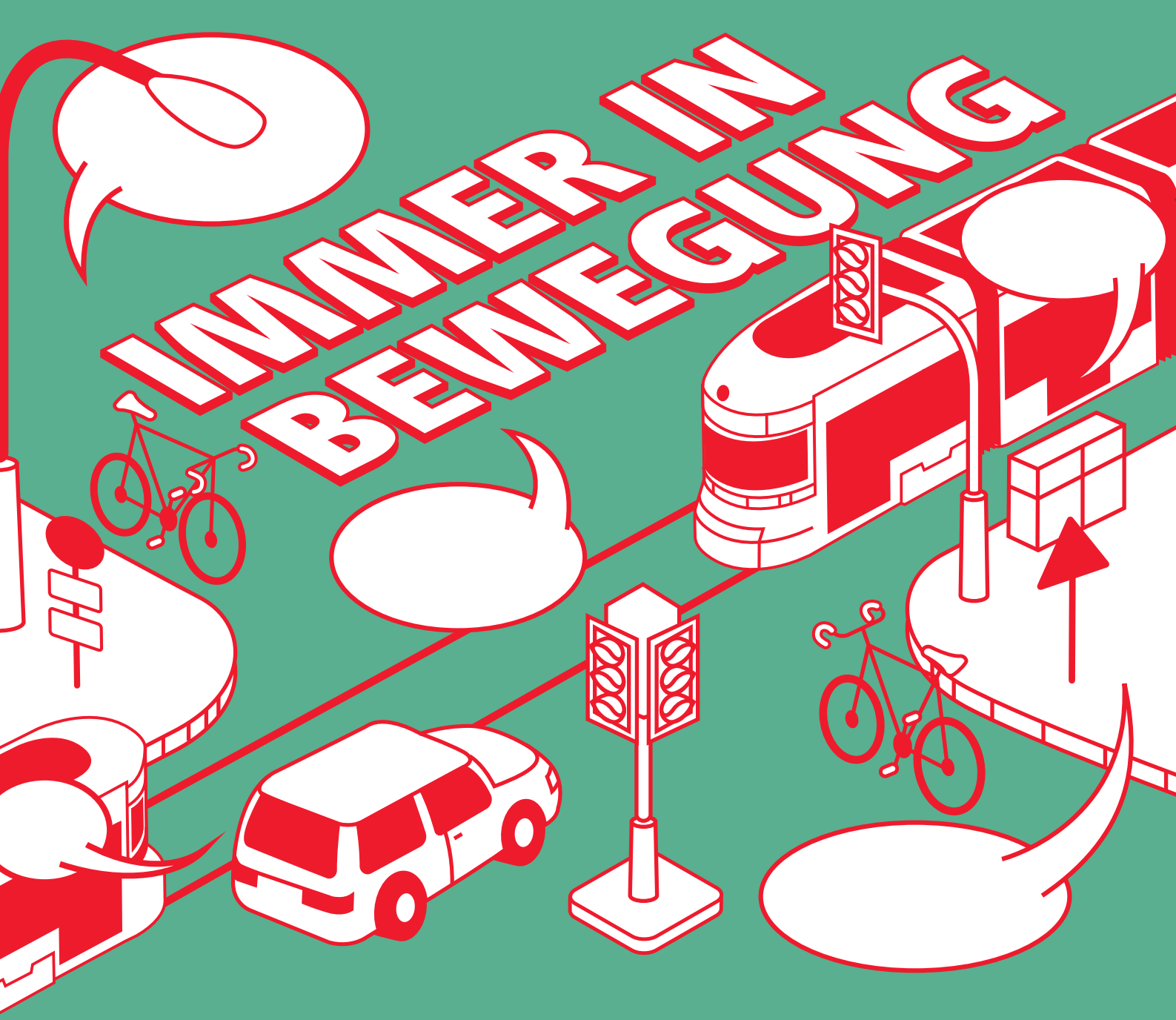


Sie fragen – wir antworten
Verkehr in der Berliner Mitte

Dokumentation

Online-Dialogveranstaltung: Sie fragen - wir antworten! Verkehr

am 13. April 2021 von 18:00 bis 20:45 Uhr

Ergebnisdokumentation | Version: 1 | Datum: 21. Mai 2021 | Dorothea Vogelgsang

Datum:	13.04.2021 - 18:00 bis 20:45 Uhr
Ort:	Digitales Podium, Teilnahme über Zoom, Livestream über YouTube und über mein.berlin.de
Durchführung:	Institut für Partizipatives Gestalten (IPG)
Teilnehmende:	wechselnd ca. 67 Teilnehmende aus Stadtgesellschaft, Verwaltung und verschiedenen Institutionen

Intention & Ablauf

In diesem Format standen Verkehrsthemen der Berliner Mitte im Fokus. Alle Interessierten erhielten die Möglichkeit ihre persönlichen Fragen zum Verkehrskonzept zu stellen. Als Ansprechpartner stand Herr Reupke (Abteilungsleiter für Verkehr, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK)) zur Verfügung. Herr Kühne (Abteilungsleiter für Städtebau und Projekte, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW)) konnte krankheitsbedingt nicht an der Veranstaltung teilnehmen.

Intention dieser Dialogveranstaltung war es:

- die Debatte um die Berliner Mitte mit den Bürger*innen trotz Corona-Einschränkungen lebendig zu halten,
- einen Ort für die persönlichen Fragen der Bürger*innen zu Verkehrsthemen in der Berliner Mitte zu eröffnen,
- Antworten auf die gestellten Fragen während der Veranstaltung von den Projektverantwortlichen zu erhalten.

Via Zoom nahmen 42 Personen an der Veranstaltung teil. Zusätzlich verfolgten wechselnd ca. 25 Personen den Livestream über YouTube (https://www.youtube.com/watch?v=-m4FT-vwGJY), sie konnten Ihre Fragen über ein interaktives Modul auf der Plattform mein.berlin.de stellen.

Im Vorfeld der Veranstaltung wurden Fragen aller interessierten Bürger*innen über mein.Berlin unter https://mein.berlin.de/projekte/stadtwerkstatt-sie-fragen-wir-antworten-thema-verk/, sowie per Mail und im März-Forum der Stadtwerkstatt gesammelt und in vier Themenblöcke eingeordnet: „Verkehrsberuhigung“, „Radverkehr“, „ÖPNV-Umbau“ sowie „Sonstiges“. Die Reihenfolge der Themenblöcke wurde zu Beginn der Veranstaltung über eine Zoom-Umfrage ermittelt. Die Teilnehmenden konnten Ihre Fragen entweder per Wortmeldung oder über das Live-Frage-Modul auf mein.Berlin stellen. Abwechselnd zu den live gestellten Fragen, wurden die im Vorab gesammelten Fragen durch die Moderation an das Podium gestellt.

Podium

- Herr Reupke (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz)
- Herr Wehking (Moderation, Team Stadtwerkstatt, IPG)

Tagesordnung

18:00 - 18:15	Begrüßung durch die Moderation (Herr Wehking) & Grußworte SenUVK (Herr Reupke)
18:15 - 18:20	Vorstellen der vier Themenfelder und gemeinsames Priorisieren
18:20 - 18:50	Fragen-Antwort Themenfeld 1 „Verkehrsberuhigung“
18:50 - 19:25	Fragen-Antwort Themenfeld 2 „Radverkehr“
19:25 - 19:40	Pause
19:40 - 20:10	Fragen-Antwort Themenfeld 3 „ÖPNV-Ausbau“"
20:10 - 20:15	Offizielle Verabschiedung - weitere informelle Gespräche in Kleingruppen möglich
20:15 - 20:43	informeller Austausch in Breakout-Räumen
20:43 - 20:45	informelle Verabschiedung und Schließen der Breakout-Räume

Antworten der Fragen, nach Themenblöcken sortiert

Themenblock 1: Verkehrsberuhigung

Frage 1: Welche Schritte hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz unternommen, um eine Verkehrsberuhigung der „Spandauer Straße“ und der „Karl-Liebknecht-Straße“ umzusetzen? Welche Schritte und Beteiligungsformate sind in dieser Angelegenheit geplant?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Es wurden gerade die Bausteine „Neue Mobilität“ und „Wirtschaftsverkehr“ des Mobilitätsgesetzes in das Abgeordnetenhaus eingebracht, sie vervollständigen das Gesetz.
- Das Credo der „Autogerechten Stadt“ ist nicht mehr die Maßgabe des Verwaltungshandelns. Der Autoverkehr soll in der Innenstadt zukünftig stärker zurückgedrängt werden.
- Planerische Maßnahmen sind ein wichtiger Teil, es soll aber auch eine Veränderung des Verkehrsverhaltens angestoßen werden.
- Der Verkehrsraum soll zugunsten des Umweltverbundes (d. h. Umweltverträgliche Verkehrsmittel wie Rad-, Fuß- und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) umverteilt werden und auch mehr Platz für Fußgänger schaffen. Das Wettbewerbsverfahren zum Rathausforum läuft derzeit. Es wurde sich mit der SenSW verständigt, die aus dem Wettbewerb resultierenden Maßnahmen in der Umsetzung zu unterstützen.
- Die Straßenbahnverbindung zwischen Rotem Rathaus und Hackescher Markt soll hergestellt werden, daher wird in der Spandauer Straße eine Straßenbahn verkehren.
- Für die Straßenbahnplanung gab es eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung im September 2019, die im Rahmen der Stadtwerkstatt durchgeführt wurde. In den vergangenen Wochen und Monaten wurden weitere digitale Beteiligungsformate durchgeführt.

Frage 2: Gibt es konkrete Maßnahmen, wie die Leipziger Straße von den massiven Verkehrsbelastungen entlastet werden kann?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- In der Leipziger Straße gibt es einige Planungen die gerade parallel angegangen werden: die Straßenbahnplanung und die Sanierung der Mühlendammbrücke sowie der Gertrauden-/Spittelmarktbrücken. Es gibt momentan leider keine Kapazitäten zusätzliche Maßnahmen in der Leipziger Straße zu planen. Eine Veränderung wird es in den kommenden Jahren erst durch die Baumaßnahmen geben.
- Es gibt die Überlegung in der Lindenstraße eine Fahrradstraße einzurichten. Für diese Planung ist der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg zuständig.

Frage 3: Die Straßen „Unter den Linden“ und „Karl-Liebknecht-Straße“ hängen eng zusammen. Werden die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für die Straße „Unter den Linden“ und die „Karl-Liebknecht-Straße“ miteinander koordiniert?

Herr Reukpe: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- „Unter den Linden“ ist wegen der U5-Verlängerung noch bis Ende des Jahres Großbaustelle.

- Vor dem Hotel Adlon wird ein Testbereich für die Gestaltung des Mittelstreifens eingerichtet.
- Wenn die Baumaßnahmen beendet sind, wird der Bereich zwischen Wilhelmstraße und Spandauer Straße neu organisiert und neu gestaltet mit einem eigenen Radweg und nur noch einer Spur für den Autoverkehr.
- Wenn der Bereich betrachtet werden kann, werden die Bereiche „Unter den Linden“ und Rathausforum gemeinsam betrachtet.

Frage 4: Wie kann der Durchgang vom Fernsehturm bis zur Spree grüner gestaltet werden? Gibt es ein Buskonzept für die Spandauer Straße?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Die Planungen für die Spandauer Straße hängt vom derzeitig laufenden Wettbewerb zur Freiraumgestaltung Rathausforum / Marx-Engels-Forum ab.
- Es gibt momentan keine Planung für den touristischen Busverkehr in der Berliner Mitte. Es fehlt vor allem an Abstellflächen für Reisebussen.

Frage 5: Wie stehen Sie zum Volksentscheid Berlin autofrei und dem damit verbundenen Gesetzesvorschlag?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Wir haben uns in der Verwaltung mit dem Vorschlag beschäftigt. Teile des Vorschlages überschneiden sich mit unseren Maßnahmen. Es gibt noch keine abschließende Meinung der Verwaltung, wie der Volksentscheid eingeschätzt wird.

Frage 6: Wie sehen Planungen zum Wirtschaftsverkehr aus?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Es gibt Pilotprojekte, beispielsweise im Prenzlauer Berg Paketdienste mit elektrischen Lastenrädern auszustatten. Hier gab es eine große Resonanz sowohl bei den Mitarbeitenden, als auch bei den Kunden. Es werden jedoch viele Flächen für den Umschlag benötigt.
- Es wird in Berlin aber immer Wirtschaftsverkehr mit dem LKW geben. Daher sollte das Verkehrsverhalten auf weniger privaten Autoverkehr setzen, um dem notwendigen Verkehr Platz zu schaffen.

Frage 7: Gibt es ein Gesamtkonzept zur Verkehrsplanung in der Berliner Mitte?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Der Stadtentwicklungsplan „Mobilität und Verkehr“ (im Folgenden abgekürzt mit StEP MoVe, mehr Informationen hier), der das Gesamtkonzept für die Verkehrsplanung in Berlin bildet, wurde vor kurzem im Senat verabschiedet.
- Bis 2030 soll für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) ein Anteil von 18% und den Umweltverbund ein Anteil von 82% beim Verkehrsaufkommen erreicht werden. Hierfür sind bindende Maßnahmen festgeschrieben.
- Neben dem StEp MoVe gibt es den Nahverkehrsplan (mehr Informationen hier) für den ÖPNV-Ausbau.

- Im Moment sind das Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK) und der Radverkehrsplan, der eine klarere Ausgestaltung der Anlagen und des Radverkehrsnetzes beinhalten wird, in Bearbeitung. Auch ein Fußverkehrsplan ist in der Vorbereitung.

Frage 8: Wie wird die Bürger*innenbeteiligung zur Gertraudenbrücke aussehen?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Die Mühlendammbrücke ist marode und muss möglichst schnell ersetzt werden. Ein erneutes Planfeststellungsverfahren hätte den Umbau um 7 bis 8 Jahre verzögert.
- Durch die Planungen zum Molkenmarkt gab es bereits eine Entscheidung dazu, wie der Straßenraum verteilt wird. Auch die weiteren Planungen für den Spittelmarkt und die Axel-Springer-Straße zeigen, wo die Verkehrsströme geteilt werden sollen.
- Die Fahrspuren für den Individualverkehr wurden deutlich reduziert um Radfahrenden und Zufußgehenden mehr Platz zu geben.
- Die Straßenbahn soll über die Gertraudenbrücke fahren. Ausgehend von der Straßenbahnplanung wird es Diskussionen mit der Öffentlichkeit geben.

Frage 9: Wo ist die Bürger*innenbeteiligung bei der Planung zu Unter den Linden?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Die Straßenplanung Unter den Linden soll fahrradfreundlicher gestaltet werden.
- Für die Neugestaltung des Mittelstreifens wird ein Projekt mit breiter Partizipation gestartet werden.
- Ein Planungsprozess benötigt vom Beginn bis zur Umsetzung 7 bis 8 Jahre. Die Verwaltung ist außerdem nach wie vor stark durch den Personalabbau und die Investitionseinsparungen der 1990er Jahren belastet.

Frage 10: Gibt es Überlegungen der Verwaltung auch flächendeckend Tempo-30 Zonen einzurichten?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Die Straßenverkehrsordnung gibt bestimmte Ausnahmen vor, Tempo 30 anzuordnen. Ansonsten ist in deutschen Städten Tempo 50 festgeschrieben.
- Berlin hat gemeinsam mit anderen Bundesländern Vorschläge - leider nicht erfolgreich - vorgelgt, für Tempo 30 noch mehr Möglichkeiten zu schaffen. Ausnahmeregelungen gibt es aktuell nur im erweiterten Umkreis von Schulen und Kitas und bei der Überschreitung der Lärmgrenze.
- Im Bund gibt es verschiedene Positionen zur Ausweitung von Tempo-30-Zonen. Es ist möglich Tempo 30-Zonen aufgrund von Lärmschutz einzurichten.

Frage 11: Wie setzt sich eine Planungsdauer von 7 bis 8 Jahren zusammen?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Im ersten Schritt gibt es Vorplanungen, aus denen zwischen 7 und 15 Varianten entwickelt werden. Um festzustellen welche Variante vertieft werden soll, wird unter Anderem eine Bürger*innenbeteiligung durchgeführt. Danach folgt der Senatsbeschluss und anschließend geht es in die vertiefte Vorplanung. Auf die Vorplanung folgt die Entwurfsplanung für das Planfeststellungsverfahren (Dauer: bis zu zwei Jahre) mit erneuter Bürger*innenbeteiligung. Zum Schluss folgt die Umsetzung der Maßnahme.

- Unsere Tradition der Planung beinhaltet ein hohes Maß an Beteiligung der Betroffenen und Bürger*innen.
- Im Anhang (Seite 11) befindet sich ein Ablaufbild zu den einzelnen Planungsschritten und deren Dauer.

Themenblock 2: Radverkehr

Überblick zu den Radverkehrsplanungen

Herr Reupke: Überblick in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Der Radverkehrsplan des Mobilitätsgesetzes beinhaltet mehrere Elemente:
- **1:** Anforderungen an Gestaltung von Radwegen (Breite, Markierung, Sicherung). Es entstand bereits ein Leitfaden für die Bezirke zur Erstellung von Fahrradstraßen.
- **2:** Vorrangnetz (wo sind Radverkehrsverbindungen sinnvoll). Dies wird momentan gemeinsam mit den Bezirken entwickelt.
- **3:** Abstellanlagen (Fahrradbügel oder Fahrradparkhäuser). Hier sind wir in der Umsetzungsphase auf bezirklicher Ebene.
- **4:** Radschnellverbindungen (d.h. möglichst störungs- und kreuzungsfreie Radwege)
- Planungen wie z.B. Diagonalsperren liegen in der Verantwortung der Bezirke und nicht des Senates.

Frage 12: Wie kann eine gemeinsame Strategie entwickelt werden, die Verkehrsplanungen und Stadtplanung zusammen denkt?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Es ist immer die Situation, dass Planungen maßnahmenbezogen mit Betroffenen besprochen und umgesetzt werden müssen.
- Der StEP MoVe ist erst in diesem Jahr verabschiedet worden und bildet die Grundlage.
- Die ressortübergreifende Diskussion kann noch weiter gestärkt werden, um die Idee für die Stadt weiter zu entwicklen.
- Mobilität und Stadtentwicklung sollten wieder gemeinsam gedacht werden, auch um die typische Berliner Mischung zu erhalten.
- Ein großes Ziel ist, dass Mobilität ermöglicht werden soll - aber mit weniger Verkehr.

Frage 13: Das Hauptstraßennetz als MIV-Vorrangnetz liegt in der Verantwortung von SenUVK. Wenn jetzt zusätzlich das ÖPNV-Vorrangnetz und das Radvorrangnetz dazu kommen, werden diese ebenfalls in die Verantwortung von SenUVK übertragen?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Aus dem Mobilitätsgesetz heraus gibt es Vorrangnetze für den Radverkehr und den ÖPNV.
- Aus den unterschiedlichen Definitionen von Vorrangnetz heraus ergeben sich nun neue Konflikte.
- In der Vergangenheit gab es auch Konflikte zwischen den verschiedenen Definitionen von Vorrangnetzen und oft keine Lösungen, wie z.B. beim Enden eines Fahrradweges auf der Straße. Das Mobilitätsgesetz sagt dazu, dass diese Situationen jetzt in der Planung gelöst werden müssen.

Frage 14: Gibt es Planungen für geschützte Radverkehrswege in der Leipziger Straße?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Die Überlegungen gelten erst in Zusammenhang mit der Umsetzung der Straßenbahnplanung.

Frage 15: Wann werden die Straßenbahnstrecken in der Leipziger und in der Axel-Springer-Straße fertiggestellt? Und wie wird darüber informiert?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Es gab im letzten Sommer eine öffentliche Veranstaltung zur Straßenbahn in der Alten Münze.
- Die Straßenbahn wird voraussichtlich in den Jahren 2027/2028 fertiggestellt.
- Die Abzweigung auf die Axel-Springer-Straße Richtung Hallesches Tor und Hermannplatz wird erst in den 2030er Jahren fertiggestellt.
- Momentan werden die Trassen- und Haltestellenanlagen entwickelt, das Planfeststellungsverfahren steht noch an.
- An Zeitpunkten von konkreten Anpassungen der Planung (wie dem Ende der Vorplanung und Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens, der Anhörung und dem Planfeststellungsbeschluss) wird es Öffentlichkeitsbeteiligungen geben. Es wird insgesamt mindestens drei mal die Möglichkeit geben sich einzubringen.

Frage 16: Wäre es eine Möglichkeit ein Radparkhaus wie in Pankow in Mitte einzurichten?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Es wird momentan geprüft an welchen Orten die Einrichtung von Parkhäusern möglich wäre und wo es geeignete Räume und Flächen dafür gibt. In Mitte sollte Autoparkraum durch Radparkraum (auch für Bikesharing-Modelle) ersetzt werden.

Frage 17: Sind gezielte Ampelschaltungen in Mitte geplant, einen besseren Verkehrsfluss zu ermöglichen?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Der Fokus bei der Ampelschaltung liegt im Moment darauf, den Verkehr für die Radfahrenden sicher zu machen. Sicherheit geht momentan vor Schnelligkeit.
- Bei den Planungen zu den Radschnellwegen wird die grüne Welle für Radfahrende eine große Rolle spielen.

Frage 18: Wäre es sinnvoll bestimmte Planungen online zur Verfügung zu stellen?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Mit mein.Berlin gibt es bereits ein tolles Instrument für Bürger*innenbeteiligung.
- Auf der SenUVK-Website ist immer der aktuelle Planungsstand zu den großen Vorhaben verfügbar. Es gibt leider noch keinen sogenannten „Push-Dienst“, der über Aktualisierungen der Website informiert.
- Auch die Seite der InfraVelo (Radverkehrsthemen) ist sehr informativ.

Frage 19: Wieso wird die Verkehrsprognose 2030 weiter als Zielgröße der Infrastruktur-Planung angelegt, obwohl sie eigentlich nur ein Aspekt von vielen ist?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Es gibt immer wieder aktualisierte Informationen zu der Stadt (Bevölkerungswachstum, Wirtschaftswachstum, Altersentwicklung, Befragungen zum Verkehrsverhalten). Der StEP MoVe bildet die Zielsetzung für die Stadt (18% MIV, 82% Umweltverbund). Die Maßnahmen werden aufgrund von Prognosen und regelmäßigen Befragungen fortgehend angepasst.

Frage 20: Inwiefern werden die Ergebnisse des Wettbewerbes Rathausforum in die Straßenplanung einbezogen?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Die SenUVK ist an dem freiraumplanerischen Wettbewerb, d.h. sowohl an der Auslobung als auch an der Bewertung der Entwürfe beteiligt. Das Ergebnis findet Widerhall in der Art und Weise, wie die Verkehrsflächen geführt werden.

Themenblock 3: ÖPNV-Ausbau

Frage 21: Wieso wird das ÖPNV-Netz nicht einmal grundlegend umstrukturiert?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Das Busnetz ist am einfachsten anzupassen. Es gibt keine Forderungen das gesamte ÖPNV-Netz komplett neu zu planen. Die Menschen gewöhnen sich auch an die Verbindungen, die sie im Alltag benutzen. Bei Veränderungen in der Stadt werden auch die ÖPNV-Verbindungen angepasst, bspw. in Spandau.

Frage 22: Gibt es Überlegungen den TXL-Bus zu ersetzen, um die Anbindung in einigen Teilen Moabits wieder zu verbessern?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Der 245 Bus fährt als Ersatz für den TXL bis zur Turmstraße. Die Verbindung zum Flughafengelände wurde aktuell als nicht notwendig eingestuft.
- Bei der Straßenbahn zur Turmstraße ist der Planfeststellungsbeschluss erreicht. Es wird davon ausgegangen, dass im Sommer oder Herbst diesen Jahres die Baumaßnahmen beginnen.

Frage 23: Vorgesehen ist eine Straßenbahn vom Spittelmarkt über Hallesches Tor zum Mehringdamm einzurichten, zu der bislang aber noch nicht einmal die Grundlagenermittlung aufgenommen worden ist. Weshalb wird diese Planung nicht zügig vorangetrieben?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Alle Maßnahmen sind sowohl im StEP MoVe als auch im Nahverkehrsplan enthalten und werden der Reihe nach abgehandelt. Es können nicht 15 Straßenbahnlinien auf einmal bearbeitet werden. Zur Planung braucht es nicht nur in der Verwaltung, sondern auch in den Planungsbüros und der BVG mehr Personal.

Frage 24: Wie ist Ihre Haltung zum i2030 (Verbesserung der Schieneninfrastruktur in Berlin und Brandenburg, mehr Infos hier)? Warum wird das nicht vorangetrieben?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Zurzeit wird an einer Vielzahl von Korridoren (Berlin-Brandenburg) gearbeitet. Die Linie der Heidekrautbahn wird als Erstes umgesetzt.
- Ein weiterer Schwerpunkt wird es sein, den Knoten Spandau neu zu konzipieren und zu vergrößern.
- Auch das Netz Elbe-Spree soll ausgebaut werden, der RE1 von Madgeburg nach Frankfurt/Oder soll alle 20 Minuten fahren.
- Die Berliner Verwaltung unterstützt die brandenburgische Verwaltung dabei, Park-&-Ride Angebote an Bahnhöfen zu schaffen.

Frage 25: Wird es eine „Koalition der Vernünftigen" gegen die Absage der CDU zur Tram-Planung Leipziger Straße geben?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Der Umgang mit einem Politikwechsel gehört zum Verwaltungshandeln dazu. Es muss immer konkret geschaut werden, was der Wechsel für die einzelne Maßnahme bedeutet.

Frage 26: Liegt die Zuständigkeit für den konkreten Vorschlag für die vorläufige Fahrradwegkonkretisierung in „Unter den Linden" beim Bezirk?

Herr Reupke: Antwort in der Aufzeichnung auf YouTube ansehen

- Nein. Die Verantwortung liegt bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.

Verabschiedung

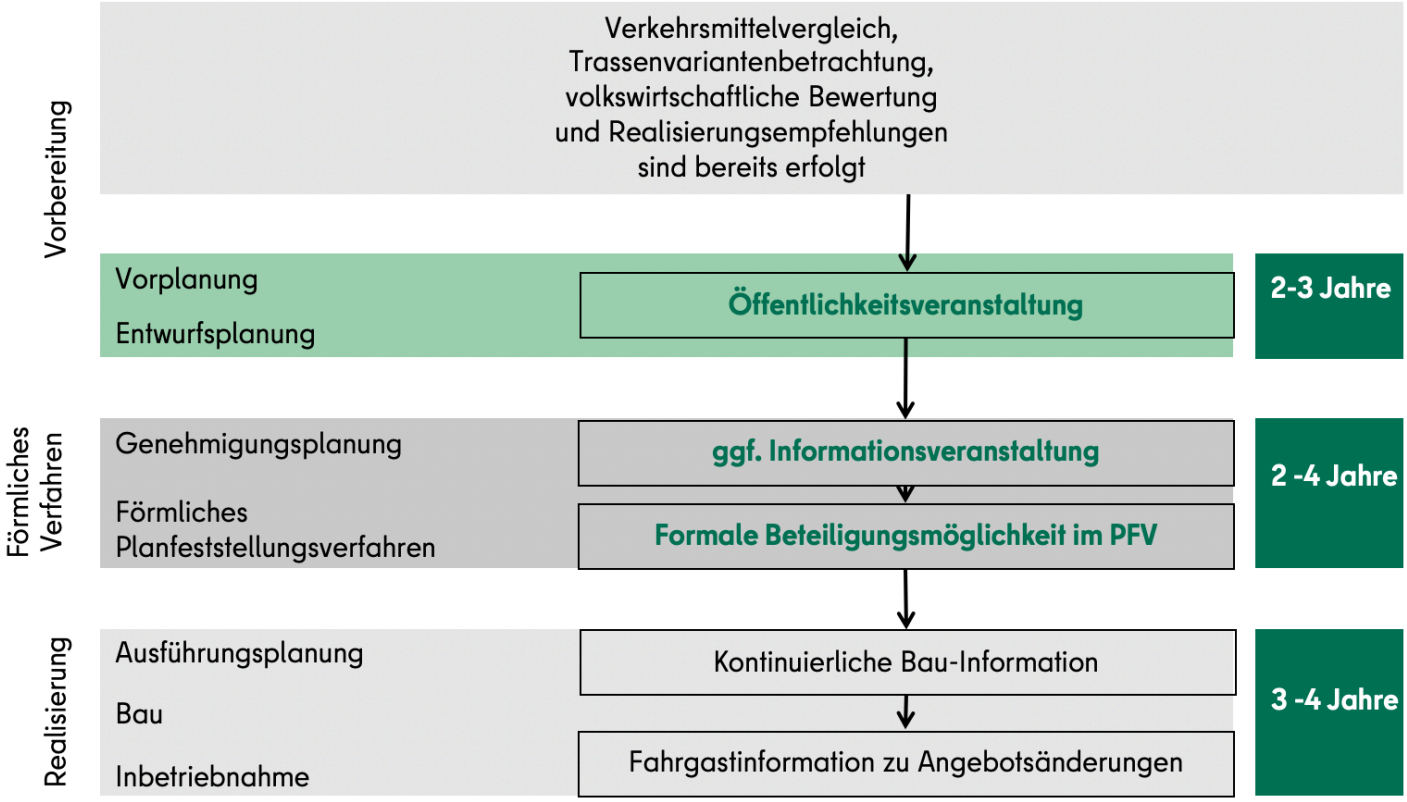
Herr Wehking bedankt sich im Namen der Stadtwerkstatt, verabschiedet das Publikum und gibt das Abschlusswort an Herrn Reupke weiter. Herr Reupke bedankt sich für die Gelegenheit zum Austausch zu den Verkehrsplanungen und hofft, dass die Planungsvorhaben, -zwänge und -ziele der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz klarer geworden sind.

Konzeption und Durchführung:

INSTITUT FÜR PARTIZIPATIVES GESTALTEN IPG

im Auftrag der:

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen | BERLIN

Anhang

Standardablauf Planungsverfahren