



Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V.

Potsdamer Str. 68, 10785 Berlin, Tel. (030) 2655 0864, Fax (030) 2655 1263, e-mail: bln@bln-berlin.de

Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. • Potsdamer Str. 68 • 10785 Berlin

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

IV E 3

Am Köllnischen Park 3

10179 Berlin

Bearbeiter:

Arbeitskreis Mobilität (BUND)

A. Stavorinus (NABU)

Betr.: Öffentliche Auslegung von Planunterlagen zum Zwecke der Planfeststellung für den Straßenbahnneubau Wissenschaftsstadt – Schöneweide, Sterndamm (Adlershof II) im Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin

Unser Zeichen: 9/0618.2/PFV/8

Berlin, 08.08.2018

hier: Stellungnahme der BLN, des BUND (LV Berlin), des NABU (LV Berlin), der Baumschutzgemeinschaft Berlin, der GRÜNEN LIGA Berlin, der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (LV Berlin), des Naturschutzzentrums Ökowerk Berlin, der NaturFreunde (LV Berlin) und der übrigen BLN-Mitgliedsverbände

Bezug: Bekanntmachung auf der Webseite der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vom 30.05.2018 (SenUVK IV E 313)

Sehr geehrte Damen und Herren,

bitte beachten Sie, dass unsere Stellungnahme aus zwei Teilen besteht, die von verschiedenen Autoren erstellt wurden.

Arbeitskreis Mobilität (BUND)

Straßenbahn-Neubaustrecke
Wissenschaftsstadt – Schöneweide, Sterndamm
Adlershof II

Planfeststellung

Stand der Genehmigungsplanung: 23.05.2018

Einwendung des BUND, LV Berlin

Stand: August 2018

Inhalt

1	Einleitung	4
2	Planungsziele	4
2.1	Planungsziele des Vorhabens	4
2.2	Ziele im Berliner Mobilitätsgesetz	5
2.3	Planungsziele in der Verkehrstechnischen Untersuchung (VTU)	5
3	Lage der Haltestellen und ÖPNV-Vorrang	6
4	Lichtsignalanlagen (LSA)	7
5	Verkehrsprognose	11
6	Zwischenzustand: Haltestelle Schöneweide	12
7	Gleisüberwege für Fußgänger und Radfahrer	13

Anlage: Auswertung Prognose Kfz-Verkehr

1 Einleitung

Beim Bau des Groß-Berliner Damms wurde bereits die Straßenbahnstrecke als komfortable und leistungsfähige Erschließung eingeplant. Sie hat ideale Voraussetzungen für eine Vorzeigestrecke: Eine Straßenbahnstrecke in einer breiten Allee auf eigenem Gleiskörper mit nur wenigen Gleisüberfahrten, vorhandenen z. T. überdimensionierten Kfz-Fahrbahnen, separaten Radwegen und vergleichsweise großen Abständen zwischen den signalisierten Knotenpunkten. Hier kann man die Straßenbahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h wartezeitfrei durchschleusen und so Spitzenwerte bei der Beförderungsgeschwindigkeit erzielen – auf dass viele Menschen sie benutzen anstatt das Auto.

Aber leider wird mit nur wenigen planerischen Entscheidungen diese Vision wieder einmal auf die leider immer noch üblichen Berliner Verhältnisse gestutzt:

- Haltestellen vor Lichtsignalanlagen (LSA) anstatt dahinter
- Kein unbedingter Vorrang der Straßenbahn an LSA
- Linksabbiegende Kfz sollen die Gleise blockieren

Kein Wunder, dass in der Genehmigungsplanung weder Fahrzeiten, noch Fahrgastzahlen angegeben werden, dafür aber ausführlich der Kfz-Verkehr behandelt wird.

2 Planungsziele

2.1 Planungsziele des Vorhabens

Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) heißt es im Kap. 1.2.4 Planungsziele: „An den vorhandenen und neu zu errichtenden Lichtsignalanlagen wird dem ÖPNV Vorrang eingeräumt.“

Gegenüber dem ersten Bauabschnitt ab S-Bahnhof Adlershof wäre das ein gewaltiger, allerdings auch überfälliger Fortschritt, der zudem dem Koalitionsvertrag entspricht.

Auch in der Präsentation des Arbeitsstandes zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und in der Zusammenfassung des Ergebnisses vom Januar 2017 gibt es erfreuliche Aussagen zu den Planungszielen und zur Bevorrechtigung:

„Zielstellung des Projekts“¹ ist demnach u. a.

- **„leistungsfähiges Verkehrssystem“**
- **„Haupterschließung durch umweltfreundliche Verkehrsmittel“**
- **„Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen“**

In der Zusammenfassung der Veranstaltung vom 17.01.2017 werden Fragen und Antworten dokumentiert: „Wird die Straßenbahn an den Kreuzungen bevorrechtigt?“

Es wird beabsichtigt, die Lichtsignalanlagen mit verkehrsabhängigen Ansteuerungen auszustatten. Die konkrete Ausgestaltung der Beeinflussung hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab und wird

¹ Präsentation: „Neubaustrecke Adlershof II Gemeinsame frühe Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß §25 Abs. 3 VwVfG der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens“ vom 17.01.2017

selbstverständlich eine Bevorrechtigung für die Straßenbahn berücksichtigen.“ Sehr gut, so soll es sein.

Eine wirksame Bevorrechtigung der Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper in Hauptrichtung würde Wartezeiten weitestgehend vermeiden und ergäbe eine Qualitätsstufe nach HBS² von A (Wartezeit max. 5 s). Auf eigenem Gleiskörper abbiegende Bahnen könnten mindestens mit Qualitätsstufe B (Wartezeit max. 15 s) abgewickelt werden können.

Wenn jedoch die Qualitätsstufe im Kfz-Verkehr besser ist als im ÖPNV, ist das Ziel der Bevorrechtigung verfehlt.

2.2 Ziele im Berliner Mobilitätsgesetz

Während des bisherigen Planungsprozesses wurde das Berliner Mobilitätsgesetz verabschiedet. Darin heißt es in § 26 (5): „Zur Absicherung eines verlässlichen und pünktlichen Angebotes sowie zur Realisierung attraktiver Reisezeiten wird dem ÖPNV als Teil des Umweltverbundes im Rahmen des geltenden Rechts Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt. Im erforderlichen Umfang ist dieser Vorrang insbesondere bei der Straßenraumaufteilung sowie bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen umzusetzen.“

Die Zielgruppe dieser Straßenbahnstrecke sind vor allem Berufstätige. Die sind zeitsensibel und oft frei in der Wahl ihrer Verkehrsmittel. Daher ist der „erforderliche Umfang“ des ÖPNV-Vorrangs hier besonders hoch, um hier ein konkurrenzfähiges ÖPNV-Angebot herzustellen. Zudem ist ein absoluter Vorrang des ÖPNV hier an den meisten LSA möglich.

In den Übergangsbestimmungen des Mobilitätsgesetzes (§ 50) heißt es: (1) Verkehrsspezifische Planwerke, deren Planungsprozess vor Inkrafttreten dieses Gesetzes begonnen wurde, können von den Vorgaben dieses Gesetzes abweichen, wenn sich andernfalls gravierende Verzögerungen bei der Erstellung und Verabschiedung des Planwerks ergeben.“

Da bereits 2017 die Bevorrechtigung als „selbstverständlich“ versprochen wurde, kann eine Abweichung von diesem Planungsziel im Rahmen der Planfeststellung kein Anlass für die Anwendung der o. g. Kann-Bestimmung sein. Zumal eine Umplanung der Haltestellen kein Grund für gravierende Verzögerungen sein muss und die endgültigen LSA-Steuerungen erst im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt werden.

2.3 Planungsziele in der Verkehrstechnischen Untersuchung (VTU)

Aussagen zu erzielbaren Wartezeiten der Straßenbahnen und eine Bewertung ihrer Abwicklungsqualität nach HBS werden im Unterschied zum Kfz-Verkehr in der verkehrstechnischen Untersuchung der Planfeststellungsunterlagen nicht gemacht.

Da verkehrsabhängige Steuerungen und ein Simulationsnetz entwickelt wurden, liegen diese Daten jedoch vor. „In das VISSIM-Simulationsnetz wurden die Prognosebelastungen für die Früh- und Spät-

² Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen

spitzenstunde eingearbeitet, Fußgänger- und Radfahrerverkehr berücksichtigt und ein Straßenbahnfahrplan mit den vorgesehenen Taktzeiten versorgt.

Mit Hilfe der Simulation konnten die Abläufe überprüft und bei Bedarf die verkehrsabhängigen Steuerungen angepasst werden, um einen möglichst realitätsnahen Ablauf des späteren Endzustandes zu erhalten. Des Weiteren wurden Prognosefahrzeiten der Straßenbahnen ermittelt.“

Anstatt sie stolz zu veröffentlichen, bleiben sie in der VTU jedoch unerwähnt – wohl, weil sie dem Planungsziel der Straßenbahn-Bevorrechtigung widersprechen.

Hingegen sind überwiegend einschränkende qualitative Aussagen zum ÖPNV-Vorrang enthalten. Lediglich an der Fußgänger-Bedarfs-LSA 23100 – Groß-Berliner-Damm/ Greifstraße wird eine absolute Beschleunigung versprochen.

3 Lage der Haltestellen und ÖPNV-Vorrang

Die Lage der Haltestellen z. T. vor den LSA anstatt dahinter erschwert die ÖPNV-Beschleunigung, da die Annäherungszeit nicht sekundengenau ermittelt werden kann. Die stark schwankende Fahrgastwechselzeit geht mit ein.

Für eine Null-Wartezeit-Steuerung mit Haltestelle vor der LSA müsste die Freigabezeit der Straßenbahn nach kurzer Fahrgastwechselzeit beginnen und bis zu einer Maximalzeit gedehnt werden. Eine lange Beeinflussung zugunsten der Straßenbahn erfordert ggf. eine lange verkehrsabhängige Nachbeeinflussung bevor in den üblichen, meist koordinierten Ablauf zurückgekehrt werden kann. Bei kurzen Takten, stark schwankenden Fahrgastwechselzeiten oder schlechter Feinjustierung kann das in den Verkehrsspitzenzeiten kurzfristig die Leistungsfähigkeit der LSA für den Kfz-Verkehr beeinträchtigen.

Der Vorteil der eigenen Trasse geht an der LSA zum Teil verloren, wenn davor eine Haltestelle liegt.

Während andere Städte die oben genannten Variationen des Signalplans dennoch zulassen, werden in Berlin (an den besseren LSA) Sonderphasen geschaltet, in denen fast alle außer der Straßenbahn Rot haben. Die Sonderphasen verringern die Verlustzeiten der Straßenbahn, aber auch die Leistungsfähigkeit der LSA. Aber selbst Sonderphasen werden hier teilweise abgelehnt: „Bedingt durch die langen Räumzeiten der Straßenbahnen sind Sonderphasen mit erheblichen Verlustzeiten für den Knotenpunkt verbunden. Auch hier gilt, dass in Spitzenverkehrszeiten Sonderphasen nur in Ausnahmesituationen geschaltet werden sollten, da in den entsprechenden Umläufen nur noch die Qualitätsstufe „F“ erreicht wird. Es werden dann mehrere Umläufe benötigt werden um das Leistungsdefizit wieder abzubauen.“³

Immerhin geben sie zu, dass selbst in den Spitzenstunden wenige Umläufe genügen, um eine evtl. Kfz-Warteschlange abfließen zu lassen. Mit einer programmierten Nachbeeinflussung reichen dafür oft zwei Umläufe. Zur Erreichung der Planungsziele erscheint auch das hinnehmbar.

Wesentlich vorteilhafter wäre allerdings eine Lage der Haltestellen hinter den LSA. Hier kann die Bahn mit Ausfahrt aus der Haltestelle bei der nächsten LSA angemeldet und – bei punktgenauer, zuverlässiger

³ zur LSA 23031 – Sterndamm/ Groß-Berliner-Damm – Südostallee

siger Ortung - sekundengenau eine Freigabe geschaltet werden. Wenn die Freigabe zuverlässig zur richtigen Zeit kommt, genügen dafür tatsächlich 5 Sekunden. Oft kann davor die Nebenrichtung Grün erhalten und so der Zulauf der Fahrgäste zur Haltestelle ermöglicht werden. Der Vorteil der eigenen Trasse wird ausgenutzt.

Haltestellen hinter der LSA ermöglichen also Null-Wartezeit-Steuerungen mit

- zeitlich kürzerer Variation des Signalplans oder einem Haltestellenzulauf
- bei absolutem Vorrang des ÖPNV höherer Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr
- geringere Komplexität und
- weniger Nachbeeinflussung

und sind daher auch verträglicher für die übrigen Verkehrsteilnehmer.

Daher fordern wir, die Haltestellen dort, wo es räumlich möglich ist, hinter die LSA zu verlegen. Dadurch dürfte es der Verkehrslenkung Berlin (VLB) leichter fallen, den Planungszielen zu folgen.

Das sind folgende Haltestellen:

- Nieberstraße, Richtung Adlershof
- Landfliegerstraße, Richtung Schöneweide
- Benno-König-Straße, Richtung Schöneweide

4 Lichtsignalanlagen (LSA)

Wesentlicher Zweck der VTU war wohl, die Leistungsfähigkeit nur für den Kfz-Verkehr nachzuweisen.

Der LSA-Planer erwähnt abgelehnte Verbesserungsmöglichkeiten für die Straßenbahn und beteuert im Erläuterungsbericht mehrfach, dass er die Voraussetzungen für die Bevorrechtigung der Straßenbahn eingeplant hat - dass sie auch genutzt werden sollen, vermerkt er explizit nicht.

Insgesamt werden die oben genannten Planungsziele durch die LSA-Planungen verfehlt. Es wird der Eindruck erweckt, dass die VLB als Auftraggeber des LSA-Planers im (vermeintlichen) Interesse des Kfz-Verkehrs eine wirksame Bevorrechtigung der Straßenbahn mit Null-Wartezeit-Steuerungen zu verhindern versucht.

Der Groß-Berliner Damm ist für Kfz durchgängig zweiseitig je Fahrtrichtung gebaut. Nördlich des Segefliederdammes werden parallel zur Straßenbahn ca. 20.000 Kfz pro Tag prognostiziert. In anderen Straßen Berlins wurde bei dieser Belegung die Fahrbahn zugunsten eines Radstreifens auf eine Kfz-

Spur je Richtung reduziert⁴. Der Groß-Berliner Damm hat also in diesem Bereich deutliche Kapazitätsreserven.

Südlich des Segelfliegerdamms werden parallel zur Straßenbahn ca. 10.000 Kfz pro Tag prognostiziert. Dafür würde eine Fahrspur pro Richtung völlig genügen. Die Fahrbahn ist also überdimensioniert und hat große Kapazitätsreserven, die für die – stets nur kurzzeitig erforderliche – absolute Bevorrechtigung des ÖPNV genutzt werden können.

Daher sind auf dem Groß-Berliner Damm LSA-Steuerungen ohne unbedingten Vorrang, also ohne Wartezeiten für die Straßenbahn nicht gerechtfertigt.

Im aktuellen Koalitionsvertrag heißt es im Abschnitt „Vorrang, Barrierefreiheit und mehr Sicherheit für den ÖPNV:

Ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots, von Pünktlichkeit und Wirtschaftlichkeit sind Maßnahmen zur Verkehrsbeschleunigung. Der ÖPNV soll konsequent Vorrang erhalten. [...] Um die Beschleunigung zu effektivieren, werden die entsprechenden LSA-Maßnahmen als absolute Beschleunigung realisiert.“

LSA 23846 - Sterndamm / Busbahnhof – Ecksteinweg

An dieser Kreuzung soll die Straßenbahn von der bisherigen Seitenlage in die Mittellage verschwenkt werden, wodurch sie nicht mehr gleichzeitig mit dem Kfz-Hauptstrom im Sterndamm fahren kann. Während der Kfz-Verkehr in Qualitätsstufe A abgewickelt werden soll, bekommt die Straßenbahn je ein Freigabefenster je Umlauf, was Qualitätsstufe D bedeutet. Das widerspricht dem Planungsziel des ÖPNV-Vorrangs.

LSA 23031 – Sterndamm/ Groß-Berliner-Damm – Südostallee

An diesem Knotenpunkt wird eine Kfz-Verkehrszunahme um 64 % in der Spätspitze prognostiziert. Auch ohne Straßenbahn soll sie 63 % betragen. Es gibt Straßenbahnen und Busse auch in den Nebenrichtungen.

Aufgrund dieser angesetzten hohen Kfz-Belegung wird eine Bevorrechtigung der Straßenbahnen – auch in Kfz-Haupttrichtung – anhand einiger Möglichkeiten erörtert und dann abgelehnt: „Die Priorisierungsmöglichkeiten für den ÖPNV [sind] im Zuge der Sterndamms deutlich eingeschränkt.“ Das widerspricht dem Planungsziel des ÖPNV-Vorrangs.

Es werden jedoch vergleichsweise lange Freigabezeiten angeboten. Hier sollten Stauchungen und Dehnungen der Phasen zugunsten des ÖPNV ermöglicht werden, um mindestens die zweitbeste von sechs Qualitätsstufen nach HBS (QSV B) zu ermöglichen.

LSA 23012 – Michael-Brückner-Str./ Brückenstraße

An dieser bestehenden LSA wird die Straßenbahn ausschließlich über Sonderphasen abgewickelt. Es ist nur ein Freigabefenster zu 5 s pro Umlauf an drei möglichen Zeitpunkten möglich. Ungeachtet des Zeitpunkts des Eintreffens an der LSA ergibt das eine mittlere Wartezeit der Straßenbahn von $85 \text{ s}/2 =$

⁴ Bereits mit dem Lärmaktionsplan Berlin 2008 im „Pilotprojekt Beispielstrecken“ mit durchschnittlich 20.000 Kfz/Tag wurde Fahrbahnen auf einen Kfz-Fahstreifen je Richtung reduziert: Brandenburgische Straße, Prinzenallee, Dudenstraße.

42,5 s. Das entspricht der Qualitätsstufe D. Für den Kfz-Verkehr werden hingegen Qualitätsstufen von B bis C erzielt. Damit widerspricht die LSA-Steuerung dem Planungsziel des ÖPNV-Vorrangs.

Für Straßenbahnen aus der Brückenstraße, also ohne Haltestelle vor der LSA, kann das ausgewählte Fenster gedehnt werden, bis die Durchfahrt erfolgt ist.

LSA 23100 – Groß-Berliner-Damm/ Greifstraße – Feuerwehr

In der VTU heißt es: „Für die Straßenbahnen ist – nur eingeschränkt durch die Feuerwehreingriffe – eine absolute Beschleunigung vorgesehen.“ So sollte es auch an allen anderen LSA sein!

LSA 23099 Groß-Berliner-Damm/ Nieberstraße

Hier fährt die Straßenbahn in der Vorfahrtsrichtung (Groß-Berliner Damm) geradeaus. Der parallele Kfz-Verkehr hat je zwei Fahrstreifen. Kfz- und Straßenbahnverkehr sind verträglich und könnten gleichzeitig grün bekommen. Die Induktionsschleifen für die MIV-abhängige Nachbeeinflussung sind auch vorgesehen. Durch Dehnen und Zwischenschalten der Nebenrichtung als Haltestellenzulauf könnte hier einfach ein absoluter Vorrang der Straßenbahn geschaltet werden. Aber das ist anscheinend nicht geplant.

Durch die vorgesehene Aufstellung der Linksabbieger auf den Gleisen (max. 28 Kfz pro Spitzenstunde, also nicht einmal in jedem Umlauf einer) stehen sie zwar nicht mehr den geradeausfahrenden Kfz im Weg, stattdessen aber der Straßenbahn. So wird der Straßenbahn in jedem Umlauf eine zusätzliche, unnötige Wartezeit auferlegt, in Richtung Schöneweide mit einem unnötigen Halt verbunden.

Straßenbahnen in Richtung Schöneweide können aufgrund der unterschiedlichen Umlaufzeiten zur rückliegenden LSA und der eingehenden Fahrgastwechselzeit zu jedem Zeitpunkt eine Freigabe benötigen. Es sind aber nur 5 s kurze Freigaben der Straßenbahn vor oder nach dem Kfz-Verkehr vorgesehen. Damit ergibt sich eine mittleren Wartezeit von über 40 s, was - Qualitätsstufe D bedeutet, anstatt A - B wie für den Kfz-Verkehr. Das widerspricht dem Planungsziel des ÖPNV-Vorrangs.

Dabei gibt es hier gleich mehrere Varianten, das zu vermeiden:

- Linksabbieger warten wie anderswo auch⁵ auf der Kfz-Fahrbahn, ggf. hier durch ein Pfeilsignal Rot-Gelb unterstützt.
- Die Straßenbahn, die hier eine Haltestelle hat und daher langsam fährt, erhält parallel zum Kfz-Verkehr ein Permissivsignal, linksabbiegende Kfz ggf. ein Blinksignal bei sich nähernder Straßenbahn.
- Die linke Spur wird zur Linksabbiegespur und voll signalisiert.
- Das Linksabbiegen wird an dieser Stelle aufgehoben⁶. An den Nachbarknoten ist es ja erlaubt.

Wir fordern auch hier eine Null-Wartezeit-Steuerung, vorzugsweise mit Aufheben des Linksabbiegens aus dem Groß-Berliner Damm.

⁵ z. B. Buschallee / Gartenstraße, Suermondstraße / Degener Str., Rhinstraße / Seddiner Str. , Treskowallee / Marksburgstr., Treskowallee / Dorotheenstr. – Godesberger Str.

⁶ wie z. B. am Tierpark / Alfred-Kowalke-Str.

LSA 23098 Groß-Berliner-Damm/ Landfliegerstraße – Segelfliegerdamm

Hier gibt es Linksabbiegespuren und es werden anscheinend einige der Möglichkeiten, eine Null-Wartezeit-Steuerung zu erzielen, zugelassen: „Die Beschleunigung des Straßenbahnverkehrs erfolgt durch Dehnung und Stauchung aller Phasen. Des Weiteren ergibt sich eine Tram-Sonderphase zwischen der Freigabe der Linksabbieger und den Nebenrichtungsströmen. Im Regelfall erfolgt die Tramfreigabe parallel zur Hauptrichtung.“ Die Sonderphase ist in den abgebildeten Signalprogrammen allerdings nicht dargestellt.

Es fehlt die resultierende Wartezeit für die Straßenbahn und ihre Bewertung nach HBS.

Wir fordern auch hier eine Null-Wartezeit-Steuerung.

LSA 23086 Groß-Berliner-Damm/ Benno-König-Straße

Hier gibt es wie am Knoten Groß-Berliner-Damm/ Nieberstraße keine Kfz-Linksabbiegespuren. Der prognostizierte Linksabbiegeverkehr ist jedoch etwas stärker. Auch hier wird die Straßenbahn gegenüber dem parallelen Kfz-Verkehr verriegelt und soll lediglich auf Anforderung kurze Sonderphasen mit 5 s Freigabe erhalten.

Das kann aus Richtung Schöneweide gut funktionieren, wird aber nicht nachgewiesen.

Aus Richtung Schöneweide geht die variable Fahrgastwechselzeit an der Haltestelle Benno-König-Straße in die Annäherungszeit ein. Da jeweils nur eine Freigabe pro Umlauf vorgesehen ist, wird die Straßenbahn hier nur Qualitätsstufe D gegenüber Qualitätsstufe A bis B des Kfz-Verkehrs erreichen. Das widerspricht dem Planungsziel des ÖPNV-Vorrangs.

Der LSA-Planer empfiehlt eine Einzelsteuerung mit variabler Umlaufzeit. Diese ist auch sehr flexibel zugunsten der Straßenbahn gestaltbar. Da hier die Verkehrsmengen auf dem Groß-Berliner Damm erheblich geringer sind, als nördlich des Segelfliegerdamms, genügt als Aufstellfläche für den geradeaus fahrenden Kfz-Verkehr vor der LSA je eine Fahrspur⁷.

Wir fordern daher eine Umwandlung der jeweils linken Spur in eine voll signalisierte Linksabbiegespur, sowie eine Null-Wartezeit-Steuerung, die damit problemlos möglich ist.

LSA 23087 Groß-Berliner-Damm – Hermann-Dorner-Allee/ Igo-Etrich-Straße

Auch hier wird sinnvollerweise eine Einzelsteuerung mit variabler Umlaufzeit vorgesehen.

Die Straßenbahntrasse biegt ab und verschwenkt von Mittel- in Seitenlage, so dass es viele Feindlichkeiten zum Kfz- und Radverkehr gibt. Demzufolge soll die Straßenbahn hier auch nur eine kurze Sonderphase je Umlauf erhalten. Eine vollverkehrsabhängige Steuerung erlaubt jedoch u. a. eine flexible Phasenbildung. Durch Phasendehnung, -stauchung und -tausch ist daher eine gute Qualität der Bevorrechtigung zu erzielen, insbesondere wenn die Haltestellen hinter der LSA liegen. Die ÖPNV-Eingriffe sollten jedoch durch eine MIV-abhängige Nachbeeinflussung kompensiert werden. Dazu ist die Kreuzung mit Induktionsschleifen zu ergänzen.

Wir fordern daher eine Qualitätsstufe A nach HBS für die Straßenbahn.

⁷ Gemäß VTU (verkehrstechnischer Untersuchungen), Blatt 62.1 gibt es hier auf dem Groß-Berliner Damm selbst in der Spitzenstunde nicht mehr als 441 Kfz geradeaus und rechts aus Richtung Johannisthal. Das sind max. 9 Kfz pro Umlauf à 70 s, für die 17 s Grünzeit ($tB = 1,8 \text{ s/Fz}$, vgl. Bl. 63.4.2) benötigt werden. Es steht aber mit 34 s doppelt so viel Grünzeit, wie benötigt zur Verfügung – siehe Bl. 63.3, Signalgruppe K7_9.

5 Verkehrsprognose

Die „Objektkonkrete Verkehrsprognose“ (Unterlage 13.7) beinhaltet lediglich den Kfz-Verkehr und nicht die Fahrgastzahlen im ÖPNV. Dabei wird die Wirkung der Straßenbahn auf die Verkehrsmittelwahl offenbar kaum berücksichtigt und enorme Steigerungen des Kfz-Aufkommens prognostiziert.

Es gibt keinerlei Angaben zum berücksichtigten Straßenbahnangebot (Linienführung, Takte, Beförderungszeiten). Die Aufteilung der prognostizierten Verkehre auf die Verkehrsmittel erfolgt in solchen Modellen anscheinend nach der Reisezeit⁸, zu der es jedoch ebenfalls keine Angaben gibt.

Für einige Knotenpunkte werden mit Straßenbahn sogar höhere Kfz-Mengen vorhergesagt als ohne Straßenbahn!

Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, S. 6) wird hingegen die Nutzen-Kosten-Analyse mit einem recht guten Ergebnis von 2,8 erwähnt. Die darin angesetzten Linienführungen, Takte, Beförderungszeiten und Fahrgastzahlen gehen allerdings in die Verkehrsprognose weder ein noch werden sie aktualisiert.

In der Verkehrsprognose werden als maßgebliche Bewertungsgrößen der verkehrstechnischen Untersuchung (Unterlage 12) die Verkehrsmengen in den Spitzenstunden morgens und nachmittags prognostiziert. Im Vergleich zum Bestand wird ihr Anteil am Tagesverkehr recht hoch, nämlich im Mittel mit 8 % eingeschätzt. Das ist höher als im Bestand und damit entgegen dem seit vielen Jahren existierenden Trend. Berlinüblich sind 7,5 %.

Auch wenn das Verkehrsaufkommen hier womöglich mehr als anderswo aus Berufsverkehr besteht, erscheint dieser Ansatz in einem Gebiet mit modernem Gewerbe, High-Tech-Firmen und Wissenschaft mit ihren flexiblen Arbeitszeiten mit Gleitzeit, Vertrauensarbeitszeit und langer Teilzeit zu hoch.

Dadurch wurde u. E. die Kfz-Verkehrsmenge zu hoch eingeschätzt.

Da die geplante Straßenbahnstrecke durch ein noch nicht vollständig bebautes Gebiet führt, wurden für die Verkehrsprognose u. a. drei Bebauungsplanverfahren herangezogen. Zu einem Bebauungsplan gehört auch die Prognose des Quell- und Zielverkehrs des Plangebiets. Diese Prognosen berücksichtigen in ihrer Verkehrsmittelaufteilung die geplante Straßenbahnstrecke noch nicht⁹. Auch dadurch wurde der Anteil des Kfz-Verkehrs zu hoch eingeschätzt.

Aus den Anlagen „Knotenstrombelastungen im Bestand und den Prognose-Fällen“ der Verkehrsprognose von den anhand von Verkehrszählungen untersuchten neun Knotenpunkten geht hervor (siehe Anlage):

⁸ Verkehrsprognose Seite 5: „Prinzipiell stehen für die Ortsveränderung bzw. den Weg von einem Bezirk zu einem anderen verschiedene Verkehrsträger (Fuß | Rad | Schiene | Straße | Wasser | Luft) zur Verfügung. Je nach Wahl eines oder mehrerer dieser variiert die jeweilige Reisezeit zwischen den Bezirken [=Zellen des Verkehrsmodells]. Da die Verkehrsaufteilung grundsätzlich eng mit der Verkehrsverteilung verbunden ist, laufen diese beiden Prozesse [der Modellierung] seit geraumer Zeit i. A. synchron in einem vereinten Prozess ab.“

⁹ Siehe Drucksache 18/0699 zum B-Plan XV-55a-1-2: Hier wird die „Verkehrsuntersuchung für 3 B-Pläne in Adlershof“ vom 23. November 2016 wie folgt zitiert: In den „Prognosenullfall 2030 müssten alle im Umfeld befindlichen verkehrsrelevanten Vorhaben eingehen. Eine Untersuchung zur Ermittlung der entsprechenden Verkehre wird voraussichtlich in 2017 erstellt. Da die Ergebnisse für die vorliegende Untersuchung zum Bebauungsplan noch nicht vorliegen, wurde im Rahmen einer Sondervereinbarung festgelegt, die vorliegenden Verkehrsmengen der Senatsprognose 2025 pauschal um 5 % zu erhöhen.“

- Die Verkehrsmengen in den Spitzenstunden sollen von 2017 bis 2035 um im Mittel 43 % steigen.
- Davon entfallen im Mittel 35 % auf den Kfz-Verkehr.
- Die Straßenbahn soll im Mittel lediglich 7% übernehmen.

Demnach hätte ein Straßenbahnzug selbst in der Spitzenstunde im vollsten Abschnitt nur maximal 15 Fahrgäste mehr als der jetzige Busverkehr¹⁰. Die Fahrgastprognosen von 2017 gehen jedoch von mehr als doppelt so viel (38) neuen Fahrgästen aus¹¹ - auf der ganzen Strecke. Der verkehrsverlagernde Effekt der Straßenbahn wird also ganz erheblich unterschätzt und der Kfz-Verkehr entsprechend überschätzt.

Mit diesem systematisch überhöht prognostizierten Kfz-Aufkommen wird in der verkehrstechnischen Untersuchung die angebliche Unmöglichkeit wirksamer Bevorrechtigung der Straßenbahn an LSA begründet – was die Straßenbahn erheblich langsamer machen und ihren Erfolg tatsächlich beeinträchtigen könnte. Der Kreis schließt sich.

Das widerspricht den o. g. Planungszielen und dem bereits von der großen Koalition formulierten Ziel, den Verkehrszuwachs aufgrund der wachsenden Stadt weitgehend mit dem ÖPNV zu bewältigen.

6 Zwischenzustand: Haltestelle Schöneeweide

Im sogenannten Zwischenzustand, der viele Jahre andauern kann, soll die Haltestelle Schöneeweide auf dem Sterndamm in Höhe der Ecksteinstraße von der Seiten- in die Mittellage und vom S-Bahnhof weg verlegt werden. Das ist für umsteigende Fahrgäste von und nach Johannisthal doppelt ungünstig: Sie müssen weiter laufen und auch noch an einer LSA warten. Außerdem soll die Haltestelle nur 40 m Nutzlänge erhalten, anstatt der sonst auf dieser Neubaustrecke geplanten 62 m.

Anstatt neben dem Kfz-Hauptstrom in langen Freigabezeiten mitzuschwimmen, muss die Straßenbahn künftig die Fahrbahn kreuzen und soll – nach Maßgabe der Kfz-Koordinierung – nur kurze Sonderphasen erhalten, vgl. Kapitel LSA, Sterndamm / Ecksteinstraße. Dadurch wird sich die Beförderungszeit verlängern, was den Planungszielen widerspricht.

Die Verlagerung der Haltestelle von der für Fahrgäste erheblich komfortableren Seiten- in die Mittellage wird lediglich mit der „Verkehrslösung Schöneeweide“ begründet. Dazu gibt es jedoch noch keine Objektplanung, sondern nur konzeptionelle Überlegungen. Eine inhaltliche Begründung der Haltestellenverlagerung erfolgt nicht.

¹⁰ Maximaler Effekt gem. Verkehrsprognose: -328 Kfz in der Frühspitze ist am KP Groß-Berliner Damm / Hermann-Dorner-Allee – siehe Anhang. Bei Ansatz eines im Berufsverkehr üblichen Besetzungsgrads von 1,1 Personen je Kfz und eines 5 Minutentakts der Straßenbahn (= 24 Züge je Std. in beide Richtungen, gemäß VTU) ergibt das 15 Fahrgäste je Bahn.

¹¹ Gemäß Präsentation (Fußnote 1) steigt die Fahrgastzahl von max. 1.300 P/Tag auf max. 12.700 P/Tag. Das wären mit den beim Kfz-Verkehr angesetzten 8 % Spitzenstundenanteil 912 Fahrgäste mehr je Spitzenstunde. Bei 24 Fahrten pro Stunde sind das 38 Fahrgäste mehr je Bahn. Auf allen seit der Wiedervereinigung gebauten Straßenbahnstrecken überschritten die Fahrgastzahlen jedoch die Prognosen stark.

Hier wäre in Anbetracht der zu erwartenden Dauer dieses Zwischenzustands eine Begründung erforderlich, warum die Verlagerung in die Mittellage zwingend bereits Bestandteil dieses Vorhabens werden muss und nicht mit der Verkehrslösung Schöneweide realisiert werden kann.

Außerdem ist eine Abwägung der Vor- und Nachteile der jetzt geplanten Lösung im Vergleich zu einer Lösung mit Verschwenkung der Straßenbahntrasse im Knotenpunktsbereich Sterndamm/ Groß-Berliner-Damm – Südostallee erforderlich.

Sollte die Haltestellenverlagerung in die Mittellage Bestandteil dieses Vorhabens bleiben fordern wir die Verlängerung der Haltestelle auf 62 m Nutzlänge und ihre Verschiebung in Richtung S-Bahnhof Schöneweide. Der Fahrgastzulauf soll an der LSA Sterndamm/ Ecksteinweg erfolgen. Dafür kann die Gleisbaugrenze in Richtung Wendeschleifenweichen verschoben und die Gleisradien unmittelbar hinter der Gleiskreuzung bzw. der Weiche angesetzt werden.

7 Gleisüberwege für Fußgänger und Radfahrer

Wir begrüßen, dass für Fußgänger und Radfahrer unsignalisierte Überwege in Z-Form über den Gleisbereich geplant sind. Leider ist pro Knoten nur ein Überweg vorgesehen anstatt der jetzigen beidseitigen Überwege. Das zwingt Fußgänger u. U. zu Umwegen und verleitet Radfahrer zum riskanten diagonalen Queren der Fahrbahn.

Wir empfehlen daher, wie im Bestand an beiden Seiten einer Querstraße Z-Überwege herzustellen. Das betrifft folgende Knotenpunkte:

- Groß-Berliner Damm / Pilotenstraße
- Groß-Berliner Damm / Louis-Bleriot-Straße
- Groß-Berliner Damm / Pilotenstraße.

Straßenbahnneubaustrecke Adlershof 2

Anlage zur Stellungnahme des BUND Berlin

Auswertung Prognose Kfz-Verkehr

lfd Nr.	Knotenpunkt	Bestand Spitzenstunde [Kfz/h]	Prognose-nulfall Spitzenstunde [Kfz/h]	Prognose-planfall bereinigt Spitzenstunde [Kfz/h]	Anteil Spitzenstunde im Planfall am 24 h-Aufkommen [%]	Steigerung Prognose-nulfall zum Bestand [%]	Steigerung Prognose-planfall zum Bestand [%]	Wirkung Straßenbahn = Planfall - Nullfall [Kfz/h]	Wirkung Straßenbahn = Planfall - Nullfall [%]
1	Schnellerstraße - Michael-Brückner-Straße / Brückenstraße								
	Fühspitze	3262	3554	3585	7,2%	9%	10%	31	-0,86%
	Spätspitze	3818	4004	4060	8,1%	5%	6%	56	-1,38%
2	Michael-Brückner-Straße / Sterndamm								
	Fühspitze	4093	4679	4667	7,3%	14%	14%	-12	0,26%
	Spätspitze	4537	4895	5036	7,8%	8%	11%	141	-2,80%
3	Sterndamm / Südostallee - Groß-Berliner Damm								
	Fühspitze	1961	2344	2349	6,7%	20%	20%	5	-0,21%
	Spätspitze	1585	2588	2593	7,4%	63%	64%	5	-0,19%
4	Groß-Berliner Damm / Nieberstraße								
	Fühspitze	1033	1689	1628	7,4%	64%	58%	-61	3,75%
	Spätspitze	1039	1867	1760	8,0%	80%	69%	-107	6,08%
5	Groß-Berliner Damm / Pilotenstraße								
	Fühspitze	968	1637	1600	7,4%	69%	65%	-37	2,31%
	Spätspitze	1047	1825	1766	8,2%	74%	69%	-59	3,34%
6	Groß-Berliner Damm / Segelfliegerdamm - Landfliegerstraße								
	Fühspitze	1262	1861	1853	7,3%	47%	47%	-8	0,43%
	Spätspitze	1329	2150	2040	8,1%	62%	53%	-110	5,39%
7	Groß-Berliner Damm / Louis-Bleriot-Straße								
	Fühspitze	968	1156	904	8,4%	19%	-7%	-252	27,88%
	Spätspitze	907	1071	866	8,0%	18%	-5%	-205	23,67%
8	Groß-Berliner Damm / Hermann-Dorner-Allee								
	Fühspitze	968	1576	1248	9,9%	63%	29%	-328	26,28%
	Spätspitze	724	1300	1025	8,1%	80%	42%	-275	26,83%
9	Wagner-Regény-Straße / Rudower-Chaussee - Franz-Ehrlich-Straße								
	Fühspitze	1344	1597	1632	7,4%	19%	21%	35	-2,14%
	Spätspitze	891	1492	1499	6,8%	67%	68%	7	-0,47%
	Mittelwerte				8%	43%	35%		7%

A.Stavorinus (NABU)

Allgemeine Planung

Wir schließen uns der Forderung des Arbeitskreises Mobilität an. Die Tram sollte Vorrang haben, um den ÖPNV attraktiver zu machen und weniger Autoverkehr im Gebiet zu haben. Dieser ist aufgrund des Lieferverkehrs in die angrenzenden Gewerbegebiete am Groß-Berliner Damm ohnehin hoch.

Die meisten Bäume im Mittelstreifen des Groß-Berliner Damms sind untermaßig. Sie wurden gepflanzt, als vor einigen Jahren die vorbereitenden Maßnahmen für die Infrastruktur der zukünftigen Bahntrasse durchgeführt wurden. Sie haben also eine Standzeit von mindestens 10 Jahren. Es handelt sich überwiegend um kleinkronige Bäume, wobei einige von ihnen möglicherweise inzwischen abgestorben sind. Falls es durch die Verlegung der Haltestellen Nieberstraße, Landfliegerstraße und Benno-König-Straße in Richtung Schöneweide zu einer höheren Zahl an Fällungen kommen sollte, wäre dies für eine verbesserte Planung hinnehmbar.

Die Bäume sollten jedoch nicht unbedingt an gleicher Stelle, sondern wenn möglich woanders, an einem geeigneten Standort, z. B. im Bereich des Rückbaus der bisherigen Tram-Schleife, nachgepflanzt werden. Dann kann dort wieder eine Art Wäldchen entstehen, welches aufgrund anderer B-Pläne in der Umgebung wegfällt. Es wären auch andere Standorten entlang der Straße denkbar, z. B. dort, wo Lücken auf den Gehwegen sind und die gefällten Bäume bisher nicht nachgepflanzt wurden.

Es ist unklar, wieso im Bereich Igo-Etrich-Str. / Groß-Berliner Damm laut Planung so viele Bäume fallen sollen (Unterlage 9-2, Zeichnungs-Nr. 7), da die Trasse ja immer zweigleisig zu sein scheint. Der Schwenkbereich im Groß-Berliner Damm erscheint lang gezogen. Falls es sich hier um eine Haltestelle handeln soll, dann sollte ein Baumerhalt grundsätzlich möglich sein.

UVS

Laut Unterlage 9 (UVS mit LBP) wurde das Gebiet zwar nach einigen Arten untersucht und diese richtigerweise ausgeschlossen, aber es fehlen die Untersuchungen zu Stechimmen, Heuschrecken und Laufkäfern, auch wenn es gegebenenfalls nicht unbedingt geeignete Strukturen für diese Artengruppen gibt. Entscheidend für dieses Bauvorhaben sind jedoch die Insekten, hauptsächlich Stechimmen und Heuschrecken. Diese suchen auch im sogenannten Straßenbegleitgrün nach Nahrung. Dieses sollte hier gefördert werden, da der Landschaftspark sowie die Ostfuge und die Gleislinse viele Arten davon beherbergen. Demzufolge sind diese flugfähigen Insekten auch am Groß-Berliner Damm und der Herrmann-Dorner-Allee, etc. anzutreffen. Die "Grünstreifen" in der bisherigen Trasse weisen u. a. einige Blühpflanzen auf, die auf jeden Fall Stechimmen anziehen. Demzufolge sollten Untersuchungen zu dieser Gruppe zwingend sein. Momentan ist der Artenreichtum eher gering, dieser kann aber durch entsprechende Maßnahmen verbessert werden.

Sämtliche Voll- und Teilversiegelung, die neu erfolgt, muss natürlich ausgeglichen werden. Wir möchten an dieser Stelle darauf hinweisen, dass im Landschaftspark Johannisthal keine A- und E-Maßnahmen mehr stattfinden können, da dieser bereits mehrfach überplant ist.

Als Ausgleichsmaßnahme „Baumpflanzung trassennah“ (A1) (Unterlage 9, Punkt 7.3.2.6) ist die Pflanzung von *Tilia cordata* 'Rancho' geplant, welche eine kleinkronige Baumart ist. Wir fordern dagegen die Pflanzung von großkronigen Baumarten.

Zu A4 (S. 48 UVS): wir lehnen die Ansaat von Landschaftsrasen ab. Es wäre besser, dort entweder eine Pioniervegetation aufkommen zu lassen oder Bäume für ein Wäldchen anzupflanzen. Dies wäre als Ausgleich für die Anwohner wesentlich sinnvoller.

Zu A5 (S. 48 UVS): wir lehnen die Herstellung von Rasengleisen ab. Falls die Gleise begrünt werden sollen, dann mit robusten, kleinwüchsigen Arten, wie Mauerpfeffer (*Sedum acre*), Fetthenne (z. B. *Sedum Album*), Sandstrohlblume (*Helichrysum arenarium*) bzw. Gewöhnliches Katzenpötchen (*Antennaria*

ria dioica), Blauschwingel (z. B. *Festuca glauca*), Hungerblümchen (*Draba verna*; Syn.: *Erophila verna*).

Diese benötigen extensive oder gar keine Pflege. In der Umgebung wächst in den Gleisen bereits kleinwüchsige Fetthenne, Mauerpfeffer und ähnlich robuste Arten, welche einen höheren ökologischen Wert als Rasen aufweisen und den Vorteil haben, dass nicht gemäht werden muss.

Der geplante Mittelstreifen (zwischen den Gleisen) ist nicht sinnvoll, wenn er, wie in der Rudower Chaussee, intensiv gepflegt wird. Eine Entsiegelung (Ausgleichsmaßnahme A2) ergibt nur dann Sinn, wenn diese Trasse extensiv gepflegt wird. Nur dann stellt sie einen adäquaten Ausgleich u. a. für Fluginsekten dar. Demzufolge lehnen wir auch Maßnahme G1 (Pkt. 7.3.1, S. 44 UVS) ab. Landschaftsrasen ist artenarm und nutzt lediglich der "Optik", nicht jedoch dem Naturschutz. Zudem ist er pflegeintensiv.

Demzufolge wäre eine Gestaltung extensiv zu pflegender Flächen und Gleisbereiche mit hoher Artenvielfalt trockenwarmer Standorte sinnvoll.

Außerdem ist die Verwendung insektenfreundlicher Lichtquellen und das Verbot lichtwechselnder Werbeanlagen (blinkend bzw. mit Lichtwechsel) in Richtung Wohnbebauung bzw. Landschaftspark (incl. Ostfuge) - Stichwort Schutzgut Mensch / Gesundheit und Schutz der Tiere - sinnvoll.

Zauneidechsen werden auch unserer Ansicht nach zu Recht im Bereich ausgeschlossen. Der Groß-Berliner Damm ist aufgrund des bereits jetzt vorherrschenden Verkehrsaufkommens eine solche Barriere, dass die Tiere, auch wenn sie in den angrenzenden Bereichen vorkommen, sich niemals austauschen können. Und das Verkehrsaufkommen wird nach Realisierung weiterer B-Pläne in der Umgebung (u. a. Gleislinse) weiter zunehmen. Für die Anlage einer Untertunnelung im Bereich der Ostfuge, ist es unseres Erachtens zu spät, da dazu ein Straßenumbau erforderlich wäre. Zudem wäre eine solche Maßnahme auch nicht sehr Erfolg versprechend, was deren "Nutzung" durch die Tiere angeht.

Die Maßnahme V3 (S. 42 UVS) ist sehr vage beschrieben. Eine Bauzeitenregelung Tag/Nacht sowie der Einsatz Insektenfreundlichen Lichts wären hier ergänzend möglicherweise sinnvoll.

Zu Punkt 7.3.2.11. "zu pflanzenden Bäume und anzulegenden Vegetationsflächen sind 1 Jahr Fertigstellungspflege und 3 Jahre Entwicklungspflege vorgesehen": für die Vegetationsflächen ist dieser Zeitraum angemessen, bei den Bäumen ist er unseres Erachtens jedoch zu kurz. Man muss bedenken, dass das Bauvorhaben in einem Bereich starker Trockenheit und noch immer intensiver Winde stattfindet. Niederschläge gibt es nur wenige, welche dann stark ausfallen. Das bedeutet, dass die Standortbedingungen für Bäume wesentlich schlechter sind, als an anderen Standorten, da nicht nur die hohe Trockenheit den Bäumen zusetzt, sondern die Winde den Boden zusätzlich austrocknen, auch bei niedrigeren Temperaturen. Die Wahrscheinlichkeit, dass die Bäume innerhalb von 10 Jahren absterben, ist sehr hoch. So lautet eine aktuelle Meldung des BA Treptow-Köpenick, dass im Landschaftspark Johannisthal über 500 junge Bäume aufgrund der Trockenheit der letzten Jahre abgestorben sind und nicht wieder nachgepflanzt werden sollen. [1]

Die Entwicklungspflege für die Bäume sollte verlängert werden, sonst sind am Ende gar keine Bäume mehr da. Eventuell ist die Winterlinde (*Tilia cordata*) auch nicht trockenresistent genug für diesen Standort.

[1] : <https://www.tagesspiegel.de/berlin/treptow-koepenick-gruenflaechenamt-kapituliert-vor-duerre-in-berlin/22782934.html>

Mit freundlichem Gruß

Manfred Schubert
Geschäftsführer

für unsere nach § 63 BNatSchG anerkannten Mitgliedsverbände:

gez. R. Altenkamp	(Naturschutzbund Deutschland, LV Berlin)
gez. L. Miller	(GRÜNE LIGA, Berlin)
gez. C. Kühnel	(Bund für Umwelt und Naturschutz, LV Berlin)
gez. C. Schwanitz	(Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, LV Berlin)
gez. A. Solmsdorf	(Baumschutzgemeinschaft Berlin)
gez. G. Strüven	(NaturFreunde, LV Berlin)
gez. Dr. P. Warnecke	(Naturschutzzentrum Ökowerk Berlin)