



Zusammenfassung sinngleicher/ähnlicher Stellungnahmen	Antwort, Schlussfolgerung Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
Allgemeines zur Straßenbahn	
<p>Worin liegt der Vorteil der Straßenbahn gegenüber dem Bus? Ist der Bus nicht flexibler, z.B. bei Umleitungen aufgrund von Baustellen? Ist die Straßenbahn nicht gefährlicher bzw. besteht nicht ein erhöhtes Risiko für Verkehrsunfälle?</p>	<p>Die Straßenbahn ist ein attraktives und leistungsfähiges Verkehrsmittel. Für die Beförderung vieler Fahrgäste eignet sie sich aufgrund der höheren Kapazität besser als ein Bus. Weiterhin wird die Straßenbahn aufgrund ihres besseren Fahrkomforts durch Fahrgäste besser angenommen. Die Straßenbahn erlebt seit ca. 30 Jahren weltweit eine Renaissance. Seitens der Fahrzeugindustrie finden stetig technologische Weiterentwicklungen statt. Die BVG hält durch stetige Modernisierung ihrer Fahrzeugflotte mit diesen Weiterentwicklungen Schritt.</p> <p>Das Thema Verkehrssicherheit spielt für alle Verkehrsträger eine wichtige Rolle. Insbesondere in den Bereichen, wo viele zu Fuß gehende auf andere Verkehrsträger treffen, z.B. Straßenbahngleise queren müssen, sind besondere Vorkehrungen notwendig. Es sind jedoch deutlich weniger Unfälle mit der Straßenbahn als beispielsweise mit dem Pkw/Bus zu verzeichnen. Analysen verschiedener Forschungsinstitute haben ergeben, dass sich das Unfallgeschehen für alle Verkehrsträger ähnlich darstellt. Der Senat verfolgt daher das Ziel der stetigen Steigerung der Verkehrssicherheit. Der notwendige Umbau des Straßenraumes lässt sich auch mit Maßnahmen verknüpfen, die die Verkehrssicherheit insgesamt erhöhen. Dies wird bei der Planung bereits berücksichtigt.</p>
<p>Bevorzugung eigener Bahnkörper</p>	<p>Aus Sicht der Straßenbahn ist ein eigener Bahnkörper zu bevorzugen. Der besondere, eigenständige Bahnkörper benötigt allerdings ausreichenden Platz im Straßenraum, welcher nicht überall im Straßenquerschnitt vorhanden ist. Grundsätzlich kommt §25</p>



	Berliner Mobilitätsgesetz zur Bewältigung von Konfliktlagen bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Anwendung.
(Inwiefern) können Gleisverschwenkungen und Änderungen in der Straßenraumaufteilung/im Straßenquerschnitt möglichst reduziert werden? Wäre ein möglichst einheitlicher Gleisverlauf von Vorteil?	Eine geradlinige Führung der Gleistrasse wird grundsätzlich angestrebt. Die Vorteile liegen in der Fahrdynamik, Lärmentwicklung und Instandhaltung. Aufgrund von stadtgestalterischen Planungszielen kann dies nicht immer erfüllt werden. Innerhalb der Vorplanung werden deswegen Varianten untersucht und abgewogen. Eine Begradigung des Streckenverlaufs in der Kaiserin-Augusta-Allee wurde bereits planerisch berücksichtigt.
Erschließung, Vorzugsvariante, verkehrliche Entwicklung, Prognose, Nutzen-Kosten-Untersuchung	
(Inwiefern) wird der S-Bahnhof Beusselstraße an den Hauptbahnhof angebunden? Wird es auch eine Erschließung der Sickingenstraße/Neues Ufer (nördlicher Abschnitt) an die Bahnhöfe Jungfernheide, Beusselstraße und Hauptbahnhof geben, ggf. mit dem Bus?	Der S-Bahnhof Beusselstraße erhält mit der S-Bahn-Neubaustrecke „S21“ eine direkte S-Bahn-Verbindung zum Hauptbahnhof. Mit der perspektivisch geplanten Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn soll eine S-Bahnlinie von Gartenfeld kommend über Jungfernheide und Beusselstraße zum Hauptbahnhof und dann weiter nach Süden verkehren. Die „Hutteninsel“ wird in Randlage durch die geplante Straßenbahn-Haltestelle „Huttenstraße/Wiebestraße“ erschlossen, weitere Bedienangebote sind in Prüfung. In der Grundlagenermittlung der Straßenbahnneubaustrecke wurden auch zwei Varianten entlang der Huttenstraße mit direkter Führung über die Sickingenbrücke bzw. über Neues Ufer - Kaiserin-Augusta-Brücke überprüft. In der gesamthafter Abwägung stellte sich die planerisch zu bevorzugende Variante mit der Führung über die Huttenstr. - Wiebestr. - Kaiserin-Augusta-Brücke als die am besten geeignete Streckenführung heraus.



Kann die Bewertungsmatrix zur Verfügung gestellt werden? Wer bewertet die Varianten? Wird beim Variantenvergleich das Weiterbaupotenzial einer Trasse berücksichtigt? Wieso werden Auswirkungen auf den KfZ-Verkehr als negativer Aspekt gewertet, wenn der Umweltverbund Vorrang haben soll? Besteht die Möglichkeit, dass doch noch eine andere Variante ausgewählt wird? Sind ggf. in Teilabschnitten Änderungen in der Trassenführung möglich?

Für jedes Vorhaben gibt es eine Bewertungsmatrix für den Variantenvergleich. Dabei werden die jeweiligen alternativen Varianten unter räumlichen, organisatorischen, finanziellen, städtebaulichen und umweltrelevanten Rahmenbedingungen einer Bewertung unterzogen.

Für ein Straßenbahnprojekt erfolgt die Beurteilung in der Regel aus der Sicht der verschiedenen für das Projekt relevanten Zielgruppen „Fahrgast“, „Betrieb“, „Kommune“ und „Allgemeinheit“. Anhand einer Bewertungsmatrix können die Wirkungen der jeweiligen Trassenvariante auf die ausgewählten Zielgruppen beurteilt werden. Der Kriterienkatalog ist so gestaltet, dass alle maßgeblichen Wirkungen betrachtet und deren Ausprägungen eingeschätzt (beurteilt) werden können, so dass anschließend eine Bewertung nach einer festgelegten Bewertungsskala vorgenommen werden kann. Die Bewertungsmatrix kann dem veröffentlichten Kurzbericht entnommen werden.

In Abhängigkeit vom Projekt wird auch die Erweiterungsfähigkeit einer Maßnahme mit betrachtet.

Der Vorrang für den Umweltverbund spielt eine große Rolle. Nichtsdestotrotz ist es im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung sachgerecht, die Auswirkungen auf alle weiteren Verkehrsträger mit darzustellen und zu bewerten. Jeder Verkehrsträger, der bei einem anderen Verkehrsträger Beeinträchtigungen hervorruft, hat somit negative Auswirkungen auf den anderen Verkehrsträger. Die Erreichbarkeit des Gebietes für den MIV (motorisierten Individualverkehr) muss gewährleistet sein, da dies auch Voraussetzung für die Erreichbarkeit durch Rettungsdienst, Feuerwehr, aber auch Ver- und Entsorgung des Gebiets ist.

Im Planfeststellungsverfahren werden noch einmal alle Betroffenheiten gründlich und rechtsverbindlich abgewogen.



<p>(Inwiefern) Werden Verkehre/die Verkehrsentwicklung im Umfeld der Trasse mitberücksichtigt? Sind Ausweichverkehre in das umliegende Straßennetz zu erwarten? Können Verkehre teilweise auf andere Straßen (Fahrradverkehr) bzw. aus anderen Straßen auf die Trasse (LKW-Verkehr) verlagert werden?</p>	<p>Die bekannten Verkehrsentwicklungen im Umfeld der Trasse werden in der Verkehrsprognose berücksichtigt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können keine Aussagen zu Verkehrsverlagerungen getätigt werden. Die verkehrliche Untersuchung wird mit Abschluss der Vorplanung durchgeführt und wird Teil des Planfeststellungsverfahrens.</p>
<p>Gibt es Prognosen, wie viele Fahrgäste die Strecke nutzen werden?</p>	<p>Es wird für die Straßenbahnbedienung bei Realisierung der planerisch zu bevorzugenden Variante mit einer Nachfragesteigerung von ca. 4 Millionen Personenfahrten im Jahr gegenüber einer Busbedienung gerechnet.</p>



<p>Fließen die Unterhaltskosten für die Schieneninfrastruktur mit in die Kosten-Nutzen-Betrachtung mit ein? (Inwiefern) Können die Kosten für spätere Netzerweiterungen durch vorausschauende Planung bei dieser Trasse reduziert werden?</p>	<p>In einer Nutzen-Kosten-Analyse fließen alle Bestandteile eines Projektes ein. Dabei werden nicht nur die betriebswirtschaftlichen Effekte einer Maßnahme, sondern auch die volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Wirkungen dargestellt. Die Kostenseite beinhaltet alle Kosten, die dem zu betrachtenden Infrastrukturprojekt angerechnet werden. Dazu gehören neben den reinen Infrastrukturkosten für Bau und Unterhaltung auch Kosten, die beispielsweise durch Emissionen von Schadstoffen und Unfallfolgen entstehen. Nutzen und Kosten werden im Ergebnis dann gegenübergestellt und ergeben den Nutzen-Kosten-Indikator.</p> <p>Die Kosten werden bei Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen jeweils der Maßnahme zugerechnet, die die Kosten verursacht. Die Errichtung von beispielsweise Vorratsbauten im Sinne einer vorausschauenden Planung kann spätere Kostenzuteilungen verringern. Sie kann jedoch im Falle, wenn zwischen Errichtung der Vorratsbauten und einer späteren Umsetzung der geplanten Maßnahme große Zeitabstände liegen, auch zu verlorenen Kosten führen. Insofern wird stets eine Abwägung vorgenommen, wann welche Vorsorgemaßnahme umgesetzt werden sollte.</p>
<p>Betrieb + Angebot</p>	
<p>In welchem Takt wird die Straßenbahn zu welchen Tageszeiten verkehren? Mit welcher Fahrtdauer ist für die Strecke bzw. die einzelnen Streckenabschnitten zu rechnen?</p>	<p>Die Grundlagenermittlung zur Straßenbahnneubaustrecke Turmstraße II sieht vor, dass die Linie M10 bis zum Bahnhof Jungfernheide verkehren wird. Der Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 sieht einen 5 Minuten Takt vor. Der Takt im Nachtverkehr orientiert sich an den Metrotramlinien im Straßenbahnnetz</p> <p>Die Fahrtdauer steht derzeit noch nicht fest, da die Fahrtsimulationen noch nicht abgeschlossen sind und Fahrpläne noch nicht erstellt wurden.</p>



<p>Wird das Angebot an Buslinien bis zur Inbetriebnahme der Straßenbahn noch optimiert? Inwiefern wird das Buslinienetz durch den Straßenbahnneubau beeinflusst? Wo fahren künftig die Linien M27, 245 und 187?</p>	<p>Erste Überlegungen zu Veränderungen/Anpassungen im Busbetrieb mit Inbetriebnahme einer neuen Straßenbahnstrecke werden im Rahmen der Grundlagenermittlung getroffen. Die konkreten Linienführungen werden jedoch erst zu einem späteren Planungsstadium festgelegt, wenn es nähere Erkenntnisse zum Inbetriebnahmezeitpunkt und die zu diesem Zeitpunkt bestehende Verkehrsnachfrage gibt. Generell werden aber auch alle ÖPNV-Angebote regelmäßig vom Land Berlin als Besteller der angebotenen Leistungen überprüft und bei Bedarf an die aktuellen Gegebenheiten angepasst.</p>
<p>Wird die Trasse mit zunehmender Länge nicht auch zunehmend störanfällig? Was ist, wenn eine Straßenbahn eine Störung hat? Sind ein Umbau der derzeitigen Endstelle am Hauptbahnhof sowie der straßenbündigen Teilabschnitte auf der Bestandstrasse der M10 geplant?</p>	<p>Die zunehmende Länge einer Trasse bedeutet nicht unmittelbar, dass diese störanfälliger wird. Im Bestandsnetz der Straßenbahn Berlin werden störanfällige Punkte identifiziert und nach Lösungen überprüft. Die Kehranlage am Berliner Hauptbahnhof bleibt erhalten. Zusätzlich wird eine Kehranlage in der Huttenstraße geplant. Diese Kehranlagen bieten die Möglichkeit Züge frühzeitig wenden zu lassen. Dabei werden aus Fahrtrichtung Osten bedeutende Umsteigepunkte wie der Berliner Hauptbahnhof und der U-Bahnhof Turmstraße erreicht. Zusätzliche Gleiswechsel können bei Bedarf unterstützen Verspätungen zu verringern und betriebliche Flexibilität schaffen.</p>
<p>Was bedeutet "Inselbetrieb" und wozu benötigt man das? Wo genau wird/werden die Kehranlage(n)/ Zwischenendstelle(n) im Bereich zwischen Turmstraße und Huttenstraße entstehen? Wird diese benötigt? Wie wird diese aussehen? Wie sieht hier der Straßenquerschnitt bzw. Platzbedarf aus? Wird ein Inselbetrieb zwischen</p>	<p>Mögliche Standorte für Weichenverbindungen als Rückfallebenen bei Störungen im Betrieb werden geprüft. Damit wären einzelne Streckenabschnitte, wenn auch in geringerer Fahrtenanzahl, im Falle von Störungen abschnittsweise befahrbar. Inselbetrieb bedeutet, dass Streckenabschnitte unabhängig vom restlichen Straßenbahnnetz befahren werden können. Dies kann bei Störungen eintreten, in dem einzelne Fahrzeuge einen vom restlichen Straßenbahnnetz abgekoppelten Abschnitt befahren. Aktuell in Planung ist ein Kehrgleis in der Huttenstr. zwischen Reuchlinstr. und Wiebestr.</p>



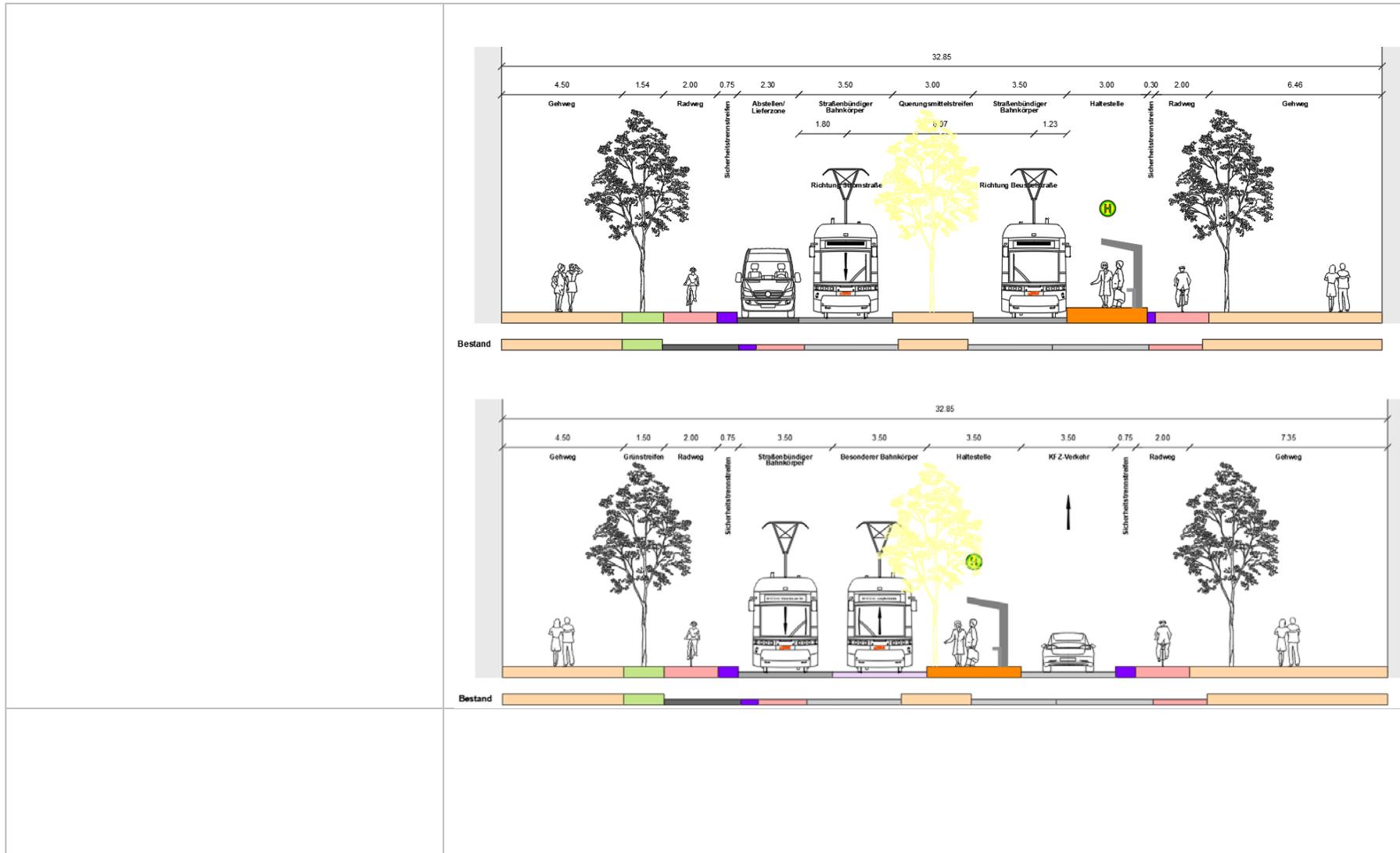
<p>Hauptbahnhof und Turmstraße ebenso möglich sein, wie ein Inselbetrieb zwischen Jungfernheide und Turmstraße?</p>	
<p>Netzerweiterungen</p>	
<p>(Wann) ist eine Verlängerung der U5 vom Hauptbahnhof zum Bhf. Turmstraße vorgesehen?</p>	<p>Bei der Verlängerung der U5 handelt es sich um eine sehr langfristige Planung des Berliner Senats. Aktuell besteht keine dringende Notwendigkeit, diese U-Bahn zu errichten. Daher ist sie auch im ÖPNV-Bedarfsplan als Teil des Nahverkehrsplans 2019-2023 nicht enthalten. Gerade erst ist eine Straßenbahnverlängerung vom Hauptbahnhof bis zur Turmstraße planfestgestellt worden. Die Fortsetzung der Strecke bis zum Bahnhof Jungfernheide ist in Planung. Dies bietet die Möglichkeit, die vorhandenen Angebotslücken in dem betrachteten Korridor abzubauen und die schienenseitige Anbindung von Moabit und Charlottenburg-Nord an die Innenstadt im ÖPNV kurzfristig umzusetzen.</p>
<p>Sind künftig weitere Abzweige in Richtung Virchow-Klinikum, Westend und/oder Zoologischer Garten/Charlottenburg geplant? Wo würden diese an das bestehende Netz angebunden? Wann wäre mit weiteren Planungsschritten zu rechnen?</p>	<p>Der ÖPNV-Bedarfsplan als Teil des Nahverkehrsplans Berlin 2019-2023 sieht vor, am Bahnhof Zoologischer Garten einen Kreuzungspunkt des Straßenbahnnetzes zu errichten. Zunächst ist vorgesehen, über den Bahnhof Potsdamer Platz eine Verbindung zur ebenfalls geplanten Strecke Kulturforum - Alexanderplatz zu schaffen. Mit vorgesehener Inbetriebnahme 2035 ist anschließend geplant, eine weitere Strecke vom Zoologischen Garten in Richtung Virchow-Klinikum zu errichten. Diese Strecke ist ebenfalls als weiterer Bedarf im ÖPNV-Bedarfsplan enthalten. Am Virchow-Klinikum erfolgt damit die Anbindung zum heutigen Bestandsnetz der Straßenbahn.</p>



<p>Wie/wann ist die Weiterführung der Trasse in Richtung Tegel/UTR/Schumacher-Quartier bzw. Spandau geplant? Was sind die nächsten Schritte? Wie funktioniert dann der Umstieg zum bzw. vom Bhf. Jungfernheide? Sind bereits mögliche Routen bekannt?</p>	<p>Für die Straßenbahn-Verlängerung von Jungfernheide über die Urban Tech Republic und das Schumacher Quartier in Richtung Kurt-Schumacher-Platz wird derzeit die Grundlagenuntersuchung durchgeführt. Eine Inbetriebnahme ist nach aktuellem Kenntnisstand bis zum Jahr 2030 möglich. Bei der Planung der Endstelle Jungfernheide und der dortigen Umsteigesituation wird dies bereits berücksichtigt.</p>
<p>Welche Aussagen zur weiteren Netzergänzung im Westteil Berlins bzw. zur Verknüpfung zwischen Ost- und Westteil Berlins mittels Straßenbahn können getroffen werden?</p>	<p>Berlin plant umfangreiche Maßnahmen im Straßenbahnnetz. Durch die geplante Strecke Urban Tech Republic (UTR) - Spandau wird der Bezirk Spandau nach vielen Jahrzehnten wieder eine Straßenbahn bekommen. Ebenso ist im Süden der Stadt geplant, die Straßenbahn aus Johannisthal in Richtung Gropiusstadt zu verlängern. Für beide Maßnahmen laufen bereits Grundlagenuntersuchungen, bzw. stehen diese unmittelbar bevor. Weitere Netzergänzungen sind im Bereich der Innenstadt und im Zulauf auf das Zentrum vorgesehen.</p> <p>Straßenbahnmaßnahmen, die prioritär errichtet werden sollen, sind im ÖPNV-Bedarfsplan als Teil des Nahverkehrsplanes Berlin 2019-2023 dargestellt. Dieser ist einsehbar unter https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/nahverkehrsplan/broschure_nvp_2019_anlage_3.pdf. Beispielfhaft für eine Verknüpfung der beiden ehemaligen Stadthälften Berlins seien genannt:</p> <ul style="list-style-type: none">- Strecken in Richtung Zoologischer Garten,- Strecke vom Potsdamer Platz in Richtung Rathaus Steglitz und- Strecke vom Potsdamer Platz in Richtung Schöneweide.



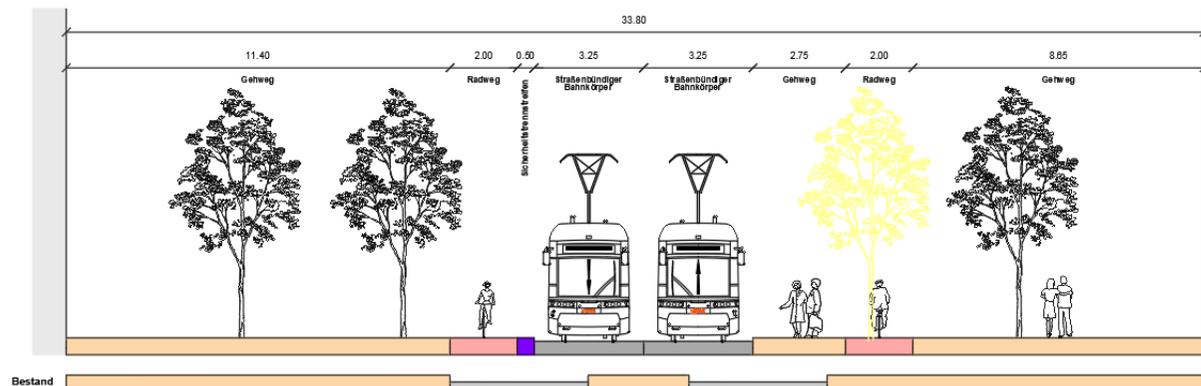
Lärm + Erschütterung	
<p>Mit welcher Lärmbelästigung ist durch die Straßenbahn zu rechnen (Anfahren, Bremsen, Kurven, Weichen etc.)? (Wann) wird dies im Prozess untersucht? Werden lärmindernde Maßnahmen ergriffen?</p>	<p>Bereits jetzt wird ein möglichst kurvenarmer Streckenverlauf angestrebt und nach Möglichkeit die Nutzung von eigenem Bahnkörper in der Ausführung als Rasengleis geplant, wodurch sich die Lärm- und Erschütterungslast verringert. Weitere Lärmauswirkungen werden mittels Gutachten festgestellt und im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt, sodass entsprechende Maßnahmen folgen können.</p>
<p>Ist mit Erschütterungen durch den Fahrbetrieb zu rechnen und kann dies Auswirkungen auf die Substanz alter Gebäude haben bzw. wie wird dem entgegengewirkt?</p>	<p>Es wird bereits in der Planung darauf geachtet, dass die zu verbauende Infrastruktur bereits zur Erschütterungsminderung beiträgt. Konkrete Aussagen dazu können aber erst in späteren Planungsphasen erfolgen in denen rechtsverbindliche Gutachten für das Planfeststellungsverfahren erstellt werden.</p>
Detailfragen Projektabschnitt 1: Turmstr.	
<p>Kann der Mittelstreifen grundsätzlich begrünt und als sichere Querungshilfe genutzt werden? Wie würde bei einem überfahrbaren Mittelstreifen (Rettungsgasse) verhindert werden, dass er missbräuchlich von Kfz genutzt wird? Was würden Zufußgehende machen, die sich zum Zeitpunkt einer Einsatzfahrt gerade auf dem Mittelstreifen (Querungshilfe) befinden?</p>	<p>Der in der untenstehenden Variante dargestellte, befestigte Mittelstreifen dient als Querungsangebot für zu Fuß Gehende in der Turmstraße. Zusätzlich sind gesicherte, barrierefreie Querungsmöglichkeiten mittels Lichtsignalanlage (Ampel) geplant. Um ein Ausweichen und zügiges Vorankommen für Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten, würde der Mittelstreifen weitestgehend keine festen Einbauten besitzen. Der Mittelstreifen und angrenzende Fahrbahnen bieten ausreichend Platz für ein Ausweichen der Einsatzfahrzeuge und sichere Aufstellflächen für zu Fuß Gehende.</p>



Detailfragen Projektabschnitt 2: Huttenstr. - Wiebestr.

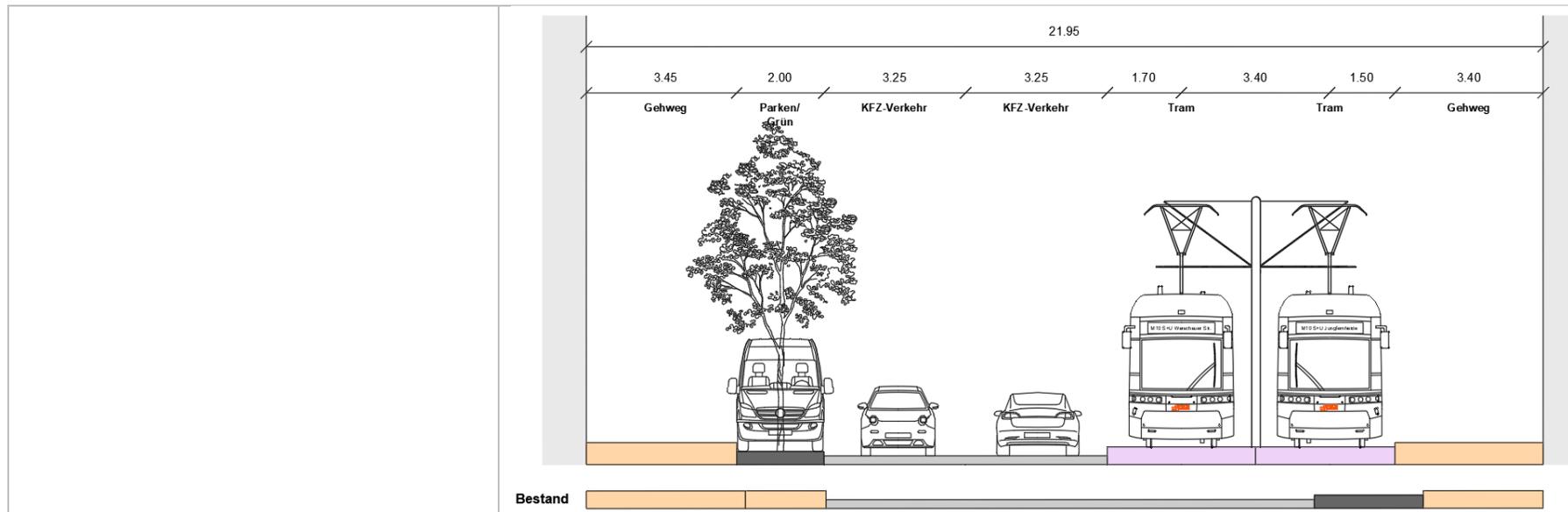
Bleiben die breiten Gehwege in der Huttenstraße erhalten?

Es wird angestrebt die Huttenstraße nach den Belangen des Berliner Mobilitätsgesetz neuzugestalten. Hinzu kommt die straßenbündige Führung der Straßenbahn und Radverkehrsanlagen. Die Seitenbereiche sollen weitgehend im Bestand erhalten bleiben.



Wie wird der Fahrradverkehr in der Wiebestraße geregelt?

Die Wiebestraße ist laut Radverkehrsplan dem Ergänzungsnetz zugeordnet. Ein Angebot für den Radverkehr wird geprüft.



Detailfragen Projektabschnitt 3: Kaiserin-Augusta-Allee - Mierendorffplatz

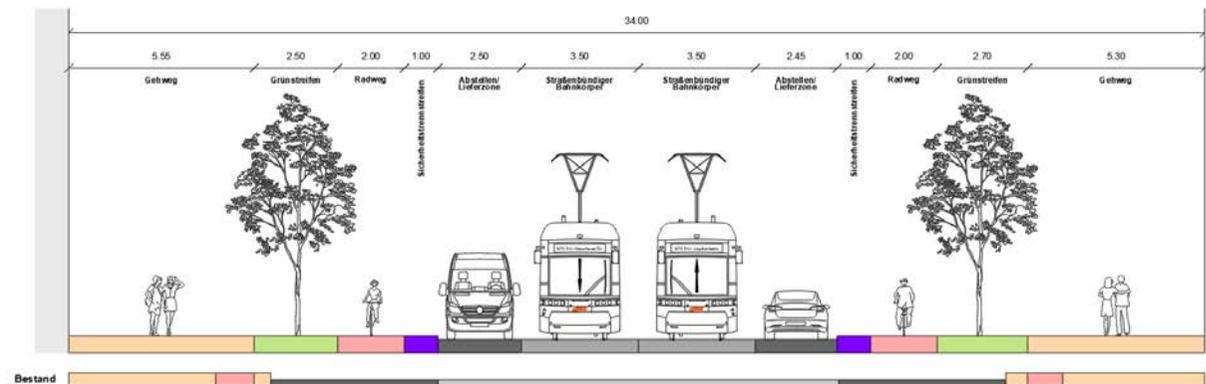
Ist die Kaiserin-Augusta-Brücke tragfähig genug für die Straßenbahn bzw. ist ein Brückenneubau geplant? Wie lange würde ein Um-/Neubau dauern und welche Auswirkungen hätte die Baumaßnahme auf den bestehenden Verkehr?

Die Tragfähigkeit der Kaiserin-Augusta-Brücke wird derzeit geprüft. Es können noch keine Angaben zum Um-/Neubau der Brücke getätigt werden.



Wie wird der Straßenquerschnitt in der Kaiserin-Augusta-Allee aussehen? Wird es eine Einbahnstraßenregelung geben? Werden die Planungen für das Goslarer Ufer berücksichtigt? Wie wird der Lieferverkehr abgewickelt? Wie wird das Parken in zweiter Reihe verhindert? Wie werden Konflikte zwischen Fuß- und Fahrradverkehr vermieden?

Der aktuelle Planungsstand sieht vor, die Seitenbereiche inklusive der Bäume weitestgehend zu erhalten. Zwischen den Baumreihen soll Platz für Radverkehrsanlagen nach Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes und Bedarfsflächen für Lieferverkehr entstehen. Mittig wird die Straßenbahn mit dem MIV (motorisierten Individualverkehr) verkehren. Die Kaiserin-Augusta-Allee dient der Erschließung der südwestlichen Mierendorffinsel sowie der Stadtteilverbindung Charlottenburg-Nord - Moabit. Daher wird der Zweirichtungsverkehr wie im Bestand erhalten bleiben. Eine Anbindung des Goslarer Ufers zur Erschließung neuer Wohngebiete auf dem Tanklager Charlottenburg wird geprüft. Die aktuelle Planung sieht vor, die Radverkehrsanlagen auf der Kaiserin-Augusta-Allee möglichst durch den Grünstreifen der Bäume vom Fußverkehr abzugrenzen.

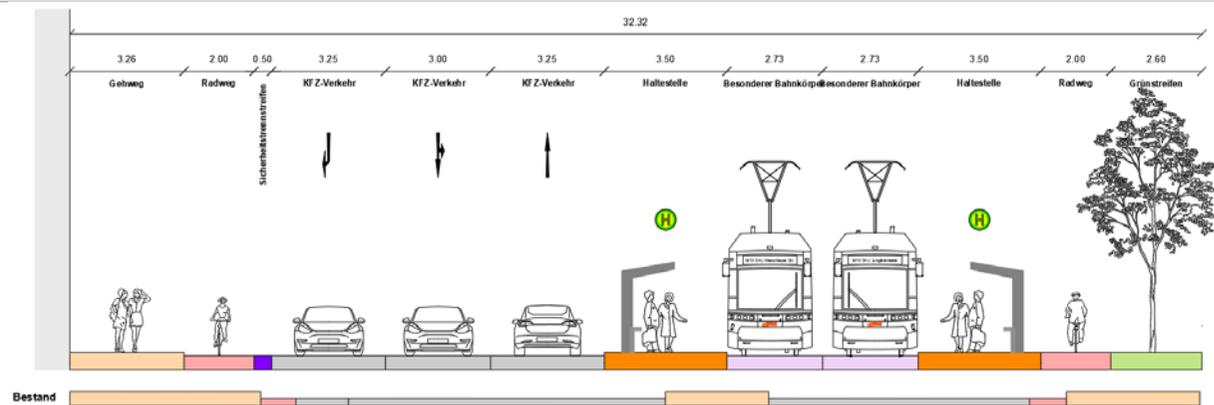


Wie genau wird die Haltestelle Mierendorffplatz aussehen? Wie werden schnelle und angenehme Umsteigewege zur U-Bahn sichergestellt? Bleibt die Anzahl der U-

Die Haltestelle Mierendorffplatz soll in nördlicher Seitenlage zum Gartendenkmal orientiert sein. Dadurch entstehen kurze Umsteigewege zum U-Bahn-Eingang der U7. Die bereits existierenden U-Bahn-Eingänge bleiben erhalten. Die S-Kurve zur Osnabrücker Straße ist in der Trassierung und Berücksichtigung der Haltestelle Mierendorffplatz enthalten.



Bahn-Eingänge erhalten? Bleibt ausreichend Platz für die westlich gelegene Kurve in die/aus der Osnabrücker Straße?



Detailfragen Projektabschnitt 4: Osnabrücker Str. - Tegeler Weg - Jungfernheide

Bleiben Bäume und Fahrradwege in der Osnabrücker Straße erhalten? Bleibt der grüne Mittelstreifen im Tegeler Weg erhalten?

Eine Planungsprämisse ist entlang der Osnabrücker Straße die Bestandsbäume zu erhalten. Für die barrierefreie Erschließung von Haltestellen und Fußgängerüberwegen können einzelne Bäume entfallen, für die aber Ersatz gefunden wird. Die Radverkehrsanlagen in der Osnabrücker Straße sollen nach den Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes aufgewertet werden.





<p>Wäre eine Verschiebung der Haltestelle Osnabrücker Straße nach Westen/näher zum Kreuzungspunkt Tegeler Weg möglich?</p>	<p>Aufgrund von Seitenstraßen (Herschelstraße) und Grundstückszufahrten ist eine Verlagerung der Haltestelle in Richtung Kreuzungspunkt Tegeler Weg/Osnabrücker Str. nicht möglich. Die Straßenbahnhaltestelle wird in der Standardlänge von 62 m hergestellt und soll dabei möglichst konfliktarm im Straßenraum angelegt werden. Der Tegeler Weg soll weiterhin mit der Buslinie 109 erschlossen werden.</p>
<p>Werden die heutigen zwei Fahrspuren im Tegeler Weg reduziert und was bedeutet das für den Kfz-Verkehr bzw. wie wird ein Verkehrschaos vermieden? Werden die heutigen Busspuren weiterhin benötigt?</p>	<p>Aktuell sind im Tegeler Weg je zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung und Bussonderfahrstreifen vorhanden. Im Zuge der Planung der Straßenbahnneubaustrecke ist in Prüfung, wie viele Fahrspuren in Zukunft für den Tegeler Weg benötigt werden. Daraus kann sich eine neue Aufteilung des Straßenraumes im Tegeler Weg ergeben.</p>
<p>Detailvorschlag zur Seitenlage Tegeler Weg</p>	<p>Im Tegeler Weg werden derzeit zwei Planungsvarianten abgewogen und anschließend mit der planerisch zu bevorzugenden Variante weitergearbeitet. Die Variante der östlichen Seitenlage der Straßenbahn hat den Vorteil, dass die Hauptfahrbahnen des Tegeler Wegs nicht gequert werden müssten.</p>



<p>Detailvorschlag zur Mittellage Tegeler Weg</p>	<p>Die Verkehrssituation an der Brahestraße wird im Rahmen der Straßenbahnneubaustrecke untersucht. Dabei steht auch eine Schließung der Brahestraße zum Tegeler Weg zur Diskussion. Eine Entscheidung kann erst getroffen werden, wenn die verkehrlichen Auswirkungen für die angrenzenden Wohngebiete untersucht wurden.</p>
<p>Welche baulichen Maßnahmen sind am S-Bhf. Jungfernheide zu erwarten? Sind/Werden die Straßenbahnplanungen darauf abgestimmt?</p>	<p>Die zukünftigen verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklungen am Bahnhof Jungfernheide werden in den Planungen berücksichtigt. Derzeit plant das Land Berlin gemeinsam mit der DB Netz AG die Reaktivierung der Siemensbahn. Dabei erhält der Bahnhof Jungfernheide möglicherweise eine dritte Bahnsteigkante zur Einbindung in die Ringbahn. Eine Koordinierung der Baumaßnahmen zur Straßenbahnstrecke und Reaktivierung der Siemensbahn lassen sich derzeit noch nicht einrichten, da sich beide Projekte in der Vorplanung befinden. In den weiteren Planungsphasen werden intensive Abstimmungen zur Baukoordination getroffen. Ziel der Planungen bleiben möglichst kurze Umsteigewege am Bahnhof Jungfernheide zwischen Bus, Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn und Regionalbahn.</p>



<p>Wie genau wird die Endstelle Jungfernheide aussehen? Inwiefern wird dabei schon die perspektivische Weiterführung der Straßenbahnlinie in Richtung Tegel/UTR berücksichtigt? Inwiefern werden kurze und angenehme Umsteigewege zum Bahnhof Jungfernheide sichergestellt/realisiert?</p>	<p>Die Endhaltestelle Jungfernheide wird nördlich der Bahnanlage im Bereich des heutigen Vorplatzes sein, sodass sich kurze Umsteigewege zu Bussen, U-Bahn, S-Bahn und Regionalbahn ergeben. Die Planungen der Stumpfendstelle und des Kreuzungspunktes Tegeler Weg/ Max-Dohrn-Straße sollen eine Weiterführung der Straßenbahn in Richtung Urban Tech Republic (UTR) berücksichtigen.</p>
<p>Haltestellen</p>	
<p>Werden Haltestellen in Mittellage in Betracht gezogen, z.B. als Mittelbahnsteige/"Einrichtungsbahnhöfe"? Sparen Haltestellen in Mittellage bzw. als Mittelbahnsteige Platz gegenüber anderen Lösungen?</p>	<p>Es werden verschiedene Haltestellenformen geprüft und verglichen. Straßenbahnhaltestellen haben deutliche Unterschiede bzgl. Flächenbedarf, der Notwendigkeit von Gleisverschwenkungen, gemeinsamer Führungsmöglichkeiten mit Bussen und Umsteigebeziehungen zu anderen Verkehrsmitteln. Insbesondere in der Turmstraße bietet es sich an, gemeinsame Straßenbahn- und Bushaltestellen vertieft zu untersuchen.</p>
<p>Werden Kombihaltestelle Straßenbahn/Bus bei parallel verlaufendem Busverkehr berücksichtigt? Wird die Straßenbahntrasse auch für Busse nutzbar sein?</p>	<p>Es gibt Planungsvarianten in der Turmstraße die Kombihaltestellen berücksichtigen. Kombihaltestellen ermöglichen zudem attraktive Umsteigemöglichkeiten zwischen Straßenbahn- und Busverkehren und erleichtern die Orientierung der Fahrgäste. Diese Haltestellenform ist von Straßenbahnen und Bussen parallel anfahrbar.</p>



<p>Sind mehr Haltestellen im Bereich der Mierendorffinsel möglich? Können die Standorte der aktuellen Bushaltestellen erhalten bleiben?</p>	<p>In der Grundlagenermittlung wurde die optimale Verteilung der Haltestellen auf der Grundlage der Standards für Einzugsgebiete des gültigen Nahverkehrsplans Berlin 2019-2023 untersucht. Im Ergebnis wurden die Haltestellen „Kaiserin-Augusta-Allee“, „Mierendorffplatz“ und „Osnabrücker Str.“ erarbeitet. Die Haltestellen des M27 liegen abschnittsweise sehr nah beieinander, was durch die Planung der Straßenbahn optimiert wird. Fahrzeuge und Haltestellen der Straßenbahn sind zudem deutlich länger als Bushaltestellen. Das wirkt sich auch auf die Zugänglichkeit und Verteilung der neuen, geplanten Haltestellen aus.</p>
<p>Sind Haltestellen in Seitenlage die bevorzugte Lösung für ein sicheres und barrierefreies Ein- und Aussteigen? (Wo) wird es Kaphaltestellen geben? Sind Kaphaltestellen sicher für den Fußverkehr? Wie werden Konflikte beim Ein- und Aussteigen mit Radfahrenden vermieden/minimiert?</p>	<p>Haltestellen in Seitenlage werden als Haltestellenkaps erstellt. Die Führung des Radverkehrs hängt von der Nutzung der Seitenräume und dem Platzbedarf ab. Dabei wird unterschieden und abgewogen zwischen Führung des Radverkehrs hinter der Wartefläche oder über die Wartefläche. Beide Lösungsformen haben individuelle Vor- und Nachteile. Nach §20 (2) StVO darf (bei Fahrgastwechsel) rechts nur mit Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, dass eine Gefährdung von Fahrgästen ausgeschlossen ist. Sie dürfen auch nicht behindert werden. Wenn nötig, muss, wer ein Fahrzeug führt, warten. Dies gilt auch für Radfahrende und unabhängig der Führung des Radverkehrs hinter oder über der Wartefläche an einem Haltestellenkap. Um die Aufmerksamkeit zu erhöhen werden das Einsetzen von Piktogrammen und die Verschmälerung des Radweges im Haltestellenbereich geprüft.</p>



Rad- und Fußverkehr, Barrierefreiheit	
Erhalten Fuß- und Radwege ausreichend Platz gemäß dem Berliner Mobilitätsgesetz? Wo ist dies ggf. nicht möglich und wie wird dort für maximale Sicherheit für den Fuß- und Fahrradverkehr gesorgt? Welche Art Untergrund ist für die Radstreifen gedacht? Was wird für den Fußverkehr unternommen? Wie wird in Ihrer Gesamtplanung die Barrierefreiheit eingehalten und umgesetzt?	Die Projektplanung unterliegt den aktuellen Anforderungen des Berliner Mobilitätsgesetz. Die Regel- und Mindestanforderungen werden zum aktuellen Zeitpunkt eingehalten. Im derzeitigen Planungsstand ist es noch nicht möglich, Aussagen dazu zu treffen, wo Mindestmaße für Geh- und Radwege eventuell unterschritten werden. Der Untergrund der Radverkehrsanlagen ist nicht festgelegt, wird aber wie bei vergleichbaren Projekten vsl. mit Asphalt geplant. Eine Festlegung erfolgt in der Ausführungsplanung der Radverkehrsanlagen. Die bestehenden Seitenräume werden weitestgehend im Bestand bleiben oder teilweise erweitert. Es gelten die Anforderungen an die Barrierefreiheit für Breiten, Querungen und Haltestellen.
Bleiben die heutigen Zebrastreifen erhalten?	Nach §26 (1) StVO haben an Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) zu Fuß gehende keinen Vorrang gegenüber Schienenfahrzeugen. Daher werden Zebrastreifen im Zuge der Straßenbahnplanungen ersetzt. Es wird jeweils geprüft, ob eine Querungsmöglichkeit ausreicht oder eine Lichtsignalanlage (Ampel) gebaut wird. Eine Prüfung findet an folgenden Punkten statt: Kreuzungsbereich Huttenstraße/Wiebestraße und Kaiserin-Augusta-Allee.
Können an Einmündungen Geh- und Radwege ebenerdig weitergeführt und stattdessen die Kfz-Spur mit Niveauunterschied/Auframpung ausgestaltet werden?	So genannte Aufpflasterungen und Gehwegüberfahrten werden an den einzelnen Knotenpunkten untersucht und nach den Regelplänen des Landes Berlin ausgebaut. Gehwegüberfahrten bieten die Möglichkeit, dass Fuß- und Radverkehr niveaugleich Einmündungen queren können und dabei Vorrang gegenüber allen Fahrzeugen haben (§10 StVO).



<p>Wie wird die Sicherheit für Fahrradfahrende sichergestellt? Wird es eine bauliche Trennung von Fahrradweg und MIV (motorisierter Individualverkehr)-Fahrspur geben? Wenn nicht, wie wird verhindert, dass Autos/Lieferwagen auf dem Fahrradweg halten?</p>	<p>Die Radverkehrsanlagen werden nach §43 MobG BE (Berliner Mobilitätsgesetz) berücksichtigt: "Die Radverkehrsanlagen sollen so gestaltet werden, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt". Damit wird eine Separierung des Radverkehrs vom MIV angestrebt. Für Straßenabschnitte welche nicht dem §43 MobG BE (Berliner Mobilitätsgesetz) entsprechen, werden individuelle Lösungen für die Führung des Radverkehrs untersucht. Das betrifft unter anderem die Wiebestraße und die Osnabrücker Straße.</p>
<p>Besteht die Möglichkeit, Kfz-Verkehr (teilweise) aus der Turmstraße zu verlagern? Kann dem Fuß- und Fahrradverkehr insgesamt deutlich mehr Platz zur Verfügung gestellt werden? Wie wird der Lieferverkehr geregelt?</p>	<p>Die Turmstraße bleibt aufgrund ihrer Art als Geschäftsstraße weiterhin Ziel- und Quellgebiet für den MIV, daher ist eine Verlagerung des MIV nur teilweise möglich. Ziele der Planung sind ein möglichst geringer Eingriff in die heutigen Seitenbereiche sowie eine Aufwertung der Radverkehrsanlagen nach Standard des Berliner Mobilitätsgesetzes. Für den Lieferverkehr sollen möglichst die vorhandenen Lieferzonen in den Nebenstraßen und einzelne Lieferzonen auf der Turmstraße zur Verfügung stehen.</p>
<p>Bäume + Denkmalschutz + Kleingärten</p>	
<p>Wie viele Bäume müssen gefällt werden? Werden Bäume neu gepflanzt? Was wird für die Begrünung des Straßenraums unternommen?</p>	<p>Die genaue Anzahl der Baumfällungen kann noch nicht abgeschätzt werden und ist in den weiteren Planungsphasen zu konkretisieren. Ein Ziel der Planung ist möglichst der Erhalt der Bestandsbäume. Regelmäßig werden die Bestandsbäume auf Stand-, Bruch- und Krankheiten durch das Straßen- und Grünflächenamt untersucht. In den weiteren Planungsschritten werden geeignete Standorte für Ersatzpflanzungen ermittelt und nach Möglichkeit zusätzliche Begrünung im Stadtraum realisiert.</p>



<p>(Inwiefern) Werden Denkmalschutzbelange berücksichtigt, z.B. im Bereich Turmstraße 75-76 oder Mierendorffplatz?</p>	<p>Es finden intensive Abstimmungen mit den zuständigen Denkmalschutzbehörden statt. Die Planung der Straßenbahnneubaustrecke greift nicht in das Gartendenkmal Mierendorffplatz ein.</p>
<p>Sind die Kleingärtenkolonien auf der Mierendorffinsel gefährdet (z.B. wegen der Wendeanlagen)?</p>	<p>Die Straßenbahnneubaustrecke Turmstraße II verläuft auf der Mierendorffinsel auf öffentlichem Straßenland. Die Grundlagenermittlung sieht eine Stumpfendstelle nördlich des Bahnhofs Jungfernheide vor (ähnlich der Endstelle Alexanderplatz der M2). Dort befinden sich derzeit Parkplätze. Kleingartenanlagen sind damit nicht betroffen.</p>
<p>Verkehrsorganisation + Parkplätze</p>	
<p>Wird künftig Tempo 30 auf der gesamten Strecke oder in Teilabschnitten angeordnet?</p>	<p>Die Anordnung der Geschwindigkeit wird zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt. Aktuell orientiert sich die Planung an die entsprechenden Vorgaben der Klassifizierung des Straßennetzes Berlins.</p>
<p>Wird es bei Pulkführung eine echte Vorrangschaltung geben, nicht nur eine Anforderungsschaltung? Auch bei "Pulkführung" kann doch eine Straßenbahn nicht an einem Autostau vorbeifahren? Welche weiteren Maßnahmen werden ergriffen, damit die Straßenbahn möglichst verspätungsfrei bleibt?</p>	<p>Ziel der Planung ist eine ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen (Ampeln) zu realisieren. An großen Knotenpunkten soll die Straßenbahn separat an den Knoten herangeführt werden. Im Anschluss an den Knotenpunkt soll die Straßenbahn vor dem KFZ-Verkehr bis zur nächsten Haltestelle oder Knotenpunkt fahren und damit den (Verkehrs-)Pulk anführen.</p>
<p>Besteht die Möglichkeit, bei Haltestellen in Mittellage die Ampelschaltung grundsätzlich so zu</p>	<p>Die Planung der Ampelphasen erfolgt erst in späteren Planungsphasen und unterliegt den Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes. Dabei werden möglichst kurze</p>



<p>steuern, dass die Aussteigenden sofort die Straße in Richtung Gehweg überqueren können?</p>	<p>Wartezeiten für die aussteigenden Fahrgäste angestrebt. Da jedoch nicht alle Fahrgäste die Ampel gleichzeitig erreichen, lassen sich kurze Wartezeiten nicht immer vermeiden.</p>
<p>(Inwiefern) Werden mögliche Schwerlast-Transporte/Turbinentransporte berücksichtigt, z.B. Kreuzung Huttenstraße/Wiebestraße?</p>	<p>Im Rahmen der Erstellung der Grundlagenermittlung haben intensive Abstimmungen mit Siemens zur Auslieferungsrouten der Gasturbinen stattgefunden. Die Auslieferungsrouten werden planerisch berücksichtigt und stehen grundsätzlich nicht im Konflikt mit der Realisierung der Straßenbahnneubaustrecke.</p>
<p>Wie viele Parkplätze/Autostellplätze fallen weg und wo? Wie wird Parksuchverkehr in den angrenzenden Wohngebieten vermieden? Gibt es Alternativen, die einen Erhalt von Parkplätzen ermöglichen oder Möglichkeiten einer anderen Anordnung von Stellplätzen? Was bedeutet "Anwohnerparken" konkret?</p>	<p>Eine Bilanz zum Wegfall von Parkplätzen kann derzeit noch nicht gezogen werden. Es soll ein Angebot für den Wirtschaftsverkehr geben, um Be- und Entladen zu ermöglichen. Behindertenparkplätze werden im Bestand berücksichtigt oder in geringer Entfernung zur Verfügung gestellt. In Moabit ist die Parkraumbewirtschaftung vollständig umgesetzt, sodass gebietsfremde Parkaktivitäten zurückgedrängt werden und Anwohner somit schneller einen Parkplatz finden können. Es ist darauf hinzuweisen, dass grundsätzlich kein Rechtsanspruch auf öffentlichen Parkraum in einem bestimmten Umfang im Nahbereich bestimmter Liegenschaften besteht.</p>
<p>Können Parkplätze und/oder Kfz-Fahrschienen wegfallen zugunsten von mehr Platz für Straßenbahn, Fuß- und Fahrradverkehr und insgesamt einer Attraktivitätssteigerung des Straßenraums?</p>	<p>Das Entfallen von Kfz-Spuren und Abbiegespuren wird bei Abschluss der Vorplanung geprüft. Es werden weiterhin Flächen für Lade- und Lieferbedarfe berücksichtigt. Behindertenparkplätze werden soweit wie möglich im Bestand berücksichtigt oder bestandsnah neu angelegt. Der Stadtraum soll nach Möglichkeit mit Flächen für den Fuß- und Radverkehr und ÖPNV erweitert und damit für den Umweltverbund (ÖPNV-, Rad-, Fußverkehr) attraktiver gestaltet werden.</p>



Städtebauliche- und Landschaftliche Gesamtplanungen, Strategien	
<p>Werden landschaftsplanerische Aspekte bei der Planung berücksichtigt? (Inwiefern) erfolgt eine städtebauliche Integration des Straßenbahnneubaus bzw. gibt es eine Gesamtbetrachtung der Straßenraumgestaltung?</p>	<p>Durch den Neubau der Straßenbahn finden weitestgehend Umgestaltungen des Straßenraumes statt. Dabei werden auch die weiteren Verkehrsarten nach Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetz umgesetzt.</p> <p>Je nach Streckenabschnitt wird darauf geachtet, dass der Charakter und die Funktionen des Stadtraumes in die Variantenerstellung mit einfließen. Die Planung von Ausgleichspflanzungen entlang der Trasse wird im landschaftspflegerischen Begleitplan begutachtet. Ziel ist hierbei vor allem einen Ausgleich nahe der Strecke zu schaffen.</p> <p>Dazu wird es einen engen Austausch zwischen der Vorhabenträgerin BVG und den Straßen- und Grünflächenämtern der Bezirke geben.</p>
<p>Gibt es eine Gesamtstrategie der ökologischen Stadtentwicklung für Moabit/Mitte in die sich das Straßenbahn-Projekt eingliedert?</p>	<p>Das Berliner Mobilitätsgesetz bildet einen zentralen Baustein in der Entwicklung einer Gesamtstrategie für die nachhaltige Stadt- und Mobilitätsentwicklung für das Land Berlin. Ziele des Mobilitätsgesetzes sind: mehr Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit, weniger Staus und Luftverschmutzung, mehr Klimaschutz und eine faire Verteilung des öffentlichen Raums. Daran anknüpfend stellt der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030 ein Leitbild auf und definiert Qualitäts- und Handlungsziele. Konkretisiert werden diese durch den aktuellen Berliner Nahverkehrsplan 2019-2023 samt Maßnahmenvorschläge, die dazu beitragen sollen, den ÖPNV in Berlin attraktiver zu gestalten. Die Straßenbahnneubaustrecke Turmstraße II ist Bestandteil des aktuellen Nahverkehrsplan.</p> <p>Das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030) - Umsetzungszeitraum 2017 bis 2021 - unterstützt die Entwicklung der Mobilitätswende und die Maßnahmen des Nahverkehrsplans als Schlüsselfaktoren zur Erreichung des Ziels der Klimaneutralität im Verkehrssektor bis zum Jahr 2050.</p>



	<p>Die Turmstraße gehört zum gleichnamigen Sanierungsgebiet und wird seit 2011 mit Hilfe des Förderprogramms „Aktive Stadtzentren“ innerhalb eines Zeitraums von 15 Jahren gefördert. Dabei wurden verschiedene Ziele und Maßnahmen festgesetzt und bereits umgesetzt.</p> <p>Weiterhin verfügt der Bezirk Mitte über Bezirksentwicklungspläne (BEP) sowie ergänzend durch sektorale Fachpläne zu den Themenkomplexen Grün- und Freiflächenplanung, soziale Infrastruktur, Einzelhandels- und Zentrenkonzept und Wohnbaupotentialstudie.</p>
<p>Planungsprozess + Ausblick</p>	
<p>Warum dauert die Planung so lange? Kann man den Planungs- und Umsetzungsprozess beschleunigen (Kosten, Klimawandel, Mobilitätswende)? Ist die Inbetriebnahme von einzelnen Teilabschnitten denkbar? Welchen Einfluss hat die Abgeordnetenhauswahl auf den weiteren Prozess/ die Planungsdauer? Welchen Einfluss hat die Zuständigkeitsverteilung zwischen SenUVK und BVG?</p>	<p>Die Straßenbahnplanung richtet sich nach den standardisierten Leistungsphasen der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure). Die Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung) ist abgeschlossen und seit Dezember 2019 liegt der Senatsbeschluss zum Bau der Strecke vor. Auf dieser Grundlage wird weiterhin die Straßenbahnneubaustrecke Turmstraße II geplant. Auch in den Planwerken des Landes Berlin, Nahverkehrsplan 2019-2023, ist die Verlängerung der Straßenbahn vom U-Bahnhof Turmstraße bis S+U-Bahnhof Jungfernheide vorgesehen. Aktuell befindet sich das Projekt in der Leistungsphase 2 (Vorplanung). Es wird angestrebt, dass die gesamte Strecke gebaut und in Betrieb genommen wird. Die Gutachten für das Planfeststellungsverfahren werden für die gesamte Strecke erstellt. Die BVG wird als zukünftige Betreiberin der Strecke die technische Entwurfsplanung, die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens und die Bauverantwortung als Vorhabenträgerin übernehmen.</p>
<p>Bleiben Online-Veranstaltungen erhalten bzw. wird es künftig beides: Präsenz- und Online-Veranstaltungen bzw. Hybrid-Veranstaltungen geben?</p>	<p>Eine Entscheidung über die Art einer Veranstaltung erfolgt individuell nach aktuellen Begebenheiten, Anforderungen und Erwartungshaltung. Anwohnende und Interessierte werden über die aktuellen Planungsstände über die Website der Senatsverwaltung für</p>

Senatsverwaltung
für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz

Online-Informationsveranstaltung
Straßenbahnneubaustrecke U-Turmstr. -
S+U Jungfernheide Bhf.



<p>(Wie) werden die Belange aller Anwohnenden berücksichtigt? Kann die Bürgerschaft in Arbeitsgruppen an den Planungen mitarbeiten?</p>	<p>Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und der BVG informiert. Wünsche und Anregungen werden evaluiert und geprüft und in aktualisierten Planungsständen berücksichtigt.</p>
---	--