PROJEKTBEIRAT

„Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“
Elfte Sitzung am 25.03.2021.

BERLIN

Veranstaltungsdokumentation

Was? Elfte Sitzung des Projektbeirats „Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“ (Sondersitzung Verkehr)
Wann? 25.03.2021, 18:00 bis 21:00 Uhr
Wo? Zoom-Videokonferenz
Wer? Moderation: Philip Gehrke (DSK)
Protokoll: Catharina Elkmann und Julia Kowallick (DSK)
Teilnehmer: siehe Anlage 1

Inhaltsverzeichnis

Tagesordnung **S. 2**

Begrüßung **S. 2**

Verkehrliche Lösung im Bereich des Doppelknotens (Bahnhofstraße / Blankenburger Pflasterweg) **S. 2**

Straßenbahnbetriebshof im Gewerbegebiet Heinersdorf **S. 4**

weitere Fragen zum Thema Verkehr **S. 5**

Ausblick und Verabschiedung **S. 5**

Anlagen **S. 6**
Anlage 1: Teilnehmendenliste
Anlage 2: Gesamtpräsentation zur 11. Sitzung des Projektbeirates

Tagesordnung

18.00	TOP 1	Begrüßung und Einführung
18.10	TOP 2	Verkehrliche Lösung im Bereich des Doppelknotens (Bahnhofstraße / Blankenburger Pflasterweg)
20.00	TOP 3	Straßenbahnbetriebshof im Gewerbegebiet Heinersdorf
20.40	TOP 4	weitere Fragen zum Thema Verkehr
20.50	TOP 5	Ausblick und Verabschiedung

TOP 1 Begrüßung und Einführung

Herr Gehrke (DSK) begrüßt die anwesenden Mitglieder des Projektbeirats und erläutert den Ablauf der 11. Sitzung des Projektbeirats. Diese zweite Sondersitzung des Projektbeirats widmet sich vorrangig dem Thema Verkehr und dabei der verkehrlichen Lösung im Bereich des Doppelknotens sowie dem Straßenbahnbetriebshof im Gewerbegebiet Heinersdorf. Weitere Fragen zum Thema Verkehr sind unter Top 3 möglich.

Es folgt eine Vorstellung und Begrüßung von Herrn Loebner, dem neuen Referatsleiter des Sonderreferates Wohnungsbau der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenStadtWohn SoWo).

Anschließend begrüßt Herr Reupke (Abteilungsleiter Verkehr, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klima (SenUVK) die anwesenden Veranstaltungsteilnehmenden. Herr Reupke rahmt die Sondersitzung ein und berichtet von der am 24.03.2021 stattgefundenen Informationsveranstaltung zu den geplanten Verkehrsmaßnahmen im Nordostraum. Zudem unterrichtet er die Teilnehmenden darüber, dass jüngst der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) veröffentlicht wurde. Herr Reupke berichtet darüber hinaus, dass am Montag, den 22.03.2021 die Lenkungsrunde u. a. mit Senator Scheel (SenStadtWohn), Senatorin Günther (SenUVK) sowie dem Bezirksbürgermeister Benn (BA Pankow) stattfand, in der die verkehrliche Lösung im Bereich des Doppelknotens (Bahnhofstraße / Blankenburger Pflasterweg) vorgestellt und abgenommen wurde.

TOP 2 Verkehrliche Lösung im Bereich des Doppelknotens (Bahnhofstraße / Blankenburger Pflasterweg)

Herr Reupke stellt anhand der Präsentation (Anlage 2) die Doppelknotenlösung vor und erläutert die Bewertungskriterien, die zum Vorzug der Variante 5 geführt haben. Zur Bewertung der insgesamt fünf verschiedenen Varianten wurden die Leistungsfähigkeit, die Eingriffe in Flora und Fauna, aber auch die Betroffenheiten in unmittelbarer Umgebung einbezogen. Herr

Reupke erklärt, dass bei der Vorzugsvariante durch den Verschwenk des Blankenburger Pflasterweges Richtung Süden der Doppelknoten aufgelöst würde. Außerdem bietet die Variante 5 die Chance, heute mangelhafte Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr durch die Bündelung der geplanten Straße, der geplanten Straßenbahn sowie geplanter Radwegeverbindung vom neuen Stadtquartier Blankenburger Süden zum S-Bahnhof Blankenburg zu verbessern. Auch eine Verbesserung der Verkehrssituation in der Bahnhofstraße könnte durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs realisiert werden. Ein weiterer wichtiger Punkt, der sich durch diese Variante realisieren ließe, ist die Minimierung der direkten Betroffenheiten in der EA Blankenburg. Im Hinblick auf Umweltbelange (Lebensräume für Flora und Fauna), Belange der Berliner Wasserbetriebe (Entwässerung der Straßen mit angeschlossenem Retentionsbodenfilter), als auch Betroffenheiten der Anwohner in der Bahnhofstraße erbringt die Variante 5 erhebliche Vorteile. Herr Reupke stellt darüber hinaus klar, dass auf Basis der präsentierten Prinzipskizzen noch keine weitere Konkretisierung der genauen Betroffenheiten möglich ist.

Nach Vorstellung der einzelnen Varianten zur Doppelknotenlösung haben die Veranstaltungsteilnehmenden die Möglichkeit, ihre Anmerkungen, Hinweise und Fragen diesbezüglich zu äußern.

Es wird darum gebeten die Vor- und Nachteile der fünf Alternativvarianten darzulegen, um die Beweggründe für die Auswahl der Vorzugsvariante noch deutlicher herauszustellen. Die Argumente sind nachfolgend für die Varianten aufgeführt.

VARIANTE 1: KREISVERKEHR
- hoher Flächenverbrauch durch den Kreisverkehr
- Verursachung erheblicher Betroffenheiten in der Erholungsanlage Blankenburg
- erhöhte Anzahl an Querungsstellen und lange Wege erzeugen Defizite für den Fuß- und Radverkehr
- der westlich der Heinersdorfer Straße gelegene Retensionsbodenfilter müsste bei dieser Variante teilweise überbaut werden; eine Verlegung desselben wäre ein langwieriger und schwieriger Prozess, zumal der neue Standort - aufgrund der technischen und topographischen Randbedingungen - in räumlicher Nähe, in der Erholungsanlage Blankenburg sein müsste

VARIANTE 2: NEUER VOLLKNOTEN IN HÖHE BLANKENBURGER PFLASTERWEG
- Durchschneidung des Retentionsbodenfilters mit den sich daraus ergebenden Folgen (siehe Variante 1)
- verkehrlich ein interessanter Ansatz, jedoch sehr hoher Flächenverbrauch
- Verursachung erheblicher Betroffenheiten in der Erholungsanlage Blankenburg

VARIANTE 3: QUERSCHNITTSAUFWEITUNG IM BESTAND
- keine verkehrliche Verbesserung (Knotenpunkt nicht leistungsfähig)
- Verdopplung der Querschnittsbreite der Bahnhofstraße notwendig
- Rückstaulänge für Linksabbieger nicht ausreichend
- Verursachung erheblicher Betroffenheiten in der Erholungsanlage Blankenburg

VARIANTE 4: VERGRÖSSERUNG KNOTENPUNKTABSTAND
- keine verkehrliche Verbesserung (Knotenpunkt nicht leistungsfähig)
- hoher Flächenverbrauch
- Verdopplung des Querschnitts der Bahnhofstraße notwendig
- Verursachung erheblicher Betroffenheiten in der Erholungsanlage Blankenburg

VARIANTE 5: NEUER VOLLKNOTEN IN HÖHE DER GEPLANTEN STRASSENBAHNTRASSE
- Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes und der daran angrenzenden Straßen
- Minimierung der direkten Betroffenheiten in der Erholungsanlage Blankenburg
- Erhalt des Retentionsbodenfilters

Die weiteren Anmerkungen der Teilnehmenden sind nachfolgend thematisch gegliedert dargestellt.

Die Anmerkungen, Hinweise und Fragen zur Vorzugsvariante lassen sich wie folgt zusammenfassen:
- Es wird darum gebeten den geplanten Straßenquerschnitt zu erläutern. Herr Reupke weist darauf hin, dass diese Variantenbetrachtung noch keine Detailplanung darstellt und der Querschnitt abhängig von Parkbuchten, Grünstreifen sowie Rad- und MIV-Verkehrsflächen ist. Nach dem aktuellen Stand der Planung wird sich der Straßenquerschnitt auf ca. eine Breite von 30 - 35 m belaufen. Herr Reupke ergänzt, dass die Bahnhofstraße grundsätzlich vom Durchgangsverkehr befreit werden soll.
- Die Vorzugsvariante stellt für die Grundschule „Unter den Bäumen“ eine Entlastung dar.
- Unklar ist, wie die Bewohnerschaft aus Weißensee und Buch angebunden wird.
- Es wird von Mitgliedern des Projektbeirates kritisiert, dass die vorgestellte Verkehrslösung keine Antwort auf die verkehrliche Gesamtsituation im Nordostraum bietet und die Variante 5 im Endeffekt die TVN darstellt.
- Durch die erheblichen Betroffenheiten, die in der Erholungsanlage Blankenburg durch die bevorzugte Variante ausgelöst werden, wird die Variante von einzelnen Mitgliedern stark kritisiert bis abgelehnt.
- Es wird angeregt zu prüfen, ob die Verkehrsarten getrennt geführt werden können, um Betroffenheiten zu minimieren. So könnten für den Fuß- und Radverkehr bspw. die vorhandenen Wege in der EA Blankenburg ertüchtigt werden. Die Straßenbahn und die Straßenflächen könnten separat betrachten werden und müssten nicht zwangsweise durch die Erholungsanlage verlaufen.
- Herr Reupke betont nochmal die Vorteile der Variante 5, da

hier die Betroffenheiten im Vergleich am geringsten sind. Außerdem stellt Herr Reupke klar, dass es sich bei der im FNP dargestellten TVN um eine anbaufreie vier spurige Straße handelt, die ohne jeglichen Bezug zum Umfeld besteht und hohe Fahrgeschwindigkeiten zulässt. Der Charakter einer TVN sei ein grundlegend anderer. Die in der Vorzugsvariante vorgestellte Trasse ist eine Stadtstraße und lediglich die Führung ähnelt, sich am Bedarf orientierend, der TVN. Er erläutert, dass sich die aktuelle Verkehrssituation als äußerst unbefriedigend darstellt und durch die Vorzugsvariante aufgelöst würde. Dies bedeutet jedoch, dass neue Infrastrukturen geschaffen werden müssen. Jegliche Planung generiert Betroffenheiten und diese gilt es auf ein Minimum zu reduzieren und ist oberste Planungsprämisse.

- Hinsichtlich der verkehrlichen Gesamtzusammenhänge erklärt Herr Reupke, dass Mobilität zukünftig anders organisiert werden muss. Wie im Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr manifestiert, soll in Berlin der ÖPNV stark ausgebaut und Maßnahmen gefördert werden, die den MIV erheblich reduzieren. Auch für den Nordostraum müssen Siedlungsstrukturen geschaffen und umstrukturiert werden, die lange Wege vermeiden und eine gute Erreichbarkeit der wohnortsnahen Versorgung ermöglichen. Trotz prognostiziertem Bevölkerungswachstum für Berlin muss eine Reduzierung des MIV erfolgen, da andernfalls viel größere Probleme entstünden.
- Des Weiteren weist Herr Reupke darauf hin, dass die Verkehrsplanungen für den Blankenburger Süden noch nicht den Detaillierungsgrad erreicht haben, um die exakte Trassenführungen aufzuzeigen. Erst auf Ebene des Planfeststellungsverfahrens lässt sich dies abschließend bestimmen.

Die Anmerkungen, Hinweise und Fragen zur Bahnhofstraße und dem Mehrwert für Alt-Blankenburg lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Es wird grundsätzlich der Mehrwert für Alt-Blankenburg durch die Vorzugsvariante kritisch hinterfragt. Es wird erwidert, dass mit der gewählten Variante 5 der seit Jahren mit Nachdruck gestellten Forderung, die in diesem Bereich bestehenden Verkehrsprobleme zu lösen, Rechnung getragen wird. Der Rückstau in Richtung Alt-Blankenburg, Heinersdorf und Französisch-Buchholz sowie die damit einhergehenden Lärm- und Schadstoffbelastungen werden mit dieser Lösung beseitigt. Die Bahnhofstraße wird zukünftig keine übergeordnete Hauptverkehrsstraße sein. Der jetzige Querschnitt ist ausreichend, um die Straße für den Anliegerverkehr, Fuß-, Rad- und Busverkehr zu qualifizieren.

Die Diskussion zum Retentionsbodenfilter konzentrierte sich auf die folgenden Aspekte:

- Es wird die Frage gestellt, ob eine Verlegung des Retentionsbodenfilters die Betroffenheiten in der Erholungsanlage Blankenburg minimieren würde.
- Herr Bartel (SenUVK) erläutert, wenn in die Flächen des Retentionsbodenfilters eingegriffen (egal in welcher Art: Verlegung, Verkleinerung etc.) würde, haben die Berliner Wasserbetriebe gegenüber der SenUVK bereits deutlich gemacht, dass viele Kilometer Regenwasserkanäle angepasst werden müssen. Eine Neustrukturierung des Regenwassernetzes im Umfeld ist kosten- und zeitintensiv. Zudem müsste der Retensionsbodenfilter in direktem Umfeld neu gebaut werden, um weiterhin in den Fließgraben ableiten zu können, was wiederum Betroffenheiten auslöst.

Weitere Anmerkungen der Mitglieder können wie folgt resümiert werden:

- Durch die Vorzugsvariante 5 ist eine Verschwenkung des Blankenburger Pflasterwegs erforderlich. Außerdem wird angemerkt, dass der zukünftige Verkehrsrückstau und die sich ergebene Verkehrslast am Endpunkt S-Bahnhof Blankenburg nicht zu unterschätzen sind. Herr Reupke stellt klar, dass das sogenannte Nadelöhr, die Engstelle am S-Bahnhof, durch die geplante gradlinige Trassenführung etwas entschärft wird.
- Herr Reupke erläutert zudem, dass es im nächsten Schritt erst einmal um weitere interne Abstimmungen mit bspw. der BVG gehen wird, bevor die Planungen konkretisiert und darüber wieder informiert/ beteiligt wird.
- Des Weiteren wird sich nach den Annahmen des künftigen Verkehrsaufkommens, welches durch die Vorzugsvariante generiert würde, erkundigt. Die Annahmen werden spätestens zur Veröffentlichung der Planung auf der Internetseite der SenUVK für alle Varianten zur Verfügung gestellt.
- Es wird durch Herrn Reupke erläutert, dass die Vorstellung aller Verkehrsmaßnahmen, für alle Verkehrsarten, im Nordostraum am 24.03.2021 ein Meilenstein gewesen sei und die Beteiligung der Öffentlichkeit fortgesetzt wird.

TOP 3 Straßenbahnbetriebshof im Gewerbegebiet Heinersdorf

Herr Reupke stellt den Veranstaltungsteilnehmenden die aktuelle Planung zum Straßenbahn-Betriebshof im Gewerbegebiet Heinersdorf vor (siehe Anlage TOP 3). Die Notwendigkeit für die Realisierung eines Betriebshofs entsteht aus dem Bedarf im Berliner Nordosten: vorhandene Betriebshöfe (bspw. Betriebshof Weißensee) sind bereits heute ausgelastet und haben keine Erweiterungskapazitäten, längere Züge und allgemein eine höhere Taktung (mehr Züge) erfordert den Ausbau der Infrastruktur.

Zum Thema Straßenbahnbetriebshof werden die Anmerkungen, Hinweise und Fragen im Folgenden resümiert:

- Grundsätzlich wird die Vorzugsvariante am Standort C als plausibel erachtet und die dadurch entstehenden Betroffenheiten augenscheinlich minimiert. Es wird nachgefragt, inwiefern der Lärmschutz bei der Bewertung der Standorte Beachtung gefunden hat und eine zukünftige Anbindung an die Tangentialtram Pankow besteht. Herr Reupke erläutert, dass es sich bei den Standortflächen um ein Gewerbegebiet handelt, in dem ohnehin ein höherer Lärmpegel zulässig ist, als beispielsweise in einem Wohngebiet.

Mögliche Ansprüche auf weitere Lärmschutzmaßnahmen von betroffenen Anwohnern, ausgelöst durch den Straßenbahnverkehr zu Tages- und Nachtzeiten, muss im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden. Herr Kölling-Orb (SenUVK) fügt hinzu, dass die Vorzugstrasse der Tangentialtram über die Romain-Roland-Straße verläuft, und somit vorteilhaft für die Lage des Betriebshofs ist.

- Das erforderlich Bremsprüfgleis wird nach Rücksprache mit der BVG an diesem Standort nicht notwendig sein, da dies am neuen Betriebshofstandort in Tegel verortet wird. Bezüglich der zügigen Realisierung wurde eine Projektgruppe gebildet, die sich diesem Ziel widmet und Detailuntersuchungen beauftragt. Die aktuelle Zeitplanung geht von den Ankaufvorbereitungen im II. Quartal 2021 aus, so dass die Ankaufgespräche in der zweiten Hälfte 2021 beginnen könnten. Über welchen Zeitraum sich diese Ankaufsverhandlungen erstrecken ist ungewiss.

TOP 4 weitere Fragen zum Thema Verkehr

Herr Gehrke (DSK) erkundigt sich, ob die Mitglieder des Projektbeirats noch weitere Fragen zum Thema Verkehr haben, diese sind nachstehend aufgeführt.

Netzelement N4e der Verkehrslösung Heinersdorf

- Es wird kritisch hinterfragt, ob das Netzelement N4e und der Anschluss an die Pasewalker Straße eine Entlastung für den Ortskern Heinersdorf auf Grund der komplexen Wegeführung mit sich bringt. Die VEB hätte in der Variantenprüfung ergeben, dass stadteinwärts keine gute Einfädelung möglich ist. Die Knotensituation müsse im weiteren Planungsverlauf genauer betrachtet werden. Herr Bartel erwidert, dass durch die Vorzugsvariante eine Verteilung der heutigen Verkehrsströme außerhalb des Ortskerns Heinersdorf auf leistungsfähigere Netzelemente die Verkehrssituation im Ortskern entspannt. Die Flächenverfügbarkeiten werden in kommenden Planungsschritten vertieft. Herr Reupke fügt dem hinzu, dass in einem nächsten Schritt die Programmierung, Dimensionierung sowie die Anbindung konkretisiert wird, so dass geprüft werden kann, ob die bevorzugte Variante die Erwartungen erfüllt.

TOP 5 Ausblick und Verabschiedung

Herr Reupke bedankt sich bei den Projektbeiratsmitgliedern und begrüßt den weiteren Austausch mit dem Gremium.

Im Anschluss erläutert Herr Gerlach (SenSW) die nächsten Schritte der Vorbereitenden Untersuchungen (VU). Der Start der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Struktur- und Nutzungskonzept findet ab dem 19. April 2021 u. a. auf mein.berlin.de statt. Darüber hinaus werden die Ergebnisse sowohl auf der Projektseite, in einem Newsletter, in der Planungszeitung # 3 und in der nächsten Projektbeiratssitzung am 19.04.2021 präsentiert. Im Sommer 2021 soll der Senatsbeschluss zum Struktur- und Nutzungskonzept erfolgen und die Grundlage für die dritte Stufe der VU bilden. Der Abschluss der VU ist für 2022 geplant.

Seitens des Projektbeirats wird die Bitte geäußert, in der kommenden Sitzung die Rahmenplanung Blankenburg mit zu betrachten, weshalb die Teilnahme des Bezirks ausdrücklich erwünscht ist.

Anlage 1

zur Dokumentation der elften Projektbeiratssitzung am 25.03.2021
„Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“

Teilnehmendenliste

AKTEURSGRUPPE / ORGANISATION	NAME
„POLITIK“	
AfD	Frank Scholtysek, MdA (nicht anwesend)
Bündnis 90/Die Grünen	Daniela Billig, MdA
CDU	Dirk Stettner, MdA (nicht anwesend)
Die Linke	Dr. Michail Nelken, MdA
FDP	Stefan Förster, MdA (nicht anwesend)
SPD	Dennis Buchner, MdA
„GEMEINWESEN, INITIATIVEN UND NACHBARSCHAFT VOR ORT“	
Albert-Schweitzer-Stiftung, Betreutes Wohnen	Steffen Gester
Bezirksverband der Kleingärtner Berlin Weissensee e.V.	Holger Thymian (nicht anwesend)
Bürgerinitiative Pro Malchower Luch	Carola Grüß (nicht anwesend)
Bürgerinitiative [Wir sind] Blankenburger & Berliner	Ricci Höferl
Bürgerverein Stadtentwicklung Berlin Blankenburg e.V.	Martin Runge
Evangelische Kirchengemeinde Blankenburg	Hagen Kühne
Evangelische Kirchengemeinde Heinersdorf	Dr. Anne-Kathrin Finke (nicht anwesend)
Forum Blankenburger Süden	Martin Kasztantowicz (nicht anwesend)
Garten- und Siedlerfreunde Anlage Blankenburg e.V.	Ines Landgraf
Wir für Malchow e.V.	Karsten Günther (nicht anwesend)
Zukunftswerkstatt Heinersdorf e.V.	Daniel Becker
„ZUKÜNFTIG INVESTIERENDE“	
Etablierte Wohnungsbaugenossenschaft	Ina Silbe, BWV zu Berlin eG (nicht anwesend)

AKTEURSGRUPPE / ORGANISATION	NAME
Jugendwohnen	Gunter Fleischmann, Jugendwohnen im Kiez - Jugendhilfe gGmbH (nicht anwesend)
Junge Wohnungsbaugenossenschaft	Dr. Jochen Hucke, Genossenschaftsbeauftragter AG Junge Wohnungsbaugenossenschaften Berlin (nicht anwesend)
Landeseigene Wohnungsgesellschaft	Stefan Schautes, HOWOGE (nicht anwesend)
„ZUKÜNFTIG NUTZENDE“	
Jugendliche / Kinder	Jeanette Münch, Bezirksamt Pankow
Gewerbetreibende	Dr. Lutz Kaden, IHK Berlin (nicht anwesend)
Stadtweite Initiativen	Enrico Schönberg, Initiative Stadt von Unten
	Daniela Brahm, Initiative StadtNeudenken
Zukünftige Mieterschaft	Reiner Wild, Berliner Mieterverein e.V. (nicht anwesend)
	Mathias Voigt, Mieterrat der HOWOGE
„LEITTHEMEN“	
Arbeit / Wirtschaft / Gewerbe	Sandra Wagner-Endres, DIfU
Landschaftsplanung / Landschaftsarchitektur	Prof. Dr.-Ing. Sigrun Langer, Bauhaus - Universität Weimar (nicht anwesend)
Mobilität / Verkehr	Dr. Friedemann Kunst
Natur / Umwelt / Klima	Herbert Lohner, BUND (nicht anwesend)
Wohnen / Architektur und Städtebau / Bau- und Planungskultur	Prof. Dipl.-Ing. Christa Reicher
„VERWALTUNG“	
Bezirksamt Pankow	Vollrad Kuhn, Bezirksstadtrat (nicht anwesend)
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen	Lars Loebner, Leiter Sonderreferat Wohnungsbau (SoWo)
	Michael Künzel, Abt. I B – Flächennutzungsplanung und stadtplanerische Konzepte
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz	Hartmut Reupke, AbtL IV Verkehr
	Anita Neunkirchen (i. V. Klaus Wichert, Abteilungsleiter SenUVK III)
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe	Heidrun Rhode-Mühlenhoff, Abteilungsleiterin SenWiEnBe IV

AKTEURSGRUPPE / ORGANISATION	NAME
SONSTIGE TEILNEHMENDE DES PROJEKTBEIRATES (KEINE MITGLIEDER)	
Auftraggebende der Vorbereitenden Untersuchungen (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen)	Sebastian Scheel, SenStadtWohn, Senator (nicht anwesend)
	Klaus Dieter Hoffmann, SenStadtWohn SoWo, Gruppenleiter Projektmanagement Berliner Nordostraum
	Ulf Gerlach, SenStadtWohn SoWo, Projektleitung Blankenburger Süden
	Anja Menzel, SenStadtWohn SoWo
	Nicole Stiemert, SenStadtWohn SoWo
SONSTIGE TEILNEHMENDE	
Auftragnehmende der Vorbereitenden Untersuchungen	Philip Gehrke, DSK
	Julia Kowallick, DSK
	Catharina Elkmann, DSK
	Olaf Gersmeier, PFE
	Gabriele Pütz, gruppe F
	Alexander Reimann, LK Argus
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz	Franziska Fronzke, Abt. IV A – Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung
	Dirk Bartel, Abt. IV B – Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr und Fußverkehr
	Christian Ostendorf, Abt. IV B – Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr und Fußverkehr
	Holger Kölling-Orb, Abt. IV C – ÖPNV, gewerblicher Straßenpersonenverkehr, Kreuzungsrecht
	Benjamin Schilling, Bürgerbüro SenUVK
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe	Tobias Aurich, Abt. IV A – Liegenschaften, Zukunftsorte, Gewerbeflächenentwicklung

Anlage 2

zur Dokumentation der elften Projektbeiratssitzung am 25.03.2021
„Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“

Präsentation

01

BEGRÜßUNG

- Moderator Philip Gehrke / DSK

Tagesordnung

TOP 1 **Begrüßung**

TOP 2 **Verkehrliche Lösung im Bereich des Doppelknotens (Bahnhofstr./ Blankenburger Pflasterweg)**

TOP 3 **Straßenbahn-Betriebshof im Gewerbegebiet Heinersdorf**

TOP 4 **weitere Fragen zum Thema Verkehr**

TOP 5 **Ausblick**

02

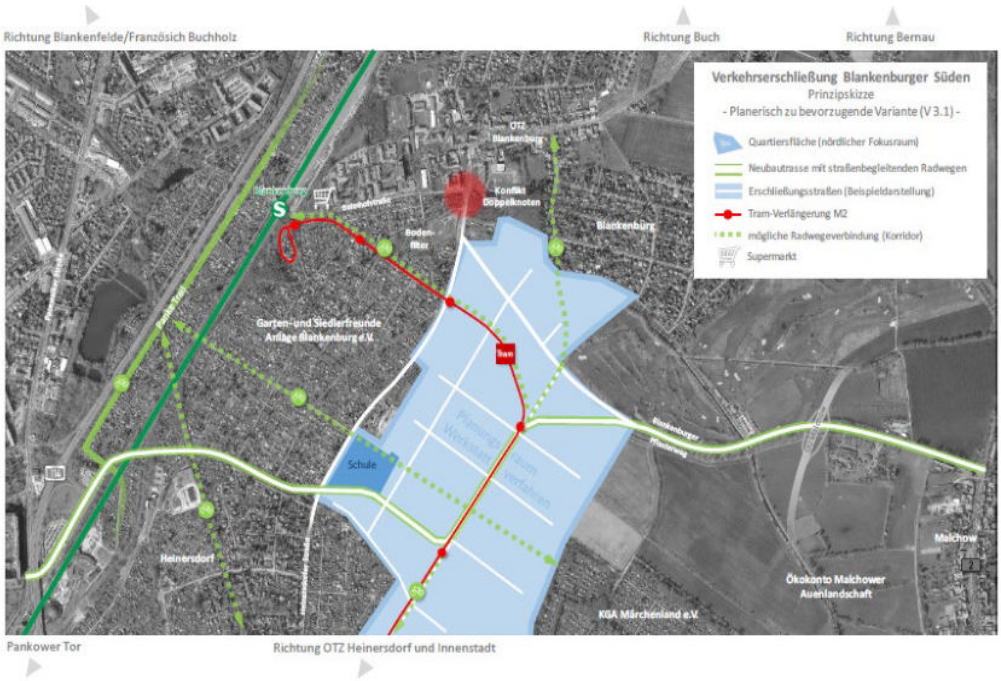
VERKEHRLICHE LÖSUNG IM BEREICH DES DOPPELKNOTENS

(BAHNHOFSTR./ BLANKENBURGER PFLASTERWEG)

- Hartmut Reupke, Leiter Abteilung Verkehr, SenUVK

Verkehrliche Lösung im Bereich des Doppelknotens

Die planerisch zu bevorzugende Variante der Verkehrserschließung Blankenburg integriert das Netzelement N4



Verkehrliche Lösung im Bereich des Doppelknotens

Verschiedene Ansätze den verkehrlich problematischen Doppelknoten aufzulösen

Variante 1: Kreisverkehr

Variante 2: Neuer Vollknoten Höhe Blankenburger Pflasterweg

Variante 3: Querschnitts-Aufweitung im Bestand

Variante 4: Vergrößerung Knotenpunktabstand

Variante 5: Neuer Vollknoten Höhe der geplanten Straßenbahntrasse

Verkehrliche Lösung im Bereich des Doppelknotens

Doppelknoten Blankenburg: Vorzugsvariante bündelt Straße, Straßenbahn und Radwegeverbindung zum S-Bahnhof Blankenburg

- Auflösung Doppelknoten durch Bündelung von Straße, Straßenbahn sowie geplanter Radwegeverbindung vom Stadtquartier Blankenburger Süden zum S-Bahnhof Blankenburg
- Planung bietet zudem die Chance, heute mangelhafte Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr zu verbessern.
- Bahnhofstraße: Herausnahme Durchgangsverkehr, lediglich Anliegerverkehr, Fuß-, Rad- und Busverkehr

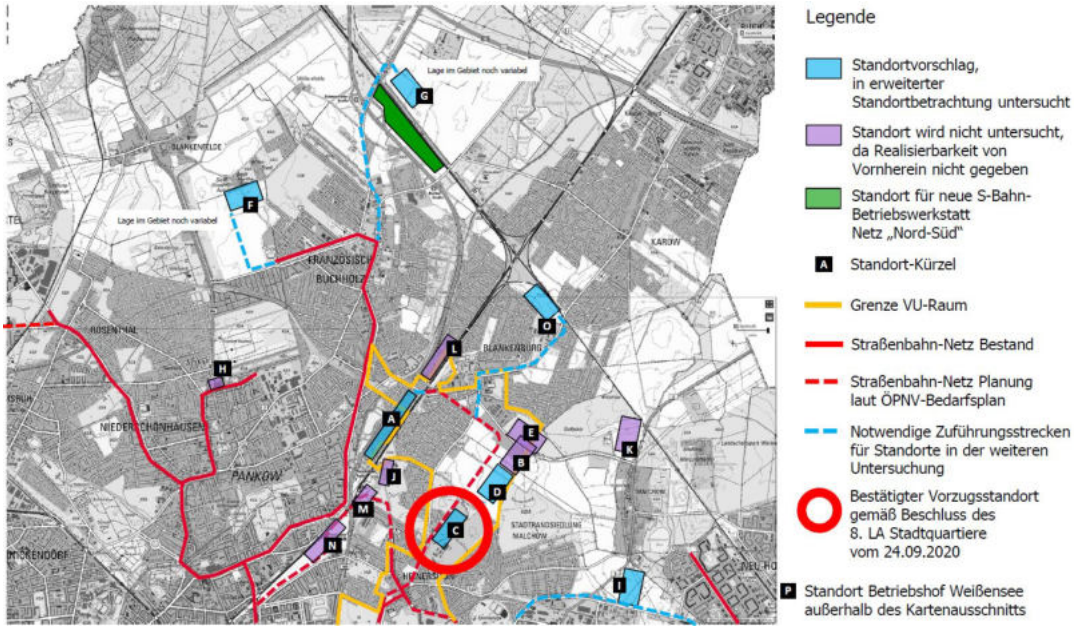
03

STRAßENBAHN-BETRIEBSHOF IM GEWERBEGEBIET HEINERSDORF

- Hartmut Reupke, Leiter Abteilung Verkehr; SenUVK

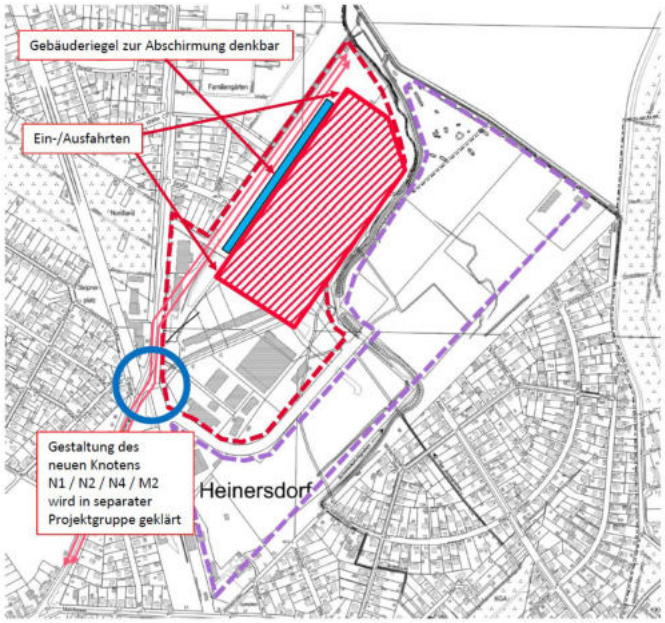
Straßenbahn-Betriebshof im Gewerbegebiet Heinersdorf

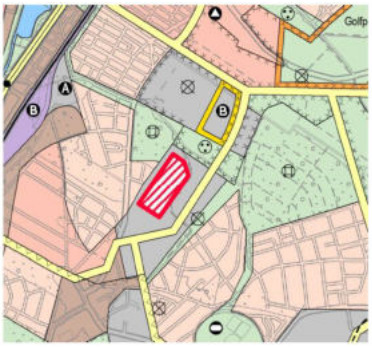
Übersicht der geprüften Standorte



Straßenbahn-Betriebshof im Gewerbegebiet Heinersdorf

Standort Gewerbegebiet Heinersdorf

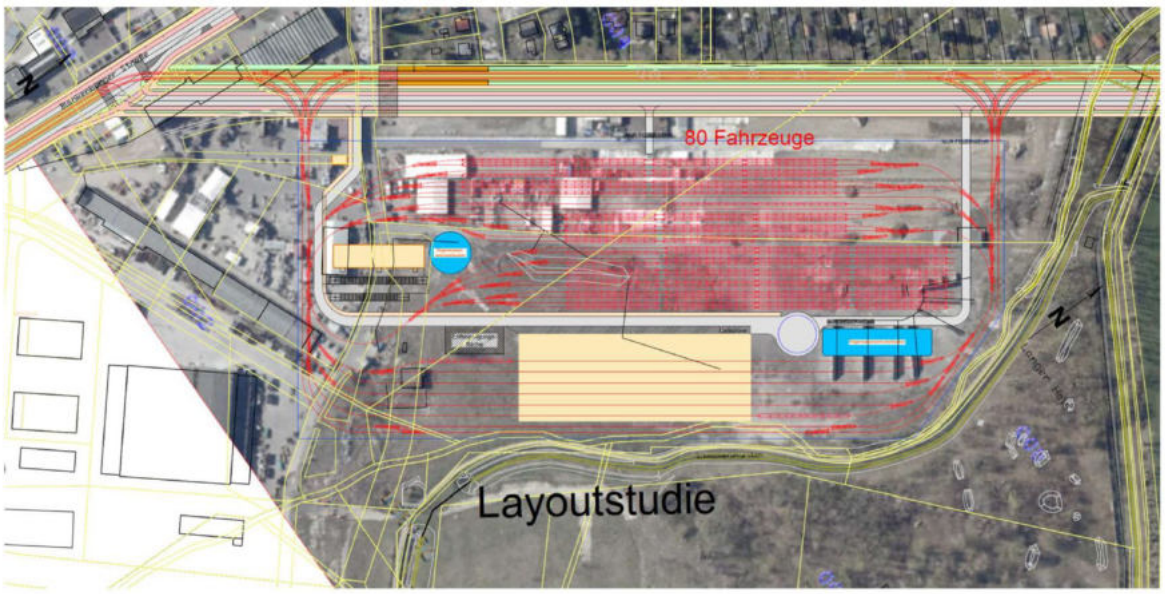




FNP-Darstellung: Gewerbliche Baufläche
- Gewerbegebiet Nordteil: 200.000 m²
- Gewerbegebiet Südteil: 208.000 m²
- Geplante Straßenbahn-Neubaustrecke
- Grober Flächenumgriff gemäß aktueller Vorzugsvariante der Projektarbeitsgruppe, Größe ca. 8 ha (entspricht Kapazität für 80 Straßenbahnzüge vom Typ XLZ) und „schwerer Instandhaltung“.

Straßenbahn-Betriebshof im Gewerbegebiet Heinersdorf

Layoutstudie der BVG (ENTWURF), Stand März 2021



04

WEITERE FRAGEN ZUM THEMA VERKEHR

05

AUSBLICK

Ausblick

Zeitschiene VU:

- **19. April 2021:** konzertierter **Start der finalen Öffentlichkeitsbeteiligung** zum Struktur- und Nutzungskonzept sowie zum Städtebaulichen Rahmenplan (Pressekonferenz, Projektseite, mein.berlin.de, newsletter, social media, Planungszeitung, Projektbeirat)
- **Sommer 2021: Senatsbeschluss** zum **Struktur- und Nutzungskonzept** als Grundlage für die Fortführung der VU (3. Stufe der VU mit u.a. Betroffenengesprächen, Umsetzungskonzeption, Kosten- und Finanzierungsübersicht) wie auch des FNP-Änderungsverfahrens sowie zum **Städtebaulichen Rahmenplan** als Grundlage der M-2-Planung (Vorplanung, Entwurfsplanung, Planfeststellungsverfahren, Ausführungsplanung)
- **2022:** Abschluss der VU und **Senatsbeschluss** bzgl. **Realisierung des NSQ „Blankenburger Süden“**

Umsetzung:

- **äußere verkehrliche Erschließung** (N1, N2 und N4 der Verkehrslösung Heinersdorf, M2-Verlängerung bis zum S-Bhf. Blankenburg, VEB einschließlich Auflösung des Doppelknotens, übergeordnete Radwegeverbindungen)
- **Starterprojekte** (GS Heinersdorfer Straße, Alte Gärtnerei, Trambetriebshof im GE Heinersdorf, S-Bhf. Blankenburg, Grüne Infrastruktur)
- **Wohnungsbau NSQ Blankenburger Süden** (einschließlich soziale Infrastruktur, Zentren etc.)

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
und Wohnen

BERLIN

IMPRESSUM

Herausgeberin:
Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Wohnen
Sonderreferat Wohnungsbau
Fehrbelliner Platz 4
10707 Berlin

Layout & Satz:
DSK Deutsche Stadt- und
Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH
Axel-Springer-Straße 54 B
10117 Berlin

Titelbild:
Dirk Laubner 2021, im Auftrag der SenStadtWohn

©Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Stand 07/2021