



# Ergebnisdokumentation Planungsworkshop #2

24. Mai 2025

Volkshochschule der Universitäts- und  
Hansestadt Rostock



- 1** Einführung & Ausblick
- 2** Vortrag: Aktueller Planungsstand  
Matthias Zöbisch | VCDB
- 3** Gruppenarbeit nach Planungsabschnitten  
Nord, Mitte und Süd
  - 3.1** Planungsabschnitt Nord:  
Diskussion & Ergebnispräsentation
  - 3.2** Planungsabschnitt Mitte:  
Diskussion & Ergebnispräsentation
  - 3.3** Planungsabschnitt Süd:  
Diskussion & Ergebnispräsentation

4  Stimmungsbild

5  Feedback





# 1. Einführung & Ausblick

# TRAM WEST-Beteiligung: Die Planungsworkshops

## Einführung & Ausblick



### **Worum ging es bei den beiden Planungsworkshops zur TRAM WEST?**

Auf Grundlage der Voruntersuchungen sowie der Hinweise aus der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung (Gläserne Werkstatt & Online-Beteiligung) hat das Planungsteam verschiedene Varianten für die TRAM WEST untersucht. Grundvoraussetzung ist ein sicherer und zuverlässiger Betrieb unter Berücksichtigung technischer, ökologischer als auch städtebaulicher Anforderungen.

Auf Grundlage der durchgeführten Variantenuntersuchungen haben Anliegende, TRAM-Nutzende und Interessierte in den beiden Planungsworkshops gemeinsam Empfehlungen für eine Vorzugsvariante der TRAM WEST entwickelt.

### **Wie hat sich der Teilnehmendenkreis zusammengesetzt? Wie konnte man sich beteiligen?**

Um ein möglichst breites Spektrum an Perspektiven und Interessen abzubilden, haben wir auf einen Mix aus Anwohnenden, Eigentümerinnen und Eigentümern, Gewerbetreibenden und zivilgesellschaftlichen Akteurinnen und Akteuren, wie bspw. Kleingartenvereinen, Schulen, Verbänden und Beiräten gesetzt. Dazu wurden Bürgerinnen und Bürger aus den Stadtteilen Reutershagen und Gartenstadt/ Stadtweide sowie aus ganz Rostock per Zufallsauswahl persönlich eingeladen, sich für eine Teilnahme an den Workshops zu bewerben. Darüber hinaus bestand auch für alle Planungsinteressierten die Möglichkeit, sich online unter [www.tram-west.de](http://www.tram-west.de) zu registrieren.

### **Wie fließen die Ergebnisse der Workshops in den weiteren Planungsprozess ein?**

Die Empfehlungen der Workshop-Teilnehmenden sind nicht bindend, haben jedoch eine wichtige Rückkopplungsfunktion zwischen dem Planungsteam und der Öffentlichkeit. Im Zuge des Variantenvergleichs wird die fachliche Einschätzung aller noch zur Auswahl stehenden Planungsansätze vorgenommen. Der Vergleich erfolgt anhand des Kriterienkatalogs, in den auch Elemente und Hinweise der Teilnehmenden aus dem ersten Workshop eingeflossen sind.

Der fachliche Variantenvergleich wird im Juli erfolgen. Im August soll die Vorzugsvariante ausgewiesen und im Rahmen des Tages der offenen Tür der RSAG am 20. September vorgestellt werden.

# Planungsworkshop #2 – Impressionen





## 2. Aktueller Planungsstand & Rückfragen

Matthias Zöbisch | VCDB

## Planung Streckennetzerweiterung Rostock Zoo – Reutershagen – Tram West

2. Planungswerkstatt

Rostock, 24.05.2025

[Download der Präsentation](#)



# Aktueller Planungsstand

## Zusammenfassung des Vortrags von Matthias Zöbisch | VCDB

**Matthias Zöbisch** vom Planungsbüro **VCDB - VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH**, stellte den aktuellen Stand der Planungen für die geplante Straßenbahnstrecke zwischen Zoo und Reutershagen vor.

Zu Beginn seines Vortrags erläuterte Herr Zöbisch den **Ablauf des Planungsprozesses**. Im Rahmen der sogenannten Vorplanung (Leistungsphase 2 gemäß Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI)) wurden zahlreiche Ansätze für die mögliche Trassenführung der TRAM WEST entwickelt und miteinander verglichen. Er erklärte, dass die Planung ein iterativer Prozess sei, bei dem die verschiedenen Planungsansätze – u. a. auf Grundlage der Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung – stetig weiterentwickelt, getestet und verbessert wurden. Dieser Prozess erfolgt in enger Abstimmung mit der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) sowie den zuständigen Fachämtern der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Insgesamt wurden mehr als 50 verschiedene Planungsansätze geprüft. Viele davon wurden aufgrund technischer, städtebaulicher oder ökologischer Nachteile verworfen. Wichtige Aspekte waren u. a. die Auswirkungen auf die Kleingartenanlagen, den Stadtverkehr bis hin zur Planung der Haltestellen, wobei Kriterien wie das Einzugsgebiet, sinnvolle Abstände, eine gute Anbindung an den ÖPNV oder auch die Barrierefreiheit berücksichtigt wurden. Für das spätere Genehmigungsverfahren werden alle geprüften Planungsansätze in Form von Steckbriefen dokumentiert und deren Vor- und Nachteile sowie die Ergebnisse der Abwägungsprozesses erläutert.

Ziel ist es, die Vorplanung bis August abzuschließen und eine Vorzugsvariante zu ermitteln, so Herr Zöbisch.

### Planung ist ein iterativer Prozess – das Projekt schreitet voran



Leistungsphasen gemäß Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI),  
Aktueller Sachstand TRAM WEST, Präsentation Planungsworkshop #1, 05.04.2025

# Aktueller Planungsstand

## Zusammenfassung des Vortrags von Matthias Zöbisch | VCDB

### Die Varianten im finalen Vorplanungsprozess

Im zweiten Teil seines Vortrags stellte Herr Zöbisch die verbliebenen Planungsansätze der Trassenführung in den jeweiligen Streckenabschnitten – Süd, Mitte und Nord – vor.

#### Im Südabschnitt gibt es drei Varianten.

- Zwei davon verlaufen südlich des Barnstorfer Rings, wobei eine Variante den Erhalt eines Naturdenkmals – einer Esskastanie – nicht ermöglichen würde.
- Die zweite Variante versucht, den Baum durch eine Trassenführung näher an der Fahrbahn zu erhalten.
- Die dritte Variante sieht eine teilweise straßenbündige Führung vor, bei der sich Straßenbahn und Autoverkehr in eine Richtung die Fahrbahn teilen. Eine vollständig straßenbündige Führung wurde jedoch als nicht realisierbar eingestuft.
- Alle Varianten sehen eine Haltestelle vor dem Eingang des Zoos/Darwineums vor, an der Straßenbahnen und Busse halten werden. Darüber hinaus wird der größtmögliche Erhalt der bestehenden Stellplätze angestrebt.

#### Im Mittelabschnitt wurden ebenfalls drei Varianten vorgestellt.

- Die ersten beiden Varianten sehen eine Seitenlage im Groß Schwaßer Weg vor, (einmal östlich und einmal westlich der Straße), wobei sich die zweite Variante durch eine bessere Anbindung an ein geplantes Park+Ride-Angebot auszeichnet. Allerdings würde sie auch mehr Waldfläche beanspruchen und zu

Verkehrsverflechtungen führen, da Parker die Straßenbahngleise queren müssten.

- Die dritte Variante unterscheidet sich deutlich, da sie eine straßenbündige Führung vorsieht, bei der sich Straßenbahn und Autoverkehr die Straße teilen. Die Haltestelle Sternwarte läge hier direkt auf Höhe der Schule.
- Eine mittige Führung durch Kleingärten oder zwischen den Schulen wurde ausgeschlossen, da sie zu große Eingriffe in bestehende Strukturen bedeuten würde.
- In allen Varianten ist eine begleitende Radinfrastruktur vorgesehen.

**Im Nordabschnitt** sind Eingriffe in ein bestehendes Wäldchen in allen Varianten notwendig.

- Die erste Variante sieht eine vom Straßenraum abgerückte Trasse vor.
- Die zweite Variante ähnelt dieser, unterscheidet sich jedoch durch die Lage der Haltestellen und die Einrichtung von Gehwegen entlang der südlichen Goerdelerstraße. Zudem bleiben hier die Parkplätze quer zur Fahrbahn erhalten.
- Die dritte Variante sieht eine straßenbündige Führung vor, bei der private Stellplätze im Bereich eines Gewerbestands beansprucht würden. Im nördlichen Abschnitt ist ein besonderer Bahnkörper in Mittellage vorgesehen.

# Aktueller Planungsstand

## Zusammenfassung des Vortrags von Matthias Zöbisch | VCDB

### Der Variantenvergleich

Im dritten Teil des Vortrags erläuterte Herr Zöbisch das Vorgehen und die Kriterien des Variantenvergleichs. Die Bewertung erfolgt anhand von 55 Merkmalen, die in drei Hauptkategorien unterteilt sind: verkehrliche, entwurfs- und sicherheitstechnische Aspekte, Umweltaspekte sowie die Auswirkungen auf die Stadtgesellschaft. Die Zielerreichung wird auf einer Skala von 0 bis 4 bewertet. Für jeden Streckenabschnitt wird ein separater Variantenvergleich durchgeführt, wobei auch Kriterien aus der vorangegangenen Planungswerkstatt berücksichtigt werden.

### Relevante Zahlen und Qualitäten

Anschließend stellte Herr Zöbisch einige Ergebnisse der Auswertung des Verkehrsmodells sowie der durchgeführten Simulationen vor. Dabei wurde sowohl der aktuelle Zustand als auch zukünftige Entwicklungen im Rahmen einer Prognose analysiert. Die neue Straßenbahnstrecke soll von den Linien 3 und 6 im 10-Minuten-Takt bedient werden (6 Straßenbahnfahrten pro Stunde und Richtung). Zusätzlich verkehren zwei Buslinien auf einer Busachse in Reutershagen, die Busschleife in Reutershagen wird auch zukünftig bedient.

Die Qualität des Verkehrsflusses wird anhand der Wartezeiten an Knotenpunkten bewertet, wobei eine sechsstufige Skala von „sehr gut“ bis „ungenügend“ verwendet wird. Auch eine Simulation der Straßenbahnführung durch den Kreisverkehr an der Reuterpassage wurde durchgeführt.

### Ausblick und nächste Schritte

Abschließend gab Herr Zöbisch einen Ausblick auf die nächste Planungsphase. In den kommenden Wochen sollen die Varianten – u. a. auf Grundlage der Ergebnisse des heutigen Workshops - weiter ausgearbeitet und durch die zuständigen Fachämter sowie die RSAG geprüft werden. Weitere Abstimmungstermine dazu sind geplant. Ziel ist es, bis August eine sogenannte Vorzugsvariante festzulegen, die dann als Grundlage für die weitere Planung dient. Die Vorzugsvariante soll der Öffentlichkeit am 20. September 2025, im Rahmen des Tags der offenen Tür der RSAG, vorgestellt werden.

# Planungsworkshop #1

## Aktueller Planungsstand | Rückfragen der Teilnehmenden zum Vortrag

**Teilnehmer (TN):** *Wie steht es um die Machbarkeit der präsentierten Planungsansätze? Und wie wird die Wirtschaftlichkeit bemessen?*

**Antwort Herr Zöbisch:** Alle heute präsentierten und bis hierher weiterverfolgten Planungsansätze sind grundsätzlich realisierbar. Nicht machbare Planungsansätze wurden in der vorangegangenen Planung bereits verworfen. Mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit wurden die Investitionskosten und Kostenrisiken ermittelt.

In der kommenden Planungsphase wird eine detaillierte Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt, die auch maßgeblich sein wird für den Variantenvergleich. Grundsätzlich sind alle Varianten förderfähig.

**TN:** *Von welchem Kostenrahmen gehen Sie beim Projekt TRAM WEST aus?*

**Antwort Herr Zöbisch:** Die anfängliche Machbarkeitsstudie zu Beginn der Planungen ging noch von ca. 60 Millionen Euro aus. Aufgrund der derzeitigen Preisentwicklungen liegt die derzeit noch grobe Schätzung momentan bei einem Investitionsvolumen von ca. 70 Millionen Euro.

Die Gesamtkosten werden von verschiedenen Akteuren getragen. Bei einem volkswirtschaftlichen Nutzen, der hier – das haben die Voruntersuchungen gezeigt - gegeben ist, können – auf Basis der Regelungen des Gemeindeverkehrs- und Finanzierungsgesetzes (GVFG) bis zu drei Viertel der Kosten für die Planung und Realisierung des Vorhabens durch den Bund übernommen werden. Zudem laufen

derzeit Gespräche zur Förderung des Vorhabens durch das Land Mecklenburg-Vorpommern, die etwa 10% der Kosten umfassen können. Der Restbetrag würde durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock getragen werden.

**TN:** *Viele Nutzerinnen und Nutzer der Kleingartenanlagen wohnen nicht im direkten Umfeld. Fließt in den Variantenvergleich mit ein, dass sich auch eine Entlastung ergibt, wenn Kleingärtner in Zukunft mit dem ÖPNV zu ihren Kleingärten kommen können?*

**Antwort Herr Zöbisch:** Im Rahmen der Planungen werden verkehrliche Analysen und Prognosen durchgeführt und berechnet, wie sich das ÖPNV-Angebot z.B. auf Kfz-Ströme auswirkt, wie sich die Nutzerzahlen entwickeln oder wie es sich auf die Klimabilanz auswirkt. Ein gutes ÖPNV-Angebot durch die Straßenbahntrasse, das sich mit dem Bus-Angebot ergänzt, und möglichst viele Nutzer erreicht ist daher wichtig. In diesen verkehrlichen Betrachtungen wird das gesamte Stadtgebiet Rostocks und die umgebende Region einbezogen.

Die Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen fließen auch in den Variantenvergleich ein.



### 3. Gruppenarbeit nach Planungsabschnitten

Prüfung und Diskussion der  
Planungsansätze in Arbeitsgruppen für  
die Planungsabschnitte Nord, Mitte  
und Süd

# Planungsworkshop #2

## Gruppenarbeitsphase in den Planungsabschnitten Nord, Mitte & Süd

### Die 4 Arbeitsschritte im Überblick:

- **Schritt 1 (jeder für sich, ca. 10')**: Prüfung Planungsansätze in den Planungsabschnitten
- **Schritt 2 (Kleingruppen, ca. 90')**: Prüfung Planungsansätze in den Planungsabschnitten
- **Schritt 3 (Alle, ca. 40')**: Reflexion der Ergebnisse
- **Schritt 4 (Gruppen-Repräsentant:innen, ca. 15')**: Vorbereitung der Ergebnispräsentation

# Planungsworkshop #2

## Gruppenarbeitsphase in den Planungsabschnitten Nord, Mitte & Süd

### Schritt 1 (jeder für sich, ca. 10'): Prüfung Planungsansätze in den Planungsabschnitten

- Prüfen Sie die vorgestellten Planungsansätze. Nehmen Sie dazu den vorgestellten Kriterienkatalog zur Variantenbewertung als Orientierung.
  - Welche Vorteile sehen Sie in den jeweiligen Lösungsansätzen?
  - Welche Nachteile bzw. kritischen oder neuralgischen Punkte sehen Sie?
  - Was muss bei der Umsetzung besonders beachtet werden? Welche Arbeits- und Prüfaufträge geben Sie dem Planungsteam mit?
  - Welche weiteren Hinweise und Ideen haben Sie zur Gestaltung der Haltestellen, dem Pkw-, Rad- und Fußverkehr oder der Gestaltung der öffentlichen Räume?
- **Notieren Sie wichtigsten Ergebnisse auf den Moderationskarten (je ein Stichpunkt / Aspekt pro Karte). Sichten Sie Ihre Notizen und wählen sie die drei wichtigsten Aspekte je Planungsvariante aus.**

# Planungsworkshop #2

## Gruppenarbeitsphase in den Planungsabschnitten Nord, Mitte & Süd

### Schritt 2 (Kleingruppen, ca. 90'): Prüfung Planungsansätze in den Planungsabschnitten

- Stellen Sie sich in den Kleingruppen gegenseitig Ihre Ergebnisse vor und entwickeln Sie diese gemeinsam weiter. Achten Sie dabei auf Gemeinsamkeiten und Unterschiede.
  - Welche Vorteile sehen Sie in den jeweiligen Lösungsansätzen?
  - Welche Nachteile bzw. kritischen oder neuralgischen Punkte sehen Sie?
  - Was muss bei der Umsetzung besonders beachtet werden? Welche Arbeits- und Prüfaufträge geben Sie dem Planungsteam mit?
  - Welche weiteren Hinweise und Ideen haben Sie zur Gestaltung der Haltestellen, dem Pkw-, Rad- und Fußverkehr oder der Gestaltung der öffentlichen Räume?
- **Priorisieren Sie jeweils die beiden wichtigsten Aspekte je Kategorie und notieren Sie diese auf den Moderationskarten (je ein Stichpunkt / Aspekt pro Karte).**

# Planungsworkshop #2

## Gruppenarbeitsphase in den Planungsabschnitten Nord, Mitte & Süd

### Schritt 3 (Alle, ca. 40'): Reflexion der Ergebnisse

- Präsentation in der Arbeitsgruppe: Die Tischgruppen stellen sich ihre Ergebnisse gegenseitig vor
- Erhebung des Stimmungsbilds: Verteilung von Klebepunkten (je 2 Klebepunkte pro Teilnehmer:in)

# Planungsworkshop #2

## Gruppenarbeitsphase in den Planungsabschnitten Nord, Mitte & Süd

### Schritt 4 (Gruppen-Repräsentant:innen, ca. 15'): Vorbereitung der Ergebnispräsentation

Vorbereitung der Ergebnispräsentation durch die beiden Gruppenrepräsentant:innen

- Zusammenfassende Leitfragen:
  - Wie sind die Ansätze in der Kleingruppe angekommen: Haben Sie Ihre eigenen Anregungen aus dem Planungsworkshop #1 wiedergefunden? Wie sind Ihre Eindrücke?
  - Was fiel bei den Ansätzen besonders positiv auf? Und was wurde kritisch eingeschätzt?
  - Welches war der am besten bewertete Planungsansatz?



## 3.1 Vertiefung der Planungsansätze

Planungsabschnitt Nord



## 3.1 Vertiefung der Planungsansätze

Planungsabschnitt Nord:  
Planungsansatz 1









# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Nord

## Planungsansatz 1 | Rückmeldungen der Teilnehmenden

### Welche Vorteile sehen Sie in den jeweiligen Lösungsansätzen?

- Rasengleise → geringere Lärmbelastung
- Bäume & Grün
- Zuwegung zu/Erschließung der Gewerbegebiete
- Kreisverkehr bleibt erhalten
- Z-Querung Höhe Walter-Husemann-Straße
- Rad-/Gehwege (Versorgungswege) entlang der TRAM-Trasse
- Erhalt des Bolzplatzes im Bereich Reutershäger Wiesen
- keine „Doppelnutzung“ TRAM/MIV (Motorisierter Individualverkehr) in der Goerdelerstraße
- Lade-/Lieferzonen
- guter Abstand zur Wohnbebauung (wg. Lärm)

### Welche Nachteile bzw. kritischen oder neuralgischen Punkte sehen Sie?

- keine

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Nord

## Planungsansatz 1 | Rückmeldungen der Teilnehmenden

**Was muss bei der Umsetzung besonders beachtet werden? Welche Arbeits- und Prüfaufträge geben Sie dem Planungsteam mit?**

- Bedarf Haltestelle Edelweißweg
- Anzahl der Pkw-Stellplätze > Kompensierung durch Parkpalette auf dem Areal des ehem. Buswendeplatzes. Stellplätze kostenpflichtig?
- Stellplätze für Fahrräder und E-Scooter im Bereich (vgl. Karte) **3**
  - ehem. Bushaltestelle Walter-Husemann-Straße (nach Verlegung i. d. Goerdelerstraße)
  - Freifläche im Bereich Haltestelle Erich-Mühsam-Straße
  - in geplanter Parkpalette
- LSA für Fußgänger bei Gleisquerung im Bereich des Kreisverkehrs **5**
- Prüfung Zustand Eiche am Knotenpunkt Hamburger Straße **9**
  - nicht erhaltenswert > Variante 1
  - nicht erhaltenswert > Variante 1a
- Kurzzeitparken für Gewerbe
- Z-Querung prüfen **7**
- BÜ-Anlage prüfen **8**
- Ladezonen für „Elterntaxen“ im Bereich der Kita
- Lärmbelastung und Bedarf Lärmschutz prüfen > Trasse verläuft dicht an Wohnbebauung **1**
- Querung für Fußverkehr prüfen **4**
- Erreichbarkeit für Feuerwehr Bonhoeffer Straße 27

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Nord

## Planungsansatz 1 | Rückmeldungen der Teilnehmenden

**Welche weiteren Hinweise und Ideen haben Sie zur Gestaltung der Haltestellen, dem Pkw-, Rad- und Fußverkehr oder der Gestaltung der öffentlichen Räume?**

- Sturzrisiko für Radfahrende beim Queren der Gleise im Bereich des Kreisverkehrs **6**
- „Kindersicherung“ im Bereich des Rodelbergs **2**
- Begrünung der Fläche möglich? **10**

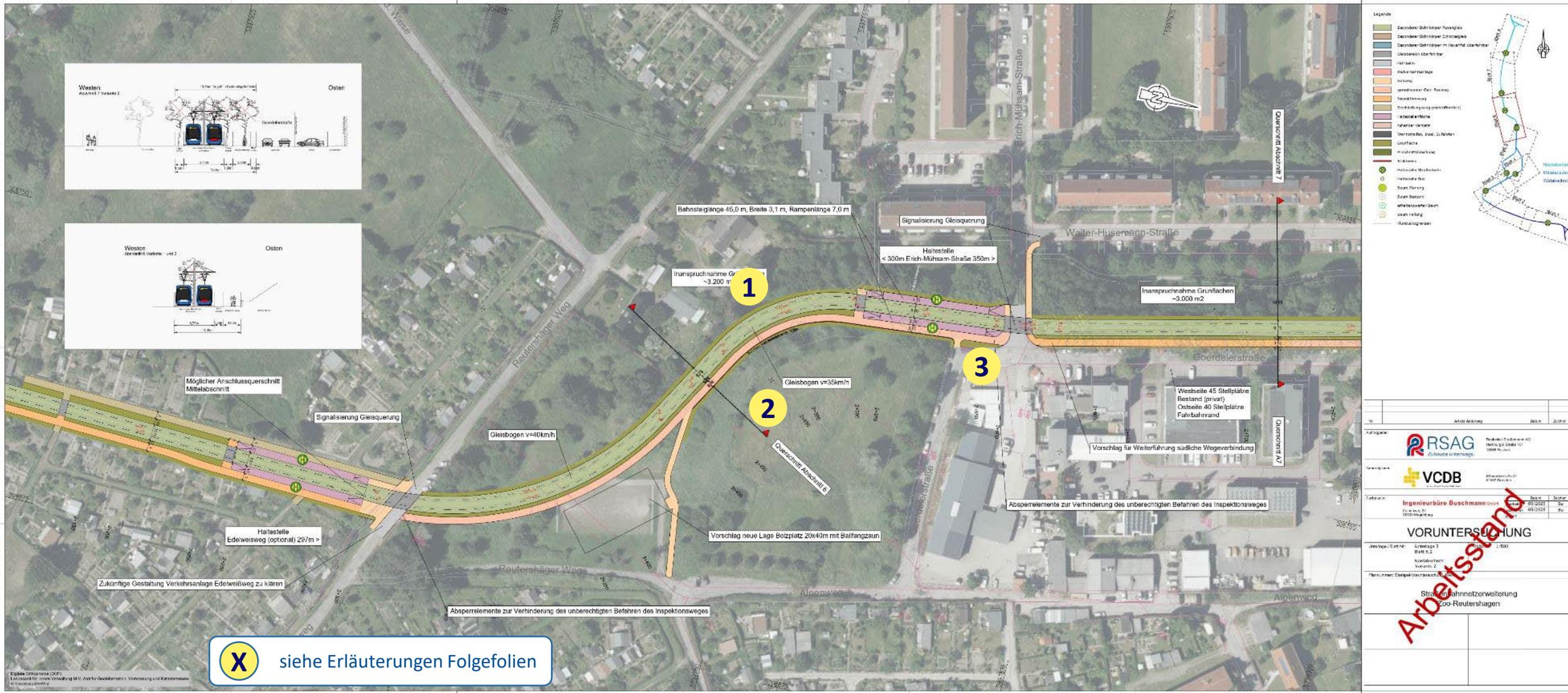


## 3.1 Vertiefung der Planungsansätze

Planungsabschnitt Nord:  
Planungsansatz 2

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Nord

## Planungsansatz 2



**X** siehe Erläuterungen Folgefolien

Projektname	RSAG	Projekt: Stadtbahnlinie 40 Kernlinie zur Linie 101 1000000000
Geplante Strecke	VCDB	Entwicklungsstufe: Planfeststellung
Fachbereich	Ingenieurbüro Buschmann	Standort: 09-2022 09-2023
Standort	VORUNTERSÜNGUNG	
Maßstab / Blattgröße	Längsmaßstab 1:500 Querschnitt 1:50 Konturverformung Skala 1:2	
Planungsgegenstand	Straßenbahnstreckenerweiterung Zoo-Reutenhäger	

Arbeitsstand





# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Nord

## Planungsansatz 2 | Rückmeldungen der Teilnehmenden

### Welche Vorteile sehen Sie in den jeweiligen Lösungsansätzen?

- Grüngleise → geringere Lärmbelastung
- Kreisverkehr bleibt erhalten
- Rad-/Gehwege (Versorgungswege) entlang der TRAM-Trasse
- Lade-/Lieferzonen in der Goerdelerstraße
- Senkrechtparken > es fallen weniger Parkplätze weg > Erhalt Parkplätze sehr wichtig!
- geringer Eingriff in den Pkw-Verkehr
- Lärmschutz im Bereich Walter-Husemann-Straße durch Grünstreifen/Baumbestand
- geringerer Eingriff in den Rodelberg > weniger Altlasten

### Welche Nachteile bzw. kritischen oder neuralgischen Punkte sehen Sie?

- viele Baumfällungen im Waldbereich und im mittleren Abschnitt der Goerdeler Straße
- zwei LSA (Lichtsignalanlagen) im Bereich Kreisverkehr und Ernst-Thälmann-Straße

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Nord

## Planungsansatz 2 | Rückmeldungen der Teilnehmenden

Was muss bei der Umsetzung besonders beachtet werden? Welche Arbeits- und Prüfaufträge geben Sie dem Planungsteam mit?

- Lärmbelastung und Bedarf Lärmschutz prüfen > Trasse verläuft dicht an Wohnbebauung **1**
- Begrünung der Fläche möglich? **10**
- beidseitiger Übergang im Bereich Bahndreieck / Knotenpunkt Hamburger-Straße
- Erreichbarkeit für Feuerwehr Bonhoeffer Straße 27
- Rasengleis mit Baumallee (Baumreihe rechts und links des Gleises) in der Goerdelerstraße (Beispiel Wiesbaden). Ggf. als Ausgleichsmaßnahme geeignet?

Welche weiteren Hinweise und Ideen haben Sie zur Gestaltung der Haltestellen, dem Pkw-, Rad- und Fußverkehr oder der Gestaltung der öffentlichen Räume?

- Sturzrisiko für Radfahrende beim Queren der Gleise im Bereich des Kreisverkehrs **6**
- Bereich Kreuzung Goerdeler Straße/Bonhoeffer Straße in Richtung Süden > bauliche Optimierung notwendig, wg. Unfallgefahr und /der Prüfung Einrichtung einer Einbahnstraße (ggf. zusätzliche Belastung der Walter-Husemann-Straße durch Liefer- /Gewerbeverkehre?) **11**
- „Kindersicherung“ / Geländer im Bereich des Rodelbergs **2**



## 3.1 Vertiefung der Planungsansätze

Planungsabschnitt Nord:  
Planungsansatz 3







# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Nord

## Planungsansatz 3 | Rückmeldungen der Teilnehmenden

### Welche Vorteile sehen Sie in den jeweiligen Lösungsansätzen?

- Lade-/Lieferzonen
- Kurvenführung im Bereich des Rodelberges
- sehr geringer Eingriff in die Natur / Grün- & Baumbestand
- Kreisverkehr muss kaum umgebaut werden
- Fahrradwege bei 30er-Zone Goerdeler Straße vorhanden

### Welche Nachteile bzw. kritischen oder neuralgischen Punkte sehen Sie?

- Verkehrssicherheit: Gleise auf Straße (Blatt 7 & 8) sind kritisch
- gemeinsame Führung TRAM/MIV
- Verkehrsfluss nicht gewährleistet
- sehr viele Stellplätze fallen weg
- Sicherheit im Bereich Reuterpassage
- keine Grüngleise → stärkere Lärmbelastung

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Nord

## Planungsansatz 3 | Rückmeldungen der Teilnehmenden

**Was muss bei der Umsetzung besonders beachtet werden? Welche Arbeits- und Prüfaufträge geben Sie dem Planungsteam mit?**

- Erreichbarkeit für Feuerwehr Bonhoeffer Straße 27
- Lärmbelastung und Bedarf Lärmschutz prüfen > Trasse verläuft dicht an Wohnbebauung **1**

**Welche weiteren Hinweise und Ideen haben Sie zur Gestaltung der Haltestellen, dem Pkw-, Rad- und Fußverkehr oder der Gestaltung der öffentlichen Räume?**

- Sturzrisiko für Radfahrende beim Queren der Gleise im Bereich des Kreisverkehrs **6**
- „Kindersicherung“ im Bereich des Rodelbergs **2**



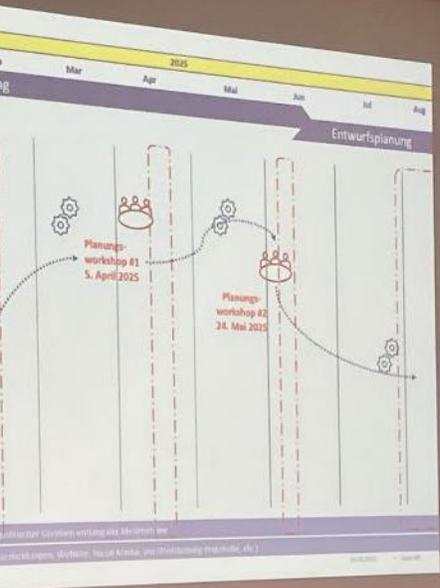
## 3.1 Vertiefung der Planungsansätze

Planungsabschnitt Nord:  
Übergeordnete Hinweise

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Nord

## Übergeordnetes | Rückmeldungen der Teilnehmenden

- Prüfung Kombination Planungsansätze
  - Variante 1 | Blatt 6
  - Variante 2 | Blatt 7
  - Variante 1 | Blatt 8
- In den Abschnitten Blatt 7 & 8 sollte das Optimum aus den Varianten 1 & 2 ausgewählt werden. Im Bereich des Rodelbergs stört die ausgedehnte Kurvenführung. Aufgrund der dort vermuteten Altlasten sollte dort so wenig wie möglich vom Rodelberg abgetragen werden müssen. Variante 3 erscheint hier deutlich attraktiver. Vorschlag: Prüfung einer Kombination aus den Variante 1 & 2 (Blatt 7 & 8) in Kombination mit Variante 3 (Blatt 6).



## 3.1 Vertiefung der Planungsansätze

Planungsabschnitt Nord:  
Ergebnispräsentation

## Ergebnispräsentation

### Wie sind die Planungsansätze in der Kleingruppe angekommen: Haben Sie Anregungen aus dem Planungsworkshop #1 wiedergefunden? Wie sind Ihre Eindrücke?

- Die vorgestellten Planungsansätze ähneln denen, die im Planungsworkshop #1 vorgestellt wurden, sehr stark.
- In den überarbeiteten Planungsansätzen findet sich das Thema Grün stärker wieder. U.a. wurde besser dargestellt, welche Bäume betroffen sein würden und wo ggf. Neuanpflanzungen im Bereich der Trasse denkbar wären.
- Während im ersten Planungsworkshop der Fokus stärker darauf lag, sich einen Überblick zu verschaffen, wurden im zweiten Planungsworkshops viel stärker Planungsdetails diskutiert, bspw.:
  - Wegebeziehungen und mögliche Querungen der Tram-Trasse für den Fuß- und Radverkehr sowie deren Ausgestaltung
  - Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe in der Goerdeler Straße
  - Einrichtung von Kurzzeitparken und Lade-/Lieferzonen
  - Zuwegungen für Rettungskräfte
  - Lärmbelastung und -schutz in einzelnen Bereichen
  - Errichtung von Fahrradstellplätzen
  - Haltestellenplatzierung und Verknüpfung der ÖPNV-Angebote

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Nord

## Ergebnispräsentation

### Was fiel bei den vorgestellten Planungsansätzen besonders positiv auf? Und was wurde eher kritisch eingeschätzt?

- Erhalt des Kreisverkehrs: Anhand der Verkehrsflusssimulation wurde anschaulich gezeigt, wie sich die Umgestaltung des Kreisverkehrs im Bereich der Reuterpassage auf den Verkehr auswirkt und dass dessen Funktion im Wesentlichen nicht beeinträchtigt wird.
- Erhalt von Stadtgrün und Bäumen: Anhand der unterschiedlichen Planungsansätze wurde deutlich, dass sich das Planungsteam bemüht, Grünflächen und Bäume im Planungsbereich zu schonen. Dort wo Eingriffe unvermeidbar sind, wurden Neuanpflanzungen von Bäumen mitgedacht. Dargestellt wurden auch verschiedene einzelne Bereiche (bspw. am Knotenpunkt Hamburger Straße), in denen eine fachliche Prüfung des Baumbestandes noch aussteht. Unabhängig von den noch ausstehenden Ergebnissen wurden hier bereits verschiedene Ansätze mitgedacht, die sowohl einen Erhalt als auch einen Wegfall der Bäume berücksichtigen.
- Aus Sicht der Teilnehmenden sollte geprüft werden, ob ggf. eine Durchmischung der vorgestellten Varianten im Planungsabschnitt Nord bzw. einzelner Elemente daraus möglich ist. Siehe Hinweise oben.

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Nord

## Ergebnispräsentation

### Welches war der am besten bewertete Planungsansatz?

- Am besten bewertet wurde der Planungsansatz 1.
- Einige Teilnehmende haben angeregt, noch einmal zu prüfen, ob ggf. eine Kombination verschiedener Planungsansätze aus den einzelnen Teilabschnitten möglich ist, um das Optimum der Planungsansätze zu vereinen. Siehe Hinweise oben.



## 3.2 Vertiefung der Planungsansätze

Planungsabschnitt Mitte

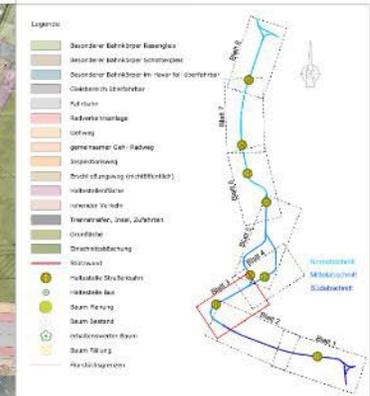


## 3.2 Vertiefung der Planungsansätze

Planungsabschnitt Mitte:  
Planungsansatz 1: „Straßenbahn Ost“

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Mitte

## Planungsansatz 1: „Straßenbahn Ost“



No.:		Art der Zeichnung:		Datum:	Zustand:
Auftraggeber:		 Projekt: Straßenbahn Ost Standort: Zoo-Reuth		Datum:	Zustand:
Genehmiger:		 VCD B Verkehrsverbund Dresden		Datum:	Zustand:
Freigegeben:		 VCD B Verkehrsverbund Dresden		Datum:	Zustand:
<b>VORUNTERSUCHUNG</b>					
Umfang / Blatt-Nr.:		Umfang: 5		Blatt-Nr.: 1/500	
Plannummer:		Projekt-Nr.: Variante: 1			
Straßenbahnnetzweiterung Zoo-Reuthshagen					



# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Mitte

## Planungsansatz 1: „Straßenbahn Ost“ | Rückmeldungen der Teilnehmenden

### Welche Vorteile sehen Sie in den jeweiligen Lösungsansätzen?

- keine Gärten weg am Groß-Schwaßer-Weg; wenig Verlust an Gärten
- freie Fahrt Groß-Schwaßer-Weg – Autobahn
- freie Fahrt am Knotenpunkt im Vergleich zu anderen Varianten
- Sicherheit für Schulkinder
- höhere Fahrgeschwindigkeit möglich
- keine Gleisverschlingung nötig
- sehr gute Erreichbarkeit der Haltestellen
- geringste Störung der Anwohner (Lärm usw.)
- 2 Fußgängerwege und Radweg
- größere Entwicklungsfläche (Ersatz Grün)

- Gleiskörper nicht auf Straße -> besserer Verkehrsabfluss bei Großveranstaltungen
- Vermeidung der Gleisverschlingung und Querung CJD

### Welche Nachteile bzw. kritischen oder neuralgischen Punkte sehen Sie?

- Weg vom P+R Parkplatz zur Haltestelle ist bei dieser Variante am längsten (Straßenquerung)
- Verlust an Parkplätzen (aber neue Parkplätze, nur längerer Weg)
- Verlust an Gärten leicht höher

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Mitte

## Planungsansatz 1: „Straßenbahn Ost“ | Rückmeldungen der Teilnehmenden

**Was muss bei der Umsetzung besonders beachtet werden? Welche Arbeits- und Prüfaufträge geben Sie dem Planungsteam mit?**

- Lärmschutz
- Sichtschutz
- Fußwege neben dem Gleisbett durch die Gartenanlage
- Haltestelle Edelweißweg -> Erreichbarkeit der Gärten, Bahn kann nicht so schnell fahren, weniger Lärmbelästigung

**Welche weiteren Hinweise und Ideen haben Sie zur Gestaltung der Haltestellen, dem Pkw-, Rad- und Fußverkehr oder der Gestaltung der öffentlichen Räume?**

- Der Zugang zu den Gärten muss sichergestellt werden (oberhalb CJD)
- Querende Wege für Fahrzeuge zum Abpumpen (der Kleingarten-Klärgruben)



## 3.2 Vertiefung der Planungsansätze

Planungsabschnitt Mitte:  
Planungsansatz 2: „Straßenbahn West“





# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Mitte



## Planungsansatz 2: „Straßenbahn West“ | Rückmeldungen der Teilnehmenden

### Welche Vorteile sehen Sie in den jeweiligen Lösungsansätzen?

- Erhalt von 4 Gärten mehr als bei Variante 1
- kurze Wege P+R -> Haltestelle
- mögliche Haltestelle Edelweißweg
- Vermeidung der Gleisverschlingung und Querung CJD

### Welche Nachteile bzw. kritischen oder neuralgischen Punkte sehen Sie?

- 2 Kreuzungen über Straßenbahn zu P+R/großer Knoten
- enger Kurvenradius am CJD -> Quietschen

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Mitte



## Planungsansatz 2: „Straßenbahn West“ | Rückmeldungen der Teilnehmenden

**Was muss bei der Umsetzung besonders beachtet werden? Welche Arbeits- und Prüfaufträge geben Sie dem Planungsteam mit?**

- Lärmschutz
- Sichtschutz

**Welche weiteren Hinweise und Ideen haben Sie zur Gestaltung der Haltestellen, dem Pkw-, Rad- und Fußverkehr oder der Gestaltung der öffentlichen Räume?**

- keine



## 3.2 Vertiefung der Planungsansätze

Planungsabschnitt Mitte:  
Planungsansatz 3: „CJD“

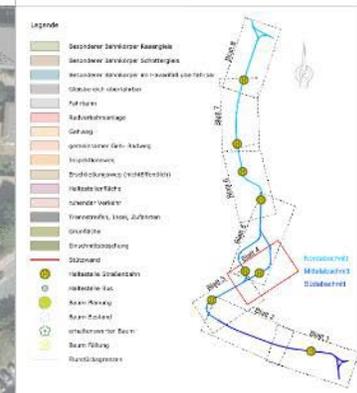
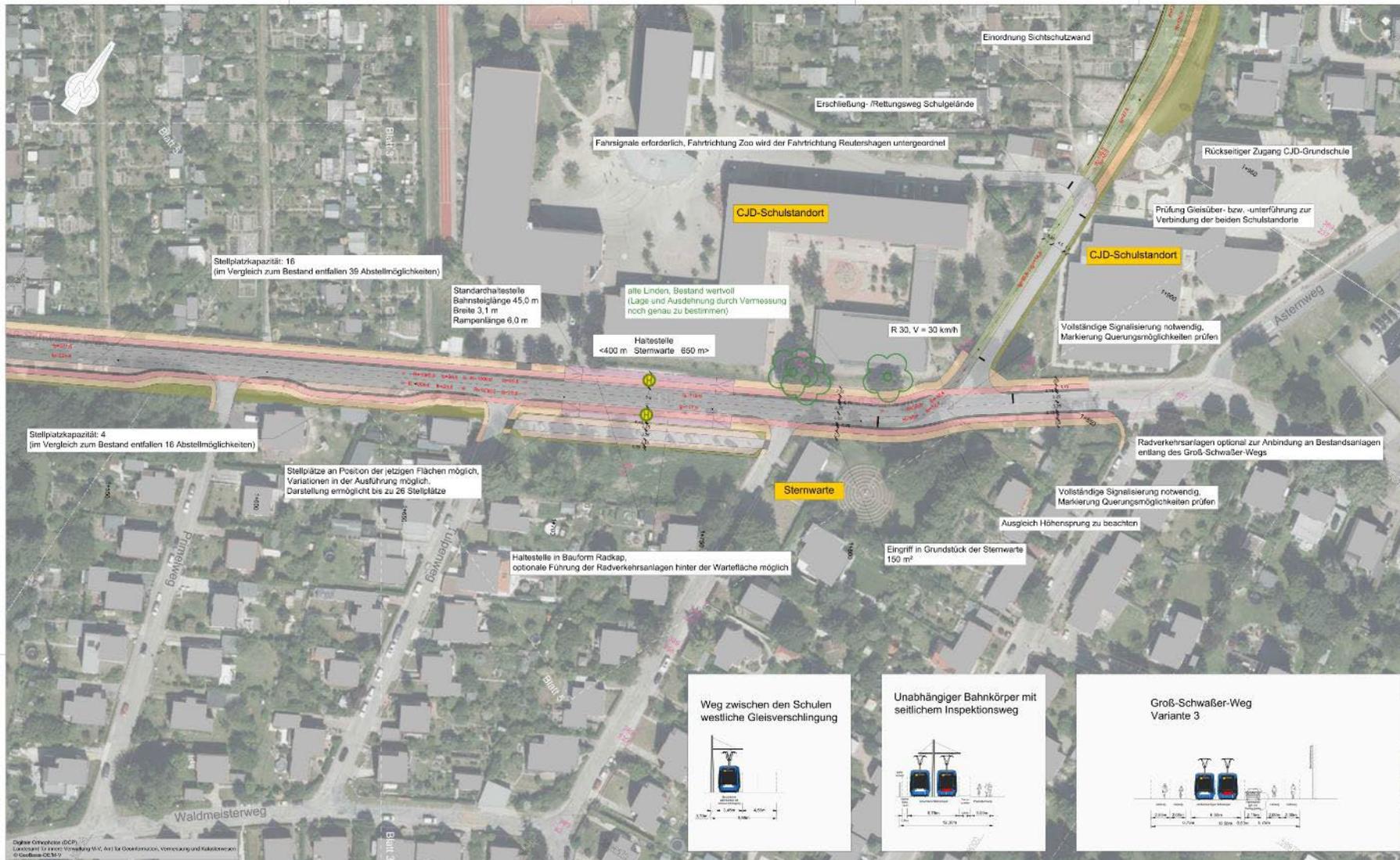
# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Mitte

## Planungsansatz 3: „CJD“



# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Mitte

## Planungsansatz 3: „CJD“



Arbeitsplan			
Nr.	Arbeitsanordnung	Datum	Zustimm.
Auftraggeber:  <b>RSAG</b> Rheinischer Straßenbahn-AG Zuhause unterwegs			
Genehmiger:  <b>VCDB</b> Verkehrsverbund Rhein-Sieg			
Auftraggeber:  <b>VCDB</b> Verkehrsverbund Rhein-Sieg			
<b>VORUNTERSUCHUNG</b>			
Umrisslage / Blatt-Nr.:	Umrisslage 5 Blatt 4.2	Umriss-Nr.:	11/220
Projektname: <b>Straßenbahnnetzweiterung Zoo-Reutershagen</b>			





# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Mitte

## Planungsansatz 3: „CJD“ | Rückmeldungen der Teilnehmenden

### Welche Vorteile sehen Sie in den jeweiligen Lösungsansätzen?

- keine

### Welche Nachteile bzw. kritischen oder neuralgischen Punkte sehen Sie?

- P&R: 3 Knotenpunkte beeinträchtigen den Verkehr -> Stau
- Wartung/Reparatur des Gleisbetts als Nadelöhr -> Platz? -> Ausfall?
- Nadelöhr bei Schule -> Staubbildung
- Geräusch- /Lärmbelästigung
- Kosten/Risiko am größten -> Tunnel für Schüler keine Lösung
- Konflikt PKWs + Straßenbahn auf einer Straße
  - Staugefahr!!!
  - Was, wenn Ampeln ausfallen?

- „Rushhour“ morgens und nachmittags + Veranstaltungen, z.B. von Hansa Rostock
- Sternwarte: zu dicht dran -> Lichtquelle/ Erschütterungen
- Gefahr für Schüler
  - Überquerung Grundschüler-Mensa
  - Zu dicht an Schulgebäuden
  - Erschütterungen; Erschütterungsschäden
  - Blendungen
  - Ablenkung
- Eingleisige Fahrbahn
  - Zu geringe Kapazität bei mehr Straßenbahnverkehr (z.B. Bau Doberaner Platz)
- nicht zukunftsfähig
- großzügige Raumplanung notwendig

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Mitte

## Planungsansatz 3: „CJD“ | Rückmeldungen der Teilnehmenden

**Was muss bei der Umsetzung besonders beachtet werden? Welche Arbeits- und Prüfaufträge geben Sie dem Planungsteam mit?**

- keine

**Welche weiteren Hinweise und Ideen haben Sie zur Gestaltung der Haltestellen, dem Pkw-, Rad- und Fußverkehr oder der Gestaltung der öffentlichen Räume?**

- keine



## 3.2 Vertiefung der Planungsansätze

Planungsabschnitt Mitte:  
Übergeordnete Hinweise

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Mitte

## Übergeordnetes | Rückmeldungen der Teilnehmenden

*keine übergeordneten Hinweise*



# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Mitte

## Ergebnispräsentation

**Wie sind die Planungsansätze in der Kleingruppe angekommen: Haben Sie Anregungen aus dem Planungsworkshop #1 wiedergefunden? Wie sind Ihre Eindrücke?**

- Es wird begrüßt, dass die Belange der Anliegerschaft in den Planungen berücksichtigt werden.
- Es wird begrüßt, dass die Planungsansätze mit Führung der Straßenbahn mittig durch die Kleingartenanlagen zwischenzeitlich verworfen wurden und verträglichere Ansätze seit dem Planungsworkshop #1 weiterentwickelt wurden.

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Mitte

## Ergebnispräsentation

### Was fiel bei den vorgestellten Planungsansätzen besonders positiv auf? Und was wurde eher kritisch eingeschätzt?

- Der Planungsansatz 1 („Straßenbahn Ost“) stieß auf den größten Zuspruch:
  - geringster Verlust an Kleingartenflächen
  - Ermöglichung höherer Fahrgeschwindigkeit
  - geringste Störung der Anwohner
  - Fuß- und Radwege auf beiden Seiten der Trasse
  - Trennung von ÖPNV und MIV
- Der Planungsansatz 2 („Straßenbahn West“) wurde ebenfalls eher positiv bewertet, allerdings weniger als der Planungsansatz 1
- Der Planungsansatz 3 („CJD“) ist auf strikte Ablehnung gestoßen, da keine Stärken des Ansatzes identifiziert werden konnten und mit der Streckenführung zwischen den Schulen ein nicht tragbares und gefährliches Nadelöhr geschaffen würde.

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Mitte

## Ergebnispräsentation

### Welches war der am besten bewertete Planungsansatz?

- Am besten bewertet wurde der Planungsansatz #1.
- Grundsätzlich begrüßten die Teilnehmenden die Beteiligung im Rahmen der Workshops.



## 3.3 Vertiefung der Planungsansätze

Planungsabschnitt Süd



## 3.3 Vertiefung der Planungsansätze

Planungsabschnitt Süd:  
Planungsansatz 1





# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Süd

## Planungsansatz 1 | Rückmeldungen der Teilnehmenden

### Welche Vorteile sehen Sie in den jeweiligen Lösungsansätzen?

- gute Aufteilung der Verkehre
- beste Variante aus „Straßenbahn-Sicht“
- gute Haltestellenpositionen, insbesondere am Eingang des Zoos; beste Haltestellenlage; kürzester Weg zum Zooeingang; sehr gute Lage der Haltestellen
- separate Gleisführung; gesonderter Gleiskörper
- Stadtbahncharakter mit unabhängiger Gleisführung
- schützt die Allee am Zoo am besten

### Welche Nachteile bzw. kritischen oder neuralgischen Punkte sehen Sie?

- ungünstig für das Naturdenkmal (Kastanie); Baum müsste gefällt werden -> großer Aufwand für Freigabe
- zum Schutz der Kastanie müssten die Haltestellen verschoben und Rad- und Fußweg außen herum geführt werden

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Süd

## Planungsansatz 1 | Rückmeldungen der Teilnehmenden

**Was muss bei der Umsetzung besonders beachtet werden? Welche Arbeits- und Prüfaufträge geben Sie dem Planungsteam mit?**

- keine

**Welche weiteren Hinweise und Ideen haben Sie zur Gestaltung der Haltestellen, dem Pkw-, Rad- und Fußverkehr oder der Gestaltung der öffentlichen Räume?**

- Um den Baum zu erhalten, sollte die Möglichkeit geprüft werden, die Haltestelle weiter westlich zu verschieben.



## 3.3 Vertiefung der Planungsansätze

Planungsabschnitt Süd:  
Planungsansatz 2





# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Süd

## Planungsansatz 2 | Rückmeldungen der Teilnehmenden

### Welche Vorteile sehen Sie in den jeweiligen Lösungsansätzen?

- gesonderter Gleiskörper
- guter Kompromiss zwischen MIV (Motorisierter Individualverkehr) und ÖPNV
- Erhalt der Kastanie, die sonst mit großem Aufwand gefällt werden müsste

### Welche Nachteile bzw. kritischen oder neuralgischen Punkte sehen Sie?

- schlechter Kompromiss zwischen Naturschutz (1x Baum) vs. Verkehrsfluss
- die Haltestelle Zoo liegt weiter vom Zooeingang entfernt
- geringere Kapazität für den ruhenden Verkehr/Parkhaus

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Süd

## Planungsansatz 2 | Rückmeldungen der Teilnehmenden

**Was muss bei der Umsetzung besonders beachtet werden? Welche Arbeits- und Prüfaufträge geben Sie dem Planungsteam mit?**

- keine

**Welche weiteren Hinweise und Ideen haben Sie zur Gestaltung der Haltestellen, dem Pkw-, Rad- und Fußverkehr oder der Gestaltung der öffentlichen Räume?**

- keine



## 3.3 Vertiefung der Planungsansätze

Planungsabschnitt Süd:  
Planungsansatz 3





# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Süd

## Planungsansatz 3 | Rückmeldungen der Teilnehmenden

### Welche Vorteile sehen Sie in den jeweiligen Lösungsansätzen?

- günstig für das Naturdenkmal
- geringster Flächenbedarf (im Straßenraum und was den Wald betrifft)

### Welche Nachteile bzw. kritischen oder neuralgischen Punkte sehen Sie?

- Haltestellenlage würde extra Fußgängerampel zur Querung der Straße erforderlich machen und Wege verlängern; Fußgängerquerung
- ein Unfall würde zur Komplettspernung von Straße und Schiene führen aufgrund der gemeinsamen Führung
- gegenseitige Beeinflussung MIV/ÖPNV; mitlaufende Verkehre (KfZ und Tram) hätten wechselseitige Auswirkungen aufeinander
- es ist mit Behinderungen des Straßenverkehrs während der Bauphase zu rechnen

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Süd

## Planungsansatz 3 | Rückmeldungen der Teilnehmenden

**Was muss bei der Umsetzung besonders beachtet werden? Welche Arbeits- und Prüfaufträge geben Sie dem Planungsteam mit?**

- keine

**Welche weiteren Hinweise und Ideen haben Sie zur Gestaltung der Haltestellen, dem Pkw-, Rad- und Fußverkehr oder der Gestaltung der öffentlichen Räume?**

- keine



## 3.3 Vertiefung der Planungsansätze

Planungsabschnitt Süd:  
Übergeordnete Hinweise

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Süd

## Übergeordnetes | Rückmeldungen der Teilnehmenden

- Eine Teilnehmerin weist darauf hin, dass vor allem bei älteren Mitbürger:innen Unklarheit bei der Anbindung des Westfriedhofs herrscht. Hier sollte die öffentliche Kommunikation verstärkt und informiert werden, wie man jetzt und in Zukunft zum Westfriedhof gelangt, welche Buslinien verkehren, wie die Taktzeiten lauten etc.
- Die Parkplatzsituation am Zoo wurde eingehend diskutiert. Folgende Fragestellungen kamen dabei auf: Wie viele Parkplätze werden je nach Planungsvariante entfallen? Wie wird die Ein- und Ausfahrt geregelt sein? Wird dort ein Parkhaus errichtet? Wer würde ein solches Parkhaus betreiben?
- Eine Teilnehmerin bittet darum, die Möglichkeit zu prüfen, ob zusätzliche Parkplätze in der Rennbahnallee zw. Zufahrt Zoo und Bahnbrücke eingerichtet werden können (derzeit noch Straßenbahngleis)



## 3.3 Vertiefung der Planungsansätze

Planungsabschnitt Süd:  
**Ergebnispräsentation**

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Süd

## Ergebnispräsentation

**Wie sind die Planungsansätze in der Kleingruppe angekommen: Haben Sie Anregungen aus dem Planungsworkshop #1 wiedergefunden? Wie sind Ihre Eindrücke?**

- Es ist erkennbar, dass die im Planungsworkshop #1 präsentierten Planungsansätze weiterentwickelt und Anregungen der Teilnehmenden eingeflossen sind.
- Die verschiedenen Planungsansätze wurden durch das Planungsteam kompetent und konstruktiv vorgestellt.

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Süd

## Ergebnispräsentation

### Was fiel bei den vorgestellten Planungsansätzen besonders positiv auf? Und was wurde eher kritisch eingeschätzt?

- Der Planungsansatz 1 hat die meiste Zustimmung erfahren, v.a. da ÖPNV und MIV getrennt voneinander geführt werden und Straßenbahn und Busse eine kombinierte Haltestelle erhalten
- Der Planungsansatz 2 als „zusammengerücktere“ Variante hat etwas weniger Zuspruch erhalten. Eine Esskastanie würde geschont, eine Baumreihe am Zoo wiederum wäre wohl nicht zu erhalten.
- Der Planungsansatz 3 hat aufgrund der straßenbündigen Führung keinerlei Zuspruch erhalten, auch wenn der Flächenverbrauch damit insgesamt am geringsten wäre.

# Vertiefung der Planungsansätze | Abschnitt Süd

## Ergebnispräsentation

### Welches war der am besten bewertete Planungsansatz?

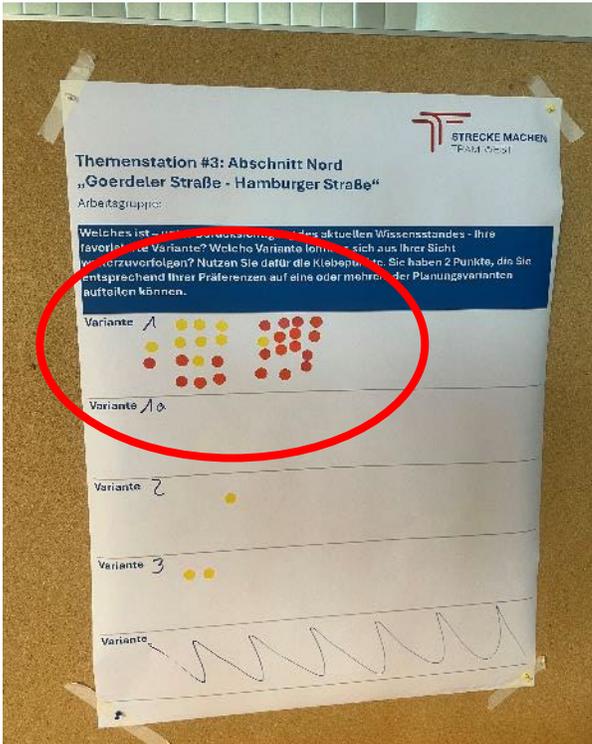
- Am besten bewertet wurde der Planungsansatz #1.



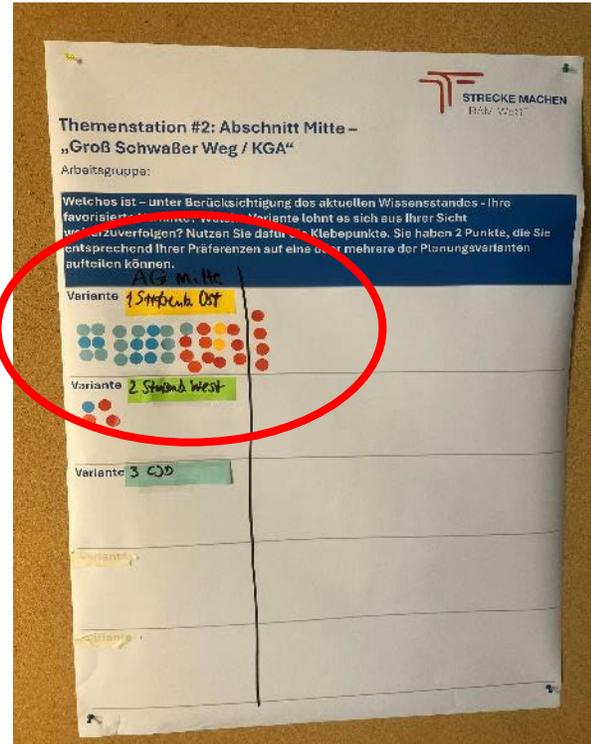
## 4. Stimmungsbild

# Stimmungsbild

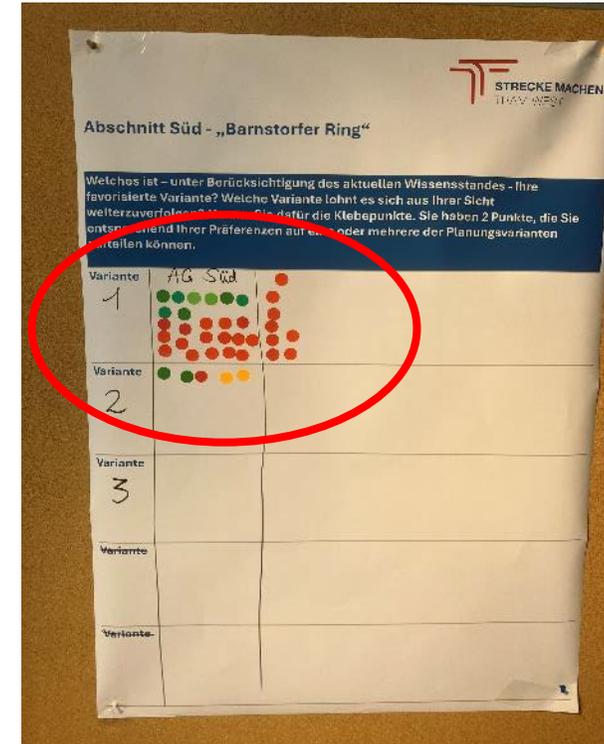
## Abschnitt Nord



## Abschnitt Mitte



## Abschnitt Süd



Im Rahmen des Workshops wurde ein **Stimmungsbild zu den vorgestellten Planungsansätzen** erstellt. Die Frage lautete: „*Welches ist – unter Berücksichtigung des aktuellen Wissensstandes – Ihre favorisierte Variante? Welche Variante lohnt es sich aus Ihrer Sicht weiterzuverfolgen?*“ Alle Teilnehmenden konnten zwei Stimmen je Planungsabschnitt vergeben und auf einen oder mehrere Planungsansätze verteilen.

In allen drei Planungsabschnitten erhielt jeweils der **Planungsansatz (Variante) Nr. 1** die meisten Stimmen.

**Wichtig:** Es handelt sich hierbei um ein **nicht-repräsentatives und unverbindliches Stimmungsbild der Workshop-Teilnehmenden**.



## 5. Feedback zum Planungsworkshop #2

# Planungsworkshop #2

## Feedback der Teilnehmenden

### Mehr davon! Das hat mir gefallen:

- Die Veranstaltung ist rundum gelungen. Vielen Dank auch für die sehr gute Versorgung 😊
- Danke für die Einladung
- Schönes Ambiente und Service
- Gute Getränke 😊
- sehr gut organisiert, im Ergebnis sehr konstruktiv
- schönerer Ort als beim 1. Treffen
- Danke für die Einbeziehung in die Planungsvorbereitung und für die ausführlichen und sorgfältigen Informationen
- Toi, toi, toi für das Gelingen des Projekts

### Nächstes Mal anders! Das könnte man besser machen:

-

### Weniger davon! Das hat mir nicht gefallen:

-



**STRECKE MACHEN**  
TRAM WEST