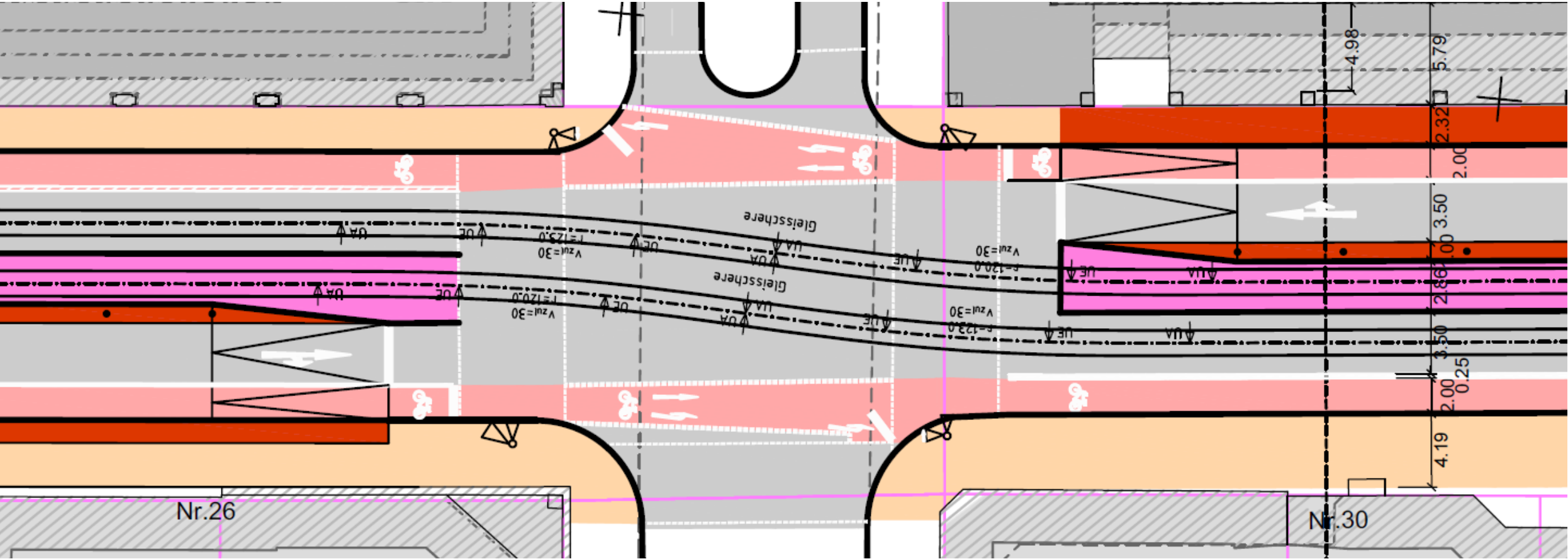
Gestaltungsorientierte Variante (abmarkiertes Gleis / baulicher Radweg)



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Knoten Leipziger Straße / Friedrichstraße

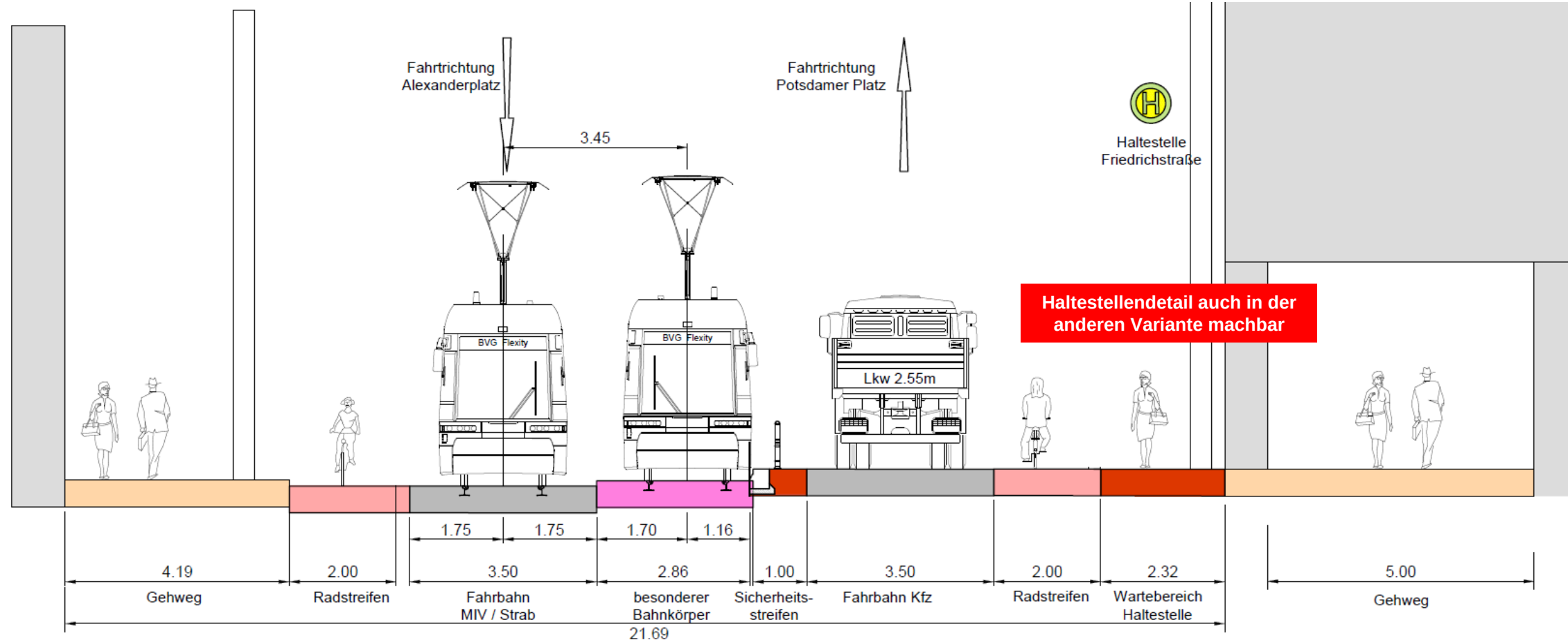
Gestaltungsorientierte Variante (besonderer Bahnkörper (8 cm erhöht) / Radfahrstreifen ggf. mit Leitboys)



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Knoten Leipziger Straße / Friedrichstraße

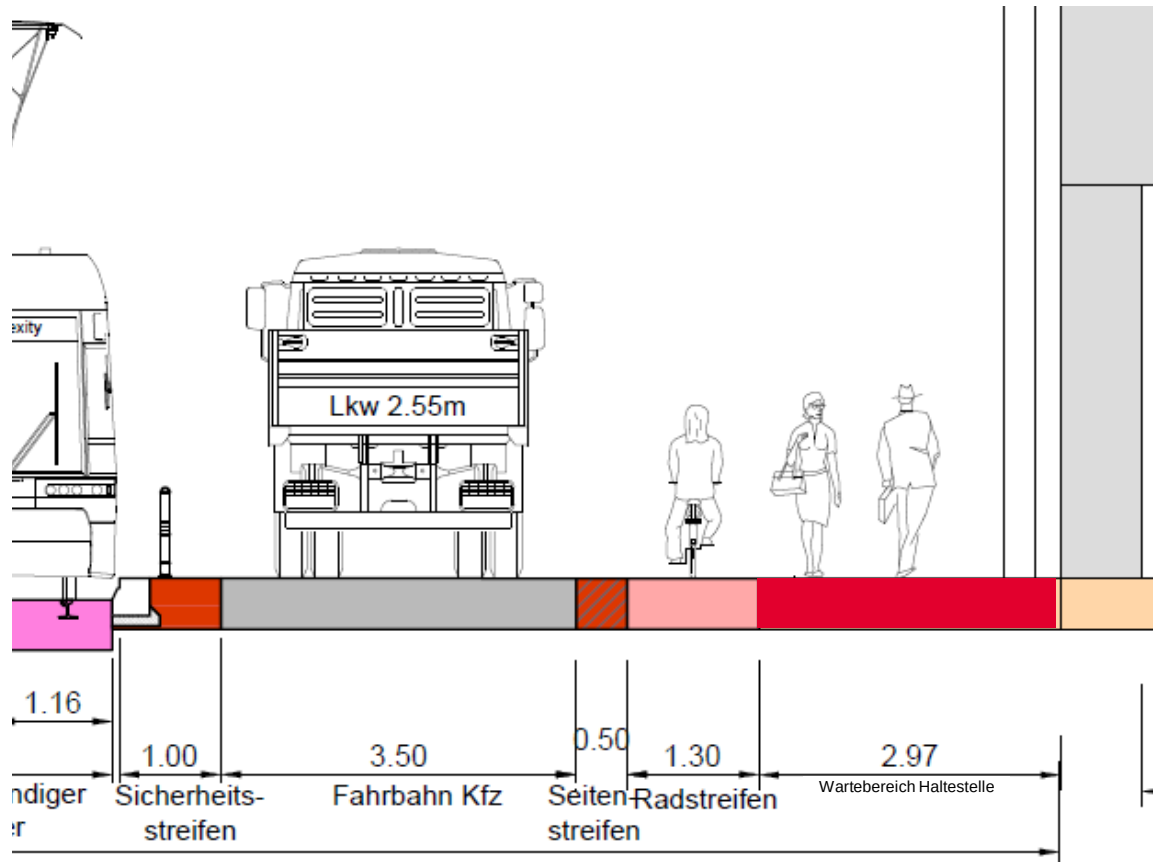
Gestaltungsorientierte Variante (besonderer Bahnkörper (8 cm erhöht) / Radfahrstreifen ggf. mit Leitboys)



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

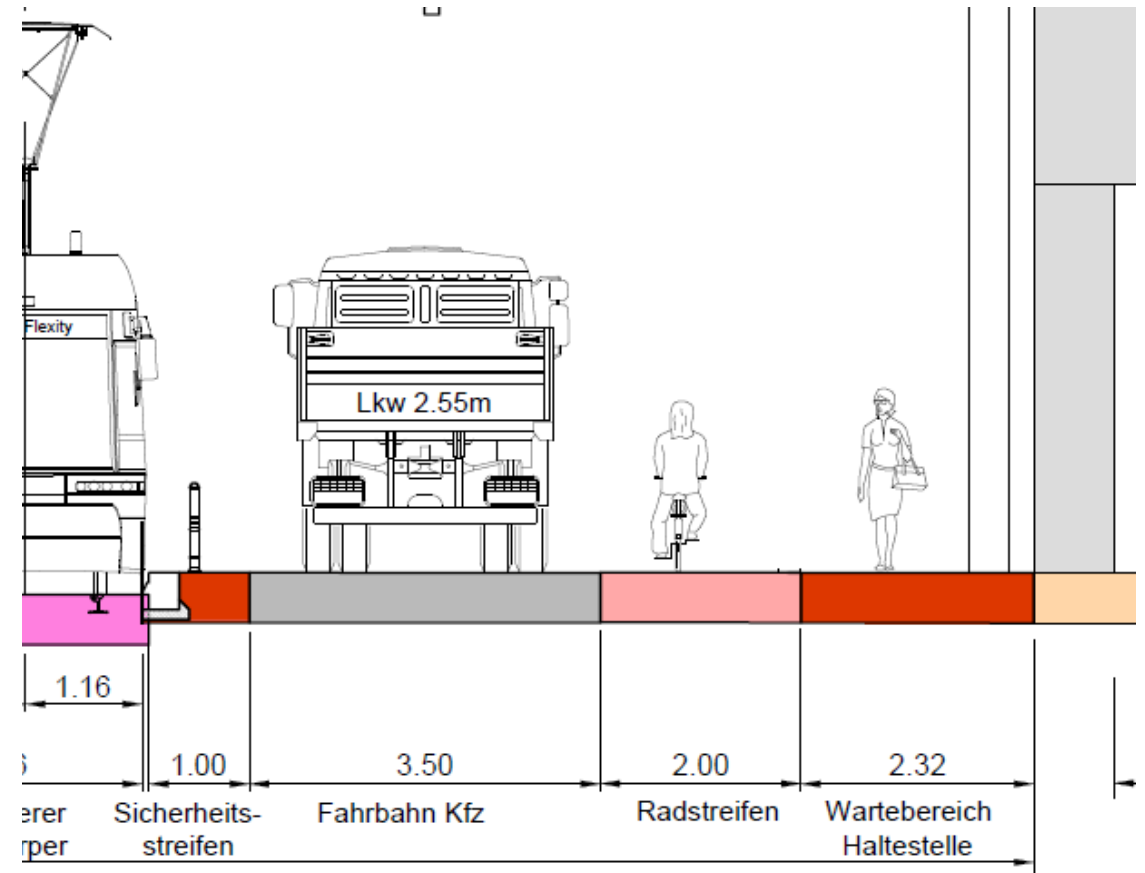
Welche Variante präferieren Sie?

Überfahrbares Haltestellenkap mit 1,30 m breitem Radstreifen



Überfahrbares Haltestellenkap mit 2 m breitem Radstreifen

Karte: OpenStreetMap



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Knoten Leipziger Straße / Friedrichstraße

Gestaltungsorientierte Variante (abmarkiertes Gleis / baulicher Radweg)



Quelle: SenUVK / LocLab

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Knoten Leipziger Straße / Friedrichstraße

Gestaltungsorientierte Variante (abmarkiertes Gleis / baulicher Radweg)



Quelle: SenUVK / LocLab

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Knoten Leipziger Straße / Friedrichstraße

Gestaltungsorientierte Variante (abmarkiertes Gleis / baulicher Radweg)



Quelle: SenUVK / LocLab

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Knoten Leipziger Straße / Friedrichstraße

Gestaltungsorientierte Variante (besonderer Bahnkörper (8 cm erhöht) / Radfahrstreifen ggf. mit Leitboys)



Quelle: SenUVK / LocLab

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Knoten Leipziger Straße / Friedrichstraße

Gestaltungsorientierte Variante (besonderer Bahnkörper (8 cm erhöht) / Radfahrstreifen ggf. mit Leitboys)



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

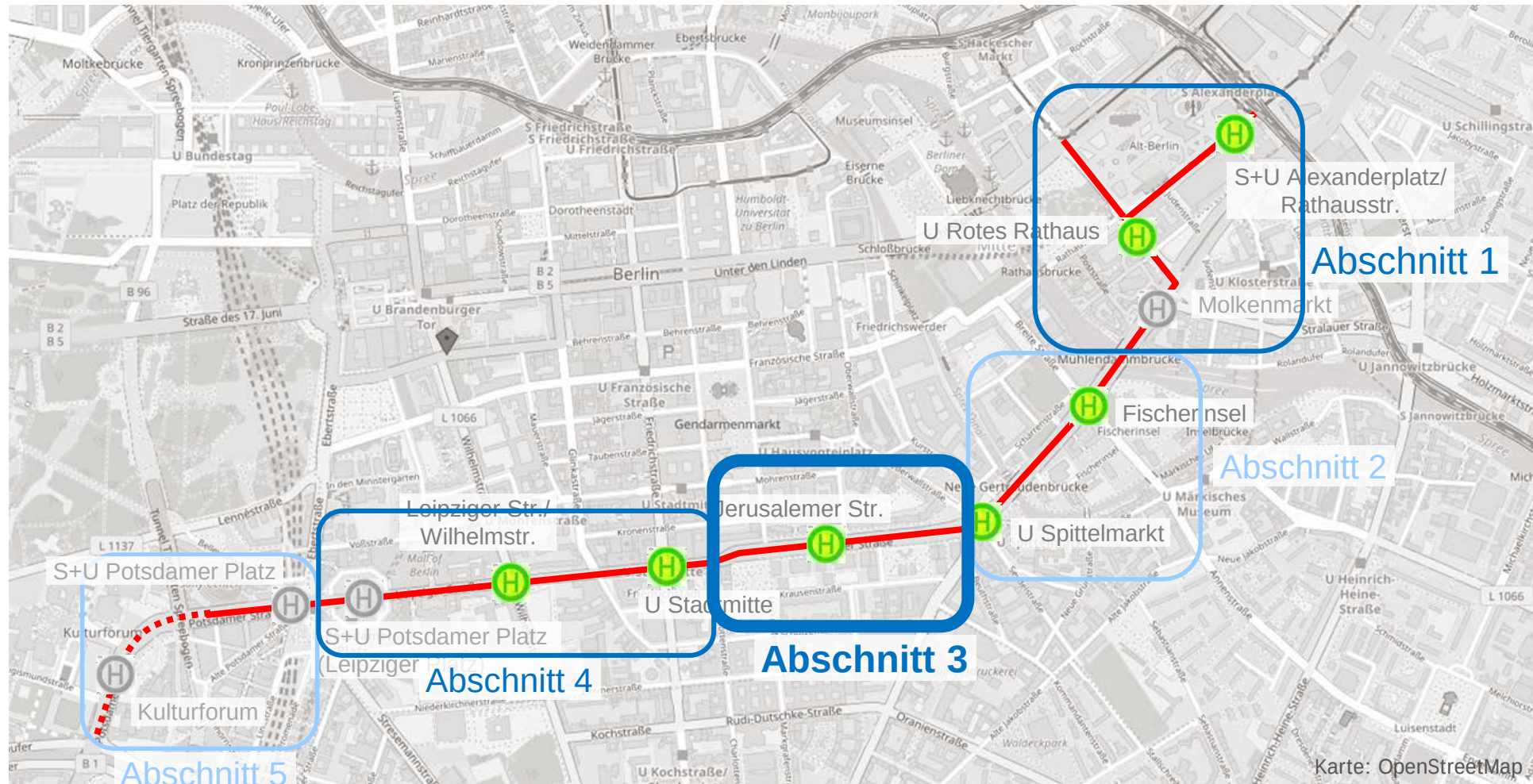
Knoten Leipziger Straße / Friedrichstraße

Gestaltungsorientierte Variante (besonderer Bahnkörper (8 cm erhöht) / Radfahrstreifen ggf. mit Leitboys)



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Neu sind die Planungsergebnisse für Abschnitt 3



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Abschnitt 3 - wesentliche Unterschiede und Gemeinsamkeiten:

Bestandsorientierte Variante

- durchgehend zwei Kfz-Spuren je Richtung
- durchgehend 2 m breiter baulicher Radweg
- grünes Gleis

Gestaltungsorientierte Variante

- durchgehend eine Kfz-Spur je Richtung
- durchgehend 3 m breiter baulicher Radweg
- gepflastertes Gleis, muss für Notfallfahrzeuge befahrbar sein
- Deutlich kürzere Querungswege für Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr, da sich die Anzahl der Fahrspuren reduziert
- Deutliche lokale Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen und damit von Lärm und Abgasen (ca. -50%)
- Aufwertung der Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität, übersichtliche, geradlinige Aufteilung der Flächen

- Grundsätzlich Erhalt der Bäume (Südseite) und der Grünbereiche (Nordseite) und Ergänzung der Bäume
- Bepflanzung des Mittelstreifens mit bestäubungsfreundlichen Pflanzen
- Drei neue oberirdische Querungen im Bereich Jerusalemer Straße
- Schließung und Abbruch des Fußgängertunnels Jerusalemer Straße
- Haltestelle Jerusalemer Straße mit Mittelbahnsteig
- Multifunktionsstreifen im Seitenbereich für Liefern, Elektrofahrzeuge, Fahrrad-Parken, Parken etc.
- Zwischen-Endstelle für die Straßenbahn westlich des Spittelmarktes

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Grünbänder auf der Nord- und Südseite und der sozialistische Städtebau prägen den breiten Abschnitt



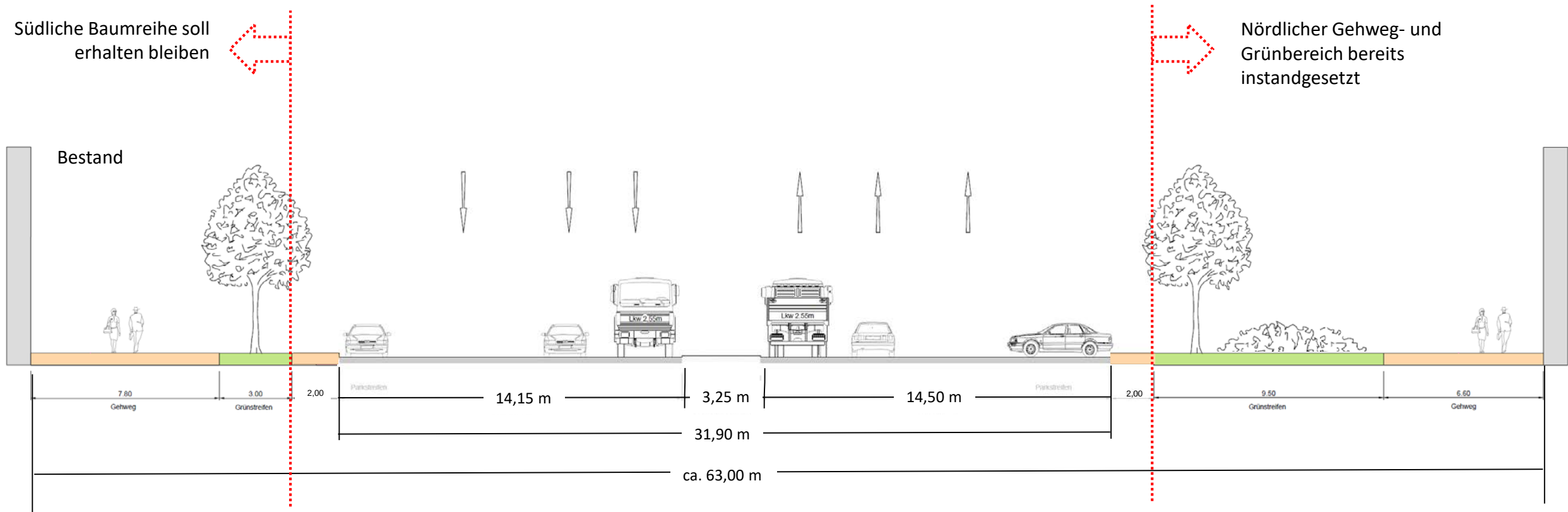
Foto: Philipp Meuser

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Die Verkehrsflächen im Bestand umfassen den Fahrbahnbereich mit 31,90 m und Seitenstreifen à ca. 2 m.

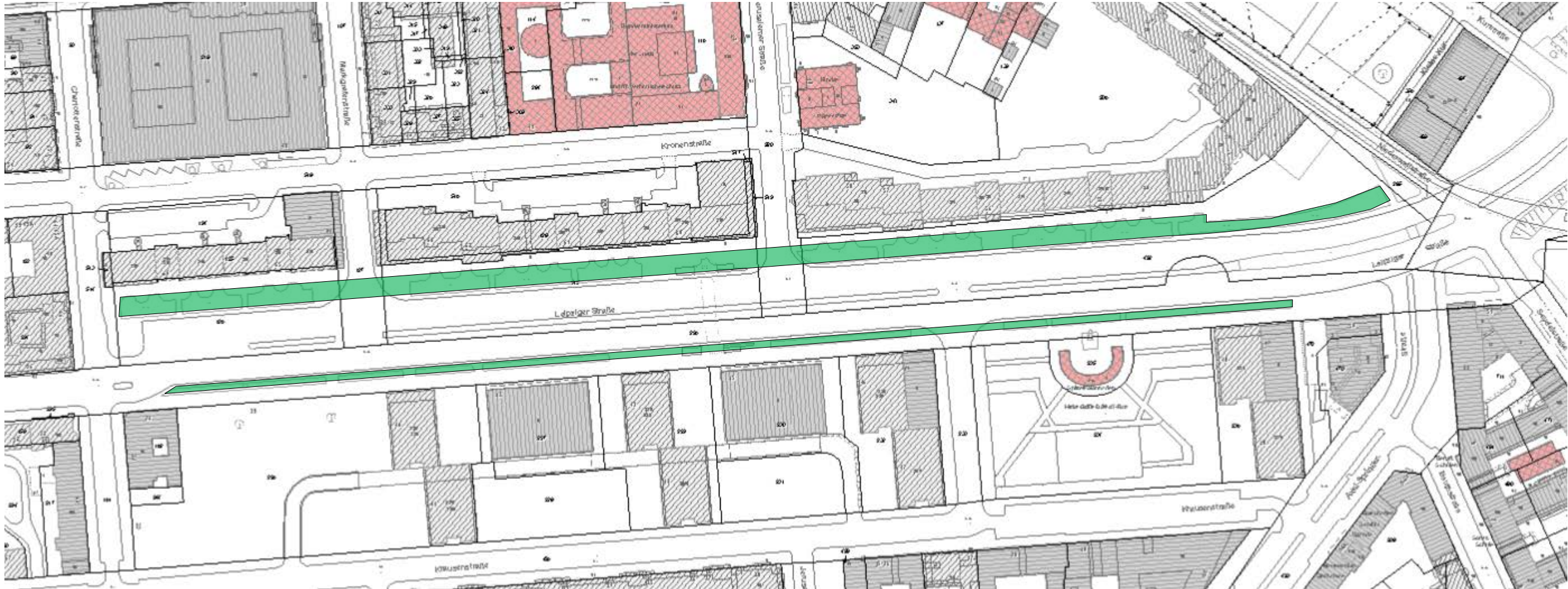


Karte: OpenStreetMap



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Der Aufbau des Straßenquerschnitts orientiert sich an den erhaltens- und ergänzenswerten Grünbändern und dem Charakter der Straße als Repräsentation des sozialistischen Städtebaus.



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Gehweg und Grünband auf der Nordseite werden zurzeit instandgesetzt



Visualisierung Gesamtplanung

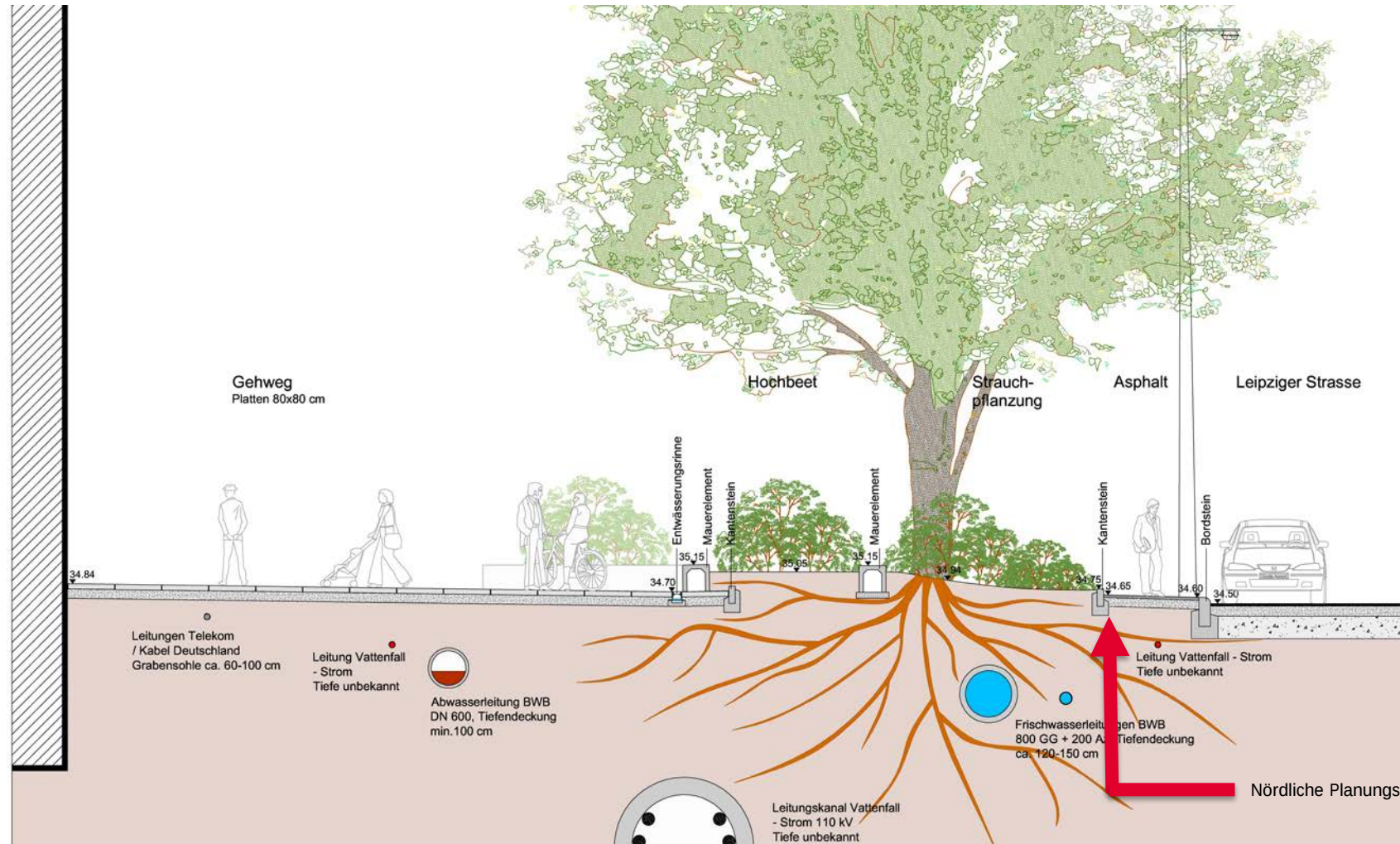


Teilabschnitt mit Bank nach Fertigstellung

Fotos: Glaßer und Dagenbach

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

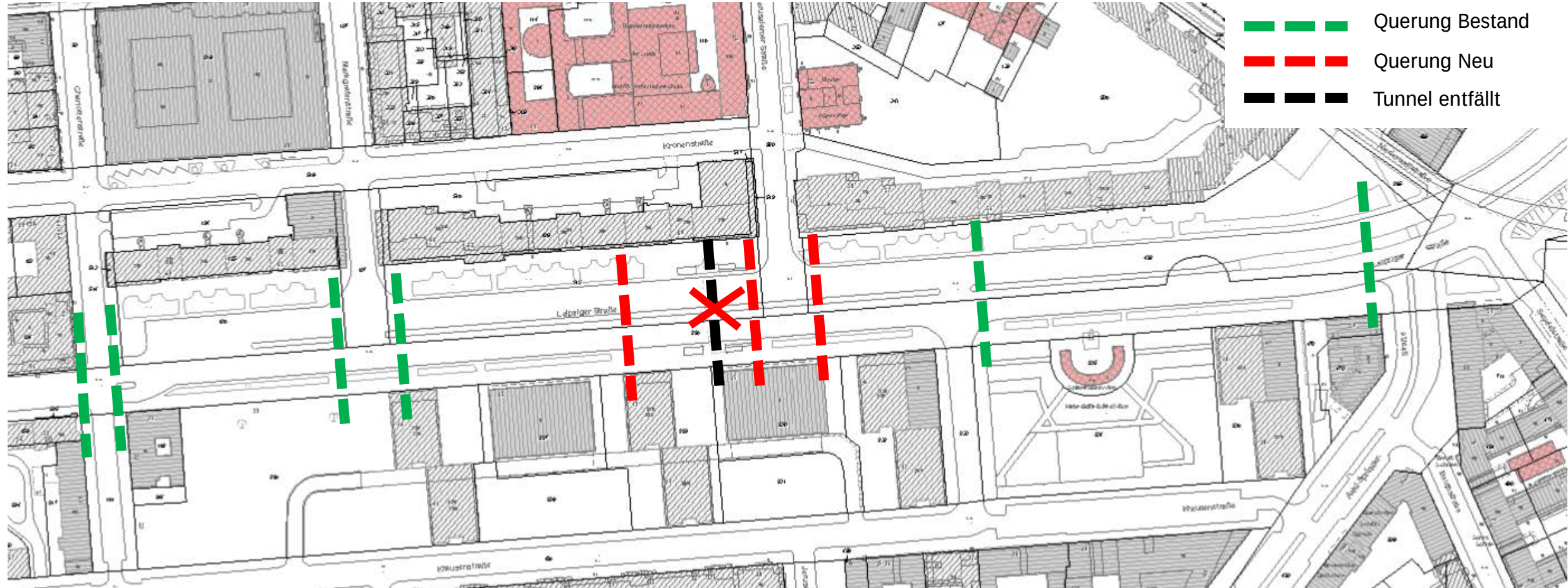
Grünbänder auf der Nord- und Südseite und der sozialistische Städtebau prägen den breiten Abschnitt



Grafik: Glaßer und Dagenbach

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Fußgängerüberwege (gilt für beide Varianten) - Es kommen drei oberirdische Querungen dazu



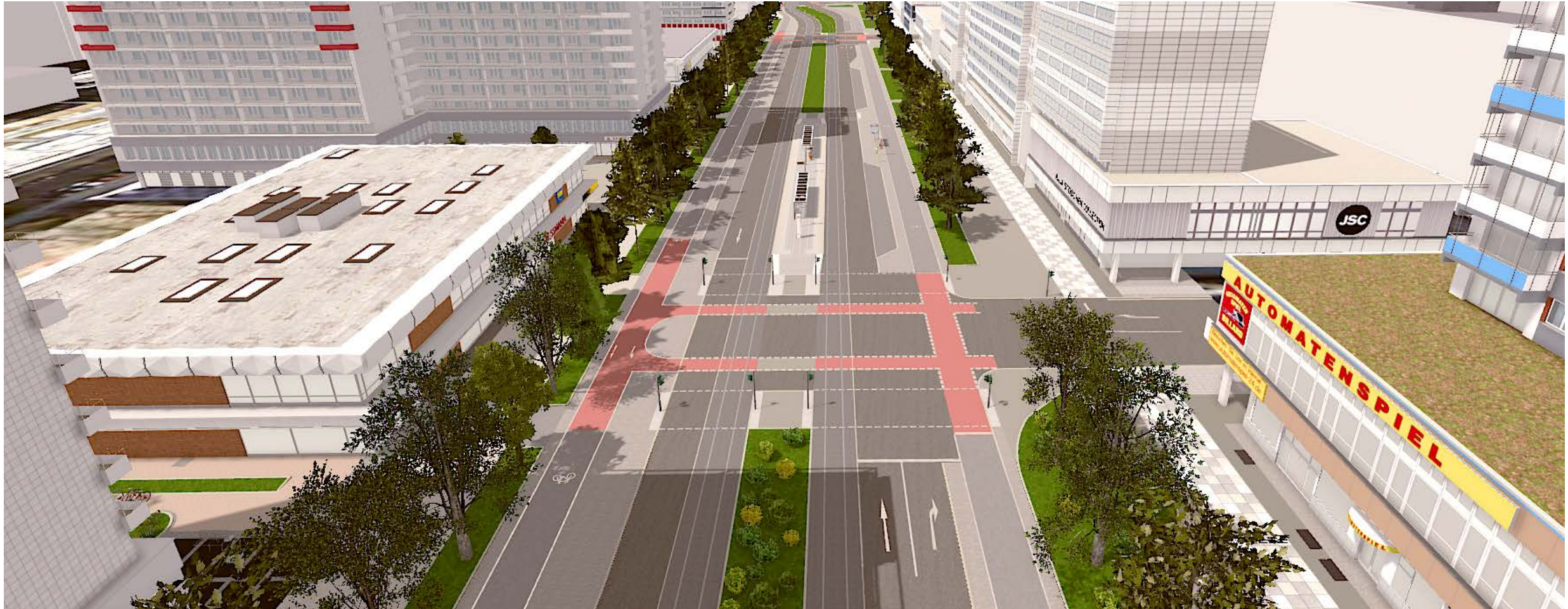
Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Gestaltungsorientierte Variante:

Visualisierung Blick Richtung Potsdamer Platz, Höhe Jerusalemer Straße.



Karte: OpenStreetMap



Quelle: SenUVK / LocLab

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Zum Vergleich aktueller Bestand:

Visualisierung Blick Richtung Potsdamer Platz, Höhe Jerusalemer Straße.



Karte: OpenStreetMap



Quelle: SenUVK / LocLab

Karte: OpenStreetMap

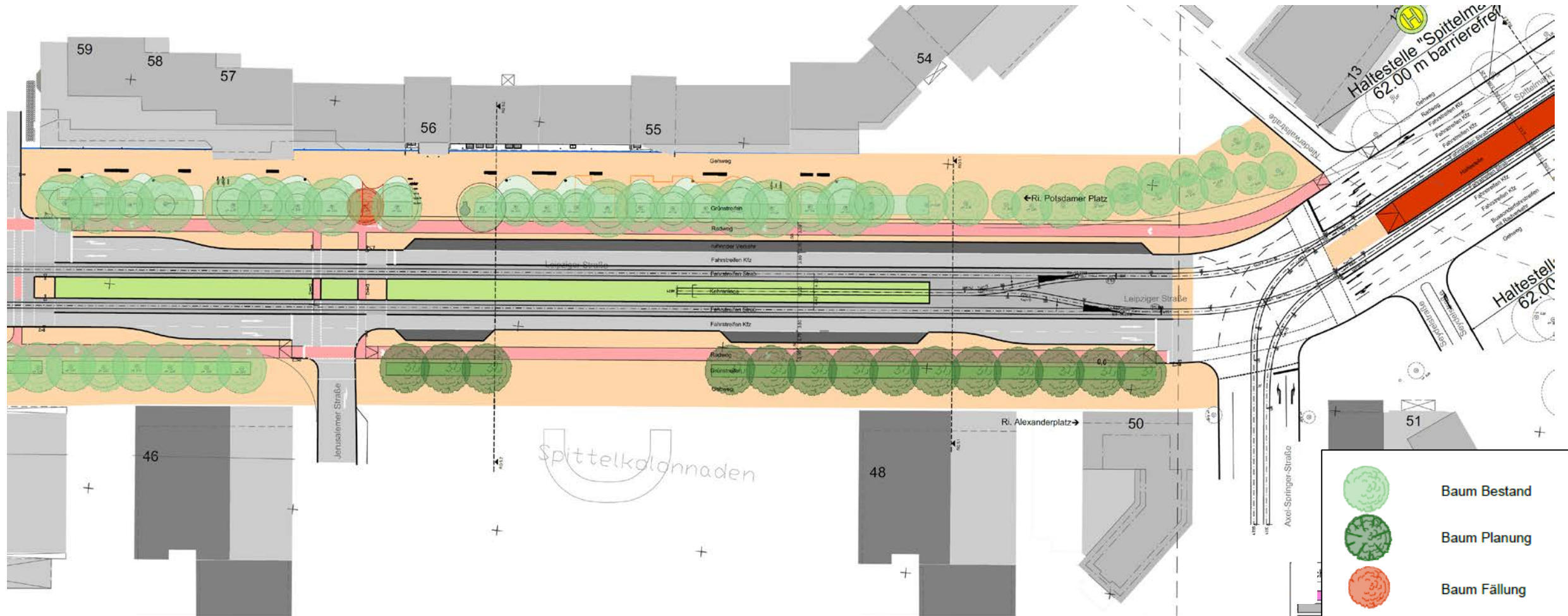


Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Gestaltungsorientierte Variante: Planung erhält Charakter des Straßenabschnitts, Verkehrsflächen werden umverteilt, mehr Querungen geschaffen und Grünanteil erhöht.



Karte: OpenStreetMap

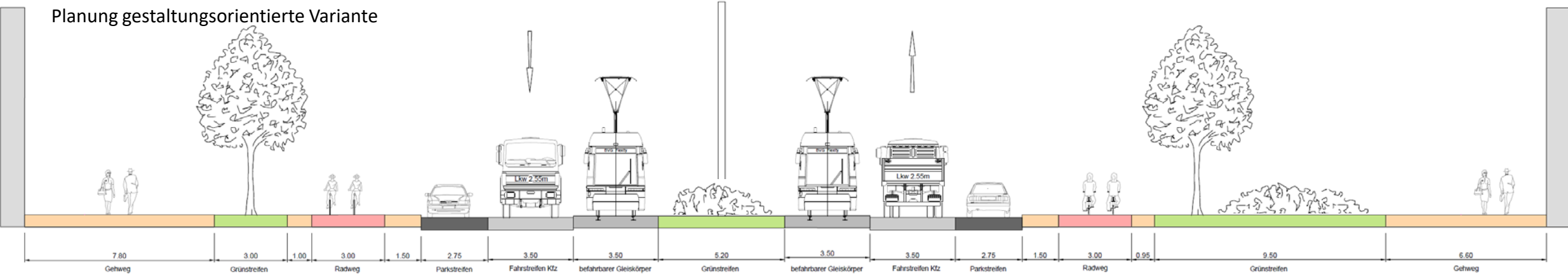
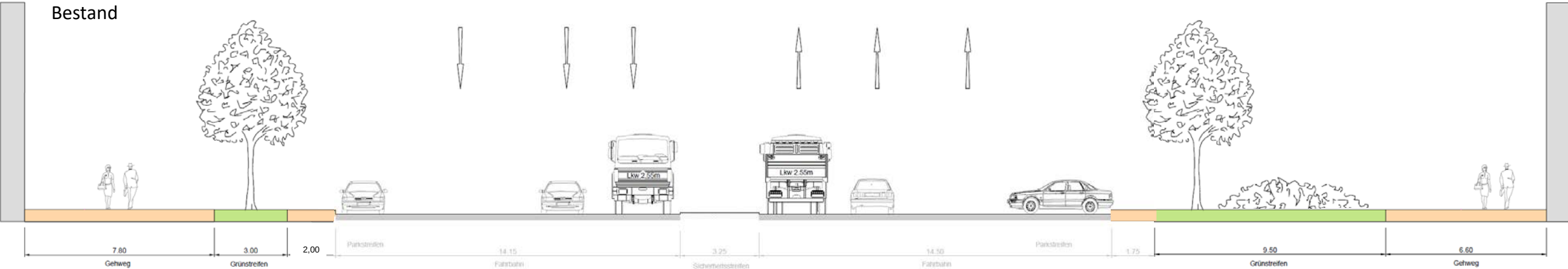


Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Gestaltungsorientierte Variante: Planung erhält Charakter des Straßenabschnitts, Verkehrsflächen werden umverteilt, mehr Querungen geschaffen und Grünanteil erhöht.



Karte: OpenStreetMap



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Freiraumgestaltung: Potenzial der grauen Infrastruktur nutzen
Leipziger Straße als Pilotprojekt „Straßenraum als Freiraum“?

CHARTA FÜR DAS BERLINER STADTGRÜN



Karte: OpenStreetMap

- Qualifizierung des Straßenraums als Freiraum (sichere und komfortable Querungen, angepasste Fahrgeschwindigkeit, Reduktion der Fahrspuren, „faire“ Verteilung des Straßenraums, Qualifizierung des straßenbegleitenden Grüns, qualitätsvolle Nutzungen der Randstreifen und insgesamt der deutlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität.
- Konzept und Umsetzung für Grün- und Freiflächen auf der Südseite unter Einbeziehung des Dönhoff-Platzes (ist bereits neu gestaltet) und der weiteren öffentlichen/privaten Grün- und Freiflächen, mit deutlicher Verbesserung der Gestalt- und Nutzungsqualität sowie der stadtklimatischen Wirksamkeit, der Wegebeziehungen (Nord- Südverbindungen) sowie Logistik der Anlieferung für die gewerblichen Flächen.
- Entwicklung einer modellhaften Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und den Immobilieneigentümern (Moderation durch Standortmanagement) zur Aktivierung der privaten Grünflächenpotenziale.

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Freiraumgestaltung: Mittelstreifen als Insel für bestäubungsfreundliche Pflanzen



Karte: OpenStreetMap



Foto: Dr. Christian Schmid-Egger

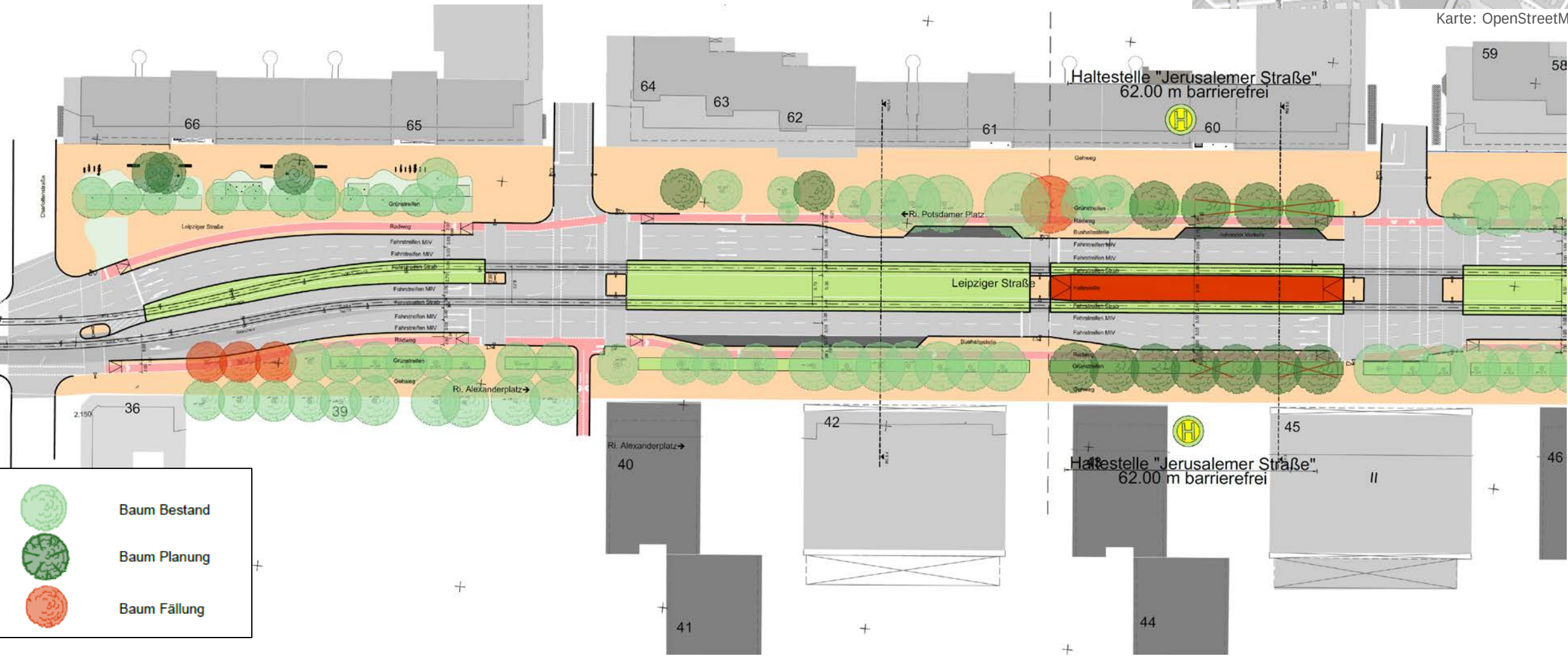
Insektenfreundliche Bepflanzung von Mittelstreifen, hier Beispiel Pilotprojekt Otto-Suhr-Allee in Berlin-Charlottenburg



Copyright: gruppe F

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

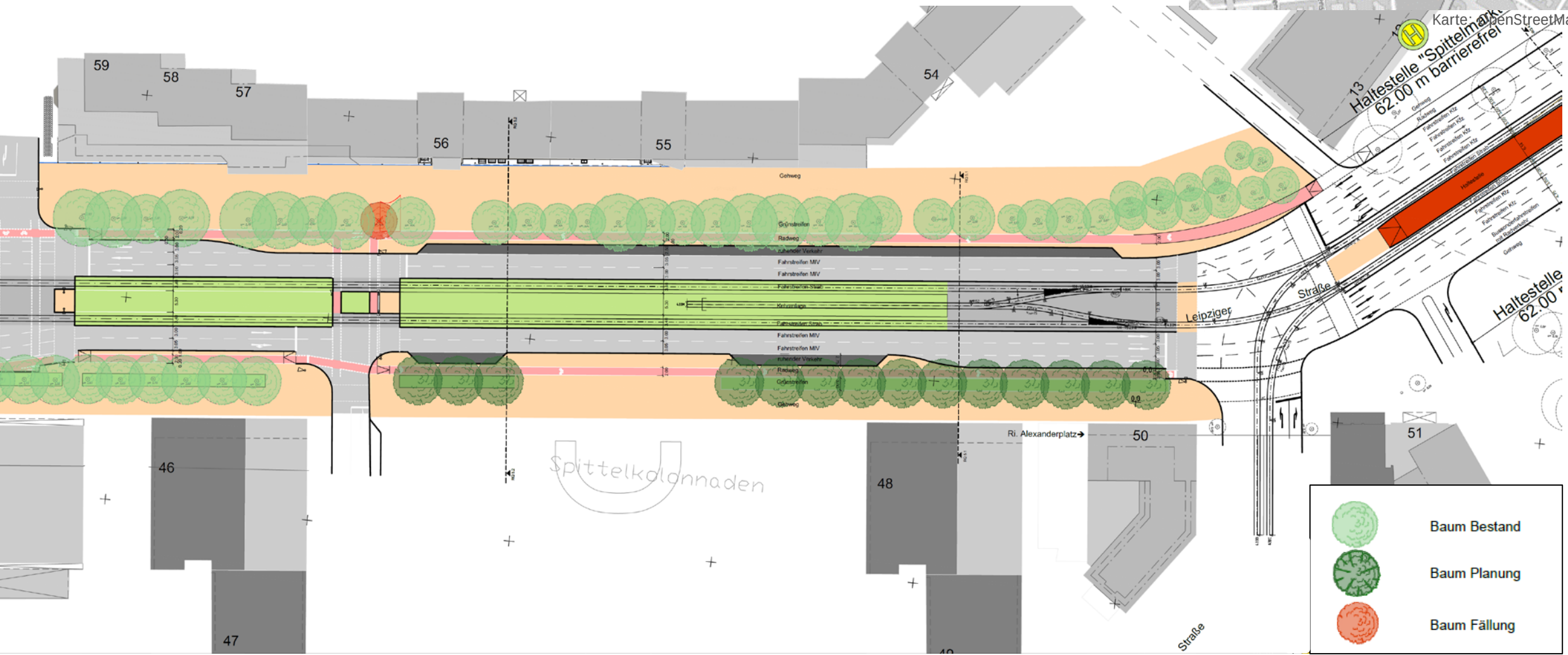
Bereich Jerusalemmer Straße Ost – bestandsorientierte Variante



Karte: OpenStreetMap

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Bereich Jerusalemmer Straße Ost – bestandsorientierte Variante



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Bestandsorientierte Variante:

Visualisierung Blick Richtung Potsdamer Platz, Höhe Jerusalemer Straße.



Karte: OpenStreetMap



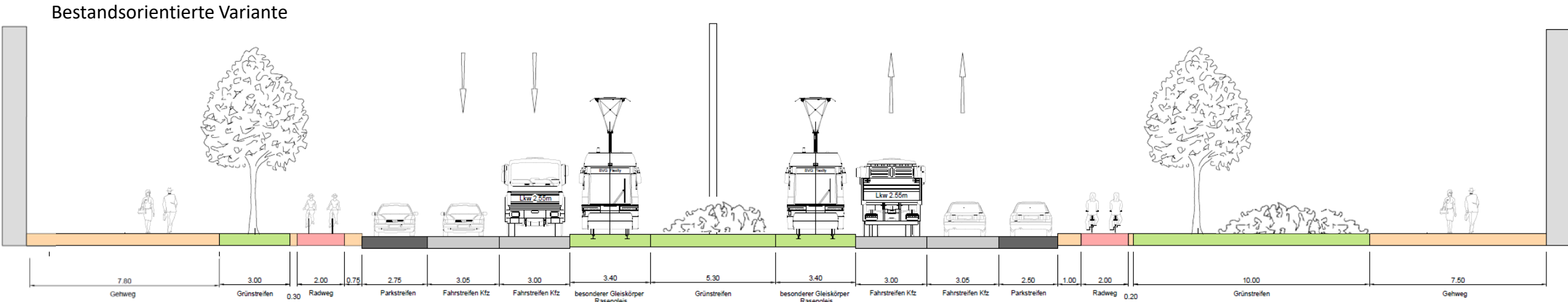
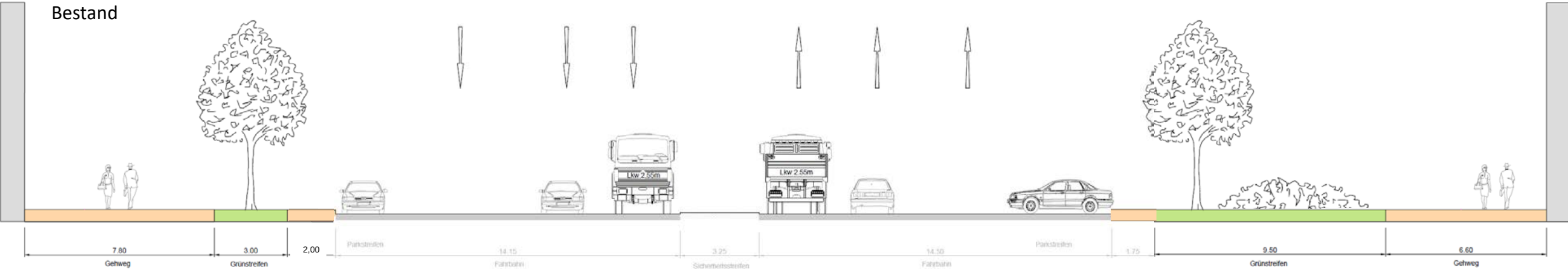
Quelle: SenUVK / LocLab

Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Bereich Jerusalemmer Straße Ost – bestandsorientierte Variante

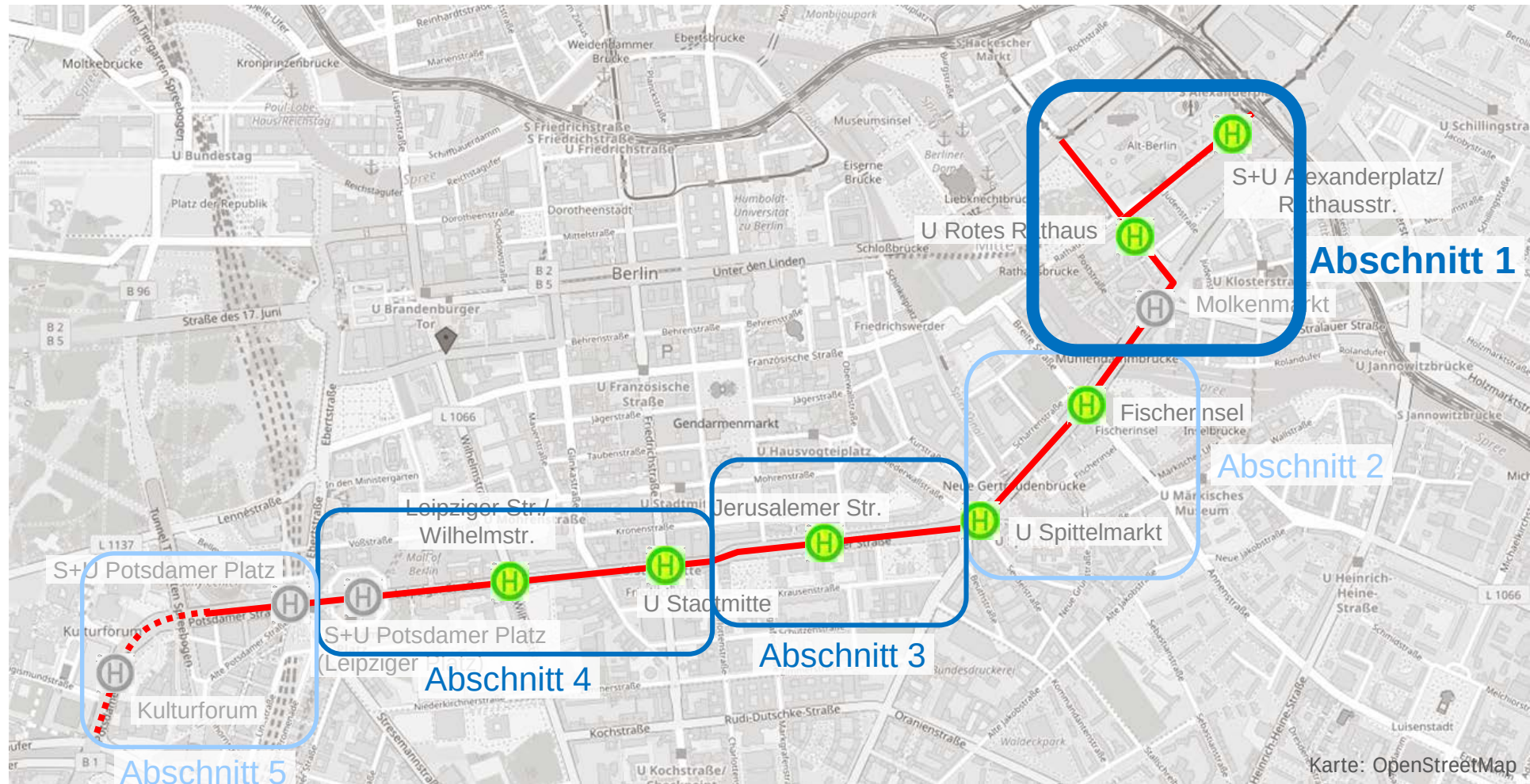


Karte: OpenStreetMap



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Neu sind die Planungsergebnisse für Abschnitt 1

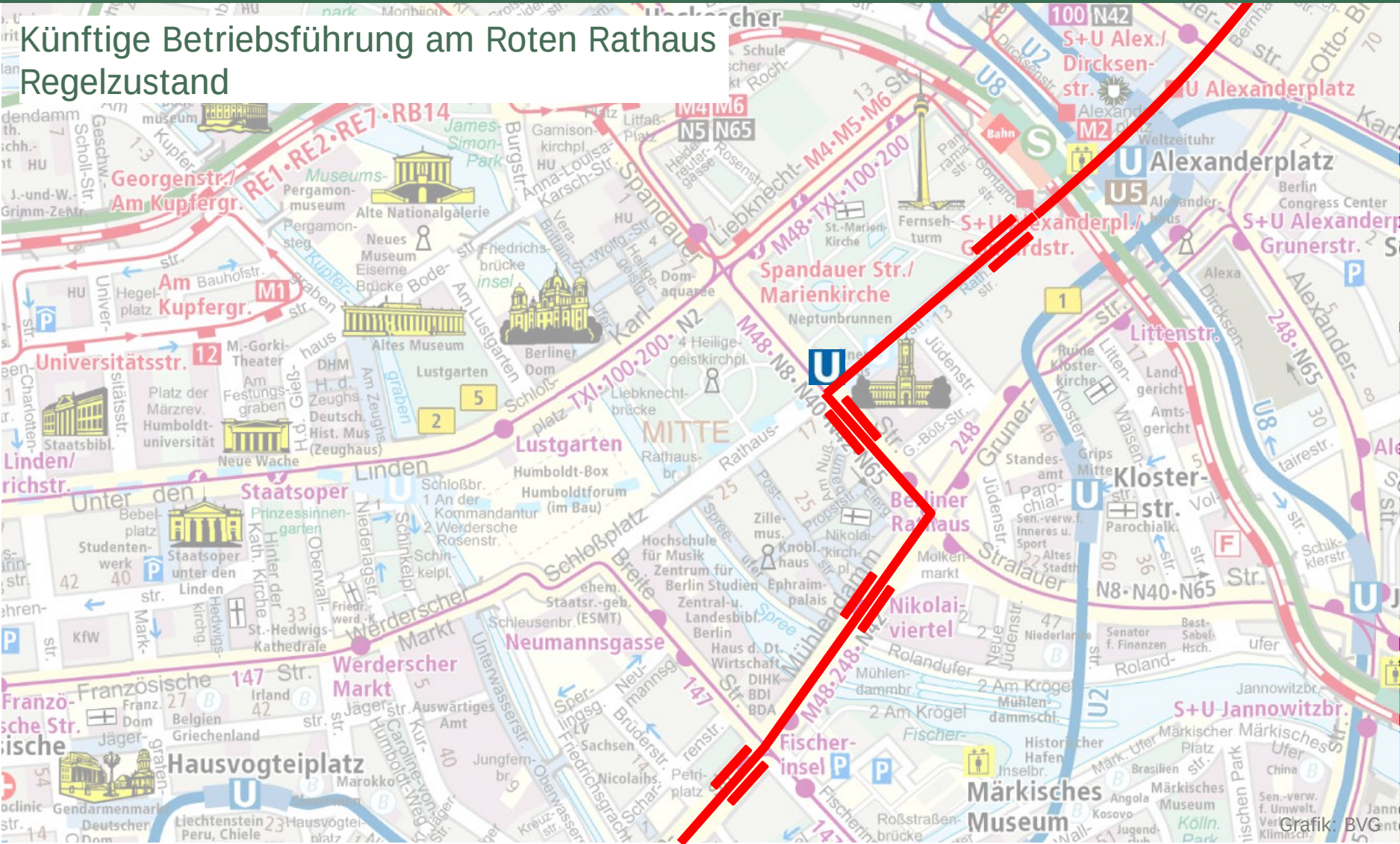


Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Auch die Beteiligung im Projektwerkraum „Rathausforum“ vom 23.09. war konstruktiv...



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Künftige Betriebsführung am Roten Rathaus Umleitungszustand

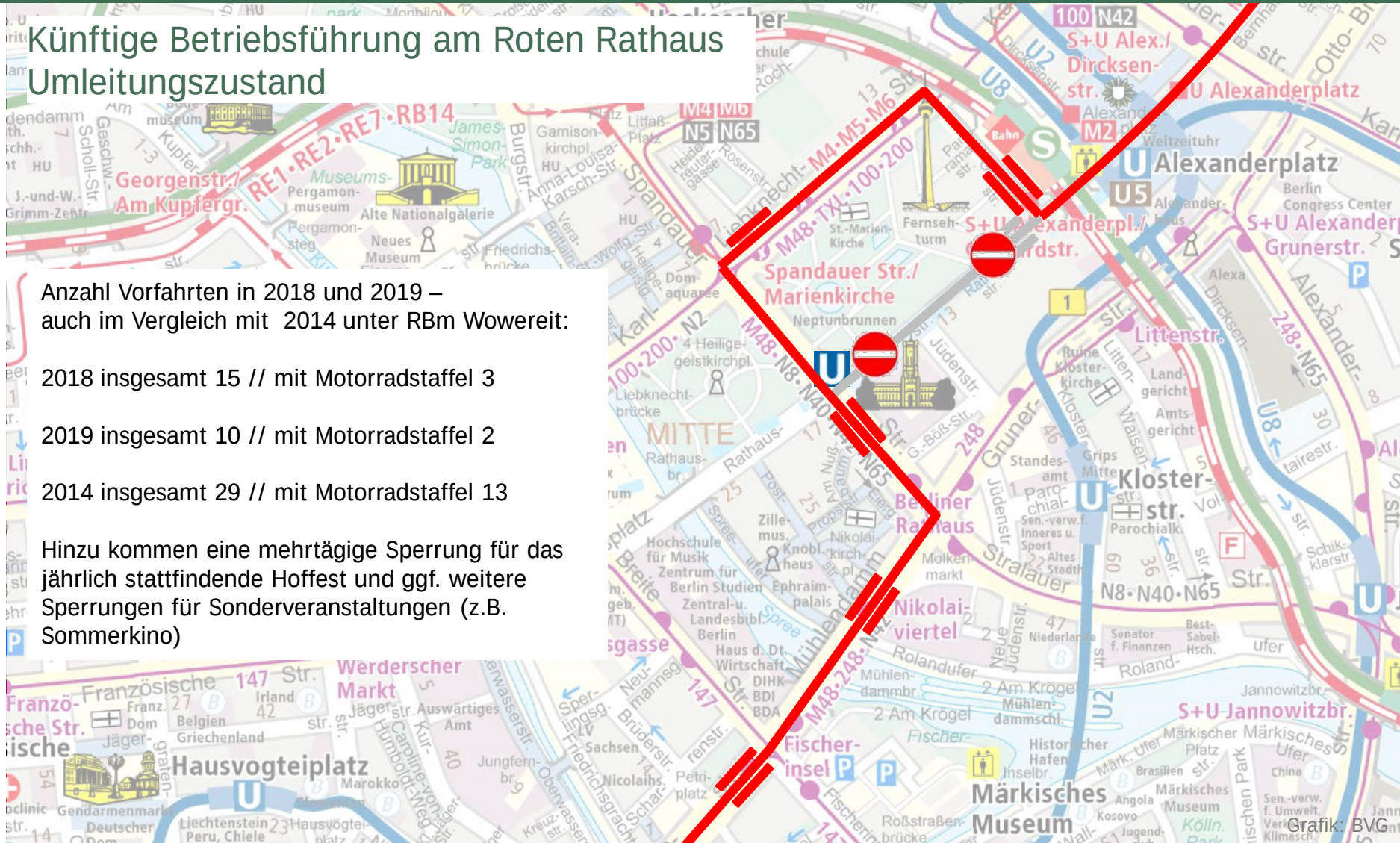
Anzahl Vorfahrten in 2018 und 2019 –
auch im Vergleich mit 2014 unter RBm Wowereit:

2018 insgesamt 15 // mit Motorradstaffel 3

2019 insgesamt 10 // mit Motorradstaffel 2

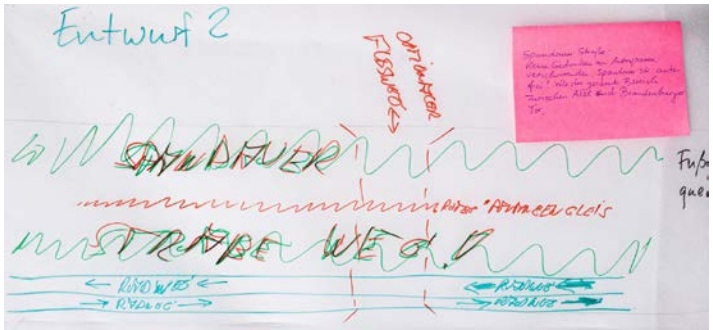
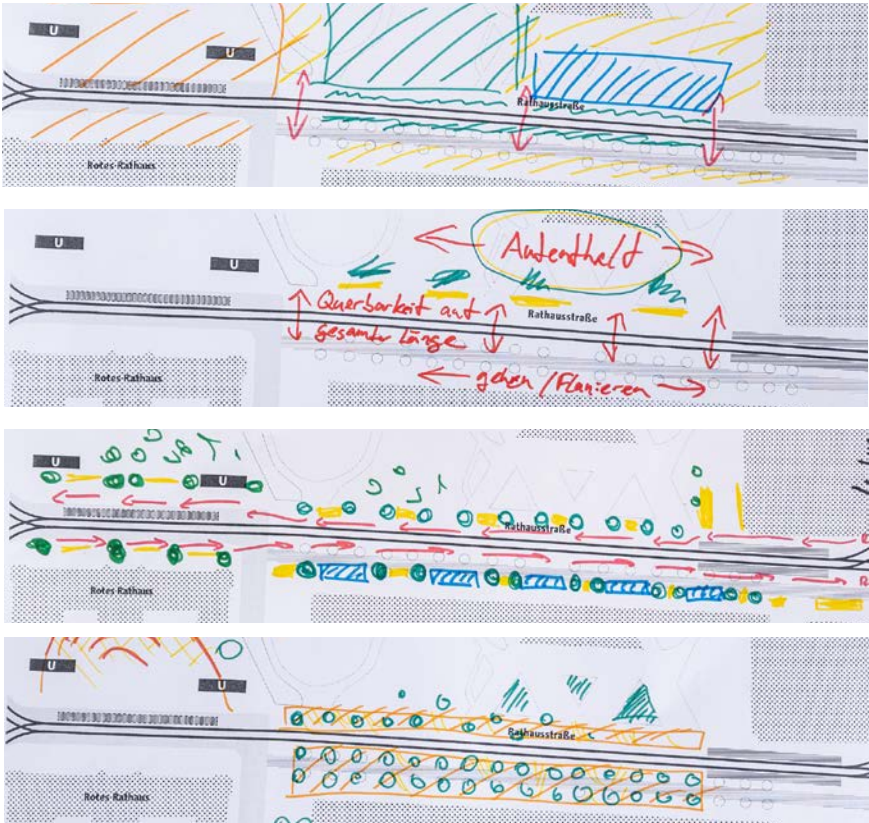
2014 insgesamt 29 // mit Motorradstaffel 13

Hinzu kommen eine mehrtägige Sperrung für das
jährlich stattfindende Hoffest und ggf. weitere
Sperrungen für Sonderveranstaltungen (z.B.
Sommerkino)



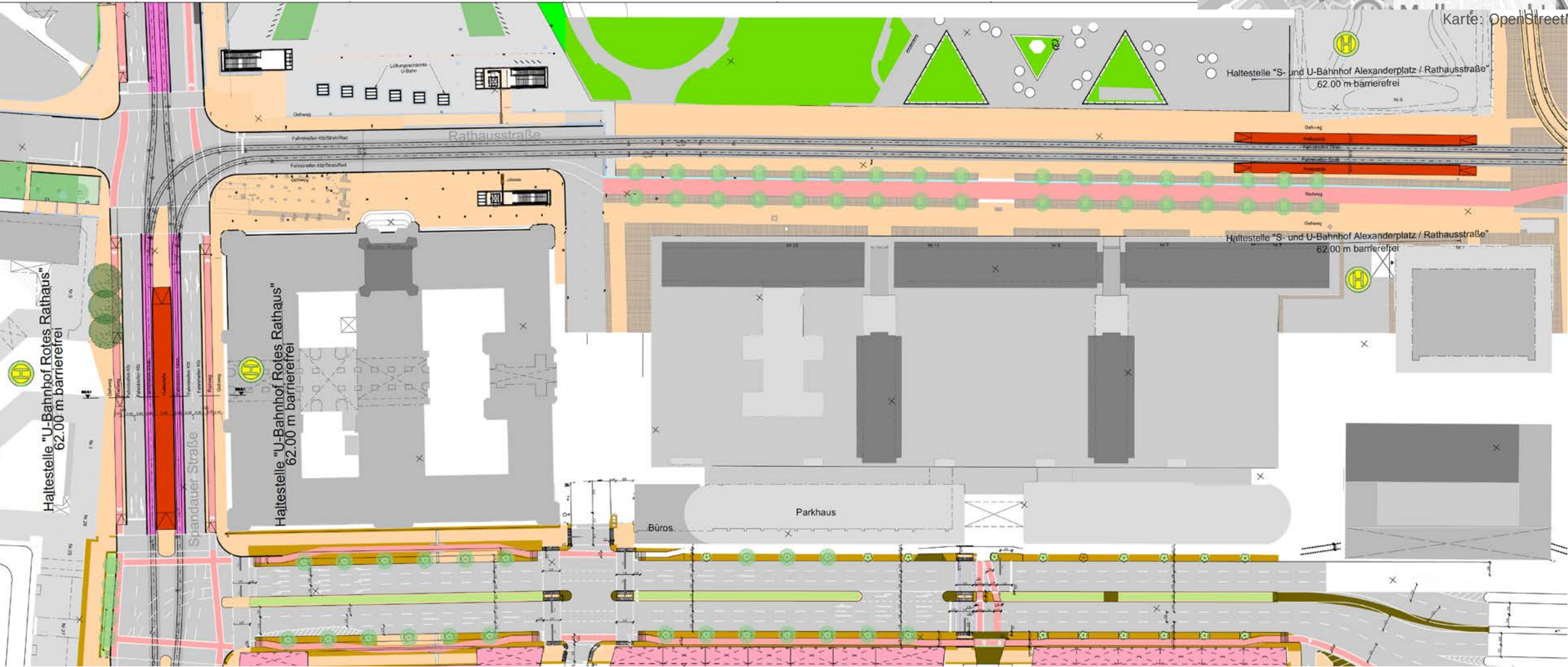
Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Rathausstraße und Spandauer Straße war Teil des Projektwerkraums in der Stadtwerkstatt und werden im Wettbewerb Rathausforum weiter thematisiert



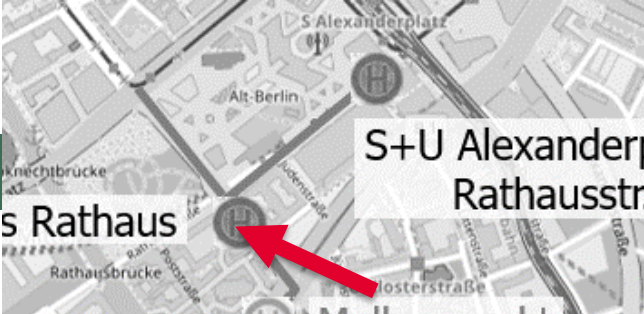
Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Rathausstraße und Haltestelle Rotes Rathaus

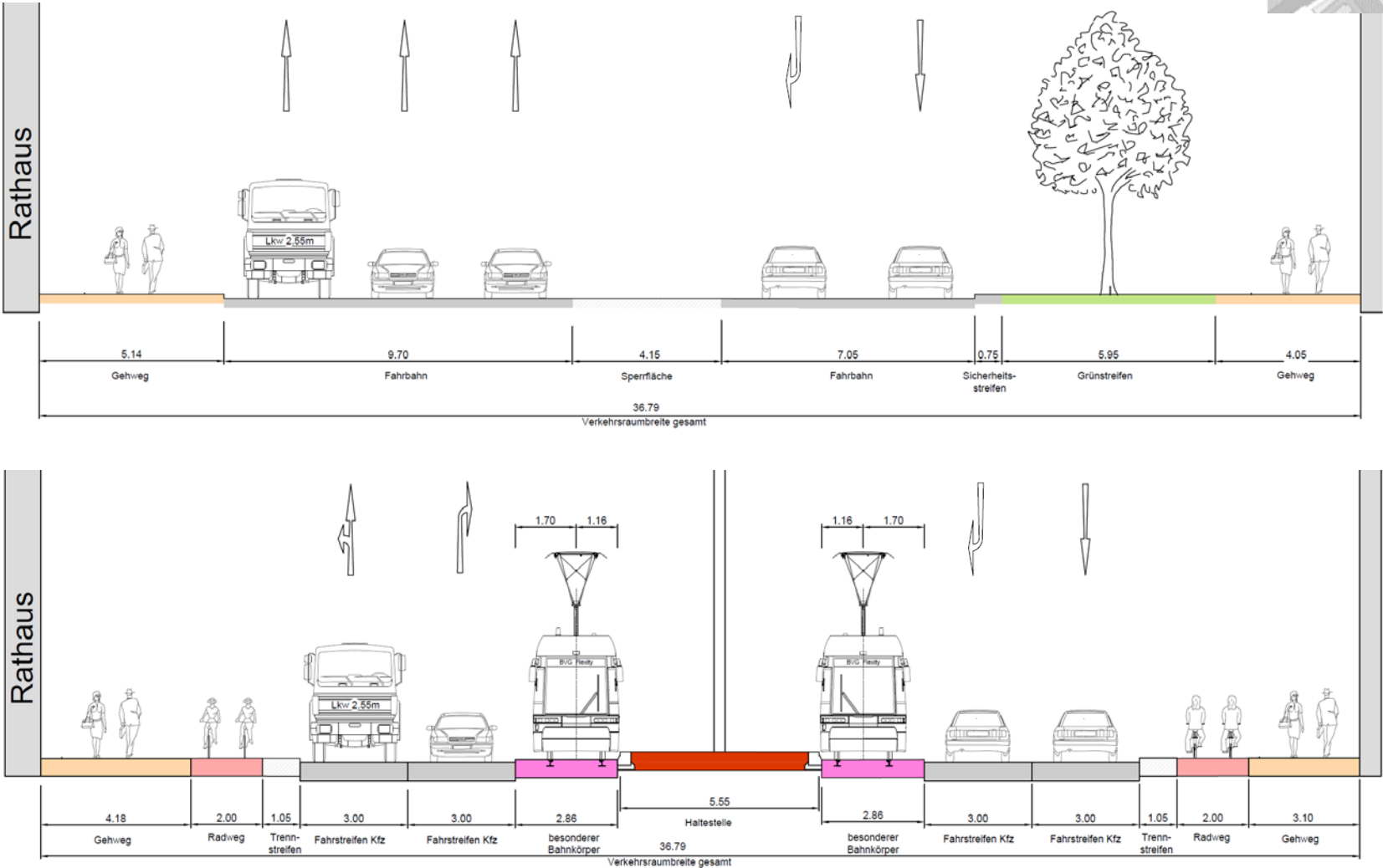


Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Haltestelle Rotes Rathaus



Karte: OpenStreetMap



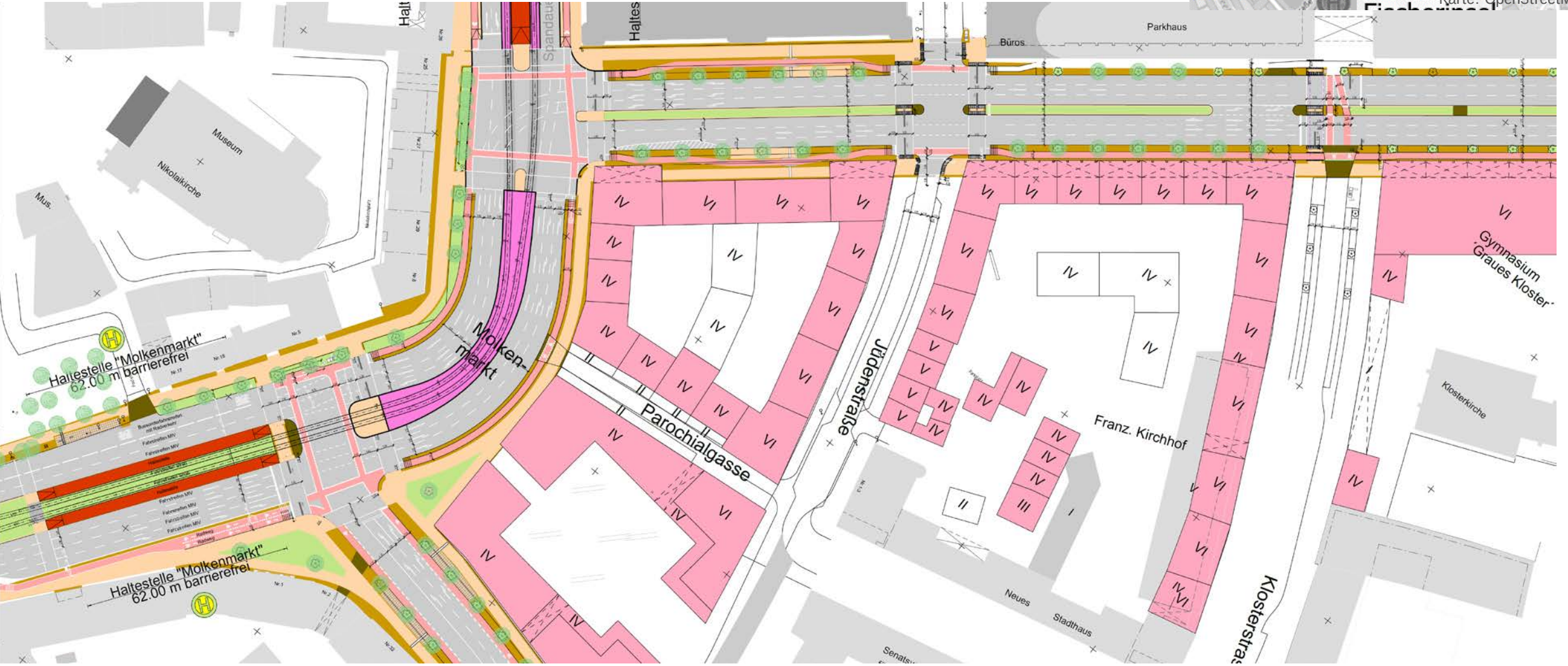
Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Haltestelle Rotes Rathaus



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Molkenmarkt



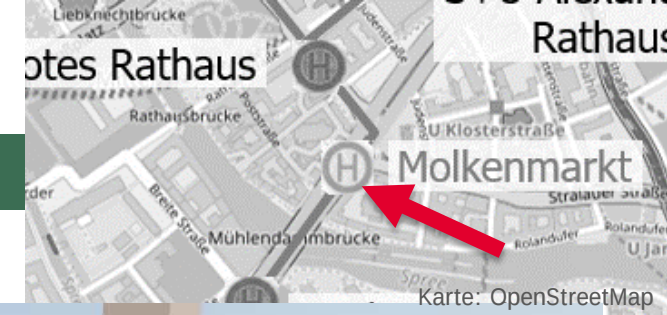
Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Molkenmarkt



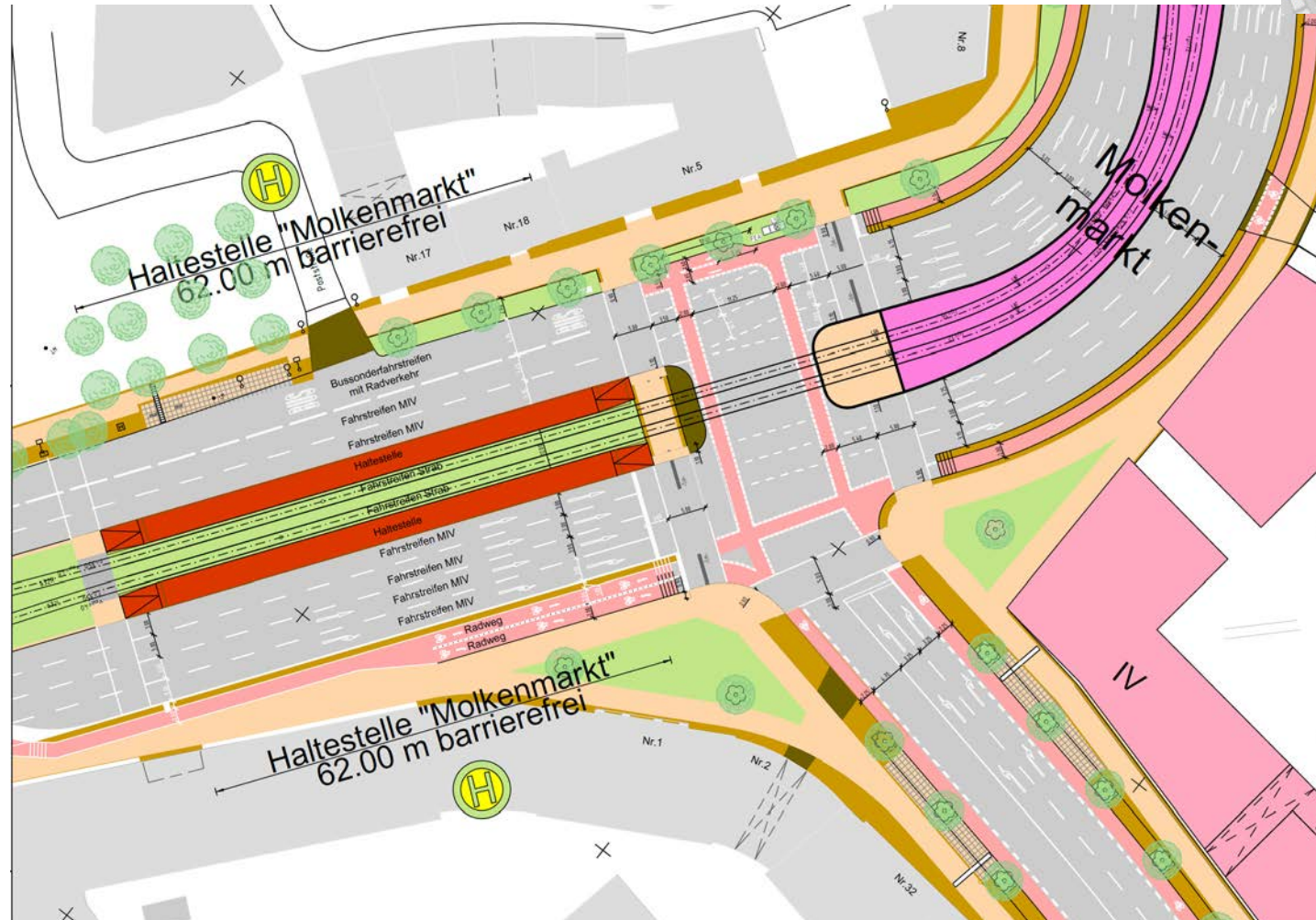
Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Molkenmarkt



Aktueller Stand der Straßenbahnplanung

Molkenmarkt – Haltestelle zur Diskussion



Agenda

- ▶ Begrüßung
- ▶ Einführung und Vorstellung des Ablaufs
- ▶ Aktueller Stand der Straßenbahnplanung
- ▶ **Fragen und Diskussion**
- ▶ Ausblick
- ▶ Diskussion an den Stellwänden

Foto: www.b-u-ilder.de

Verständnisfragen zur Präsentation

Beantwortung von Fragen aus dem Plenum

Agenda

- ▶ Begrüßung
- ▶ Einführung und Vorstellung des Ablaufs
- ▶ Aktueller Stand der Straßenbahnplanung
- ▶ Fragen und Diskussion
- ▶ **Ausblick**
- ▶ Diskussion an den Stellwänden

Foto: www.b-u-ilder.de

Ausblick

- ▶ ppt-Präsentation und Protokoll der heutigen Veranstaltung werden online zur Verfügung gestellt.
 - ▶ <https://www.berlin.de/senuvk/verkehr>
- ▶ Teilen Sie uns Ihre weiteren Anregungen vom **26.2. bis 11.3.2020** 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.
- ▶ Es folgt eine weitere Öffentlichkeitsveranstaltung voraussichtlich im Dezember 2020.

Agenda

- ▶ Begrüßung
- ▶ Einführung und Vorstellung des Ablaufs
- ▶ Aktueller Stand der Straßenbahnplanung
- ▶ Fragen und Diskussion
- ▶ Ausblick
- ▶ **Diskussion an den Stellwänden**

Foto: www.b-u-ilder.de



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!
Sie könne sich im Anschluss die Pläne an den Stelltafeln anschauen,
Fragen stellen und Anmerkungen hinterlassen.

Foto: BVG / Lambert