

Beteiligungsprozess zur Straßenbahnneubaustrecke  
Johannisthal - Gropiusstadt

Protokoll der Online-Informationsveranstaltung

06.10.2022, Zoom Meeting, 17.00 bis 20.00 Uhr

Ca. 130 Teilnehmende

Teilnehmende

Veranstalterin Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK):

Hartmut Reupke, SenUMVK, Leitung der Abteilung IV Mobilität

Franziska Fronzke, SenUMVK Abteilung IV Mobilität

Kevin Würfel, SenUMVK Abteilung IV Mobilität

Falko Nordenholz, SenUMVK Abteilung IV Mobilität

Tobias Hintersberger, SenUMVK Abteilung IV Mobilität

Benjamin Schilling, SenUMVK Abteilung IV Mobilität

Julie Martinet, SenUMVK Abteilung IV Mobilität

Franziska Brockmann, SenUMVK Abteilung IV Mobilität

Beauftragte Ingenieurbüros:

Ingolf Berger, Rambøll Deutschland GmbH

Valentin R. Kranz, Rambøll Deutschland GmbH

Michal Smalo, Rambøll Deutschland GmbH

Nils Kohlschmidt, EIBS GmbH

Julian Wetzel, EIBS GmbH

Moderationsteam:

Dr. Ursula Flecken, Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG

Paul-Martin Richter, Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG

Demet Yilmaz, Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG

Thomas Wenzl, Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG

Wiebke Blum, nexus Institut

Vanessa Kügler, nexus Institut

Christian Kusch, nexus Institut

Martin Schlecht, nexus Institut

Carlo Thomsen, nexus Institut

## 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

### Folien 1-7

Der Abteilungsleiter (SenUMVK, Abteilung IV Mobilität) Herr Reupke begrüßte die ca. 130 Teilnehmenden und stellte 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 vorgestellt, welche Trassen für die Streckenführung der Straßenbahn in einer Machbarkeitsstudie untersucht und wie diese Trassen 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. Es handelt sich also um ein sehr frühes Planungsstadium, bei dem zu vielen Themen noch keine bzw. noch keine konkreten Aussagen getroffen werden können. Dennoch ist es wichtig, zu diesem frühen Zeitpunkt mit der interessierten Öffentlichkeit und der Bevölkerung vor Ort zu kommunizieren. Dazu dienen diese erste Informationsveranstaltung und die nachfolgende Online-Beteiligung auf [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de). Die Senatsverwaltung und das Planungsteam wollen einerseits Transparenz zum Ablauf und den Inhalten der Planung erzeugen. Andererseits erhoffen sie sich davon Hinweise, welche die Planung verbessern, indem z.B. frühzeitig auf mögliche Problemlagen und Herausforderungen eingegangen werden kann.

Herr 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".

## TOP 2 Einführendes Interview mit Herrn Reupke

### Folie 8

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

#### 1. Frage

**"Bevor wir gleich zur Straßenbahnplanung selbst kommen, möchte ich Ihnen noch ein paar Fragen zum Vorhaben stellen.**

**In Treptow und Neukölln gibt es bereits die U- und S-Bahn sowie Buslinien – warum braucht es dort noch eine Straßenbahnverbindung? Der Verkehrsraum in der Stadt ist ohnehin schon knapp. Macht das die Verkehrssituation dort nicht noch komplizierter?**

**Welche Vorteile haben die Bürgerinnen und Bürger davon?"**

Darauf antwortete Herr Reupke, dass die Straßenbahn zuverlässiger unterwegs ist als der Bus. Im Untersuchungsgebiet bestehen heute schon starke Verkehrsströme und eine hohe Nachfrage nach den bereits bestehenden Busverbindungen. Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten bei der Umstellung vom Bus auf die Straßenbahn in der jüngeren Vergangenheit zeigen eine signifikante Steigerung der Fahrgastnachfrage und der Leistungsfähigkeit des Systems Straßenbahn. Bei den derzeitigen Voruntersuchungen wurde jedoch zunächst ein Verkehrsmittelvergleich angestellt. Das heißt, es wurde zunächst untersucht, welches Verkehrsmittel am besten geeignet für das Bedienen der Nachfrage ist. Hier hat die Straßenbahn am besten abgeschnitten.

#### 2. Frage

**"So eine Straßenbahnplanung ist ein langwieriges Verfahren. Bis der Bau fertig gestellt ist und die Straßenbahn in Betrieb geht, braucht es noch viele Jahre. Habe ich als Bürger:in nun die nächsten Jahre den Baustellenlärm direkt vor der Tür oder wie gehen Sie da vor? Wie planen Sie das?"**

Herr Reupke erläutert, dass bis zum Bau oder gar bis zur Inbetriebnahme noch viele Planungsschritte notwendig sind. In künftigen Planungsphasen werden unter anderem Lärmbetroffenheiten, mögliche Notwendigkeiten für Eingriffe in Grundstücke oder in die Natur genauer untersucht. Bis zum Baubeginn und damit verbundenen Einschränkungen vergehen noch etwa sechs bis sieben Jahre. Für den Bau selbst ist mit 1,5 bis 2 Jahren zu rechnen. Dieser erfolgt in mehreren Bauabschnitten.

#### 3. Frage

**"Die Planung betrifft ganz unterschiedliche Gruppen – von Anwohnenden und direkt Betroffenen, den Fahrgästen bis zur allgemeinen Öffentlichkeit – wie wollen Sie die Bürgerinnen und Bürger und Ihre unterschiedlichen Anforderungen bei der Planung mitnehmen? Und wie kann man sich konkret einbringen?"**

Herr Reupke versichert, dass es während des gesamten Projekts mehrere Beteiligungsphasen zu den jeweiligen Planungsständen geben wird. Neben öffentlichen Veranstaltungen sind auch Online-Beteiligungen vorgesehen, wie auch bereits im Anschluss an diese Veranstaltung.

#### 4. Frage

**"Von den Bürgerinnen und Bürgern erwarten Sie, dass sie sich in den Prozess einbringen und das eigene Mobilitätsverhalten durch Nutzung der Straßenbahn bzw. des ÖPNV nachhaltig verändern. Machen Sie das persönlich auch mit, wenn Sie sich durch die Stadt bewegen? Haben Sie bspw. das 9-Euro-Ticket genutzt oder werden das 29-Euro-Ticket nutzen?"**

Herr Reupke berichtet hierzu, dass er selbst in Berlin hauptsächlich mit dem öffentlichen Nahverkehr unterwegs ist und dazu auch das 9-Euro-Ticket genutzt hat. Als Bewohner des Tarifbereichs C nutzt er überwiegend das Fahrrad und den öffentlichen Verkehr. Vom 29-Euro-Ticket konnte er aufgrund dessen jedoch nicht profitieren. Die Familie besitzt ein Auto, was sie aber für Fahrten innerhalb Berlins selten nutzt.

### TOP 3 Kurzumfrage

#### Folie 9

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 sich knapp 100 Teilnehmende an der Umfrage beteiligt.

#### 1. Wohnen oder arbeiten Sie im Gebiet?

- Johannisthal
- Rudow
- Gropiusstadt
- Nein

#### 2. Wie häufig nutzen Sie den ÖPNV?

- täglich
- mehrmals die Woche
- etwa 1x pro Woche
- seltener

#### 3. Haben Sie das 9-€ oder 29-€-Ticket (mindestens einmal) gekauft?

- Ja
- Nein

#### 4. Nutzen Sie wegen des 9-€ oder 29-€-Tickets häufiger den ÖPNV?

- Ja
- Nein
- Ich habe keines der beiden Tickets gekauft

Die Kurzumfrage hatte folgende Ergebnisse:

Mehr als die Hälfte der Teilnehmenden wohnen oder arbeiten im Gebiet, die meisten kommen aus Johannisthal (33 %), gefolgt von Rudow (21 %).

Ca. 76 % der Teilnehmenden nutzen den ÖPNV täglich (34 %) bzw. mehrmals die Woche (42 %).

Von den Befragten haben 27 % das 9-Euro-Ticket oder das 29-Euro-Ticket gekauft. [Hierzu gab es den Hinweis im Chat von mehreren Teilnehmenden, dass die Frage, als "Ja-Nein-Frage" gestellt, keine Antwortmöglichkeit hinsichtlich Seniorenticket oder andere Formen des Abonnements berücksichtigt hätte, bei dem sich der Kauf des 9-Euro-Tickets erübrigen würde.]

Die Frage, ob man wegen des 9-Euro-Tickets bzw. des 29-Euro-Tickets den ÖPNV häufiger nutzen würde, bejahten 51 % der Teilnehmenden. 33 % verneinten dies.

#### TOP 4 Input zur Straßenbahnplanung

##### Folien 10-57

Herr Berger vom Planungsbüro Rambøll Deutschland GmbH stellte anschließend die Ergebnisse der bisherigen Untersuchungen und den aktuellen Planungsstand vor.

#### Verkehrsmittelvergleich

Vor Planungsbeginn einer Straßenbahntrasse musste zunächst ermittelt werden, welches Verkehrsmittel für die Verbindung von Johannisthal bis U-Bhf. Johannisthaler Chaussee am besten geeignet ist. Der Verkehrsmittelvergleich erfolgte mittels Bewertung eines standardisierten Kriterienkatalogs, bei dem die Rahmenbedingungen vor Ort und die Auswirkungen auf die Zielgruppen Fahrgäste, Betrieb, Kommune und Allgemeinheit betrachtet werden. Hierbei schnitt die Straßenbahn (18 Punkte) mit großem Vorsprung vor den Verkehrssystemen Bus und U-Bahn ab (jeweils 9 Punkte). Als völlig ungeeignet für diese Verbindung schnitt die S-Bahn (- 5 Punkte) ab. Die Straßenbahn erreichte insbesondere bei den Zielgruppen "Fahrgäste", "Betrieb" und "Kommune" besonders gute Bewertungen und stellt somit das bestgeeignete Verkehrsmittel innerhalb des Untersuchungskorridors dar (s. Folien 12-16).

## Trassenbewertung, Vorstellung der Streckenabschnitte

Der nächste Planungsschritt ist der Trassenvergleich (s. Folien 17-24). Hierbei werden in einem mehrstufigen Verfahren alle sich aufdrängenden Trassenvarianten auf technische, grundsätzliche und vorteilhafte Trassenführungen untersucht. Eine mögliche Führung über den Königsheideweg und die Johannisthaler Chaussee (Verlauf der heutigen Buslinie X11) schied in der zweiten Bewertungsstufe aus, weil in diesem dünner besiedelten Bereich weniger Menschen von der Straßenbahn profitieren würden. Die aktuelle Phase der Trassenbewertung befindet sich kurz vor dem Abschluss. Es wird zwei planerisch zu bevorzugende Trassenvarianten geben, weil zwei unterschiedliche Korridore für die Verlängerung untersucht werden. Ein Korridor befindet sich zwischen Johannisthal und dem U-Bhf. Zwickauer Damm. Der zweite Korridor beginnt in Johannisthal und endet am U-Bhf. Johannisthaler Chaussee. Unter den möglichen verbleibenden Routen über den Sterndamm und die Stubenrauchstraße gibt es zwei planerisch bestbewertete Varianten, die zur weiteren Bearbeitung empfohlen werden:

- Johannisthal - U Zwickauer Damm (Variante Z1)
- Johannisthal - U Johannisthaler Chaussee (Variante J4)

## Detailbetrachtung

Anschließend stellt Herr Berger Detailbetrachtungen von fünf exemplarischen Standorten vor. Hierbei zeigt er die Skizzen von Querschnitten der jeweiligen Straßenabschnitte, auf denen die aktuelle Straßenraumaufteilung zu sehen ist und - im Vergleich dazu - eine mögliche neue Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung der Straßenbahn. Zusätzliche dreidimensionale Zeichnungen dienen der Veranschaulichung, um die technischen Ausführungen etwas bildhafter und greifbarer zu machen (s. Folien 25-55).

Nach Abschluss der Trassenbewertung folgt noch eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, bei der das Nutzen-Kosten-Verhältnis dargelegt wird (s. Folien 56-57).

## Verständnisfragen

Während des Vortrags hatten die Teilnehmenden bereits die Möglichkeit, ihre Fragen zum Vortrag im Chat zu stellen. Der Chat wurde durch das Moderationsteam gesichtet und besonders häufig angesprochene Themen und Fragen zusammengefasst an das Podium übermittelt. Demnach gingen interessierte Kommentare und Nachfragen zu allen Teilen des Vortrags ein und deckten dabei eine große Bandbreite an inhaltlichen Aspekten ab, die alle auch in den nachfolgenden Dialoggruppen noch einmal angesprochen werden können. Unter anderem wurde gefragt:

### 1. Warum verläuft die Vorzugstrasse in Johannisthal nicht über den Segelfliegerdamm?

Herr Berger erläutert, dass der Segelfliegerdamm künftig durch den zunehmenden Erschließungsverkehr für die neuen Wohngebiete vermutlich noch mehr als heute schon vom Autoverkehr belastet sein wird. Der Straßenraum sei jedoch nicht beliebig erweiterbar, während mit dem Sterndamm eine gute Alternative besteht. Zudem ist das Fahrgastpotenzial am Sterndamm auch unter Berücksichtigung der neuen Wohngebiete höher als am Segelfliegerdamm. Hier wird es zu einer Art Funktionsteilung kommen: Auf dem Sterndamm würde gemäß der Trassenbewertung der Straßenbahnverkehr verlaufen, während der Segelfliegerdamm eher den zusätzlichen Autoverkehr aufnimmt.

### 2. Wo kann ich mich informieren, wann und inwiefern ich vom Baugehen betroffen sein werde?

Herr Reupke macht deutlich, dass für die Planung des Straßenbahnneubaus noch mindestens sechs Jahre Planungsvorlauf notwendig sind. Erst dann beginnt der Bau. Bis dahin gibt es noch mehrere Möglichkeiten sich zu informieren, unter anderem auf der Internetseite der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz.

### 3. Wird es Ersatz für eventuell wegfallende Parkplätze geben?

Herr Berger weist darauf hin, dass der Straßenraum begrenzt ist. Bei unvermeidlichem Wegfall von Parkplätzen wird es innerhalb des zu beplanenden Straßenraums keine Ersatzstellflächen geben. Herr Reupke ergänzt, dass der Straßenraum zwischen den Häuserkanten komplett neu aufgeteilt wird. Dabei werden dem Umweltverbund - also dem umweltfreundlichen Fuß-, Fahrrad- und öffentlichen Nahverkehr - sowie der Verkehrssicherheit Priorität eingeräumt. Auch das Straßenbegleitgrün und Straßenbäume sind nicht zu vernachlässigen. Weniger Platz für den fließenden und ruhenden Individualverkehr ist an einzelnen Stellen unvermeidbar. Dies entspricht auch aktuellen politischen Zielsetzungen. An vielen Stellen der Stadt sind sowohl ausreichend breite Fuß- und Radwege, Spuren für den öffentlichen Verkehr, Straßenbäume als auch mehrere Fahrspuren, zuzüglich Parkplätzen, nicht unterzubringen. Hier muss es Prioritäten geben.

### 4. Was wird getan, um möglichst alle Straßenbäume zu erhalten?

Herr Reupke erklärt, dass genaue Untersuchungen zu Umweltbelangen und zum Erhalt von Straßenbäumen im Laufe der weiteren Planungsphasen durchgeführt werden. Aktuell kann dies weder im Detail, noch mit Sicherheit beantwortet werden. Er erinnert, dass die für die Straßenbahnplanung verantwortliche Senatsverwaltung auch die Themen Umwelt, Klimaschutz und Klimaresilienz zu ihren Ressortaufgaben zählt. Herr Reupke hebt die Bedeutung von Straßenbäumen und Straßenbegleitgrün allgemein für Ökologie, Mikroklima und ih-

ren Beitrag für die Klimaziele hervor. Daher werden entsprechende Untersuchungen ungemein wichtig sein, um möglichst viele Bäume zu erhalten. Wenn im Einzelfall aus wichtigen Gründen Bäume nicht erhalten werden können, muss es Ersatzpflanzungen geben. Außerdem wird es im Zuge des Straßenneubaus, wo immer möglich, Baumneupflanzungen geben, auch unabhängig von Ersatzpflanzungen.

## TOP 5 Dialoggruppen (Breakout Sessions)

### Folien 59-87

In den folgenden Dialoggruppen hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, in kleinerem Kreis Fragen zu den jeweils möglichen Abschnitten zu stellen bzw. sich vertiefend zu informieren.

- Abschnitt A: Johannisthal und Stubenrauchstraße
- Abschnitt B: Gropiusstadt

Zu jedem Abschnitt wurden zwei Dialoggruppen durchgeführt.

Die Dialogphasen wurden in zwei aufeinanderfolgende Zeitabschnitte eingeteilt. So hatte jede:r Teilnehmende die Möglichkeit, sich in beide Dialoggruppen einzubringen. In jeder Gruppe stand mindestens ein:e Vertreter:in der Sen-UMVK und eines Fachplanungsbüros sowie eine Moderator:in und Protokollant:in zur Verfügung. Zunächst fand eine kurze Einführung in den jeweiligen Streckenabschnitt statt mit Detailansichten von Straßenquerschnitten ausgewählter Standorte. Anschließend konnten Fragen gestellt sowie Hinweise und Diskussionsbeiträge eingebracht werden.

## TOP 6 Berichte aus den Dialoggruppen

### Dialograum A: Johannisthal und Stubenrauchstraße

In den beiden Dialogräumen zu diesem Abschnitt wurde sehr viel über die nichtberücksichtigte Trasse über den Segelfliegerdamm gesprochen. Hier werden momentan neue Wohneinheiten gebaut, sodass eventuell ein Bedarf an einem zusätzlichen ÖPNV-Angebot besteht. Die Expertinnen und Experten verwiesen dabei auf die Beantwortung der Frage im vorherigen Verlauf der Veranstaltung. Durch die neuen Wohngebiete wird sich in diesem Bereich der Autoverkehr weiter erhöhen, sodass eine Straßenbahntrasse die Staugefahr erhöhen würde, da der Straßenraum nicht beliebig erweiterbar ist. Zudem wird das Fahrgastaufkommen auf dem Sterndamm höher eingeschätzt.

Des Weiteren gab es mehrere Nachfragen zur Straßenbahntrasse über den Sterndamm. Dieser Bereich zeichnet sich vor allem durch seine Enge, aufgrund vieler Geschäfte des täglichen Bedarfs und somit einem hohen Aufkommen

von Passantinnen und Passanten, aus. Die Expertinnen und Experten schilderten, dass Sicherheitsbelange für Fahrgäste und zu Fuß gehende Personen an erster Stelle stehen und innerhalb der Planung darauf Rücksicht genommen werde.

In der Stubenrauchstraße wird es eine Doppelbelegung mit dem Güterverkehr und dem Straßenbahnverkehr geben, wozu einige Nachfragen kamen. Der Güterverkehr findet nur sehr selten statt, weshalb Verzögerungen nur selten auftreten werden. Bei der Nachfrage zur Barrierefreiheit konnte versichert werden, dass diese an den Haltestellen und in den Zügen und somit im gesamten Planungsbereich gewährleistet wird. Zudem gab es Nachfragen zur Lärmbelastung durch die Straßenbahn. Dahingehend ist von keiner Mehrbelastung auszugehen.

Zum Baumbestand gab es nur wenige Nachfragen. Doch äußerten die Expertinnen und Experten, dass nachhaltige Verkehrsmittel nicht gegeneinander ausgespielt werden sollen. Es gehe nicht darum, ob das Fahrrad oder die Straßenbahn Bäume verdränge, sondern wie die Stadt Berlin insgesamt den Herausforderungen des Klimawandels angepasst werden könne.

## Dialograum B: Gropiusstadt

Im Zentrum der Nachfragen stand die Fritz-Erler-Allee. Hierzu wollten die Teilnehmenden z.B. wissen, ob auch Alternativrouten untersucht wurden (Neuköllner Straße oder Kölner Damm/Gütergleis) bzw. ob die U-Bahn-Verbindung nicht ausreicht, ob der Baumbestand erhalten bleiben kann, ob es hier dauerhaft Tempo-30 geben wird und wie die Verkehrssicherheit (v.a. an der Kreuzung Neuköllner Straße) gewährleistet werden kann. Die Expertinnen und Experten antworteten dazu, dass die genannten Alternativrouten ebenfalls untersucht wurden, aber z.B. aufgrund des geringeren Fahrgasterschließungspotenzials schlechter bewertet wurden, während es an der Fritz-Erler-Allee mehrere Zielorte gibt, wie z.B. der Campus Efeuweg. Die Fragen nach dem Baumbestand und der Verkehrssicherheit hielten die Expertinnen und Experten für berechtigt und für sehr wichtige Bestandteile der noch ausstehenden Planungsschritte der kommenden Jahre.

Weitere Fragen drehten sich um die zusammenhängende Betrachtung des künftigen Bus- und Straßenbahnverkehrs, z.B. ob es eine gemeinsame Trassennutzung oder gemeinsame Haltestellen von Bus und Bahnen geben wird, wie die Fahrpläne an Umsteigepunkten aufeinander abgestimmt werden und wie grundsätzlich die künftige Buslinienführung aussehen wird. Hierzu wurde geantwortet, dass die Straßenbahn durchaus Auswirkungen auf die Buslinienführung haben wird: Nach derzeitiger Einschätzung wird die Straßenbahn die Buslinie M11 ersetzen. Vermutlich wird es auch weiterhin eine Busverbindung über die Johannisthaler Chaussee geben. Der genaue Netzplan wird dann vor Inbetriebnahme der Straßenbahn ausgearbeitet. Weiterhin wurde darauf hingewiesen, dass eine gemeinsame Nutzung von Trassen und Haltestellen durch

Bus und Straßenbahn meist nur im Einzelfall Vorteile mit sich bringt. Auf längerer Strecke und in enger Taktung würden sich Bus und Straßenbahn eher gegenseitig behindern. Dies ist noch zu vertiefen.

Auf die Frage einer perspektivischen Weiterführung der Straßenbahn verwiesen die Expertinnen und Experten darauf, dass eine Führung über die Fritz-Erler-Allee, an den Gropius-Passagen vorbei, eine gute Voraussetzung für die perspektivische Weiterführung in Richtung Buckow darstellt. Dies ist jedoch noch nicht Gegenstand der aktuellen Planungen.

## TOP 7 Zusammenfassung und Abschluss

### Folien 90-94

Herr Reupke bedankt sich bei allen Teilnehmenden und bittet um Nachsicht für technische Probleme mit der Akustik zu Beginn der Veranstaltung. Er zieht Parallelen zu ähnlichen von ihm begleiteten Veranstaltungen in sehr frühen Planungsphasen unterschiedlicher Straßenbahnneubaustrecken. Hier liegt es in der Natur der Dinge, dass noch nicht auf alle brennenden und berechtigten Fragen zufriedenstellende Antworten gegeben werden können, da vieles erst im weiteren Verlauf genauer untersucht und geplant wird. Umso wichtiger findet er, dass Interessierten so früh wie möglich Zugang zu dokumentierten Planungsunterlagen gegeben wird. Je früher die für die Planung Verantwortlichen auf relevante Themen aufmerksam gemacht werden, desto eher können sie nach entsprechenden Antworten und Lösungen suchen. Der Baumerhalt, die Verkehrssicherheit, aber auch andere Dinge, wie Alltagspraktikabilität und Barrierefreiheit sind hohe und gleichsam berechnete Ansprüche der Betroffenen. Herr Reupke betont zusätzliche Chancen, die der Straßenbahnausbau mit sich bringt: Da im Zuge des Neubaus meist der gesamte Straßenraum nicht nur neu aufgeteilt, sondern auch neu gebaut werden muss, besteht immer die Möglichkeit, dass Fuß- und Radwege, Fahrbahnen und auch gestalterische Elemente erneuert und ergänzt werden. So haben alle Verkehrsteilnehmenden etwas davon.

Herr Reupke kündigt die Fortsetzung des Öffentlichkeitsdialogs mit weiteren Veranstaltungen und Online-Beteiligungsmöglichkeiten ab der Phase der Vorplanung an (s. Folie 92).

Zuletzt informiert Herr Reupke über die aktuelle Online-Beteiligungsphase auf der Teilnehmungsplattform des Landes Berlin [www.mein.berlin.de](http://www.mein.berlin.de): Ab dem 7. Oktober besteht die Möglichkeit, die Präsentation als PDF im Internet anzusehen. Für die nächsten zwei Wochen können Interessierte weitere Anregungen und Hinweise auf der Internetplattform eintragen.

Aufgestellt, 11.10.2022

Richter, Planergemeinschaft für Stadt und Raum eg

Thomsen, nexus Institut

## Anlage

Präsentation der Veranstaltung (PDF)