



0. Aktueller Status Planung / Öffentlichkeitsbeteiligung / Ausblick

Zusammenfassung der Hinweise / Forderungen:

Einzelne Hinweise wurden zu einer erforderlichen Verlängerung der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgetragen, da die Unterlagen „verspätet“ einsehbar waren.

Antwort:

Wie in der Pressemitteilung des BA Pankow vom 25.11.2020 ausgeführt, erfolgte für das Bauvorhaben eine ergänzende Öffentlichkeitsbeteiligung, da sich gegenüber der 2013 vorgestellten Planung (und der bereits stattgefundenen Öffentlichkeitsbeteiligung) umfangreiche Änderungen ergeben haben. Ziel dieser frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung, die möglichst vor Antragstellung erfolgen sollte, war es, die betroffene Öffentlichkeit über die Ziele des Vorhabens sowie deren voraussichtlichen Auswirkungen zu informieren.

Die Beteiligung fand dabei mit Blick auf die aktuelle Lage hinsichtlich der Covid-19 Pandemie nicht wie üblich in einem mehrstündigen Termin mit den interessierten Bürger*innen sondern ausschließlich online statt. Als sehr großzügiger Zeitraum für die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde in der Pressemitteilung der Zeitraum vom 30.11.2020 bis 08.01.2021 genannt. Die Unterlagen selbst waren auf der Seite des BA Pankow ab 26.11. und auf der Seite der BVG ab 30.11.2020 einsehbar.

So sich der Hinweis auf die „verspätete Bereitstellung“ auf einen Artikel im Abendblatt beziehen, wird dieser Druckfehler des dort benannten (fehlerhaften) Termins, bedauert und auf die Pressemitteilung des BA Pankow verwiesen. Gleichwohl wird der mehrwöchige Zeitraum für die Beteiligung als ausreichend angesehen, der von einer Vielzahl von interessierten Bürger*innen wahrgenommen wurde.

Ebenso konnten dieser Pressemitteilung entnommen werden, dass eine zusammenfassende Beantwortung aller Hinweise online nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen wird.

Nach Prüfung aller vorgetragenen Hinweise sowie deren Berücksichtigung (wenn projektverträglich umsetzbar) wird die bereits vorliegende, angearbeitete Entwurfsplanung fertiggestellt, alle Fachgutachten (Lärm, Luftschadstoff, Umwelt) ergänzt und eine Planfeststellungsunterlage erstellt. Diese wird voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2021 vorliegen. Im Rahmen der Planfeststellung besteht für alle Bürger*innen die Möglichkeit Einwendungen zu der dann verbindlichen Planung vorzutragen. Über den Beginn des Planfeststellungsverfahrens sowie zu Details der Auslegung der Unterlagen und den Möglichkeiten der Beteiligung informiert die verfahrensführende Behörde (SenUVK).

1. Verkehrliche Begründung / Verkehrszahlen / Weiterführung

Zusammenfassung der Hinweise / Forderungen:

Einzelne Hinweise wurden zu einer möglichen Verlängerung der Straßenbahn (bis U-Bahn Alt-Wittenau, Bahnhofpunkt Heidekrautbahn) bzw. zur ÖPNV-Verknüpfung (Buswendeplatz, U-Bahn, Regionalbahn) vorgetragen. Vereinzelt wurde perspektivisch der Ersatz der Straßenbahn durch eine Busverbindung vom Märkischen Viertel bis zum Pastor-Niemöller-Platz gefordert.

Weiter wurde das prognostizierte Verkehrsaufkommen hinterfragt.

Antwort:

Mit dem 3. Bauabschnitt (Nordendstraße bis Hauptstraße und bis Wilhelmsruher Damm / Quickborner Straße sowie Quickborner Straße bis Wendeanlage der Straßenbahn) soll die Umgestaltung der Friedrich-Engels-Straße (FES) komplettiert werden. Eine Verlängerung der



Tram über die Wendeschleife hinaus (bis zur U-Bahn, zur Buswendestelle, zum perspektivischen Haltepunkt Heidekrautbahn) ist aktuell nicht geplant. Zudem stehen u. a. planerische Konflikte (niveaufreie Kreuzung mit Bahnanlagen) entgegen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass mit dem geplanten Ausbau der Friedrich-Engels-Straße / Quickborner Straße keine baulichen Zwangspunkte geschaffen werden, die einer perspektivischen Weiterführung entgegenstehen.

Das Land Berlin hält eine gesamtstädtische Verkehrsprognose vor. Sie stellt die Grundlage für Bewertungen von zukünftigen Vorhaben dar. Der Arbeitsstand des Verkehrsmodells entspricht den Erkenntnissen zu erwartbaren Entwicklungen und den geplanten Maßnahmen in dem Prognosezeitraum bis 2030.

Auf der Grundlage dieses Verkehrsmodells 2030 wurde für den konkreten Planungsraum eine objektkonkrete Verkehrsprognose (oVP 2030) erarbeitet und mit der zuständigen Verkehrsverwaltung abgestimmt und durch diese bestätigt. Diese im November 2020 überarbeitete und aktualisierte oVP ist Grundlage für die Dimensionierung der Straßenanlagen, Knotenpunkte, Lichtzeichenanlagen, Spuraufteilungen usw. und wird der Planfeststellungsunterlage beiliegen.

Die von SenUVK bestätigte oVP weist für den Prognosehorizont 2030 für die Friedrich-Engels-Straße (FES) Tagesverkehrsmengen (DTV) von 11.000 bis 14.000 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 3 bis 3,5 % aus.

Heute verkehrt die Straßenbahn im geplanten 3. BA im 15-Min-Takt. Dieser wird durch eine Vielzahl von ungünstigen Faktoren (keine Bevorrechtigung an mehreren Straßenkreuzungen, Wartezeiten an eingleisigen Abschnitten, Behinderungen durch MIV) behindert.

Perspektivisch ist die Umsetzung eines 10-Minuten-Taktes geplant. Eine Voraussetzung für diese Taktverstärkung gegenüber dem Bestand ist eine Ausweitung des zweigleisigen Abschnittes. Durch eine Umsetzung dieses Taktes wird insbesondere eine Verbesserung der Pünktlichkeits- und Zuverlässigkeitswerte angestrebt. Verspätungen werden somit nicht auf andere Kurse der Linie M1 übertragen.

Seit 2017 kommt auf der M1 der lange Straßenbahntyp Flexity zum Einsatz. Dieser Fahrzeugtyp ersetzt mehr als zwei Gelenkbusse und entlastet den Verkehr. Da auf diesem Streckenast steigende Fahrgastzahlen prognostiziert werden, kann dies durch den Bus nicht gewährleistet werden.

2. Varianten der Verkehrsführung für MIV, Fußgänger, Radfahrende

2.1 Variantenuntersuchung

Zusammenfassung der Hinweise / Forderungen:

Einzelne Hinweise zu zusätzlich zu untersuchenden Planungsvarianten wurden vorgetragen:

- *Variante 1 mit Erhaltung des bisherigen Straßenquerschnitts und zus. Berücksichtigung baulich getrennte Radverkehrsanlagen*
- *Variante 2 mit vollständig getrennter Trassen für MIV und LKW, ÖPNV und Rad- und Fußverkehr*

Antwort:

Im Zuge der Vorplanung erfolgte eine intensive Variantenuntersuchung. Dabei wurde auch die klare Trennung ÖPNV / MIV als Planungsziel berücksichtigt. Aufgrund der baulichen Voraussetzung (Straßenbreite, Brückenbauwerke, Knotenpunkte) ist dies nicht durchgehend



umsetzbar.

Zur Ausbildung der Radverkehrsanlagen siehe nächsten Punkt.

2.2 Radverkehrsanlagen

Zusammenfassung der Hinweise / Forderungen:

Einzelne Hinweise wurden zur Ausbildung der Radverkehrsanlagen (gem. Mobilitätsgesetz, farbliche Hervorhebung, Abtrennung von der Fahrbahn) sowie zu Abstellanlagen gegeben. Es wurden mehr Möglichkeiten zum Abstellen der Fahrräder gefordert.

Während der ADFC die Wartebucht gegenüber der Einmündung Wiesenwinkel begrüßt, wurde diese „Ausbuchtung“ am Radweg (FES 168/168A) hinterfragt

Antwort:

In den Planunterlagen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind Radverkehrsanlagen überwiegend mit einer Breite von 2,25 m (einschl. Markierung) beidseitig parallel zur Straße dargestellt. Abschnittsweise lässt sich das nicht ohne zusätzlichen Grunderwerb umsetzen.

Insbesondere an Überquerungsstellen für Fußgänger müssen ausreichend breite Aufstellflächen vorgesehen werden, so dass dort die Gesamtbreite der Fahrbahn nur 5,10 m beträgt und demzufolge die Regelbreite der Radwege aufgrund der beengten Straßenverhältnisse nicht eingehalten werden kann.

Die Anordnung von benutzungspflichtigen, baulich abgetrennten Radwegen würde zu einem massiven Eingriff in den vorhandenen schützenswerten Baumbestand führen.

Zur Ausbildung der Radverkehrsanlagen erfolgen aktuell noch Abstimmungen mit SenUVK. Die aktuellen Vorgaben, Gesetze und Richtlinien werden - unter Berücksichtigung der relevanten Randbedingungen vor Ort - beachtet.

Festlegung/Prüfauftrag: In Abstimmung mit SenUVK sind die Radverkehrsanlagen bzgl. möglicher Optimierungen (Radfahrstreifen statt Schutzstreifen, Lage, Breite, Protektions-/Trennelemente) zu prüfen. Den detaillierten Hinweisen (u. a. vom ADFC) ist nachzugehen. Die BVG und das BA Pankow prüfen, an welchen Stellen (vorzugsweise in der Nähe der Straßenbahn-Haltestellen) zusätzliche Fahrradbügel bzw. Fahrradabstellanlagen angeordnet werden können.

2.3 Fußgängerüberwege, Gehweg

Zusammenfassung der Hinweise / Forderungen:

Konkrete Hinweise zu zusätzlichen Fußgängerquerungen, u. a. zwischen den Haltestellen Nordendstr. / Angerweg (Höhe FES Nr. 108 / Straße 87 oder am KP Nordendstraße), Angerweg / Wiesenwinkel (Johannes-Kupke-Str. / FES Nr. 149) und Wiesenwinkel / Hauptstraße (Höhe Wördenweg / Nesselweg) sowie beidseitig an den Haltestellen Hauptstraße und Wiesenwinkel wurden gegeben.

Vereinzelt wurde die Breite der Gehwege kritisch gesehen.

Antwort:

Gesicherte Fußgängerquerungen (FGÜ) sind - wie im Bestand - am Knotenpunkt mit der Hauptstraße (2 x) sowie erstmals am Knotenpunkt mit der Kastanienallee (2 x) vorgesehen. Zusätzlich sind Fußgängerquerungen am Zingergraben sowie an den jeweiligen Haltestellen



Angerweg, Wiesenwinkel und Hauptstraße (teilweise einseitig) vorgesehen. An der Kreuzung Wiesenwinkel werden im Zuge des Projektes 3. BA zusätzliche Leerrohre vorgesehen, die eine nachträgliche Einordnung einer gesicherten Fußgängerquerung und / oder einer Lichtzeichenanlage kurzfristig mit verhältnismäßig geringem Aufwand ermöglichen.

Der Wunsch nach weiteren gesicherten Fußgängerquerungen ist nachvollziehbar. Auch hier muss eine Abwägung stattfinden, da jede zusätzliche (gesicherte) Fußgängerquerungen die Geschwindigkeit der Straßenbahn beeinträchtigen wird und damit die Akzeptanz des ÖPNV reduziert. Ungesicherte Fußgängerquerungen lassen sich aufgrund der notwendigen Aufstellflächen (Breite mind. 2,5 m beidseits der Gleisanlagen) im bestehenden Querschnitt nur mit großen Einschränkungen anordnen. Diese Aufstellflächen würden zu einer Verschiebung der Fahrbahn einschl. Radverkehrsanlagen führen, was wiederum zusätzliche Eingriffe in den geschützten Baumbestand und zusätzlichen Grunderwerb auslösen würde.

Der Gehweg wird für diese Straße überwiegend mit einer Breite von 1,50 m zzgl. des beidseitigen Sicherheitsstreifen von 0,50 m ausgebildet und entspricht demnach dem Mindestmaß der Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege. Die Entscheidung für die Mindestbreite erfolgte, um den Baumbestand erhalten zu können und Grunderwerb zu vermeiden.

Festlegung/Prüfauftrag: Die BVG und das BA Pankow werden unter der Berücksichtigung der genannten Hinweise prüfen, an welchen Stellen zusätzliche (gesicherte) Fußgängerquerungen projektverträglich angeordnet werden können.

2.4 Geschwindigkeit (Reduzierungen, zeitl. Beschränkung)

Zusammenfassung der Hinweise / Forderungen:

Mehrfach wurde sich für eine durchgehende Temporeduzierung (auf 30 km/h) ausgesprochen, dass kontrolliert werden sollte sowie ein Überhol- und Lkw-Verbot (nachts) gefordert.

Vereinzelte wurde für die Straße die Beibehaltung von Tempo 50 mit einer nächtlichen Beschränkung auf Tempo 30 gefordert.

Für den Abschnitt der Quickborner Straße wurde Tempo 30 gefordert.

Antwort:

Die Friedrich-Engels-Straße / der Wilhelmsruher Damm sind als Straßen II. Ordnung nach § 22 Berliner Straßengesetz, als übergeordnete Straßenverbindung mit der Funktionsstufe II gemäß STEP Verkehr und als übergeordnete Hauptverkehrsstraße nach FNP eingestuft und stellen eine Ost-West-Verbindung im Norden von Pankow / Reinickendorf dar. Für diesen Straßentyp sieht die StVO innerorts grundsätzlich 50 km/h als Höchstgeschwindigkeit vor. Eine abschnittsweise Tempo-30-Regelung oder andere abweichende Vorgaben müssen begründet werden. Sie werden deshalb bislang nur etwa in Wohngebieten, in der Nähe von Kitas oder für den Lärmschutz genehmigt.

Zudem würde eine generelle Tempo-30-Regelung auch die Geschwindigkeit der Straßenbahn in den Bereichen außerhalb des besonderen Bahnkörpers beeinträchtigen.

Die zulässige Geschwindigkeit und weitere verkehrliche Anordnungen (Markierung und Beschilderung) wurden bzw. werden im Rahmen der Antragsunterlagen für die Planfeststellung mit der zuständigen Verkehrsbehörde abgestimmt und durch diese bestätigt.



2.5 Fahrbahn (MIV) / Fahrbahnbreite / Parkplätze

Zusammenfassung der Hinweise / Forderungen:

Mehrfach wurde gefordert, dem ruhenden Verkehr mehr Beachtung zu schenken.

Für den nunmehr einstreifigen Querschnitt für den MIV werden Probleme gesehen, da dann ein Überholen / Vorbeifahren (Müllfahrzeug, Einparker) nicht mehr möglich erscheint.

Der Querschnitt für den MIV wird vom ADFC als überproportional bezeichnet und könnte bei einer Geschwindigkeitsverringerung (auf 40 km/h oder 30 km/h) gemäß RASSt 06 reduziert werden.

Antwort:

Der zur Verfügung stehende Straßenraum ist begrenzt. Es war eine Abwägung zwischen dem beschleunigten ÖPNV-Verkehr, der Berücksichtigung von Radfahrenden und Zufußgehenden sowie einer sicheren Verkehrsführung des MIV auch insbesondere unter dem vielfach geäußerten Wunsch, die geschützten Baumbestände zu erhalten, zu treffen.

Die Fahrbahnbreite für den MIV ergibt sich aus der Richtlinie für die Anlagen von Stadtstraßen (RASSt 06). Diese legt Mindestvorgaben verbindlich fest. Maßgebend für die Querschnittsbreiten sind:

- die Einstufung der Straße (übergeordnete Straßenverbindung Stufe II gemäß STEP Verkehr und übergeordnete Hauptverkehrsstraße nach FNP),
- das prognostizierte Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrszusammensetzung (Anteil Schwerverkehr).

Eine mögliche Reduzierung der Geschwindigkeit führt nicht zu einer Reduzierung von Sicherheitsvorgaben gemäß o. g. Richtlinie.

Bei der Planung wurden Mindestvorgaben eingehalten, eine Unterschreitung dieser ist nur in Ausnahmefällen möglich. Den Hinweisen auf eine mögliche weitere Reduzierung gem. RASSt 06 wird nachgegangen.

Die Gesamtbreite der Fahrbahn beträgt überwiegend 5,50 m bzw. 6,00 m und wird in eine 3,25 m breite Fahrspur und einer 2,25 m breiten Radverkehrsanlage zzgl. eines 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen, wenn im Seitenraum geparkt werden soll, unterteilt. In den Plänen eingetragene Fahrbahnmarkierungen haben im derzeitigen Bearbeitungsstand noch keine verkehrsrechtliche Relevanz, sondern dienen dem Nachweis der verfügbaren Breiten der Querschnittselemente.

Die Regelbreite der Radfahrstreifen von 2,00 m wird überwiegend eingehalten. In begründeten Ausnahmefällen davon abgewichen.

Die Planung berücksichtigt Parkplätze parallel zur Straße an den Stellen, wo dies möglich ist. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass an vielen Stellen, an denen heute Fahrzeuge abgestellt werden, keine Parkflächen vorhanden sind.

Festlegung / Prüfauftrag:

Das BA Pankow wird die Fahrbahnbreite (MIV) von 3,25 m bzgl. einer zulässigen Reduzierung (u. U. auf 3,00 m) prüfen und mit SenUVK abstimmen.

Weiter wird das BA Pankow eine Parkplatzbilanz erstellen, in der die heute zur Verfügung stehenden (regulären) Parkflächen dem geplanten Parkplatzangebot gegenübergestellt werden.



2.6 Grundstückszufahrten

Zusammenfassung der Hinweise / Forderungen:

Einzelne Hinweise haben sich mit der Erreichbarkeit von Grundstücken beschäftigt.

Teilweise wurden zusätzliche Zufahrten gefordert.

Antwort:

Alle genehmigten Zufahrten werden bei der Planung berücksichtigt. Nach Abschluss der Baumaßnahme werden weiterhin alle Grundstücke erreichbar sein. Bezüglich der Lage der Gehwegüberfahrten hat in 2014 eine Befragung stattgefunden. Die vorgesehene Befestigung ist für Pkw und Lieferverkehr bis 3,5 t sowie gelegentlichen Schwerverkehr geeignet.

Vereinzelt sind Anpassungen der Zufahrten notwendig. Details waren bereits in den Planunterlagen zur Öffentlichkeitsbeteiligung ersichtlich. Gegebene Hinweise / Forderungen werden geprüft und - wenn mit den Planungszielen verträglich - im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

3. Kreuzungen (Knotenpunkte), Lichtzeichenanlagen (Ampeln)

3.1 Friedrich-Engels-Straße / Nordendstraße

Zusammenfassung der Hinweise / Forderungen:

Einzelne Hinweise wurden von den Grundstückseigentümern bzgl. der Erreichbarkeit der Grundstücke nordwestlich der Nordendstraße vorgetragen.

Antwort:

Bereits im Bestand sind für einige Grundstücke einzelne direkte Verkehrsbeziehungen durch Markierungen oder durch die Anordnung eines besonderen Bahnkörpers (z. B. Kastanienallee in Angerweg, Ausfahrt FES 105 - 109) unterbunden. Perspektivisch wird dies durch die Anordnung eines besonderen Bahnkörpers, der einen störungsfreien ÖPNV und damit eine bessere Akzeptanz erreichen soll, verstärkt. Notwendige Alternativen werden geprüft und ggf. im Rahmen der Planfeststellungsunterlage detailliert vorgestellt.

3.2 Friedrich-Engels-Straße / Kastanienallee / Angerweg

Zusammenfassung der Hinweise / Forderungen:

Mehrere Hinweise wurden zum Knotenpunkt FES / Kastanienallee vorgetragen. Vereinzelt wurde ein Kreisverkehr gefordert, die Lichtzeichenanlage als überflüssig bezeichnet und die Spuraufteilung kritisiert. Es wurde eine Wendemöglichkeit vor dem Knotenpunkt gefordert.

Antwort:

Die Notwendigkeit der LZA am Knotenpunkt Kastanienallee / Friedrich-Engels-Str. ergibt sich aus den prognostizierten Verkehrszahlen, der Bevorrechtigung / Beschleunigung der Tram, der Berücksichtigung des sicheren Querens von Radfahrenden und Zufußgehenden (Schulwegsicherung), der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage und dient der Verkehrssicherheit.

Die Spuraufteilung, Markierung, die Anordnung einer zusätzlichen Wendemöglichkeit sowie die Anlage und Dimensionierung der Geh- und Radwege befinden sich - unter Berücksichtigung der aktuellen Zahlen der oVP 2030 (Stand 11/2020) - noch im Abstimmungsprozess mit der zuständigen Verkehrsbehörde bei SenUVK.



3.3 Friedrich-Engels-Straße / Nesselweg

Zusammenfassung der Hinweise / Forderungen:

Mehrere kritische Hinweise zur Ein-/Ausfahrt am Nesselweg wurden vorgetragen. Kritisiert wurde insbesondere die fehlende Möglichkeit, aus dem Nesselweg in Richtung Pastor-Niemöller-Platz zu fahren (siehe auch Wenden am Knotenpunkt Friedrich-Engels-Straße / Hauptstraße nachfolgenden Punkt 3.4)

Antwort:

Der Nesselweg stellt eine Verbindung zwischen der FES und der Schönhauser Straße dar. Die mit dem besonderen Bahnkörper nicht mehr mögliche Zufahrt aus Nordwest und der Ausfahrt in Richtung Zentrum kann somit über die Schönhauser Straße kompensiert werden. Weiter könne die Wendemöglichkeiten am Wiesenwinkel bzw. an der Hauptstraße genutzt werden.

Festlegung/Prüfauftrag: Das BA Pankow wird aufgrund der Hinweise i. V. m. den aktuellen Verkehrsprognosezahlen die bisher getroffene Entscheidung zu den Abbiegemöglichkeiten am Wiesenweg und Nesselweg prüfen.

3.4 Friedrich-Engels-Straße / Hauptstraße / Straße 60

Zusammenfassung der Hinweise / Forderungen:

Mehrere Hinweise wurden zum Knotenpunkt FES / Hauptstraße vorgetragen. Vereinzelt wurde die Spuraufteilung kritisiert und zusätzlicher Raum für die Linksabbieger aus der FES sowie aus der Hauptstraße gefordert. Es wurde eine Wendemöglichkeit vor dem Knotenpunkt (südl. der Haltestelle) gefordert.

Antwort:

Die Spuraufteilung, Markierung, die Anordnung einer zusätzlichen Wendemöglichkeit sowie die Anlage und Dimensionierung der Geh- und Radwege befinden sich - unter Berücksichtigung der aktuellen Zahlen der oVP 2030 (Stand 11/2020) - noch im Abstimmungsprozess mit der zuständigen Verkehrsbehörde bei SenUVK.

3.5 Bauwerke

Zusammenfassung der Hinweise / Forderungen:

Einzelne Fragen wurden bzgl. der bestehenden Brückenbauwerke (u. a. Nordgraben) vorgetragen.

Antwort:

Die Prüfung der Statik der Nordgrabenbrücke wurde von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz u.a. auf der Grundlage der aktuellen Verkehrsprognosedaten veranlasst. Das Ergebnis liegt noch nicht vor.

Das Durchlassbauwerk Zingergraben wurde bereits im Zusammenhang mit dem Bau des Entwässerungskanals während der Ausführung des 2. Bauabschnitts 2013 hergestellt und entsprechend der zu erwartenden Verkehrsbelastung bemessen.



4. Gleisanlagen / Trassierung / Fahrleitungsanlage / Entwässerung

Zusammenfassung der Hinweise / Forderungen:

Grundsätzlich wurde in den Hinweisen der Ausbau der Tram begrüßt. Konflikte werden zwischen Nordendstraße und Kastanienallee sowie im kurzen Abschnitt des Wilhelmsruher Dammes gesehen. Während vereinzelt durchgängig ein besonderer (eigener) Bahnkörper gefordert wurde, der einen optimierten ÖPNV gewährleistet, werden auch die Konflikte problematisiert (Erreichbarkeit jedes Grundstückes aus allen Richtungen, Überholen unmöglich).

Vereinzelt wurden Hinweise zur Fahrleitungsanlage sowie zur Vorhaltung einer Gleiswechselanlage gegeben.

Antwort:

Der zur Verfügung stehende Straßenraum ist für einen optimalen Straßenquerschnitt begrenzt, daher muss dieser unter allen Verkehrsteilnehmern adäquat aufgeteilt werden. Der für die Straßenbahn bevorzugte besondere Bahnkörper konnte aufgrund des erhöhten Flächenbedarfs nicht überall umgesetzt werden. In den Streckenabschnitten mit besonderem Bahnkörper ist mit einer geringeren Beeinträchtigung des Betriebslaufs durch den MIV zu rechnen.

Der Einbau einer Gleisverbindung zur besseren Reaktion auf Störungen ist bisher nicht berücksichtigt, da an der Haltestelle „Am Iderfengraben“ gekehrt werden könnte.

Die bestehende Fahrleitungsanlage wird auf Kosten der BVG zurückgebaut und durch eine neue moderne Anlage ersetzt. An allen Punkten, an denen das möglich ist, werden die Masten für die Fahrleitung, die Beleuchtung und die Lichtzeichenanlage kombiniert. Eine Verschiebung der Maststandorte ist daher in der Entwurfsphase noch möglich.

Festlegung: Die BVG und das BA Pankow prüfen, ob die gegebenen Hinweise zur Reduzierung des Grünstreifens (insbesondere zwischen Nordendstraße und Kastanienallee) zugunsten eines breiteren Radweges umsetzbar sind.

5. Straßenbahnhaltestellen und -ausstattung

Zusammenfassung der Hinweise / Forderungen:

Vereinzelt wurden statt Mittelhaltestellen Kap-Haltestellen gefordert und die Ausstattung der Haltestellen hinterfragt.

Zusätzlich wurde darauf hingewiesen, dass die dargestellte Haltestellenlänge von 42 m nicht geeignet ist, die neuen (50 m langen) Straßenbahnen aufzunehmen.

Antwort:

Bei der Abwägung, welche Haltestellenform in welchen Abständen angeordnet werden, wurde im Zusammenhang mit der Trassierung der Straßenbahn auch untersucht, ob Kap-Haltestellen vorteilhaft wären. Die BVG sieht bei den geplanten Mittelhaltestellen Vorteile.

Die geplante Haltestellenlänge von 42 m ist für die 40 m langen Züge, die für diesen Streckenabschnitt eingesetzt werden sollen, ausreichend.

Die Ausstattung der barrierefreien Haltestellen ist Gegenstand der Ausführungsplanung. Es wird angestrebt, alle Haltestellen mit Fahrgastunterstand, Sitzmöglichkeiten Haltestellenstele mit akustischer Fahrgastinformation, optischem Fahrgastinformationssystem und



separatem Papierkorb auszustatten. Mindestens auf der Fahrbahnseite werden Geländer und im Wartebereich Spritzschuttscheiben eingebaut.

Festlegung/Prüfauftrag: Die BVG wird unter der Berücksichtigung der genannten Hinweise eine detaillierte Variantenuntersuchung bzgl. der Haltestellenanordnung und -ausbildung erstellen und der Planfeststellungsunterlage nachweislich beiliegen.

6. Immissionen: Lärm und Erschütterung

Zusammenfassung der Hinweise / Forderungen:

Einzelne Hinweise wurden zu einer geräuscharmen Straßenbahn (Flüstergleise) sowie zum Einsatz von „Flüsterasphalt“ gegeben.

Antwort:

Der unter dem Namen „Flüsterasphalt“ entwickelte Straßenbelag, der auch oft als offenporiger Asphalt - abgekürzt OPA - bezeichnet wird, erreicht die Dämpfung der Geräusche durch seine besondere Zusammensetzung. Den lärmtechnischen Vorteilen stehen höhere Bau- und Unterhaltungskosten gegenüber.

Das BA Pankow sagt zu, den lärmtechnisch günstigsten Straßenbelag (Splitasphalt) einzusetzen, der im innerstädtischen Bereich nachweislich dauerhaft wirksam und zugelassen ist.

Die BVG ist bestrebt, die Geräuschbelästigungen durch Straßenbahnen zu minimieren. Dies gelingt durch den Einsatz eines modernen Fahrzeugpools, einer Trassierung mit großen Gleisradien, Gleisbauweisen nach dem aktuellen Stand der Technik und dem Einsatz angepasster Weichen. Als aktive Schallschutzmaßnahmen kommen im innerstädtischen Bereich Lärmschutzwände oder -wälle nur bedingt in Frage. In dem abschnittsweise vorgesehenen besonderen Bahnkörper kann mit einer Rasenansaat eine Lärmreduzierung erreicht werden. Diese lärmtechnisch wirksame und lufthygienische sinnvolle Bauweise kommt auch in diesem Projekt - in allen Abschnitten, wo dies möglich ist - zum Einsatz.

Im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlage werden für die beantragte Variante in speziellen Gutachten die Auswirkungen von Lärm und Erschütterung untersucht, lärm- und erschütterungsmindernde Maßnahmen geprüft und für das prognostizierte Verkehrsaufkommen (MIV / LKW) sowie das Betriebskonzept (ÖPNV) Werte berechnet.

7. Bäume, Landschaft

Zusammenfassung der Hinweise / Forderungen:

Einzelne Hinweise wurden zu den geplanten Baumpflanzungen und Grünanlagen gegeben. Vereinzelt wurde der Erhalt einzelner Bäume höher bewertet, als die Schaffung von Parkmöglichkeiten.

Antwort:

Im Rahmen der Planfeststellungsunterlagen wird nochmals abgewogen, welche Bäume erhaltenswert sind und erhalten werden können. Zwingend notwendige Baumfällungen werden erfasst, bilanziert und im Rahmen von Ausgleichspflanzungen (möglichst vor Ort



oder ortsnah) kompensiert.

Die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung sowie die Kompensationsmaßnahmen werden mit der zuständigen Fachbehörde (untere Naturschutzbehörde, Umwelt- und Naturschutzamt Pankow) abgestimmt.

8. Bauzeit / Bauorganisation

Zusammenfassung der Hinweise / Forderungen:

Einzelne Hinweise wurden zur Erreichbarkeit (hier Straße 87) während der Bauzeit vorgetragen sowie ein Beweissicherungsverfahren gefordert.

Antwort:

Die Erschließung der betroffenen Flurstücke während und nach der Bautätigkeit sowie die Sicherung der erforderlichen Zugänge und Zufahrten für Rettungsfahrzeuge und die Sicherstellung der ausreichenden Löschwasserversorgung während der Bauphase wird gewährleistet. Sollten im Zuge von z. B. Leitungsverlegungen technologisch begründete kurzzeitige Sperrungen notwendig werden, werden diese rechtzeitig mit den Betroffenen abgestimmt.

Ein Beweissicherungsverfahren wird vor dem Beginn der Bauleistungen für den Bereich, der von der Bautätigkeit umfasst wird, durchgeführt.

Festlegung / Prüfauftrag: Das Baukonzept wird im Rahmen der Planfeststellung vorgestellt. Die Erarbeitung des Baukonzeptes erfolgt unter Beteiligung des Bezirksamtes Pankow, um aktuelle Vorhaben des Bezirkes einzubeziehen.

9. Grundstücksbetroffenheiten

Zusammenfassung der Hinweise:

Einzelne Hinweise wurden zu erkennbaren Grundstücksbetroffenheiten gegeben, die vermeidbar erscheinen.

Antwort:

Beide Vorhabenträger (BA Pankow und BVG) sind bestrebt, die Planung auf landes- oder bundeseigenen Flurstücken umzusetzen. Nur in Ausnahmefällen ist dies nicht möglich. Mit den betroffenen Eigentümern wird weiter das Gespräch gesucht.

Im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren muss durch die Genehmigungsbehörde entschieden werden, ob das öffentliche Interesse am (anteiligen) Erwerb von privatem Eigentum gerechtfertigt ist. Auf das sich an das Planfeststellungsverfahren anschließende Entschädigungsverfahren wird verwiesen.

Zwingend notwendige Änderungen an vorhandenen Grundstückseinfriedungen / Zufahrten erfolgen im Rahmen der baulichen Umsetzung des Vorhabens auf Kosten und durch die Vorhabenträger.



10. Hinweise auf fehlerhafte Unterlagen

Zusammenfassung der Hinweise:

Einzelne Hinweise wurden zu (möglichen) Fehlern in den Unterlagen (z. B. Benennung eines Hauses FES 107 in der textlichen Darstellung) gegeben.

Antwort:

Allen Hinweisen wird nachgegangen. So ist z. B. in den Planunterlagen bereits die korrekte Bezeichnung des Wohnhauses „Str. 87 Nr. 1“ ausgewiesen.

11. Fragen und Hinweise, die die vorgestellte Entwurfsplanung tangieren, aber nicht direkt betreffen

Zusammenfassung der Hinweise:

Einzelne Hinweise wurden anderen Abschnitten der FES (zwischen Nordendstraße und Platanenstraße), zu Lademöglichkeiten für E-Fahrzeugen, zur Schaffung von Erholungsraum mit Sitzgelegenheiten und zur Berücksichtigung eines neuen Abwassersammlers gegeben. die in den Planunterlagen dargestellte Planfeststellungsgrenze wurde hinterfragt.

Fragen und Hinweise, die die vorgestellte Entwurfsplanung tangieren, aber nicht direkt betreffen, werden an die zuständigen Behörden / Institutionen weitergegeben (z. B. Anschluss an die Kanalisation: Info an BWB).

Haltestelle Nordendstraße

Die Haltestelle Nordendstraße liegt im ehemaligen 2. BA außerhalb des jetzt betrachteten Bereiches. Die Berücksichtigung eines zusätzlichen FGÜ kann nicht im Zusammenhang mit diesem Projekt errichtet werden.

Planfeststellungsgrenze

Die in den angearbeiteten Planunterlagen (unbestätigte Entwurfsplanung) dargestellte „Planfeststellungsgrenze“ umfasst den maximalen Bereich, der - in der weiteren (kommenden) Planungsphase - von baulichen Maßnahmen betroffen sein kann (einschl. Anpassungsbereich bei Einfriedungen, Einfahrten usw.).

Diese informativ dargestellte Linie hat im Rahmen der bis 08.01.2021 erfolgten Öffentlichkeitsbeteiligung nur einen vorläufigen Charakter, kann sich aufgrund von Hinweisen und Planoptimierungen noch ändern und hat somit keine rechtliche Relevanz