



# Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße – Hermannplatz (M10-Verlängerung)

Dokumentation zu Infomarkt und  
mein.berlin in 2024

# IMPRESSUM

## **AUFTRAGGEBERIN**

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,  
Klimaschutz und Umwelt  
Abteilung Mobilität  
Am Köllnischen Park 3  
10179 Berlin  
[www.berlin.de/sen/mvku/](http://www.berlin.de/sen/mvku/)

## **AUFTRAGNEHMERIN**

Hier Mittenmang GmbH  
Jüterboger Straße 10  
10965 Berlin

## **BILDNACHWEISE**

Titelbild: Sebastian Semmer

## **STAND**

01/2026

Dieser Bericht wurde im Auftrag der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) erstellt. Für die Inhalte zeichnet sich das Auftrag nehmende Unternehmen verantwortlich. Die SenMVKU macht sich die Positionen nicht automatisch zu eigen. Sie übernimmt keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen.

# INHALT

<b>1 EINFÜHRUNG: WORUM GEHT ES UND WAS IST BISHER PASSIERT?...</b>	<b>3</b>
1.1 Worum geht es bei dem Vorhaben?.....	3
1.2 Wie ist der Stand bis zur Vorplanung? .....	3
1.3 Wie wurde die Öffentlichkeit eingebunden?.....	4
1.4 Was sind die nächsten Schritte? .....	4
<b>2 INFOMARKT UND MEIN.BERLIN IN 2024: INHALTE UND ABLAUF.....</b>	<b>5</b>
2.1 Infomarkt - Inhalt und Ablauf .....	6
2.2 Mein.berlin - Inhalt und Ablauf.....	16
<b>3 INFOMARKT UND MEIN.BERLIN IN 2024: DOKUMENTATION.....</b>	<b>16</b>
3.1 Auswertungstabellen Infomarkt und mein.berlin.....	16
3.2 Antwortbausteine Auswertungstabellen.....	17
<b>4. ANHANG.....</b>	<b>30</b>
4.1 Auswertungstabellen Infomarkt und mein.berlin.....	30
4.2 Plakate Infomarkt 2024.....	30

# 1 EINFÜHRUNG: WORUM GEHT ES UND WAS IST BISHER PASSIERT?

## 1.1 Worum geht es bei dem Vorhaben?

Schon heute ist die Straßenbahnlinie M10 in Berlin eine wichtige und stark frequentierte Verbindung zwischen Moabit und Friedrichshain. Die M10 wird nun von der Warschauer Straße kommend bis zum Hermannplatz verlängert. Die Endhaltestelle soll in der Urbanstraße liegen. Grundlage hierfür ist der Nahverkehrsplan Berlin (NVP) und der dazugehörigen ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Berlin (Anlage 3 des NVP).

Durch das Straßenbahnprojekt wird das östliche Kreuzberg und nördliche Neukölln besser an den Berliner öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angeschlossen und es entstehen weitere Direktverbindungen nach Friedrichshain, Prenzlauer Berg, Mitte und Moabit. Die Straßenbahn-Verlängerung schließt nicht nur die bestehende Netzlücke, sondern baut den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) für Berlin weiter aus.

Im Zuge der Umbaumaßnahmen sollen für alle Bürgerinnen und Bürger attraktive, zuverlässige und klimafreundliche Alternativen hinsichtlich Mobilität geschaffen werden. Gleichzeitig kann der öffentliche Raum dabei mit neuen Qualitäten aufgeteilt und gestaltet werden.

Ausführliche Informationen zum Projekt finden Sie auf der Projektseite auf [www.berlin.de/m10-hermannplatz](http://www.berlin.de/m10-hermannplatz) und der Beteiligungsplattform [www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz](http://www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz).

## 1.2 Wie ist der Stand bis zur Vorplanung?

Die Planungen zur Neubaustrecke starteten 2018. Um zu ermitteln, welcher Verlauf für die neue Straßenbahnstrecke am sinnvollsten ist, wurde von April 2018 bis Anfang 2021 eine **Grundlagenuntersuchung** durchgeführt. Insgesamt wurden sieben Streckenvarianten nach einer berlinweit einheitlichen Methodik bewertet. Dabei wurden die Varianten unter anderem anhand eines umfangreichen Kriterienkatalogs bewertet. Im Ergebnis konnte die planerisch zu bevorzugende Trassenvariante am meisten überzeugen. 2021 wurde diese vom Berliner Senat per Senatsbeschluss bestätigt.

2022 startete dann die **Vorplanung**. Genau wie bei der Grundlageuntersuchung war hier die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) für die Planungen verantwortlich.

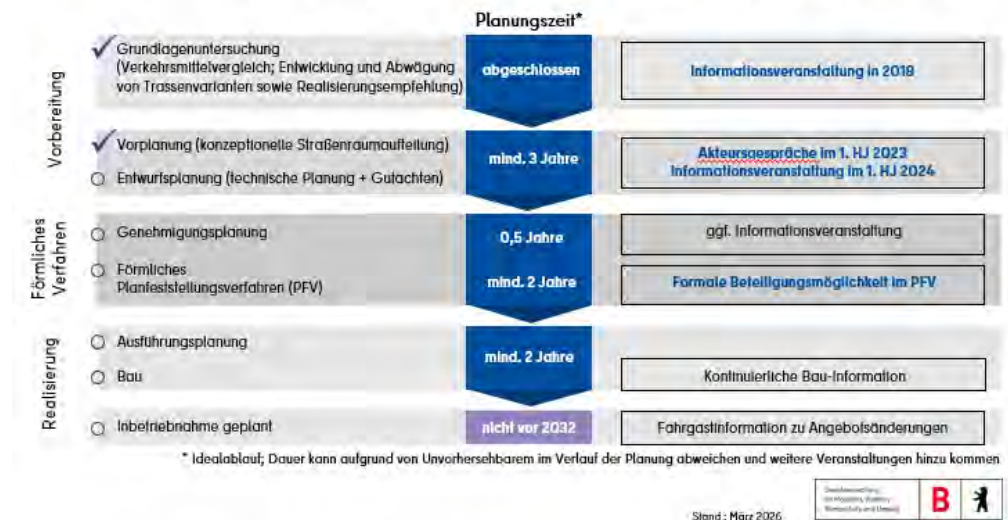
In dieser Planungsphase werden die Straßenräume von Hauskante zu Hauskante geplant. Ziel ist es, eine konzeptionelle Straßenraumaufteilung für alle Nutzungsansprüche zu erarbeiten und gute Kompromisse zu finden, wie sich das Straßenbahnprojekt positiv in den Stadtraum einfügen kann.

Was genau von dieser konzeptionellen Aufteilung am Ende in die tatsächliche Umsetzung kommt, ist davon abhängig, inwieweit ein Um- und Neubau zwingend erforderlich ist, damit die Straßenbahnstrecke funktionieren kann. So muss z.B. auf jeden Fall die Straße für den Gleiseinbau bearbeitet werden, eine Erneuerung der Gehwege ist aber keine grundlegende Voraussetzung, damit die Straßenbahn fahren kann.

Jede Planung wird vom Groben ins Detail geplant. Während der Vorplanung, der zweiten von neun Planungsphasen, soll für die Straßenbahnneubaustrecke ein Konzept für den Straßenraum entwickelt werden. Die Planung ist dabei noch grob. Details wie Höhenplanung, Anordnung von Oberleitungsmasten oder die Ergebnisse von verschiedenen (gesetzlich vorgeschriebenen) Gutachten sind noch nicht vorgesehen. Zudem gibt es rechtliche Grundlagen an die sich gehalten werden muss, bspw. das Betriebskonzept Straßenbahn der BVG oder das Berliner Mobilitätsgesetz. Die Detaillierung der Planung nimmt mit jeder kommenden Planungsphase zu, bis in der Ausführungsplanung zentimetergenaue Angaben gemacht werden

können. Deswegen kann die vorliegende Planung noch nicht Antworten auf alle Detailfragen liefern.

## Planungsphasen bis zum Bau der M10-Verlängerung



Planungsphasen bis zur Inbetriebnahme der Straßenbahn © SenMVKG

### 1.3 Wie wurde die Öffentlichkeit eingebunden?

Bereits im Rahmen der Grundlagenuntersuchung gab es **2018 eine erste Informationsveranstaltung** und die Möglichkeit für Interessierte, **online Anmerkungen und Fragen** zu den ersten Ergebnissen der Grundlagenuntersuchung zu hinterlassen. Die Dokumentationen hierzu stehen unter [www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz](http://www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz) zur Verfügung (unter „Ergebnis“).

Während der Vorplanung wurden durch **Akteursgespräche** im Jahr 2023 mit zu Verkehrsthemen engagierten Initiativen aus anliegenden Kiezen in Friedrichshain und Neukölln zudem weitere Hinweise und Erfahrungen abgefragt, diskutiert und in Planungsrunden weitergetragen. So konnte wichtige Vor-Ort-Expertise eingebracht und berücksichtigt werden. Da jeder Streckenabschnitt unterschiedliche Herausforderungen und Besonderheiten hat, die bei der Planung berücksichtigt werden müssen, gab es außerdem **zusätzliche Termine und Vor-Ort-Begehungen**. Hierbei wurde externe Expertise von (lokalen) Akteuren eingeholt, beispielsweise vom Kinderbauernhof und dem bezirklichen Schul- und Sportamt beim Abschnitt Görlitzer Park.

Im Juni 2024 fand dann der **Infomarkt für die gesamte Berliner Öffentlichkeit** statt und es konnten erneut **online Fragen gestellt und Hinweise gegeben** werden. Details dazu sind in Kapitel 2 zu finden.

### 1.4 Was sind die nächsten Schritte?

Nach Abschluss der Vorplanung hat die BVG das Projekt im September 2025 übernommen. Die **Entwurfsplanung** (technische Infrastrukturplanung, Höhenplanung, Leitungsplanung) ist gestartet. Im Anschluss erfolgt die Vorbereitung der **Planfeststellungsunterlagen** inklusive aller notwendigen Gutachten (Umweltverträglichkeitsprüfung, verkehrliche Gutachten, Lärm- und Erschütterungsgutachten, Baugrundgutachten, etc.). Daraufhin folgt das Planfeststellungsverfahren, um die Baugenehmigung für die neue Infrastruktur zu erhalten, sowie die **Ausführungsplanung und der Bau bis zur Inbetriebnahme** (s. Abbildung „Planungsprozess nach HOAI“).

Die BVG wird also aufbauend auf den Ergebnissen der Vorplanung vertieft die technischen Details bearbeiten und Gutachten erstellen. Wo nötig, wird es dabei auch zu Überarbeitungen der Lagepläne kommen. Die Ergebnisse der Vorplanung können daher noch nicht als abschließende Planung betrachtet werden, sondern als eine umfangreiche abgestimmte Grundlage für die weiteren Planungen.



Planungsprozess nach HOAI bei Straßenbahnneubaustrecken © BVG, eigene Bearbeitung

Die Hinweise aus der Bevölkerung aus dem Infomarkt und von mein.berlin wurden durch die hier vorliegende Dokumentation festgehalten. Noch während Vorplanungsphase, wurden Fragen und Hinweise aus der Bevölkerung gesichtet und geprüft, welche Aspekte in die Überarbeitung von Lageplänen berücksichtigt werden können. Auch Themen, die erst ab der Entwurfsplanung relevant werden, konnten somit schon gesammelt werden. Bei der Weiterentwicklung von Abschnitten kann die ein oder andere Anregung somit auch aufgenommen werden.

Anschließend wurden die Lagepläne der Vorplanung in den Fachebenen der Senats- und Bezirksverwaltungen erneut abgestimmt und bewertet. Eine planerisch zu empfehlende Vorzugsvariante wurde ermittelt und bildet die Grundlage der weiteren Planungsphasen.

Welche Themen es auf dem Infomarkt und auf mein.berlin gab, wie die beiden Formate durchgeführt wurden und wie auf Fragen und Hinweise geantwortet werden konnte, wird ab dem nächsten Kapitel genauer aufgeführt.

## 2 INFOMARKT UND MEIN.BERLIN IN 2024: INHALTE UND ABLAUF

Die planerisch zu bevorzugende Streckenvariante konnte im Rahmen der Grundlagenuntersuchung durch die Öffentlichkeit bei der ersten Informationsveranstaltung sowie online auf mein.berlin diskutiert werden.

In der Vorplanung ging es nun um Informationen **zu den in der Vorplanung ausgearbeiteten Varianten zur Straßenraumaufteilung**.

Um möglichst viele Menschen zu erreichen, fiel die Entscheidung ein analoges und digitales Format anzubieten. Zum einen wurde ein Infomarkt konzipiert, an dem interessierte Personen sich vor Ort informieren können. Zum anderen sollte auch online die Möglichkeit bestehen teilzunehmen. Daher wurden die gleichen Informationen für den Infomarkt auch für mein.berlin aufbereitet und zur Verfügung gestellt.

Eingeladen zu beiden Formaten wurde über Aushänge entlang der planerisch zu bevorzugenden Streckenvariante. Verteilt und aufgehängt wurden sie von der Warschauer Straße, über die Falckensteinstraße und den Görlitzer Park, die Glogauer und Pannierstraße bis hin zur Sonnenallee und Urbanstraße. Außerdem wurden wichtige Stakeholder entlang der Strecke, die teilweise auch vorher schon in den Planungsprozess involviert waren, über einen E-Mail-Verteiler eingeladen. Auf der Projektseite und auf mein.berlin wurde ebenfalls informiert. Die Veranstaltung richtete sich also an Anwohnerinnen und Anwohner, lokale Stakeholder und alle interessierten Berlinerinnen und Berliner.

## 2.1 Infomarkt - Inhalt und Ablauf

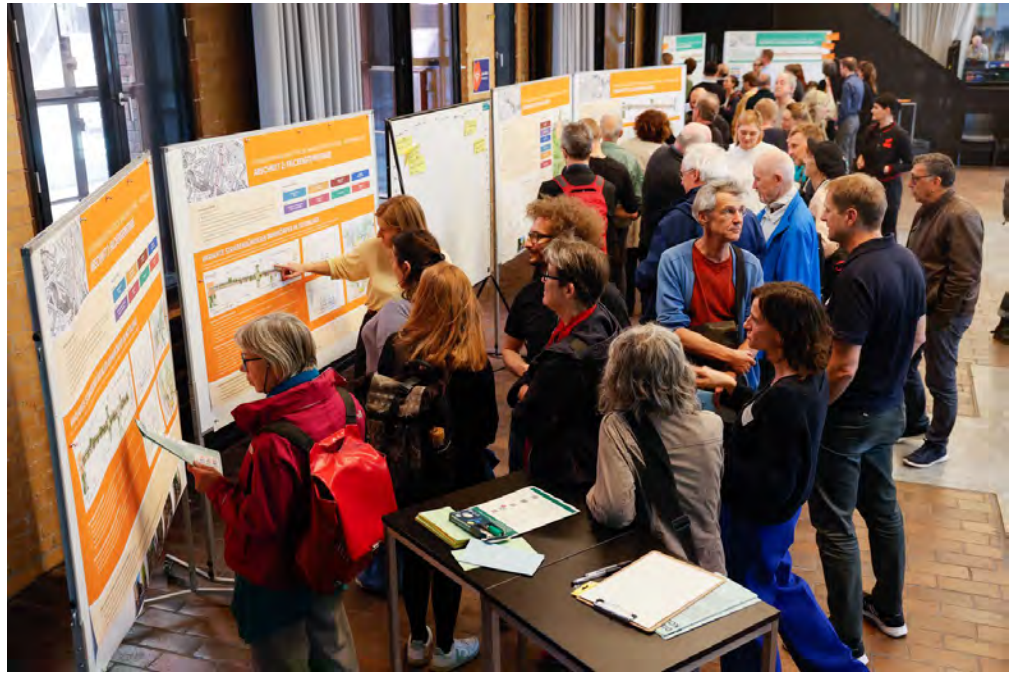
Am 12. Juni 2024 fand von 16:00-20:00 Uhr im Umspannwerk in Kreuzberg der „**Infomarkt rund um die Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße - Hermannplatz**“ statt.

Auf dem Infomarkt konnten sich die rund 200 Interessierten an einzelnen Thementischen zur Straßenbahnplanung im Allgemeinen, dem Planungsverlauf des Straßenbahnneubauprojektes Warschauer Straße - Hermannplatz sowie zu den einzelnen Planungsabschnitten und Straßenquerschnitten informieren. Auf Plakaten zu den einzelnen Straßenabschnitten konnten sie erfahren, wie der aktuelle Stand der Planung ist und welche Varianten der Trassenausgestaltung (z. B. Gleise in Seiten- oder Mittellage, eigenes Gleisbett oder straßenbündiger Bahnkörper) zur Diskussion stehen. Außerdem konnten die Teilnehmenden an jedem Thementisch mit Vertreterinnen und Vertreter der Senatsverwaltung, des beauftragten Planungsbüros Ramboll und der BVG ins Gespräch kommen und ihre Fragen stellen. Fragen und Hinweise aus der Bevölkerung wurden während der Veranstaltung auf Moderationskarten gesammelt und auf Pinnwänden festgehalten.

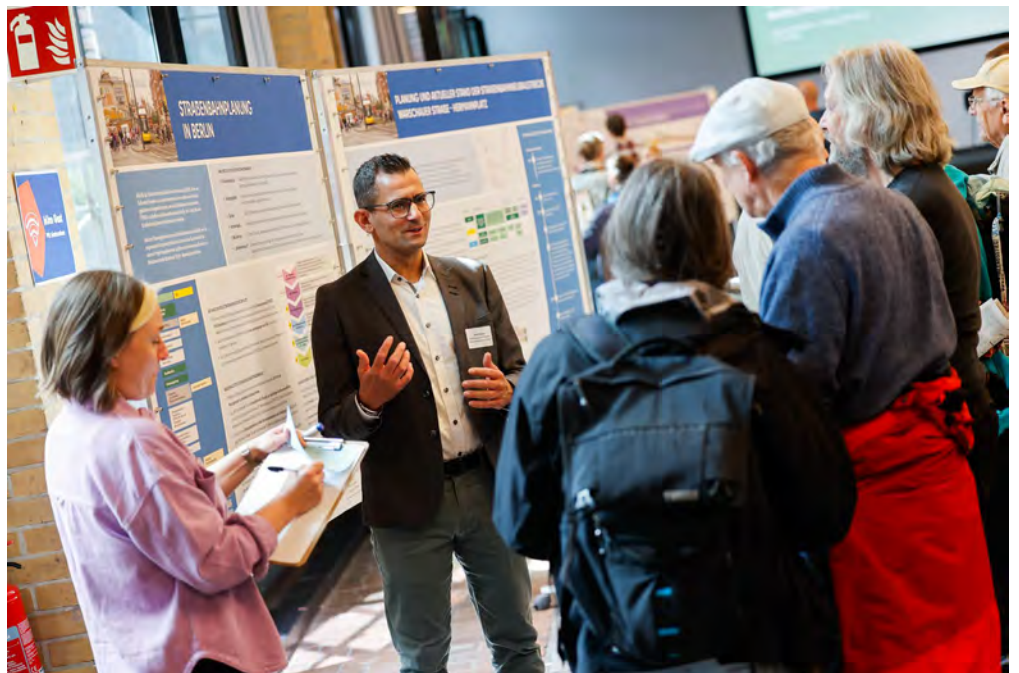
Folgende Plakate wurden an den Thementischen ausgestellt:

- Straßenbahnplanung in Berlin
- Planung und aktueller Stand der Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße - Hermannplatz
- Abschnitt 1: Warschauer Straße
- Abschnitt 1: Oberbaumbrücke
- Abschnitt 2: Falckensteinstraße (Mittellage)
- Abschnitt 2: Falckensteinstraße (Seitenlage)
- Abschnitt 3: Görlitzer Park
- Abschnitt 4: Glogauer Straße
- Abschnitt 5: Pannierstraße
- Abschnitt 6: Sonnenallee und Urbanstraße

Die Veranstaltungsplakate sind als Anlage am Ende der Dokumentation aufgeführt. Die Pinnwände mit Kommentaren, Hinweisen und Fragen sind am Ende des Kapitels zu sehen.



Impressionen vom Infomarkt 2024 © Sebastian Semmer



Impressionen vom Infomarkt 2024 © Sebastian Semmer



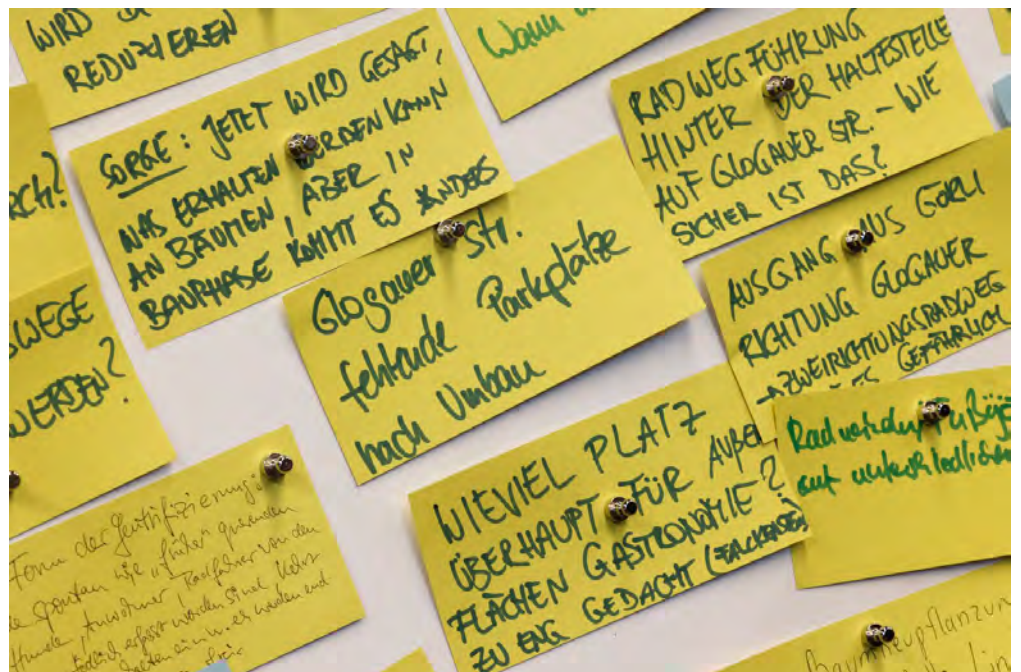
Impressionen vom Infomarkt 2024 © Sebastian Semmer



Impressionen vom Infomarkt 2024 © Sebastian Semmer



Impressionen vom Infomarkt 2024 © Sebastian Semmer



Impressionen vom Infomarkt 2024 © Sebastian Semmer



Impressionen vom Infomarkt 2024 © Sebastian Semmer



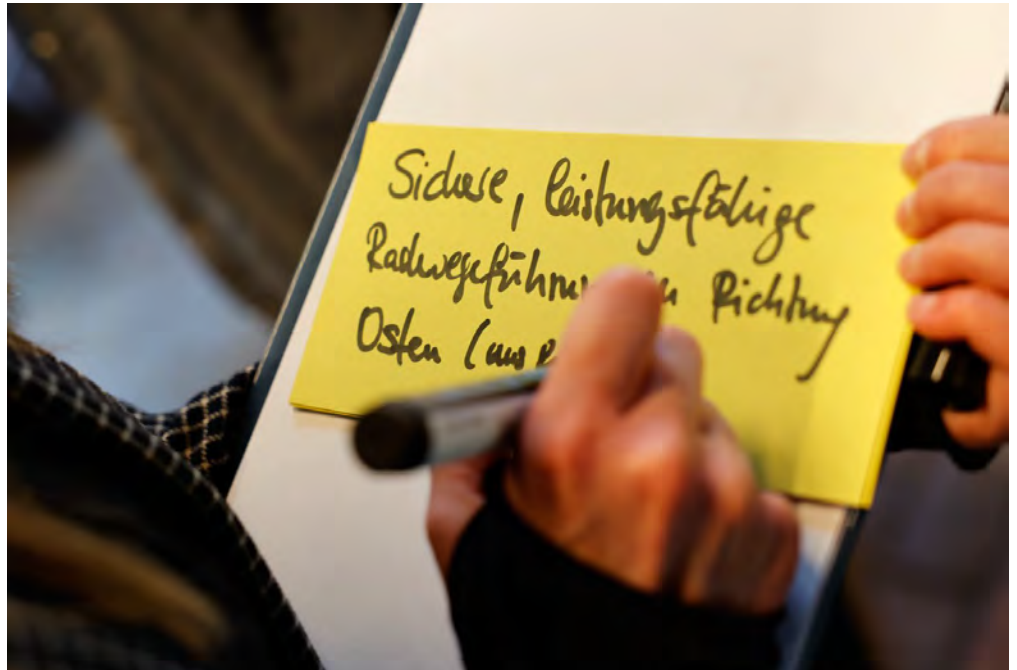
Impressionen vom Infomarkt 2024 © Sebastian Semmer



Impressionen vom Infomarkt 2024 © Sebastian Semmer



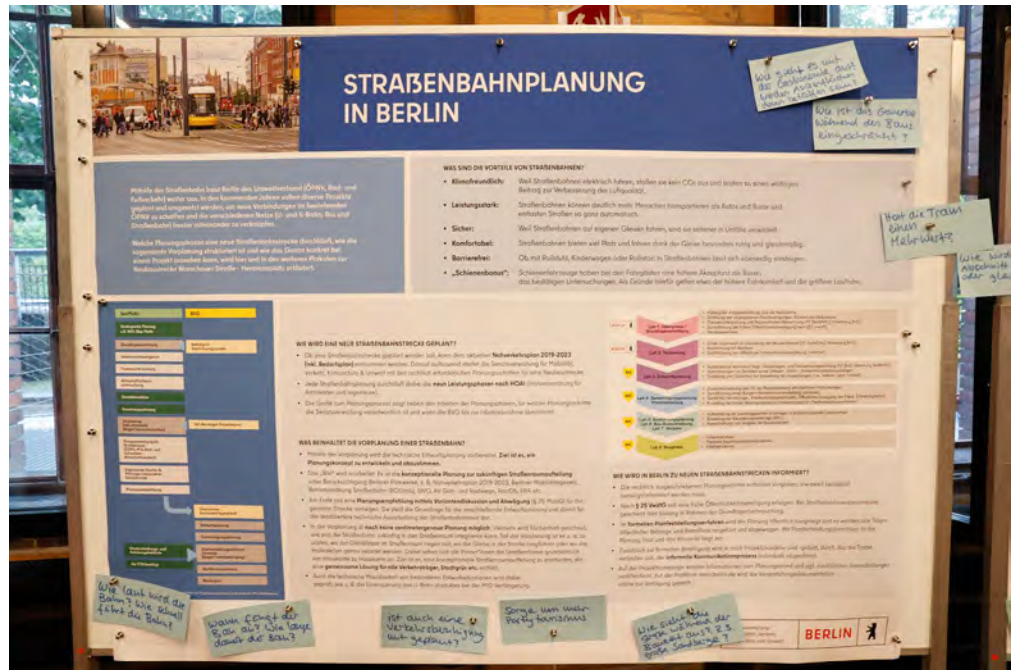
Impressionen vom Infomarkt 2024 © Sebastian Semmer



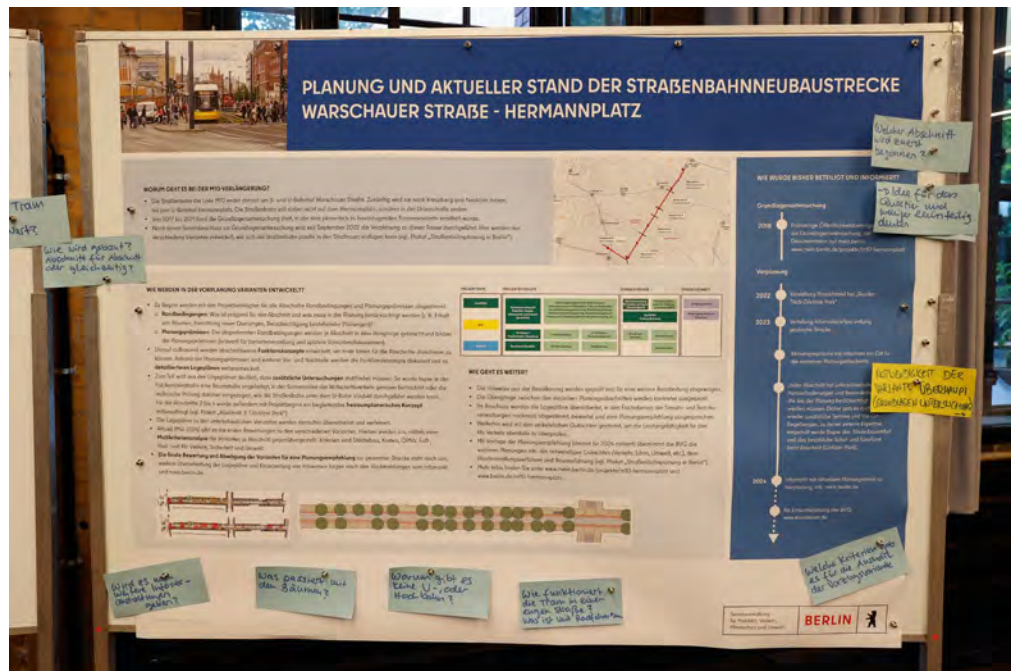
Impressionen vom Infomarkt 2024 © Sebastian Semmer



Impressionen vom Infomarkt 2024 © Sebastian Semmer



Dokumentation Infomarkt - „Straßenbahnplanung in Berlin“ © Sebastian Semmer



Dokumentation Infomarkt - „Planung und aktueller Stand Straßenbahn-Neubaustrecke Warschauer Straße - Hermannplatz“ © Sebastian Semmer



Dokumentation Infomarkt - „Abschnitt 1: Oberbaumbrücke“ © Sebastian Semmer



Dokumentation Infomarkt - „Abschnitte 2 bis 4: Falkensteinstraße, Görlitzer Park, Glogauer Straße“ © Sebastian Semmer



Dokumentation Infomarkt - „Abschnitt 5: Pannierstraße“ © Sebastian Semmer



Dokumentation Infomarkt - „Abschnitt 6: Sonnenallee und Urbanstraße“ © Sebastian Semmer

## 2.2 Mein.berlin - Inhalt und Ablauf

Um auch Personen zu beteiligen, die beim Infomarkt nicht anwesend sein konnten bzw. auch im Nachgang zur Veranstaltung die Möglichkeit zu geben, Hinweise und Frage zu ergänzen, gab es vom **05. bis 19. Juni 2024 zusätzlich die Option mein.berlin zu nutzen.**

Hier wurden die gleichen Veranstaltungsinhalte vom Infomarkt veröffentlicht und mit einer Kommentarfunktion versehen. Lediglich die Plakate zu „Straßenbahnplanung in Berlin“ und „Planung und aktueller Stand der Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße - Hermannplatz“ konnten nicht dokumentiert werden, da sie nur zur Information und Einordnung des Projektes dienten.

Insgesamt haben 310 Personen bei mein.berlin teilgenommen, die 1.017 Kommentare und 4.482 Bewertungen abgegeben haben.

Alle Inhalte und Beiträge können unter [www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz](http://www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz) eingesehen und nachgelesen werden.

# 3 INFOMARKT UND MEIN.BERLIN IN 2024: DOKUMENTATION

## 3.1 Auswertungstabellen Infomarkt und mein.berlin

Die Kommentare und Hinweise vom Infomarkt wurden gesichtet und je Abschnitt **in Auswertungstabellen** aufgenommen, wenn es konkrete Hinweise für die weitere Planung gab. Dazu gehören auch Fragen und zusammengefasste Inhalte aus den Mitschriften, die während der Diskussionen auf dem Infomarkt gemacht wurden.

Da sich viele Themen mit Beiträgen von mein.berlin doppeln, wurde dafür tlw. themenspezifisch geclustert. Fotografisch wurden aber alle Hinweise und Kommentare festgehalten (s. Kapitel 2.1) und darauf geachtet, dass kein Thema für die Auswertung und Dokumentation verloren geht.

Die Beiträge aus mein.berlin wurden ebenfalls in die Auswertungstabelle übertragen. Sie wurden dabei so übernommen wie abgegeben. Das bedeutet, dass alle rund 1.000 Kommentare aufgeführt sind. Somit wiederholen sich aber auch einige Beiträge in den verschiedenen Abschnitten und es sind grammatikalische Auffälligkeiten/Rechtschreibfehler enthalten. Online-Kommentare, die keinen konstruktiven Beitrag zur Diskussion leisten konnten bzw. nicht der sogenannten „Netiquette“ entsprachen, wurden nach entsprechenden Hinweisen von der Plattform entfernt und sind auch nicht Teil der Dokumentation.

Mit dem Format Auswertungstabelle soll zum einen eine maximale Transparenz an eingegangenen Beiträgen ermöglicht werden und zum anderen auch eine Antwort erfolgen.

**Im Anhang dieses Dokuments sind alle Auswertungstabellen entsprechend der Plakataufteilung zusammengestellt:**

- Anlage 1= „Straßenbahnplanung in Berlin“ und „Planung und aktueller Stand der Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße - Hermannplatz“
- Anlage 2= Abschnitt 1: Warschauer Straße
- Anlage 3= Abschnitt 1: Oberbaumbrücke
- Anlage 4= Abschnitt 2: Falckensteinstraße (Mittellage)
- Anlage 5= Abschnitt 2: Falckensteinstraße (Seitenlage)

- Anlage 6= Abschnitt 3: Görlitzer Park
- Anlage 7= Abschnitt 4: Glogauer Straße
- Anlage 8= Abschnitt 5: Pannierstraße
- Anlage 9= Abschnitt 6: Sonnenallee und Urbanstraße

In den einzelnen Spalten der Tabelle finden Sie folgende Informationen:

**Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b):** Hier können Sie nachvollziehen, wo der Kommentar aufgenommen wurde.

**Reaktion auf mein.berlin:** Hier können Sie nachvollziehen, ob es sich bei dem Kommentar um einen Ursprungskommentar oder eine Reaktion handelt und wie viele positive/negative Bewertungen hierzu jeweils abgegeben wurden.

**Hinweise und Anmerkungen:** In diesen Zeilen wird nach Beiträgen differenziert, die eine Antwort verlangen („Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen“), und Beiträgen, bei denen es sich um allgemeine Anmerkungen handelt, die keine explizite Antwort benötigen („allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)“). Unter „Zusammenfassung/ Prüfauftrag“ sehen Sie außerdem Schlagworte, um welches Thema sich der Beitrag dreht. In Kombination mit der Antwortnummer kann in Kapitel 3.2. nachvollzogen werden, welche Antwort auf einen Beitrag durch SenMVKU erfolgt ist.

**Antwort SenMVKU:** Hier wird angegeben, ob und wenn ja, in welcher Phase im Planungsprozess (Vorplanung oder ab Entwurfsplanung) das im Beitrag angesprochene Thema behandelt wird. In der letzten Spalte finden Sie eine Antwortnummer. Da sich Themen oft wiederholen oder in direkten Zusammenhang stehen, wurden Antwortbausteine entwickelt um auf alle Beiträge eingehen zu können. Diese spiegeln sich in den Antwortnummern wider.

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen		Antwort SenMVKU			
	Prüfung	Prüfung	Prüfung	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Antwortnummer

Screenshot Tabellenaufbau © SenMVKU

### 3.2 Antwortbausteine Auswertungstabellen

Im Folgenden sind sämtliche Antworten zu Beiträgen vom Infomarkt wie auch von mein.berlin zu finden, die in den Auswertungstabellen aufgeführt sind.

#### Antwort 1: Dauer/ Beginn/ Einschränkung Bauzeit

Aussagen zu Baubeginn, Bauzeit oder ob in einzelnen Bauabschnitten oder die gesamte Strecke auf einmal gebaut wird, können derzeit noch nicht getroffen werden. Dazu gehört auch, wann und wie es während der Bauzeit zu Straßensperrungen kommen wird und wie der Busverkehr aufrechterhalten werden kann. Dies ist Bestandteil der kommenden Planungsphasen. Erste Aussagen zu den Bauabläufen werden für die Planfeststellung erarbeitet. Vor Baubeginn wird durch die BVG weiterhin rechtzeitig informiert und auf evtl. notwendige Einschränkungen frühzeitig hingewiesen.

#### Antwort 2: Verkehrsentwicklungsplanung in Berlin

Ziel der Berliner Verkehrsentwicklungsplanung ist es, das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel als ein Element der umwelt- und stadtverträglichen Mobilitätsform weiter zu entwickeln, um die „Mobilität zu gewährleisten, den Verkehrsfluss zu verbessern und gleichzeitig die unerwünschten Folgen des Verkehrs zu begrenzen.“ (s. StEP Verkehr, Berlin März 2011, Seite I). Der Anteil des Umweltverbundes, dem der öffentliche Personennahverkehr angehört, soll weiter erhöht werden. Gemäß der Prioritätensetzung kommt hierbei der Verlängerung der Straßenbahn vom S- und U-Bahnhof Warschauer Straße bis hin zum U-Bahnhof Hermannplatz

eine hervorgehobene Bedeutung zu. Durch die Maßnahme wird die Netzwirkung des ÖPNV wesentlich verbessert (Verbindung von S-Bahn und U7/U8) und Teile des östlichen Kreuzbergs und des nördlichen Neuköllns an den öffentlichen Schienenpersonenverkehr angebunden. Um dies genauer zu untersuchen, gab es von 2018 bis 2021 die Grundlagenuntersuchung. Die Ergebnisse wurden mit einem abschließenden Senatsbeschluss in 2021 bestätigt. Dazu gehört auch die Bestätigung der planerisch zu bevorzugenden Trassenführung über die Oberbaumbrücke - Falkensteinstraße - Glogauer Straße - Panierstraße - Sonnenallee zum Hermannplatz. Mehr zu Planungen für den Stadtverkehr der Zukunft und konkreten Zielen finden Sie im Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr: [Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr \(StEP MoVe\) - Berlin.de](#)

### **Antwort 3: Ergebnis Grundlagenuntersuchung**

Um zu ermitteln, welcher Verlauf für die neue Straßenbahnstrecke am sinnvollsten ist, wurde von April 2018 bis Anfang 2021 eine Grundlagenuntersuchung durchgeführt. Insgesamt wurden sieben Streckenvarianten nach einer berlinweit einheitlichen Methodik bewertet. Dabei wurden die Varianten unter anderem anhand eines umfangreichen Kriterienkatalogs bewertet. Im Ergebnis konnte die planerisch zu bevorzugende Trassenvariante, die nun in der Vorplanung vertieft wird, am meisten überzeugen. Die fachliche Abwägung der unterschiedlichen Interessen und Kriterien ergab, dass diese Variante die meisten Vorteile mit sich bringt. In Grundlagenuntersuchungen werden immer auch alternative Verkehrsformen untersucht. Die Straßenbahn hat sich dabei als das Verkehrsmittel mit den meisten Vorteilen herausgestellt. Dazu gehören beispielsweise angemessene Kapazitäten, die Zeit von der Planung bis zur Inbetriebnahme, die Ergänzung zum bestehenden ÖPNV oder Umsteigesituationen für die Fahrgäste.

Mehr Infos finden Sie online unter [www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz](http://www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz) und [www.berlin.de/m10-hermannplatz](http://www.berlin.de/m10-hermannplatz).

### **Antwort 4: Trennung Verkehrsarten/ Höhenplanung**

Im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes wird eine Gesamtlösung für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) erarbeitet. Neben dem Funktionieren des ÖPNVs (Öffentlicher Personennahverkehr) ist das hohe Aufkommen von Fuß- und Radverkehr ein wichtiger Aspekt, der bei der Planung beachtet werden muss. Da die Straßenräume in ihrer Breite begrenzt sind, können nicht in jedem Fall Regemaße für Geh- oder Radwege angewandt werden. Es müssen Kompromisse gefunden werden. Das betrifft auch die Höhenplanung bzw. die (bauliche) Trennung von Verkehrsarten (z.B. Trennung von Kfz- und Radverkehr), die in weiteren Planungsphasen noch genauer bearbeitet wird. Entlang der neuen Straßenbahnstrecke wird es in jedem Fall Platz für Radfahrende und zu Fuß Gehende geben und Barrierefreiheit wird in den Planungen berücksichtigt.

Für unterschiedliche Verkehrs- und Nutzungsarten, Umweltbelange oder wichtige städtebauliche Aspekte müssen für alle Bedarfe während der Planung Kompromisse gefunden werden. Dafür wird individuell im jeweiligen Planungsabschnitt geprüft, von welchen Planungsgrundlagen ausgegangen wird und was möglich ist, um einen guten und sicheren Straßenquerschnitt für alle zu planen. Es kann nicht pauschal ein Belang bevorzugt werden.

### **Antwort 5: Tunnel für die Straßenbahn**

Bei einer Untertunnelung würde es sich nicht mehr um eine Straßenbahn handeln, sondern um eine U-Bahn. In der Grundlagenuntersuchung von 2018 bis 2021 wurden auch alternative Verkehrsmittel wie Bus oder U-Bahn untersucht. Die Straßenbahn hat sich dabei als das Verkehrsmittel mit den meisten Vorteilen herausgestellt. Dazu gehören beispielsweise angemessene Kapazitäten, die Zeit von der Planung bis zur Inbetriebnahme, die Ergänzung zum bestehenden ÖPNV oder Umsteigesituationen für die Fahrgäste. Auch eine teilweise Untertunnelung ist nicht möglich, bspw. unter dem Görlitzer Park. Die Rampenbereiche für die Absenkung der Straßenbahn würden tief in die angrenzenden Straßenbereiche hineinragen. Die Eingriffe in die Aufenthaltsfunktion und den Nutzungen der betroffenen Straßen wären nicht tragbar.

### Antwort 6: Neubau/ Kosten Brücken

Die beiden Brücken entlang der geplanten Trasse, die Oberbaumbrücke und die Thielenbrücke, wurden in einem ersten Schritt auf ihre Tragfähigkeit geprüft.

**Oberbaumbrücke:** Die Brücke kann das Gewicht einer neuen Straßenbahn tragen, wenn die Gleise relativ mittig liegen. Detaillierte Prüfungen dazu werden folgen. Zur Berücksichtigung des Denkmalschutzes haben erste Gespräche mit dem zuständigen Fachamt stattgefunden. Der Austausch wird in den weiteren Planungsphasen fortgeführt.

**Thielenbrücke:** Die Brücke kann das Gewicht einer neuen Straßenbahn nicht tragen. Sie ist bereits heute auf 18 Tonnen Achslast lastbeschränkt. Außerdem ist das Dachprofil („spitze Wölbung“) der Brücke zu stark für ein Straßenbahnfahrzeug; es würde aufsitzen. Die Thielenbrücke muss daher neu gebaut werden. Wie die neue Brücke aussehen wird, wie der Denkmalschutz berücksichtigt wird, wie lange gebaut wird, ob und wie in der Bauzeit eine Behelfsbrücke errichtet wird und wie hoch die Kosten sein werden, kann bisher noch nicht gesagt werden. In den weiteren Planungsphasen sind daher weitere Prüfungen erforderlich.

### Antwort 7: Baumstandorte und deren Erhalt

Bäume sind in der Stadt wichtig für Mensch und Klima. Straßenbäume zu erhalten, ist daher ein wichtiges Planungsziel. Allerdings müssen an manchen Stellen Bäume gefällt werden, um Platz für Haltestellen zu schaffen oder um den Straßenraum neu zu ordnen. Die Baumstandorte werden in jeder Planungsphase immer wieder genau überprüft. Auch die Planungskonzepte wurden in der Vorplanung möglichst so entwickelt, dass sie Baumstandorte weitestgehend schonen. Die genaue Anzahl an betroffenen Bäumen kann erst im Rahmen der Planfeststellung benannt werden. Werden Eingriffe in den Baumbestand notwendig, so werden diese beispielsweise mit möglichst bestandsnahen Neupflanzungen ausgeglichen. Ausgleichsmaßnahmen sind gesetzlich vorgeschrieben. Deren Umfang wird in den weiteren Planungsphasen ermittelt. Eine Möglichkeit, um Bäume zu schützen, ist die Verwendung von wasserdurchlässigen Bodenmaterialien oder Wurzelbrücken. Bei Wurzelbrücken handelt es sich um Konstruktionen, die den Druck auf Wurzeln im Boden durch Autos, aber auch Fahrradverkehr, ableiten können. So können Bäume langfristig geschützt werden. Ob sie zum Einsatz kommen, ist von vielfältigen Faktoren abhängig, wie z. B. Baumart, Lage der Wurzel oder zukünftige Lasten auf der Oberfläche.

Die Falckensteinstraße steht beim Schutz der Bestandsbäume besonders im Fokus. Die Straße ist von einem großen und vitalen Baumbestand geprägt. Deshalb wurde im Rahmen der Variantenuntersuchung (Mittellage oder Seitenlage) eine zusätzliche Baumstudie beauftragt. Das Ergebnis der Studie ist, dass in allen Varianten für die Umsetzung der Planung Eingriffe in den Baumbestand (Kappung von Wurzeln und Ästen) notwendig sind. Für die Bäume sind daher individuelle schutz- und standortverbessernde Maßnahmen anzuwenden. Der Baumerhalt hat in der Variantendiskussion somit Vorrang vor einer Fällung & Neupflanzung. Daher wurde sich nach intensiven Diskussionen für das Weiterverfolgen der Variante Mittellage mit dem größtmöglichen Baumerhalt entschieden. Bei der Variante Seitenlage muss von vornherein mit deutlich mehr Baumfällungen geplant werden. Die Studie kann aufgrund des noch recht groben Planungsstandes in einer Vorplanung allerdings nur ungefähre Aussagen zu erforderlichen Baumfällungen sowie Maßnahmen zum Baumschutz geben. Der Baumschutz wird in den kommenden Planungsphasen weiter betrachtet, z.B. im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung.

### Antwort 8: Außenflächen Gastronomie

Im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes wird eine Gesamtlösung für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) erarbeitet. Neben dem Funktionieren des ÖPNVs (Öffentlicher Personennahverkehr) ist das hohe Aufkommen von Fuß- und Radverkehr ein wichtiger Aspekt, der bei der Planung beachtet werden muss. Da die Straßenräume in ihrer Breite begrenzt sind, können nicht in jedem Fall RegelmäÙe für Geh- oder Radwege angewandt werden. Es müssen Kompromisse gefunden werden. Das betrifft auch die Höhenplanung bzw. die (bauliche) Trennung von Verkehrsarten (z.B. Trennung von Kfz- und Radverkehr), die in weiteren Planungsphasen noch genauer bearbeitet wird. Entlang der neuen Straßenbahnstrecke wird es in jedem Fall Platz für Radfahrende und zu Fuß Gehende geben und Barrierefreiheit wird in den Planungen berücksichtigt.

Die hohe gastronomische Nutzung in den Abschnitten soll grundsätzlich auch weiterhin möglich sein. Inwieweit sich Außenflächen jedoch durch die Neusortierung verändern, wird mit Vorlage der technischen Planung absehbar sein. Es muss sichergestellt sein, dass die Nutzbarkeit durch zu Fuß Gehende gegeben ist. Es wird angestrebt die vorhandenen Gehwegbreiten nicht zu verschmälern. Die Barrierefreiheit wird in den Planungen berücksichtigt. Während der Baumaßnahme kann es zeitweise zu Einschränkungen kommen. Vor Baubeginn wird durch die BVG weiterhin rechtzeitig informiert und auf evtl. notwendige Einschränkungen frühzeitig hingewiesen.

#### **Antwort 9: Zukünftiges Busangebot**

Wo genau bestehende Buslinien wie der M29 oder der M41 zukünftig entlanggeführt werden, ist abhängig von den noch ausstehenden Verkehrsuntersuchungen und wie anschließend der Straßenraum neu geordnet wird. Vertiefend ausgearbeitet wird das Busangebot erst in den kommenden Planungsphasen. Ziel ist es, nicht nur einen Ersatz durch die neue Straßenbahnführung zu schaffen, sondern gleichzeitig mit angepassten Busführungen das ÖPNV-Angebot zu erweitern und zu verbessern. Parallel zur Straßenbahn sollen auch weiterhin Buslinien, wie die 171 und die 194, auf der Pannierstraße unterwegs sein. Das ist für die Planungen festgelegt. Für den M29 soll allerdings eine neue Linienführung gefunden werden, um weitere Straßen für den ÖPNV zu erschließen. Beim M41 sind zum heutigen Streckenverlauf keine Änderungen zu erwarten. In 2024 ist eine Untersuchung gestartet, inwieweit von Schöneweide nach Potsdamer Platz eine neue Straßenbahnlinie das ÖPNV-Netz erweitern und dann die Buslinie M41 ggf. zum Teil ersetzt werden kann.

#### **Antwort 10: Umweltgutachten und Ausgleichsflächen**

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für Straßenbahnstrecken sind gesetzlich verschiedene Gutachten vorgeschrieben. Dazu gehören auch ein Umwelt- und Lärmschutzgutachten oder verkehrliche Untersuchungen zur zukünftigen Leistungsfähigkeit der Verkehre. Auch die Ermittlung von Flächen und Maßnahmen, wie der Eingriff in Grünstrukturen oder zusätzliche Versiegelungen durch die Bauarbeiten ausgeglichen werden kann (bspw. mit Baumneupflanzungen), ist Teil der gesetzlichen Vorschriften. Mit Beginn der Gutachten ab der kommenden Planungsphase werden diese Themen detailliert ausgearbeitet. Das Freiraumkonzept für Abschnitt 2-4 (Falkensteinstraße - Glogauer Straße) ist hierfür bereits eine wichtige Grundlage. Ziel ist immer, so viel wie möglich direkt im Umfeld der Straßenbahnstrecke auszugleichen.

#### **Antwort 11: Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt**

Um Lärm und Erschütterungen zu minimieren, wird eine geradlinige Führung der Straßenbahn angestrebt. So können Reibungsgeräusche in Kurven, das „Kurvenquietschen“, vermieden werden. Auch beim Bau der Gleise wird darauf geachtet, dass die zukünftige Infrastruktur möglichst wenig Lärm verursacht, z. B. durch erschütterungsmindernde Matten im Gleisbau. Auch ein Grünleis wirkt sich positiv auf Lärm und Erschütterungen aus. Teil der kommenden Planungsphase ist ein Lärm- und Erschütterungsgutachten. Für einzelne Wohnungen entlang der Trasse werden damit individuell die Emissionen ermittelt und ein entsprechender Lärmschutz entsprechend den Richtwerten für Tag und Nacht gewährleistet. Dies erfolgt gegebenenfalls durch bauliche Maßnahmen, wie z. B. Lärmschutzfenster. Auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses können für die betroffenen Räume z.B. Lärmschutzfenster finanziert werden. Für den Einbau ist dann der Eigentümer des jeweiligen Hauses zuständig.

#### **Antwort 12: Geplante Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahn**

Aktuell kann zur geplanten (Durchschnitts-)Geschwindigkeit der Straßenbahn nichts gesagt werden. Im weiteren Planungsverlauf wird diese in Hinblick auf die Rahmenbedingungen des Projekts individuell ermittelt. Es spielt eine Rolle, wie sicher und ohne Einschränkungen die Straßenbahn die Strecke entlangfahren kann. In Straßenabschnitten in denen sich die Straßenbahn die Straße mit dem Autoverkehr teilt, muss sie die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung einhalten. Ein besonderer/eigener Bahnkörper für die Straßenbahn bedeutet immer, dass die Straßenbahn unabhängig vom übrigen Verkehr und somit auch schneller fahren kann.

### **Antwort 13: Gentrifizierung und "Partytourismus", Drogenkonsum**

Es handelt sich bei dem Straßenbahnneubauprojekt um ein Verkehrsprojekt. Der Fokus liegt darauf, wie der ÖPNV durch die Straßenbahn in diesem Teil von Berlin gestärkt, ausgebaut und verbessert werden kann. Somit sollen die Menschen vor Ort durch eine verbesserte Verkehrsanbindung profitieren, aber auch in anderen Teilen von Berlin, da Verbindungen schneller und umsteigefrei werden. Weitergehende Effekte bzw. bereits bestehende Herausforderungen im sozialen Bereich (bspw. Drogenkonsum und -verkauf) sind nicht Teil des Projektes. Nichtsdestotrotz wird bei Detailplanungen wie Lage und Ausgestaltung von Haltestellen, Beleuchtung oder Gestaltung von Platzsituationen auf die vor-Ort-Situation geachtet. Die Planungen werden dann den Verantwortlichen aus den Bezirken und der Senatsverwaltung vorgestellt und ihre Anmerkungen dazu eingeholt.

### **Antwort 14: Beteiligung/ Öffentlichkeitsarbeit**

Bereits im Rahmen der Grundlagenuntersuchung gab es 2018 eine Informationsveranstaltung sowie die Möglichkeit für alle Interessierten, in einer Online-Beteiligung Hinweise und Anmerkungen zu den ersten Ergebnissen der Grundlagenuntersuchung zu geben.

Im Dezember 2022 wurden beim „Runden Tisch Görlitzer Park“ erste Informationen zum Beginn der Vorplanung veröffentlicht und bekanntgegeben, wie die Öffentlichkeitsarbeit aussehen soll. Ergänzt wurde dies mit einem Infolyer, der Anfang 2023 entlang der geplanten Trasse per Hauswurfsendung verteilt wurde und online auf der Projektseite zur Verfügung steht.

Durch Akteursgespräche im Jahr 2023 mit zu Verkehrsthemen engagierten Initiativen aus anliegenden Kiezen in Friedrichshain-Kreuzberg und Neukölln wurden weitere Hinweise und Erfahrungen für die Vorplanung abgefragt, diskutiert und in Planungsrunden weitergetragen. So konnte wichtige Vor-Ort-Expertise eingebracht werden.

Dokumentationen, Unterlagen und weitere Informationen zum Projekt (von der Grundlagenuntersuchung bis zur Vorplanung), finden Sie auf [www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz](http://www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz) und [www.berlin.de/m10-hermannplatz](http://www.berlin.de/m10-hermannplatz). Wenn es Neuigkeiten zur Vorplanung gibt, werden sie auf diesen Seiten veröffentlicht. Bei [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de) gibt es zudem die Möglichkeit dem Projekt „zu folgen“. Folgen Sie dem Projekt, erhalten Sie automatisch eine Meldung per E-Mail, wenn auf der Beteiligungsplattform etwas zur Planung der M10 aktualisiert oder ergänzt wird.

Nach der Vorplanung schließt die Entwurfsplanung an und die BVG übernimmt die Projektverantwortung. Dazu gehören auch Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung. Die BVG wird dann entsprechend informieren, wie es weiter geht.

### **Antwort 15: Planfeststellungsverfahren**

Bedeutsame Verkehrsbauvorhaben greifen regelmäßig in vorhandene tatsächliche Verhältnisse ein und berühren bestehende Rechtsverhältnisse (z. B. Eigentum). Zur umfassenden Problembewältigung aller durch diese Vorhaben betroffenen öffentlich-rechtlichen und privaten Belange sieht der Gesetzgeber die Durchführung eines Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahrens vor. In diesem Zusammenhang ist es für die durch die Planung Betroffene möglich, gegen ein Projekt Einwände vorzubringen, die dann geprüft und abgewogen werden müssen. Mehr Infos dazu unter [Planfeststellungsverfahren - Berlin.de](#).

### **Antwort 16: Übergeordnetes Verkehrskonzept**

Die Entwicklung eines übergeordneten, großräumigen Verkehrskonzeptes, welches die umliegenden Kieze und Bezirke umfasst, ist über das Straßenbauneubauprojekt nicht möglich. Um die zukünftigen Entwicklungen des Verkehrs und die Auswirkungen durch den Neubau der Straßenbahnstrecke gut einschätzen zu können, ist ein Verkehrsgutachten gesetzlich vorgeschrieben. In diesem werden die verkehrlichen Auswirkungen im direkten Umfeld der neuen Straßenbahntrasse untersucht. Fragen zur Leistungsfähigkeit der Verkehre sowie zu Verkehrsverlagerungen sollen beantwortet werden. Zu aktuellen Kiezblockplanungen gab es diverse Abstimmungen mit den Bezirken und Initiativen vor Ort.

### **Antwort 17: Verbindung mit weiteren Infrastrukturprojekten**

In der Vorplanung werden die Straßenräume von Hauskante zu Hauskante geplant. Ziel ist es, eine konzeptionelle Straßenraumaufteilung für alle Nutzungsansprüche zu erarbeiten und gute Kompromisse zu finden. Was genau von dieser konzeptionellen Aufteilung am Ende in die tatsächliche Umsetzung kommt, ist davon abhängig, inwieweit ein Um- und Neubau zwingend erforderlich ist, damit die Straßenbahnstrecke funktionieren kann. So muss z.B. auf jeden Fall die Straße für den Gleiseinbau bearbeitet werden. Eine Erneuerung der Gehwege ist hingegen keine grundlegende Voraussetzung, damit die Straßenbahn fahren kann. In den weiteren Planungsphasen wird dies detaillierter ausgearbeitet.

Sind Baumaßnahmen nicht zwingend erforderlich für die neue Straßenbahnstrecke, können sie aus rechtlichen Gründen auch nicht finanziert und auch nicht detailliert ausgeplant werden. Die Planung oder der Umbau von weiteren Infrastrukturprojekten, wie die Versetzung oder der Neubau eines U-Bahnhofeingangs kann somit nicht Teil des Straßenbahnprojektes sein. Auch angrenzende Fahrradstraßen bzw. (neue) Verkehrskonzepte sind davon ausgenommen. Nichtsdestotrotz wird während des Planungsprozesses mit den Bezirken gesprochen und geschaut, wo Anpassungen nötig und (finanziell) möglich sind. Andere Infrastrukturprojekte werden aufeinander abgestimmt, laufen aber parallel zum Straßenbahnprojekt weiter. Auch Versorger wie die Berliner Wasserbetriebe (BWB) oder Berliner Energie und Wärme (BEW, Fernwärme) werden mit zunehmender Planungstiefe an den Planungen beteiligt und informiert.

### **Antwort 18: Park- und Lieferzonen**

Entlang der Straßenbahntrasse werden Parkplätze wegfallen müssen, um im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes genügend Platz für den gesamten Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) und den fließenden Verkehr sicherzustellen. Auch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhalten und erhöhen, ist ein wichtiges Thema. Dazu gehören Gastronomie- und Einkaufsangebote. Es wird während des gesamten Planungsprozesses daher darauf geachtet, Bereiche zum Laden und Liefern für Gewerbetreibende zu integrieren und bezirkliche Verkehrskonzepte in diesem Bereich zu ergänzen. Dabei wurde auch der von der Sen-MVKU Anfang 2025 veröffentlichte Leitfaden „Lieferflächen für Berlin – Leitfaden zur einheitlichen Planung und Umsetzung“ berücksichtigt. Aktuell wird mit sogenannten „Multifunktionsflächen“ geschaut, wie viele Flächen z. B. für Parken und Liefern, neue Baumstandorte oder Radabstellanlagen angeordnet werden können. Die genaue Anzahl an Aufstellflächen für private Autos sowie für den Lieferverkehr wird in den nächsten Planungsphasen ermittelt. Da es in den Geschäftsstraßen Sonnenallee und Urbanstraße einen sehr hohen Bedarf an Park- und Lieferflächen gibt, wurde für diesen Planungsabschnitt eine gesonderte Untersuchung zum Park- und Nutzungsverhalten entlang der Straßen durchgeführt. Darauf aufbauend wurde anhand des Leitfadens „Lieferflächen für Berlin – Leitfaden zur einheitlichen Planung und Umsetzung“ ein Konzept erstellt, wie die einzelnen Nutzungen zusammen mit der Straßenbahn neu strukturiert und angeordnet werden können. Unter anderem befinden sich die Multifunktionsflächen für Parken sowie Lade- und Lieferflächen bspw. nicht am Rand der Straße, sondern im Mittelstreifen. Somit sollen Fahrradwege sichergestellt werden, die nicht dauerhaft durch Halten in der zweiten Reihe zugeparkt sind.

### **Antwort 19: Organisation Fahrleitung/ GW-Standorte**

Welche Art von Fahrleitung verwendet wird, wo genau Masten stehen werden und wo Gleichrichterwerke (GW) zur Stromversorgung gebaut werden können, wird in der kommenden Entwurfsplanung erarbeitet.

### **Antwort 20: Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen**

Im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes wird eine Gesamtlösung für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) erarbeitet. Neben dem Funktionieren des ÖPNVs (Öffentlicher Personennahverkehr) ist das hohe Aufkommen von Fuß- und Radverkehr ein wichtiger Aspekt, der bei der Planung beachtet werden muss. Da die Straßenräume in ihrer Breite begrenzt sind, können nicht in jedem Fall Regellaße für Geh- oder Radwege angewandt werden. Es

müssen Kompromisse gefunden werden. Entlang der neuen Straßenbahnstrecke wird es in jedem Fall Platz für Radfahrende und zu Fuß Gehende geben und Barrierefreiheit wird in den Planungen berücksichtigt.

Zu möglichen Kompromissen gehört auch die Verkehrsorganisation an Bus- und Straßenbahnhaltestellen, z. B. die Frage, ob aus Verkehrssicherheitsgründen Radwege an Haltestellen verschmälert oder vor bzw. hinter der Wartefläche an der Haltestelle geführt werden sollen. Der Erhalt von Baumstandorten spielt hier ebenfalls eine wichtige Rolle. Auch die Breite oder die genaue Lage von Haltestellen im Straßenraum und deren Abstand zueinander unterliegt oftmals vielen Einflüssen von außen. Beispiele dafür sind Einfahrten, die frei gehalten werden müssen oder Regelwerke, die angeben wie weit Haltestellen maximal voneinander entfernt sein sollen. Die konkrete Ausstattung von Haltestellen (Möbiliar, eine mögliche Begrünung von Haltestellendächer etc.) liegt in späteren Planungsphasen bei der BVG. Grundsätzlich gilt, dass Kaphaltestellen leichter angefahren werden können und im Sinne des Betriebs und der Barrierefreiheit für den Busverkehr zu bevorzugen sind.

#### **Antwort 21: LSA und Vorrangschaltungen**

Entlang der gesamten Strecke wird im weiteren Planungsverlauf geprüft, inwieweit Ampeln (sog. Lichtsignalanlagen, kurz LSA) Kreuzungsbereiche und Überquerungen sicherer gestalten können. Dabei soll auch eine Vorrangschaltung für die Straßenbahn vorgesehen werden. Das bedeutet, dass die Schaltung von Ampeln so gesteuert wird, dass die Straßenbahn möglichst schnell und noch vor wartendem Kfz-Verkehr grün bekommt.

#### **Antwort 22: Gleisbegrünung**

Gleisbegrünung bedeutet den Gleisbereich zu bepflanzen und den Schotter zu ersetzen. Eine Begrünung vorzunehmen ist für das Stadtbild/ Stadtklima von Vorteil und auch eine lärmindernde Maßnahme, da die Bepflanzung Lärm reduziert.

Dies ist allerdings nur bei einem sog. besonderen Bahnkörper möglich, wenn die Trasse also vom übrigen Verkehrsraum getrennt ist und kein Kfz-Verkehr, bspw. für Rettungswagen oder Müllabfuhr die Trasse mitnutzen muss. Außerdem muss an bestimmten Stellen eine Querbarkeit für zu Fuß Gehende sichergestellt werden und das nicht nur in Kreuzungsbereichen. In engen Straßenquerschnitten, wie es sie bei diesem Projekt gibt, ist ein besonderer/ eigener Bahnkörper oft nicht umsetzbar. Nichtsdestotrotz wird immer mitgeprüft, ob ein Grüngleis möglich ist.

#### **Antwort 23: Kehranlage/ Gleiswechsel**

Für einen stabilen Betrieb sind auf einer Straßenbahnstrecke in bestimmten Abständen Gleiswechsel und Kehranlagen erforderlich. Nur so kann die Straßenbahn (bspw. bei Störungen auf der Strecke) „umdrehen“ und weiter in die andere Richtung fahren oder Pausenzeiten für das Fahrpersonal ermöglicht werden. Wo Kehranlagen und Gleiswechsel eingerichtet werden können, ist von verschiedenen Faktoren wie Kurvenradien, Straßenbreite oder Flächenverfügbarkeiten abhängig. Inwieweit dabei auch auf bestehende Kehranlagen entlang der aktuellen Straßenbahnlinie M10 zurückgegriffen wird und diese aus- oder umgebaut werden, ist im weiteren Planungsprozess zu prüfen.

#### **Antwort 24: Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/ Umweltbelangen/ Städtebau**

Im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes wird eine Gesamtlösung für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) erarbeitet. Neben dem Funktionieren des ÖPNVs (Öffentlicher Personennahverkehr) ist das hohe Aufkommen von Fuß- und Radverkehr ein wichtiger Aspekt, der bei der Planung beachtet werden muss. Da die Straßenräume in ihrer Breite begrenzt sind, können nicht in jedem Fall Regemaße für Geh- oder Radwege angewandt werden. Es müssen Kompromisse gefunden werden. Das betrifft auch die Höhenplanung bzw. die (bauliche) Trennung von Verkehrsarten (z.B. Trennung von Kfz- und Radverkehr), die in weiteren Planungsphasen noch genauer bearbeitet wird. Entlang der neuen Straßenbahnstrecke wird es in jedem Fall Platz für Radfahrende und zu Fuß Gehende geben und Barrierefreiheit wird in den Planungen berücksichtigt.

Für unterschiedliche Verkehrs- und Nutzungsarten, Umweltbelange oder wichtige städtebauliche Aspekte müssen für alle Bedarfe während der Planung Kompromisse gefunden werden.

Dafür wird individuell im jeweiligen Planungsabschnitt geprüft, von welchen Planungsgrundlagen ausgegangen wird und was möglich ist, um einen guten und sicheren Straßenquerschnitt für alle zu planen. Es kann nicht pauschal ein Belang bevorzugt werden.

Deshalb wurden zum Projektbeginn für alle Planungsabschnitte einzeln verschiedenste Bedarfe an den Straßenraum zwischen den Projektbeteiligten besprochen. Anschließend stimmte man eine Priorisierung für die spätere Abwägung ab. Dafür wurden Randbedingungen und Planungsprämissen festgehalten (s. Plakat 2). Aufbauend darauf wurde geschaut, wie der Straßenraum von Hauskante zu Hauskante aufgeteilt und gestaltet werden kann, es wurden sogenannte Funktionskonzepte entwickelt (s. Plakate 2). Wichtige Grundlage der Planungen ist neben der Bestandssituation u. a. das Betriebskonzept Straßenbahn der BVG. Hier sind konkrete Angaben enthalten, wieviel Platz unter welchen Bedingungen für die Straßenbahnführung benötigt wird. Dies kann variieren. So benötigt bspw. ein besonderer/eigener Bahnkörper der Straßenbahn 6,5 - 7,5 m Platz. Dabei kommt es darauf an, welche anderen Verkehrsarten (Busse, Kfz-Verkehr) noch zu berücksichtigen sind, wie geradlinig die Strecke ist oder wie die Oberleitung positioniert werden soll.

Bei der Entwicklung der Funktionskonzepte wurde noch nicht nach einer tatsächlich möglichen Umsetzung gewertet - es sollten zuerst alle möglichen Varianten besprochen werden, bevor einige „aussortiert“ werden. Im nächsten Schritt wurden die Funktionskonzepte vertieft und nach Aspekten wie z. B. mögliche verkehrliche Anordnungen, Abbiegesituationen zur Lenkung der Verkehrsflüsse u. ä. untersucht, um die beste Variante für alle Anforderungen im Straßenraum zu finden.

Aufgrund begrenzter Platzverhältnisse, hohen Nutzungsdruck und rechtlichen Erfordernissen ist dies oft sehr herausfordernd und fordert von allen Seiten eine große Kompromissbereitschaft.

#### **Antwort 25: Straßenbahnausbau in Berlin**

Informationen zu Straßenbahnneubauprojekten und über den gesamten Ausbau des ÖPNV in Berlin können dem aktuellem Nahverkehrsplan Berlin (NVP) und im dazugehörigen ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Berlin (Anlage 3 des NVP) entnommen werden. Der NVP stellt die Grundlage für Planung und Realisierung der Straßenbahnneubaustrecken dar. Beide Dokumente sind veröffentlicht und können von der Website der Senatsverwaltung heruntergeladen werden: [Nahverkehrsplan - Berlin.de](http://Nahverkehrsplan-Berlin.de).

#### **Antwort 26: Konfliktpotenzial Kreuzungsbereiche**

Im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes wird eine Gesamtlösung für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) erarbeitet. Neben dem Funktionieren des ÖPNVs (Öffentlicher Personennahverkehr) ist das hohe Aufkommen von Fuß- und Radverkehr ein wichtiger Aspekt, der bei der Planung beachtet werden muss. Da die Straßenräume in ihrer Breite begrenzt sind, können nicht in jedem Fall Regellaße für Geh- oder Radwege angewandt werden. Es müssen Kompromisse gefunden werden. Das betrifft auch die Höhenplanung bzw. die (bauliche) Trennung von Verkehrsarten (z.B. Trennung von Kfz- und Radverkehr), die in weiteren Planungsphasen noch genauer bearbeitet wird. Entlang der neuen Straßenbahnstrecke wird es in jedem Fall Platz für Radfahrende und zu Fuß Gehende geben und Barrierefreiheit wird in den Planungen berücksichtigt. Für unterschiedliche Verkehrs- und Nutzungsarten, Umweltbelange oder wichtige städtebauliche Aspekte müssen für alle Bedarfe während der Planung gute Kompromisse gefunden werden.

Kreuzungen stellen dabei oft einen sehr sensiblen Bereich da. Hier kreuzen verschiedene Verkehrsteilnehmende ihre Wege, sodass es häufiger zu Unfällen kommt. Im Laufe der weiteren Planungsphasen werden Kreuzungen nochmal detailliert betrachtet und es wird geprüft, wie Ampeln oder andere verkehrsregelnde Maßnahmen die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden gut und vor allem sicher gestalten können.

#### **Antwort 27: Straßensperrungen für die Straßenbahn, versenkbare Poller**

Inwieweit regulierend auf den Verkehr eingewirkt werden kann, damit die Straßenbahn nicht im Stau steht, gilt es noch zu prüfen. Das Konzept von versenkbaren Pollern ist weltweit ein bewährtes Mittel, um bestimmte Kfz-Verkehre aus Straßen fern zu halten, in denen ÖPNV Vor-

rang gewährt oder Durchgangsverkehr verhindert werden soll. Anhand unterschiedlicher Anmelde-systeme senken sich dabei Poller automatisch in die Erde ab, sobald ÖPNV oder das für die Durchfahrt berechnigte Fahrzeug vor den Pollern steht. Diese Lösung wird in Berlin aufgrund der hohen Verkehrs- und Taktichte und des hohen Wartungsaufwandes allerdings kritisch gesehen. Des Weiteren müssen Ver- und Entsorgung in den Kiezen (z. B. Müllfahrzeuge, Rettungs-verkehr) jederzeit gewährleistet sein.

#### **Antwort 28: Abbiegespuren für den Kfz-Verkehr**

Im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes wird eine Gesamtlösung für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) erarbeitet. Da die Straßenräume in ihrer Breite begrenzt sind, können nicht in jedem Fall RegemaÙe für Geh- oder Radwege angewandt werden. Es müssen Kompromisse gefunden werden. Zur Kompromiss-suche gehört auch, dass Fahrspuren für den Kfz-Verkehr durch die Straßenbahn mitgenutzt werden müssen. Außerdem müssen in Kreuzungen Abbiegemöglichkeiten gut durchdacht sein, um einen langen Rückstau zu vermeiden und Kreuzungen weiterhin leistungsfähig zu gestalten, Ampelphasen also nicht zu lang zu gestalten. Die Überprüfung der sogenannten Leistungsfähigkeit, also wie der Verkehr auf den Straßen stabil auch mit der Straßenbahn funktionieren wird, folgt in der kommenden Planungsphase durch die verkehrstechnische Untersuchung (VTU).

#### **Antwort 29: Abstimmungen mit der Berliner Feuerwehr**

In der Vorplanung ist eine erste grobe Einschätzung an vorhandenen Feuerwehraufstellflächen erfolgt. Da noch viele technische Details wie Höhenplanung oder Maststandorte fehlen, ist dies aber noch nicht ausreichend und das Thema wird in der anschließenden Entwurfsplanung vertieft. Hierfür wird z.B. genauer untersucht, welche Flächen mit einer Straßenbahntrasse noch zur Verfügung stehen oder welche Häuser bereits einen zweiten Rettungsweg haben und wo eine andere Lösung gefunden werden muss.

#### **Antwort 30: Änderung im StraÙennetz**

In Berlin werden Straßen in unterschiedliche Kategorien aufgeteilt und in ein sogenanntes übergeordnetes Verkehrsnetz und Nebennetz unterschieden. Das Hauptnetz ist in Verantwortung der SenMVKU und das Nebennetz in Verantwortung der Bezirke. Entlang der Trasse durchquert die Straßenbahn das bezirkliche Nebennetz in der Falckensteinstraße. Die Warschauer Straße, Oberbaumbrücke, Glogauer Straße, Pannierstraße und Sonnenallee gehören dem übergeordneten Netz an.

Die Falckensteinstraße ist heute als verkehrsberuhigter Bereich gewidmet. Hier ist eine Änderung der verkehrsrechtlichen Anordnung vorgesehen. Die maximal zulässige Geschwindigkeit soll 30km/h betragen. Die Straßenbahn soll Vorrang erhalten. Auch die Flächen im Görlitzer Park werden später entlang der Straßenbahntrasse voraussichtlich in Verkehrsflächen umgewidmet werden müssen.

#### **Antwort 31: Verkehrsorganisation/ Straßen für Kfz-Verkehr sperren**

Die Straßen für den Kfz-Verkehr zu schließen und dem Umweltverbund zur Verfügung zu stellen, ist auf den ersten Blick ein reizvoller Gedanke, um mehr Platz und Möglichkeiten zu schaffen und den Straßenraum neu zu ordnen. Auch die Straßenbahn könnte so teilweise einen besonderen/ eigenen Bahnkörper bekommen und müsste an bestimmten Stellen nicht mit den Autos im Stau stehen.

Allerdings müssen Ver- und Entsorgung in den Kiezen (z. B. Müllfahrzeuge, Rettungs-verkehr) jederzeit gewährleistet sein und auch bestehende Verkehre berücksichtigt werden. Dazu gehören z. B. auch Kiezblockinitiativen, die den Durchgangsverkehr aus dem Kiez auf größere Straße lenken wollen. Für die Straßen wie die Pannierstraße oder Glogauer Straße bedeutet die Verkehrsberuhigung möglicherweise erst einmal ein Mehr an Verkehr. Es kann daher nicht einfach gesagt werden, dass eine Straße für den gesamten Kfz-Verkehr geschlossen werden soll, ohne die Auswirkungen auf angrenzende Straßen und Kieze zu betrachten. Wie städtebaulich und verkehrstechnisch dafür gesorgt werden kann, dass es mit Straßenbahnen auf den Straßen stabil läuft und welche verkehrsberuhigenden Maßnahmen ggf. angedacht werden sollten, wird derzeit geprüft. In den weiteren Planungsphasen wird dies konkretisiert, es werden auch entsprechende Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben. Dazu gehört z. B. auch

die Vorrangschaltung von Ampeln für den ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) zu prüfen und Flächen für den Lieferverkehr zu berücksichtigen.

### **Antwort 32: Barrierefreier Ausbau/ Querungsmöglichkeiten**

Die Barrierefreiheit bei Straßenbahnneubaustrecken ist verpflichtend, gerade im Haltestellenbereich. Dazu gehören taktile Elemente, ein stufenloser Einstieg in das Fahrzeug sowie sichere und der jeweiligen Situation angepasste Querungsmöglichkeiten mit Ampeln oder Mittelsignalen als Querungshilfe für den Fußverkehr. Dabei gilt es die verschiedensten Belange aller Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen und untereinander abzuwägen um den besten Kompromiss zu finden. Detaillierte Planungen folgen in den nächsten Planungsphasen.

Die herausfordernden Querungssituationen im Görlitzer Park wie auch an beiden Ein- und Ausgängen werden ebenfalls im weiteren Planungsprozess detailliert geplant. Ziel ist sie so sicher wie möglich für alle Verkehrsteilnehmenden zu gestalten. Beispiele von anderen Parks, in denen Straßenbahnen fahren oder geplant sind (bspw. Wiesenpark in Potsdam, Nordtangente Englischer Garten in München oder Seelgrabenpark in Marzahn-Hellersdorf) können hierfür eine erste Orientierung geben. Allerdings sind die vor-Ort-Bedingungen immer unterschiedlich. Es gibt daher nicht „die eine Lösung“ die auf den Görlitzer Park übertragen werden könnte. Bei dieser Sondersituation muss individuell auf die jeweiligen Rahmenbedingungen eingegangen werden.

### **Antwort 33: Haltestelle außerhalb des Görlitzer Parks**

Die Frage, ob die Haltestelle im oder außerhalb des Parks liegen soll, wurde bereits in der Grundlagenuntersuchung diskutiert. Beide Varianten haben Vor- und Nachteile, die gegeneinander abgewogen werden müssen. In enger Abstimmung mit Bezirk, Polizei und Naturschutzbehörden wurde festgehalten, die Haltestelle nicht im Park, sondern außerhalb des Parks anzulegen. Hintergrund ist u.a., dass es keine zusätzliche Versiegelung und Lichtverschmutzung im Park durch eine Haltestelle geben sollte. Auch das Sicherheitsgefühl, im Park auf die Straßenbahn warten zu müssen, wurde als negativ bewertet.

Eine weitere Haltestelle im angrenzenden Wrangelkiez ist wiederum vorteilhaft, um den Bereich gut anzubinden und nach den Standards des Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 (NVP) zu erschließen. Weiterhin soll der Abstand zwischen den Haltestellen nicht zu lang werden. Der Haltestellenabstand zu den benachbarten Haltestellen ist entsprechend den Zielen des aktuellen Nahverkehrsplans Berlin ideal.

Die Situation vor dem Park an der Haltestelle gilt es in kommenden Planungsphasen noch detailliert zu planen und städtebaulich aufzuwerten.

### **Antwort 34: Regelmäßige Geh- und Radwege**

Im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes wird eine Gesamtlösung für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) erarbeitet. Neben dem Funktionieren des ÖPNVs (Öffentlicher Personennahverkehr) ist das hohe Aufkommen von Fuß- und Radverkehr ein wichtiger Aspekt, der bei der Planung beachtet werden muss. Da die Straßenräume in ihrer Breite begrenzt sind, können nicht in jedem Fall Regelmäßige für Geh- oder Radwege angewandt werden. Es müssen Kompromisse gefunden werden. Entlang der neuen Straßenbahnstrecke wird es in jedem Fall Platz für Radfahrende und zu Fuß Gehende geben und Barrierefreiheit wird in den Planungen berücksichtigt.

Auch im Görlitzer Park ist der Platz eingeschränkt. Die Engstelle zwischen Kinderbauernhof und Sportplatz ist eine Randbedingung. Hier wurde eng mit dem Bezirk abgestimmt, keinen Eingriff in den Kinderbauernhof vorzunehmen und bei der Sportanlage darauf zu achten, die vorhandene 100 m-Laufbahn nicht zu beschneiden. Des Weiteren soll so wenig wie möglich in den Park eingegriffen und versiegelt werden. Somit müssen auch hier Kompromisse gefunden werden.

### **Antwort 35: Vorplanung und Detailplanung**

Jede Planung wird vom Groben ins Detail geplant. Während der Vorplanung, der zweiten von neun Planungsphasen, soll für die Straßenbahnneubaustrecke ein Konzept für den Straßenraum entwickelt werden. Die Planung ist dabei noch grob. Details wie Höhenplanung, Anord-

nung von Oberleitungsmasten oder die Ergebnisse von verschiedenen (gesetzlich vorgeschriebenen) Gutachten sind noch nicht vorgesehen. Zudem gibt es rechtliche Grundlagen an die sich gehalten werden muss, bspw. das Betriebskonzept Straßenbahn der BVG oder das Berliner Mobilitätsgesetz. Die Detaillierung der Planung nimmt mit jeder kommenden Planungsphase zu, bis in der Ausführungsplanung zentimetergenaue Angaben gemacht werden können. Deswegen kann die vorliegende Planung noch nicht Antworten auf alle Detailfragen liefern.

#### **Antwort 36: Alternative Trassenführung der M10**

Die aktuelle Trassenführung der Neubaustrecke erneut zu untersuchen, zu ändern, zu verlängern oder zu verkürzen ist nicht Teil des Projektes. Dafür gab es von 2018 bis 2021 die Grundlagenuntersuchung mit einem abschließenden Senatsbeschluss in 2021, der die planerisch zu bevorzugende Trassenführung bestätigt hat. Im Rahmen der Vorplanung ist es vorgesehen, dieses Ergebnis als Grundlage zu nutzen und entsprechende Konzepte für Straßenquerschnitte zu entwickeln.

#### **Antwort 37: Radschnellverbindung am Görlitzer Park**

Die Straßenbahnneustrecke quert den Trassenkorridor der Radschnellverbindung „RSV 1 Y-Trasse“ am Eingang des Görlitzer Parks an der Wiener Straße Ecke Glogauer Straße. Die Vorplanung der RSV wurde als Planungsrandbedingung in der Straßenbahnplanung aufgenommen und somit aufeinander abgestimmt. Die komplexe Gestaltung der Kreuzung wird auch in den kommenden Planungsphasen weiterhin detaillierter betrachtet.

#### **Antwort 38: Zweirichtungsrادweg und Querungsmöglichkeiten im Görlitzer Park**

Für den Abschnitt 3 (Görlitzer Park) wurden noch zwei weitere Varianten untersucht: „Rasengleis mit Geh- und Radweg einseitig getrennt“ sowie „Rasengleis mit Geh- und Radweg beidseitig“.

Bei der Variante „Rasengleis mit Geh- und Radweg einseitig getrennt“ gibt es auf einer Seite der Straßenbahn einen Geh- und auf der anderen Seite einen Radweg. Durch die getrennte Aufteilung des Gehweges und des Radweges auf jeweils nur einer Seite ist davon auszugehen, dass Radfahrende auch auf dem Gehweg und andersherum fahren. Dies führt zu potenziellen Konflikten und einem erhöhten Unfallrisiko. Daher wurde die Variante im weiteren Planungsverlauf, auch entsprechend des Berliner Mobilitätsgesetzes §42ff, nicht weiter berücksichtigt.

Bei der Variante „Rasengleis mit Geh- und Radweg beidseitig“ sind jeweils rechts und links der Gleise Flächen für Rad- und Fußverkehr angeordnet. Diese Variante nimmt allerdings deutlich mehr Platz in Anspruch als die Variante „Geh- und Radweg einseitig“. Vor allem in der Engstelle zwischen Sportplatz und Kinderbauernhof hat diese Variante negative Auswirkungen. Die Engstelle zwischen Kinderbauernhof und Sportplatz ist eine wichtige Randbedingung. Hier wurde eng mit dem Bezirk abgestimmt, keinen Eingriff in den Kinderbauernhof vorzunehmen und bei der Sportanlage darauf zu achten, die vorhandene 100 m-Laufbahn nicht zu beschneiden. Des Weiteren soll so wenig wie möglich in den Park eingegriffen und versiegelt werden. Da die Variante „Geh- und Radweg einseitig“ gerade für die begrenzte Platzsituation eine bessere Lösung darstellt, wird in Abschnitt 3 diese Variante vertiefend verfolgt. Die herausfordernden Querungssituationen im Görlitzer Park wie auch an beiden Ein- und Ausgängen werden im weiteren Planungsprozess detailliert geplant. Ziel ist sie so sicher wie möglich für alle Verkehrsteilnehmenden zu gestalten.

#### **Antwort 39: Höhenplanung entlang der Straßenbahnstrecke**

Die Höhenplanung entlang der gesamten Strecke folgt erst in der nächsten Planungsphase. Dazu gehört auch die Prüfung zur (baulichen) Trennung von Verkehrsarten wie Rad- und Kfz-Verkehr.

#### **Antwort 40: Freiraumkonzept für Abschnitt 2-4**

Grundsätzlich gilt, dass in den Park so sensibel wie möglich eingegriffen wird. Um auf den Eingriff der Straßenbahn in den Görlitzer Park adäquat reagieren zu können, ist ein begleiten-

des freiraumplanerisches Konzept Bestandteil der Planung. Im Rahmen des Straßenbahnprojektes wird allerdings kein Konzept für den gesamten Görlitzer Park erstellt. Das Konzept befasst sich mit Auswirkungen und Änderungsbedarfen entlang der Straßenbahntrasse. Somit können auch andere Grünanlagen, Spielplätze und Freiräume mitgedacht und in die Konzepte zur Straßenraumaufteilung einbezogen werden.

Die Ergebnisse des Konzepts können für spätere Planungen im Görlitzer Park als Grundlage genutzt werden. Sie müssen daher nicht eins zu eins umgesetzt werden und dienen im weiteren Planungsverlauf als Basis, auf die aufgebaut werden kann. Auch für das gesetzlich vorgeschriebene Umweltgutachten und die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen der Bauarbeiten für die neue Straßenbahnstrecke ist das Freiraumkonzept eine wichtige Quelle.

Die komplexen Sachverhalte zur Sicherheitsdiskussion und zukünftigen Entwicklung des Parks können mit dem Freiraumkonzept allerdings nicht beantwortet werden und sind nicht Teil der Planungen der M10-Verlängerung.

#### **Antwort 41: Zaun am Görlitzer Park**

Während der Vorplanung fand bereits ein Austausch mit den Beteiligten statt, die verantwortlich für Planung und Bau des Zauns am Görlitzer Park sind. Es war klar, dass, je nachdem wie die finalen Planungen zur Umzäunung des Parks sein werden, bei den beiden Eingangssituationen technisch darauf reagiert werden muss. Somit konnte die Straßenbahn in der Vorplanung unabhängig weiter geplant werden. In den kommenden Planungsphasen kann das Thema nun vertieft bearbeitet werden.

#### **Antwort 42: Oberleitungsfreies Fahren**

Einen Straßenbahnbetrieb ohne Oberleitung gibt es in Berlin nicht. Ebenso ist derzeit nicht absehbar, ob dies in Berlin, in diesem Maß – ganze bzw. längere Streckenabschnitte oberleitungsfrei zu fahren – geben kann. Infrastruktur, Fahrzeuge, Betriebshöfe oder Ladestationen müssten umfangreich umgebaut oder ausgebaut werden. Daher wird das Straßenbahnprojekt unabhängig davon mit einer Oberleitung weiter geplant.

#### **Antwort 43: Taktung der Straßenbahn**

Die Straßenbahnlinie M10 ist stark nachgefragt und verkehrt täglich im 24-Stunden-Betrieb. Tagsüber fährt sie heute durchgehend im 5-Minuten-Takt. Im Nachtverkehr wird werktags ein 30-Minuten-Takt und am Wochenende ein 15-Minuten-Takt angeboten. Diese Taktangebote sollen auf der verlängerten Strecke bis zum Hermannplatz weiterbestehen.

#### **Antwort 44: Fahrradstraße und Straßenbahn**

Bei den Funktionskonzepten (s. Antwort 24) wurde in Abschnitt 4 – Glogauer Straße und Abschnitt 5- Pannierstraße auch die Idee einer Fahrradstraße geprüft. Radfahrerinnen und Radfahrer haben in einer Fahrradstraße besondere Rechte. Die Fahrbahn steht in ihrer gesamten Breite dem Radverkehr zu. Autos und Motorräder sind hier in der Regel mit berechtigtem Anliegen nur zu Gast. Radfahrende geben die Geschwindigkeit vor, und für alle gilt maximal Tempo 30 km/h. Aktuell werden die Anforderungen für den ÖPNV und den Kfz-Verkehr in einer Fahrradstraße allerdings als zu hoch eingeschätzt, um gute Kompromisse für alle Verkehrsteilnehmenden zu finden.

#### **Antwort 45: Kosten und Finanzierung**

Im Rahmen der Vorplanung wird es eine Kostenschätzung für die Straßenbahnstrecke geben. Bis zum Planfeststellungsverfahren wird diese Schätzung konkretisiert. Finanziert werden Planung und Bau durch Mittel des Landes Berlin. Eine Förderung durch den Bund oder der EU wird angestrebt.

#### **Antwort 46: Hinweis zu Bodenbeschaffenheit**

Vielen Dank für den konkreten Hinweis. Die Informationen werden dem Planungsteam der Entwurfsplanung weitergeleitet. Sie stehen für anschließende Planungsphasen im Rahmen der Dokumentation zum Infomarkt zur Verfügung.

#### **Antwort 47: Karstadtumbau und Nutzung Hermannplatz**

Die Straßenbahn soll im nördlichen Bereich des Hermannplatzes in der Urbanstraße enden. Die Haltestelle und die Kehrgleise (Wendemöglichkeit für die Straßenbahn) befinden sich somit nicht auf dem Hermannplatz.

Die Nutzung des Hermannplatzes als Endstelle/ Kehranlage für die M10 wurde bereits in der Grundlagenuntersuchung (2018-2021) diskutiert und aus städtebaulichen Gründen zurückgestellt. Aus betrieblicher Sicht wäre die Endhaltestelle auf dem Hermannplatz wünschenswert. Von Vorteil wären bspw. kürzere Umsteigewege zur U-Bahn oder mehr Aufstellfläche für die Straßenbahnen. Städtebaulich dagegen spricht der Wegfall des Platzes als Marktplatz. Potentielle zukünftige Umgestaltungen der Platzfläche bleiben erhalten.

Die Frage der (zukünftigen) Nutzung des Hermannplatzes und damit in Verbindung stehende Verkehrsführungen sind nicht Teil des Straßenbahnprojektes. Um mögliche Entwicklungen nicht zu verhindern, wurde die Lösung in der Urbanstraße entwickelt.

Die verkehrlichen Anforderungen für ÖPNV, Kfz-Verkehr, Fußverkehr und Radverkehr und die jeweiligen Platzbedarfe lassen eine Endhaltestelle für Bus und Straßenbahn in der Sonnenallee nicht zu.

#### **Antwort 48: Grundlagenuntersuchung Straßenbahnneubaustrecke Schöneweide - Potsdamer Platz**

In 2024 ist die Grundlagenuntersuchung für eine potentielle Straßenbahnneubaustrecke von Schöneweide zum Potsdamer Platz gestartet. Diese soll nach aktuellem Stand u.a. auch entlang der Sonnenallee und Urbanstraße fahren und den M41 ggf. zum Teil ersetzen. Abstimmungen zwischen beiden Neubaustrecken, bspw. bzgl. der heutigen Endstelle in der Urbanstraße, finden statt und es wird nach Synergieeffekten geschaut.

## 4. ANHANG

### 4.1 Auswertungstabellen Infomarkt und mein.berlin

- Anlage 1= Auswertung „Straßenbahnplanung in Berlin“ und „Stand M10“
- Anlage 2= Auswertung Abschnitt 1.1: Warschauer Straße
- Anlage 3= Auswertung Abschnitt 1.2: Oberbaumbrücke
- Anlage 4= Auswertung Abschnitt 2: Falckensteinstraße (Mittellage)
- Anlage 5= Auswertung Abschnitt 2: Falckensteinstraße (Seitenlage)
- Anlage 6= Auswertung Abschnitt 3: Görlitzer Park
- Anlage 7= Auswertung Abschnitt 4: Glogauer Straße
- Anlage 8= Auswertung Abschnitt 5: Pannierstraße
- Anlage 9= Auswertung Abschnitt 6: Sonnenallee/ Urbanstraße

### 4.2 Plakate Infomarkt 2024

- Plakat 1= Straßenbahnplanung in Berlin
- Plakat 2= Planung und aktueller Stand der Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße - Hermannplatz
- Plakat 3= Abschnitt 1.1: Warschauer Straße
- Plakat 4= Abschnitt 1.2: Oberbaumbrücke
- Plakat 5= Abschnitt 2: Falckensteinstraße (Mittellage)
- Plakat 6= Abschnitt 2: Falckensteinstraße (Seitenlage)
- Plakat 7= Abschnitt 3: Görlitzer Park
- Plakat 8= Abschnitt 4: Glogauer Straße
- Plakat 9= Abschnitt 5: Pannierstraße
- Plakat 10= Abschnitt 6: Sonnenallee/ Urbanstraße

## Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße – Hermannplatz (M10-Verlängerung) Auswertungsmatrix zum Infomarkt am 12.06.2024 und mein.berlin.de vom 05.06. bis 19.06.2024 (Anlage 1 zur Dokumentation)

Stand: Januar 2026

Für weiterführende Informationen siehe auch [www.berlin.de/m10-hermannplatz](http://www.berlin.de/m10-hermannplatz) oder [www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz](http://www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz)

### „Straßenbahnplanung in Berlin“ und „Planung und aktueller Stand der Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße – Hermannplatz“

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
Infom	Wann geht der Bau los und wann ist es fertig?		Dauer/Beginn/Einschränkung Bauzeit		x		1
Infom	Welcher Streckenabschnitt wird zuerst gebaut? Und wie ist das Vorgehen allgemein, wird alles nach und nach Abschnittsweise gebaut oder alles gleichzeitig?		Dauer/Beginn/Einschränkung Bauzeit		x		1
Infom	Warum ist der Bau der Tram überhaupt notwendig?		Verkehrsentwicklungsplanung in Berlin			x	2
Infom	Warum werden keine Elektrobusse eingesetzt?		Ergebnis Grundlagenuntersuchung			x	3
Infom	Warum werden keine Elektrobusse eingesetzt?	Es gibt schon eine gute Anbindung in der Gegend, die Tram wird nicht gebraucht.	Ablehnung Straßenbahnprojekt				3
Infom	Warum wurde sich für diese Variante der Streckenführung entschieden und nicht für eine andere? Welche Kriterien gab es für die Auswahl der Vorzugsvariante?		Ergebnis Grundlagenuntersuchung			x	3
Infom	Wie soll die Tram in einer engen Straße funktionieren? Was ist mit den Radfahrer*innen?		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung	x	x		4
Infom	Warum wird keine Untertunnelung oder Brücken gebaut?		Tunnel für die Straßenbahn Neubau/Kosten Brücken	x			5 6
Infom	Warum nicht die Variante über den Treptower Park?		Ergebnis Grundlagenuntersuchung			x	3
Infom	Was passiert mit den Bäumen an der Strecke?		Baumstandorte und deren Erhalt	x	x		7
Infom	Wie sieht es mit der Gastronomie aus, werden zum Beispiel die Außenflächen in der Falckensteinstraße weichen müssen?		Außenflächen Gastronomie	x	x		8
Infom	Ist das Gewerbe und die Gastronomie während der Bauzeit eingeschränkt?		Dauer/Beginn/Einschränkung Bauzeit		x		1
Infom	Wie sieht die Straße während der Bauzeit aus, zum Beispiel große Sandberge?		Dauer/Beginn/Einschränkung Bauzeit		x		1
Infom	Werden die bestehenden Busse nach der Inbetriebnahme der Tram weiter existieren? Oder wird zumindest die Frequenz geringer?		Zukünftiges Busangebot	x	x		9
Infom	Wie sieht es mit der Lautstärke für die Tiere im Kinderbauernhof aus?		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen		x		10
Infom	Wie laut wird die Bahn sein?		Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt				11
Infom	Wie laut wird die Bahn sein?		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen		x		10
Infom	Wie laut wird die Bahn sein?		Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt				11

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
Infom	Ist eine Verkehrsberuhigung in bestimmten Streckenabschnitten geplant?		Geplante Durchschnittsgeschwindigkeiten der Straßenbahn	x	x		12
Infom	Sorge um mehr Partytourismus		Gentrifizierung und „Partytourismus“, Drogenkonsum			x	13
Infom	Wird es noch weitere Informationsveranstaltungen geben?		Beteiligung/Öffentlichkeitsarbeit		x		14
Infom	Bis wann können noch Einwände gegen den Bauplan eingereicht werden?		Planfeststellungsverfahren		x		15
Infom	Bitte mehr auf der Metaebene die Idee für das Quartier/den Kiez mitdenken, anstatt so kleinteilig in Abschnitte. Es fehlt eine übergeordnete Vision und ein übergeordnetes Verkehrskonzept.		Übergeordnetes Verkehrskonzept			x	16
			Verbindung mit weiteren Infrastrukturprojekten				17
Infom	Wie wird es mit dem Parkraum vor Ort aussehen, wird der stark reduziert werden?		Park- und Lieferzonen	x	x		18
Infom	Wie schnell fährt die Bahn?		Geplante Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahn		x		12

\*Die Plakate „Straßenbahnplanung in Berlin“ sowie „Planung und aktueller Stand der Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße – Hermannplatz“ wurden zur Information und für ein Grundverständnis des Projektes angelegt. Daher gab es keine Kommentarfunktion auf mein.berlin

## Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße – Hermannplatz (M10-Verlängerung) Auswertungsmatrix zum Infomarkt am 12.06.2024 und mein.berlin.de vom 05.06. bis 19.06.2024 (Anlage 2 zur Dokumentation)

Stand: Januar 2026

Für weiterführende Informationen siehe auch [www.berlin.de/m10-hermannplatz](http://www.berlin.de/m10-hermannplatz) oder [www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz](http://www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz)

### Abschnitt 1.1 – Warschauer Straße

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro					Contra	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung
mein.b		11	0	Schön, dass es endlich vorangeht! Wie schon bei anderen Projekten fällt auf, dass noch nichts zur notwendigen Fahrleitung dargestellt ist. Der Gleisabstand muss südlich der Haltestelle um 20 bis 40 Zentimeter vergrößert werden, damit schlanke Mittelmasten eingeordnet werden können. Erfolgt dies nicht, müssen deutlich dickere Seitenmaste paarweise in den Seitenbereichen untergebracht werden. Wegen der dort wahrscheinlich vorhandenen Leitungen ein langwieriges und teures Unterfangen.		Organisation Fahrleitung/GW-Standorte		x		19
mein.b		5	0	Die Bushaltestellen sollten als Kaphaltestelle umgesetzt werden (Haltestelle vor dem Radweg, dieser bleibt breit).		Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen		x		20
mein.b		16	0	In den Haltestellenbereichen sind die Radwege, gemessen am hohen Radverkehrsaufkommen, weiterhin viel zu schmal ausgeführt, im Bereich der Bushaltestelle Oberbaumbrücke sind sogar noch zusätzliche Engstellen geplant, die heute noch nicht vorhanden sind. Bergauf sollte der Radweg nicht baulich angelegt sein, sondern als geschützter Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau geführt werden, um eine deutliche Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr herzustellen. Bergab sollten der Multifunktionsstreifen ausschließlich für Be- und Entladen beziehungsweise zum Halten von Kfz nutzbar sein. Parken (auch für Bewohner) sollte hier hingegen rund um die Uhr nicht erlaubt sein.		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung Park- und Lieferzonen Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen		x	x	4 18 20
	Reaktion	1	0	Ja, eine Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn ist in diesem Abschnitt dringend angeraten und zwar in beiden Richtungen. Mangels baulicher Trennung zwischen Rad- und Fußweg kommt es dauernd zu Konflikten und Beinaheunfällen. Oft überholen mich andere Radler via Gehweg und gefährden somit Zufußgehende, umgekehrt latschen Fußgänger (hoher Anteil Touristen, die die Situation nicht einschätzen können), oft einfach auf den Radweg, weil es keinen Bordstein oder Ähnliches gibt.						
mein.b		10	0	Positiv hervorzuheben sind hier insbesondere die neue Lichtsignalanlage an der Haltestelle Warschauer Straße und der hohe Anteil an begrünten Gleisen. Dabei sollte Sedum einem Rasen vorgezogen werden. Sedum ist pflegeleicht und eignet sich bei zu erwartenden heißen Sommern, weil Rasengleise unschöne Flecken hinterlassen (wie im weiteren Verlauf der Warschauer Straße zu sehen).		LSA und Vorrangschaltung Gleisbegrünung		x		21 22

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		7	0	Ich verstehe nicht, warum innerhalb weniger Meter zwei Bushaltestellen notwendig sind. Wenn die Haltestelle Richtung Oberbaumbrücke entfiel, könnte die gefährliche Verengung des Radweges vermieden werden.		Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen		x		20
	Reaktion	0	0	Der Abstand beträgt ungefähr 200 Meter. Der VCD empfiehlt einen Abstands zwischen zwei Bushaltestellen von 100 bis 500 Meter. Würde die Haltestelle Oberbaumbrücke entfallen wäre der Abstand zwischen den Haltestellen Warschauer Straße und Stralauer Allee etwa 550 Meter. Vielleicht lässt sich baulich die Stelle entschärfen, indem auf ein Haltestellenhäuschen verzichtet wird. So könnte im Notfall ausgewichen werden.						
		2	0	Vielleicht wäre die Haltestelle auch in der Stralauer Allee besser aufgehoben?						
mein.b		4	0	Gibt es in diesem Zusammenhang – also mit dem Bau der Kehranlage in der Mühlenstraße – eigentlich einen Plan die Schleife in der Revaler Straße stillzulegen?  Ansonsten möchte ich hier anregen, im Bereich des Bahnhofs Warschauer Straße eine Kehrmöglichkeit für Fahrten aus Richtung Hermannplatz einzurichten, vielleicht sollte man sogar die Kehranlage in der Mühlenstraße von Kreuzberg aus zugänglich machen oder die Schleife in der Revaler Straße. Diese Kehrmöglichkeit könnte bei diversen geplanten Ereignissen und Spontansperrungen noch einen Straßenbahnbetrieb auf dem Abschnitt Hermannplatz - Warschauer Straße ermöglichen.		Kehranlage/Gleiswechsel		x		23
mein.b		5	0	Ich stimme zu, dass die Radwege hier für solch eine kritische Verkehrssache zu eng sind.  Priorität muss haben: – Gehwege und Fußverkehr – getrennt von Fahrzeugen und Radweg – Grünflächen – ÖPNV und Radwege mit eigenen Spuren welche technisch nicht von allgemeinen KFZ befahren werden können. – dann 1 Spur KFZ  Insgesamt geht es aber in die richtige Richtung.		Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau	x			24

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		0	9		Diese Projekt ist aus meiner Sicht nicht förderlich. Die Tram sollte nicht verlängert werden, der Kreuzungspunkt in der Falckensteinstraße unter der U1 wird dadurch für alle Radfahrer nur noch gefährlicher. Ich fahre diese Strecke seit über 20 Jahren jeden Morgen mit dem Rad, bin aber auch Autofahrerin, abundzu. Da es eh so wenige Brücken in Berlin gibt, muss diese Verbindung auf jeden Fall auch für den Autoverkehr erhalten bleiben. Die Tram dort würde die Situation verschlimmern, bitte nicht weiter bauen. Ich verstehe zwar, dass es toll ist, mal einen Ostschlager zu exportieren, aber bitte nicht hier!!!	Ablehnung Straßenbahnprojekt				
	Reaktion	2	0		Die Tram ist kein „Ostschlager“, sondern eines der effizientesten Verkehrsmittel der Welt. Auch in West-Berlin gab es mal ein stark ausgebautes Straßenbahn Netz, nur wurde dieses durch Konservative Politiker auf Druck von der Automobil Lobby vollkommen abgebaut, das hat West-Berlin in der jetzt so wichtigen Verkehrswende unglaublich weit zurück geworfen. Diese Fehler nun wieder rückgängig zu machen ist unausweichlich. Ich bin mir aber sicher, dass die Sicherheit der Fahrradfahrer auf dem Strecken Abschnitt nach dem Ausbau besser sein wird, denn Straßenbahn sind für Fahrradfahrer sehr viel sicherer als Autos.	Befürwortung Straßenbahnprojekt				
mein.b		3	0		Die M10 muss auf jeden Fall gebaut werden.	Befürwortung Straßenbahnprojekt				
mein.b		11	0		Die Tram ist dringend notwendig. Die Anbindung über die Spree ist teilweise sehr schlecht und dadurch mit großen extra Zeitaufwand. Dennoch ist es wichtig, dass genug Platz für Fahrräder bleibt.	Befürwortung Straßenbahnprojekt				
	Reaktion	0	0		Das sehe ich auch so.					
mein.b		11	0		Die Verlängerung der M10 würde eine gute Verbindung zw Xberg/ Neukölln und F'hain und auch zum Ostbahnhof herstellen und viel Autoverkehr von der Strasse holen! Starke Verbindung zw Ost u Westteil der Stadt! Noch Verlängerung entlang Urbanstr über Hermannplatz hinaus mgl.?	Befürwortung Straßenbahnprojekt Straßenbahnausbau in Berlin			x	25
	Reaktion	0	0		Zur Urbanstr.: Vielleicht kriegt Berlin eine Tram vom Potsdamer Platz - Hallesches Tor - Hermannplatz (Urbanstr. oder Hasenheide? Weiß es nicht) - Baumschulenweg - nach Schöneeweide.					

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		6	0	Die Bahnsteige der Haltestelle U-Bahnhof Warschauer Straße sollte verbreitert werden. Schon jetzt gibt es Probleme, wenn die Fahrgäste auf die einsetzende M10 warten. Einfach zu voll. Teilweise drängen sich Menschen auf dem Überweg, ca 50 cm neben schnellfahrendem Fahrzeugverkehr. Wenn die Erweiterung eröffnet wird, sind noch mehr Fahrgäste und Umsteiger zu erwarten, dann natürlich auch in Richtung Hermannplatz. Dafür sollte es beidseitig nur eine Kfz-Spur geben. Da die Kfz-Spuren im weiteren Verlauf auch schon einspurig pro Richtung dargestellt sind, sollte das im Bereich der Haltestelle auch kein Problem sein.		Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen	x	x		20
	Reaktion	0	0	Ja auf jeden Fall!						
mein.b		4	0	Es sollte auch überlegt werden, ob der U-Bahnhof einen zweiten Ausgang (südliches Bahnsteigende) bekommt und damit ein weiterer Zugang zur südlichen Seite der Straßenbahnhaltestelle geschaffen werden kann. Das würde die Situation am nördlichen U-Bahnsteigende, am nördlichen Straßenbahnhaltestellenende sowie an der Fußgängerüberweg zwischen U-Bahnhof und Tram wesentlich entzerren.		Verbindung mit weiteren Infrastrukturprojekten			x	17
mein.b		6	0	Langfristig wäre überlegenswert, ob es nicht eine Haltestelle auf der Warschauer Brücke vor dem S-Bahnhof Warschauer Str. geben könnte. Damit würden die Umsteigewege erheblich verkürzt. Die jetzige Straßenbahnhaltestelle S-Bahnhof Warschauer Straße könnte aufgegeben werden, wenn eine zweite Haltestelle Revaler Straße in Fahrtrichtung Hermannplatz ergänzt werden könnte. Das wären einigermaßen gleiche Haltestellenabstände wieder gegeben. Da geplant ist, die M13 bis in die Mühlenstraße zu verlängern, würde auch die Wendeschleife Helsingforser Platz nicht mehr regelmäßig befahren und somit wäre die jetzige Haltestelle S-Bahnhof Warschauer Straße überflüssig (die sich dann auf der Brücke befinden würde). Generell sollte der Kfz-Verkehr auf der Warschauer Brücke nur eine Spur pro Richtung haben. Die Zufahrt der Tram auf die Brücke könnte durch Vorrangschaltung geregelt werden.		Verbindung mit weiteren Infrastrukturprojekten	x	x		17
	Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen					20				
	LSA und Vorrangschaltung					21				
	Kehranlage/Gleiswechsel					23				

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		4	0	<p>Generell sollten bei Verlängerung der Strecke (und auch schon vorher!) dringend alle Kreuzung und Ampeln auf Vorrangschaltungen für die Straßenbahn geprüft werden bzw. diese wieder hergestellt werden.</p> <p>Durch die Verlängerungen der M10 in den letzten Jahren (Eberswalder Straße - Nordbahnhof - Hauptbahnhof - Turmstraße), aber vor allem durch die letzte Erweiterung zur Turmstraße ist die Zuverlässigkeit drastisch gesunken. Ich befürchte, dass sich das durch die Verlängerungen bis Jungfernheide und Hermannplatz noch weiter erheblich verschlechtern wird. Daher ist auch eine Aufteilung der Linie (z.B. Hermannplatz bis Friedrich-Ludwig-Jahn-Stadion und vor dort bis Jungfernheide) zu prüfen und einen stabileren Betrieb zu gewährleisten. Die derzeitige „Zuverlässigkeit“ ist jedenfalls kein Zustand!</p>		<p>LSA und Vorrangschaltung</p> <p>Priorisierung Verkehrs- und Nutzungsarten gewünscht</p>		x		21
	Reaktion	1	0	<p>Es sollte wohl immer die Priorität so sein, dass das Verkehrsmittel welches am meisten Personen pro Stunden transportiert den Vorrang haben sollte, aber auch Fahrradfahrer und Fußgänger sollten Vorrang vor den Autos haben, da für diese das warten nicht so angenehm ist, besonders bei schlechtem Wetter.</p>						24
mein.b		3	0		<p>Unser Wrangelkiez hat auf jeden Fall eine bessere Anbindung an den Öpvn verdient, besonders in Richtung Osten und Hauptbahnhof, aber auch nach Kreuzberg kommt man momentan nur sehr umständlich.</p> <p>Der Bau dieser Straßenbahn Linie wäre also von sehr hoher Bedeutung für die Verkehrswende.</p> <p>Dieser erste Abschnitt scheint mir sehr gut, denn im Grunde wird nur die Autospur durch die Straßenbahn ersetzt, dadurch bleibt der Radverkehr frei, welcher hier sehr viel Menschen pro Stunde bewegt.</p> <p>Ich hoffe diese Projekt geht schnell voran.</p> <p>Und man sollte als Planner nie vergessen, dass die Leute die Meckern, zwar immer die Lautesten sind, aber selten in der Mehrheit.</p>	Befürwortung Straßenbahnprojekt				
mein.b		2	0		<p>Befürwortung der Verlängerung: Die Fortführung der M10 über die Oberbaumbrücke schließt wichtige Verkehrslücken und fördert eine integrierte Stadtentwicklung. Diese Maßnahme wird die Verkehrsströme effizienter gestalten und die Zugänglichkeit der angrenzenden Bezirke verbessern.</p> <p>Optimierung der Anbindung: Der Übergang von der Oberbaumbrücke zur Falckensteinstraße muss klar und benutzerfreundlich gestaltet werden, um eine reibungslose Verkehrsführung zu gewährleisten und den Anschluss an bestehende Verkehrsnetze zu optimieren.</p>	Befürwortung Straßenbahnprojekt				

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		2	0	<p>Die Haltestelle S+U Warschauer Str. muss dringend verbreitert werden. Schon heute ist sie Richtung U-Turmstraße viel zu schmal, sodass Fahrgäste bis zum Bahnsteigrand stehen. Das ist teilweise sehr gefährlich dort, weil einfach zu wenig Platz ist. Zudem sollte es längere Haltestellendächer/Häuschen geben.</p> <p>Haltestelle Richtung Hermannstr. benötigt Fahrgastinformation sowie auch große/lange Haltestellenhäuschen.</p> <p>Zudem sehe ich es als sinnvoll an, einen einfachen Gleiswechsel oder einen beidseitigen Gleiswechsel dort einzubauen. Im Störfall oder bei Bauarbeiten ist es dann möglich, den U Bahnhof zu bedienen und nicht abzukapseln.</p>		<p>Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen</p> <p>Kehranlagen/Gleiswechsel</p>		x		<p>20</p> <p>23</p>

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		1	1		<p>Teile und herrsche! Hier hat die Aussage folgende Bedeutung.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Statt die Linie dieser Großtechnik/Straßenbahn (wiegt 50 t - wie eine U-Bahn) über Hauptverkehrsstrassen zu führen, wird ein Innenstadtkiez (Wrangelkiez) durchschnitten. Die Wertung auf mein.berlin.de wird in einzelne Abschnitte zur Bewertung unterteilt. So sind die vielen Kreuzungsbereiche kein Thema, wie auch die städtebaulichen Bewertungen.</li> <li>2. Die Abschnitte bis zur nächsten Kreuzung sind so klein, dass darin z.B. keine Haltestelle an der Oberbaumbrücke bis zur Schlesischen Straße möglich ist, wo eine günstige Haltestelle sinnvoll wäre.</li> <li>3. Diese Unfallschwerpunkte sind kein Untersuchungsthema. Die Übergangsbereiche z.B. vom verkehrsberuhigten Wrangelkiez in die Hauptverkehrsstraßen sowie in den Görlitzer Park, könnten zu untersuchende Beispiele für mögliche Unfallschwerpunkte sein.</li> <li>4. Der Wegfall des verkehrsberuhigten Bereichs Wrangelkiez muss untersucht werden.</li> <li>5. Die Kosten für den Neubau der der Tram-Trasse an der U-Bahn-Unterführung an der Kreuzung Oberbaumstraße - Falckensteinstr. müssen berücksichtigt werden.</li> <li>6. Die Kosten für die Brückenverstärkung der Oberbaumbrücke wurden nicht ausgewiesen. Bei 62 Millionen plus 2x15 Millionen (2 Brücken) heißt das: Mehrkosten von ca. 50%, plus den jährlichen Preissteigerungen.</li> </ol> <p>Die bisher vorliegende Planung berücksichtigt nicht alle nötigen Kosten und Aspekte.</p> <p>A. Diese Linienverlängerung ist nur eine Abkürzung. 2. Ampel mit 2. Treppe und ein weiterer Fahrstuhl am Kottbusser Tor wären auch ausreichend. B. Diese Vorlage hat kein städteplanerisches Konzept! C. Zerstörung eines Wohn- und Arbeitsstadtteils mit dessen Erholungsgebieten. D. Überlastung der Oberbaumbrücke! E. Dauerkonflikt zwischen Straßenbahn und 5.000 Fahrradfahrerinnen täglich!</p> <p>Diese Tram-Trasse ist aus guten Gründen in den letzten fast 100 Jahren nicht gebaut worden. U-Bahn ist nicht sinnvoll wegen Spree und Landwehrkanal. Hochbahn: Ebene schon belegt. Andere Technik: Bis jetzt nicht geprüft.</p> <p>Gegenvorschlag: M36 als Flächenerschließung in Nord-Süd-Richtung zwischen U8 und M10 vom Volkspark Friedrichshain über Ostbahnhof mit eigener Brücke in die Andre-Lourde-/Manteuffelstraße über Lausitzer- und Spreewaldplatz nach Neukölln. (Alternativ über Reichenberger Straße). Hier würden die Fahrgäste auf die U- und S-Bahnlinien an der Weberwiese, Ostbahnhof mit neuem Rathaus, Görlitzer Bahnhof und den neuen Linien auf der Sonnenallee und am Hermannplatz verteilt. Außerdem liegen hier viele Schulen und andere wichtige kommunale Einrichtungen. Statt einer südlichen M10-Verlängerung würde eine 2. Fußgängerampel mit 2.Treppe zum Bahngleis U1/U3 und ein weiterer Fahrstuhl am Kottbusser Tor ausreichend sein, um die Kapazität zu bewältigen. Das kostet keine 100 Millionen Euro für eine schlechte Lösung, die noch nicht einmal am U-Bahnhof Hermannplatz endet.</p>	Ablehnung Straßenbahnprojekt				

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
Infom				Der Rad- und Fußverkehr sollte für mehr Sichtbarkeit und Sicherheit separiert werden.		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung		x		4
Infom				Haltestelle: Die Bahnsteige sollten breiter gestaltet werden.		Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen	x	x		20
Infom				Radverkehr sollte auf der Straße geführt werden.		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung		x		4
Infom				Die Nebenflächen und Radverkehrsanlagen auf der Seite der U-Bahn (momentan Grünfläche) sollten für mehr Sicherheit verbreitert werden.		Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau		x		24
Infom				Zweiten U-Bahndurchgang nutzen (Zugang zum U-Bahnsteig am südlichen Ende, am zweiten, neuen Zebrastreifen/Ampel)		Verbindung mit weiteren Infrastrukturprojekten			x	17
Infom				Der Umstieg von der Straßenbahn auf die S-Bahn sollte verbessert/erleichtert werden.		Verbindung mit weiteren Infrastrukturprojekten			x	17

**Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße – Hermannplatz (M10-Verlängerung)**  
**Auswertungsmatrix zum Infomarkt am 12.06.2024 und mein.berlin.de vom 05.06. bis 19.06.2024 (Anlage 3 zur Dokumentation)**

Stand: Januar 2026

Für weiterführende Informationen siehe auch [www.berlin.de/m10-hermannplatz](http://www.berlin.de/m10-hermannplatz) oder [www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz](http://www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz)

**Abschnitt 1.2 - Oberbaumbrücke**

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU					
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)	
mein.b		3	7	<p>Auf der Oberbaumbrücke sind die wichtigsten Fragen offenbar nicht geklärt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wie sollen die Schienen auf dem Überbau fixiert werden?</li> <li>– Welche Gleiskonstruktion kann bei 8 cm zur Verfügung stehender Höhe überhaupt eingesetzt werden?</li> <li>– Trägt die Brücke einen besonderen Bahnkörper?</li> </ul> <p>Diese Klärungen werden weiterhin auf spätere Planungsphasen verschoben, ohne auch nur in den zu klärenden Punkten aufgeführt zu werden. Dabei wird es die Neubaustrecke ohne eine im wahrsten Sinne tragfähige Lösung nicht geben!</p> <p>Weiter unklar ist die Oberleitung, für die hier sicher seitliche Maste auf der Brücke verankert werden müssen.</p> <p>Die Mittelhaltestelle in der Falckensteinstraße ist mit 4,5 m zu schmal bemessen, wenn man berücksichtigt, dass diese die dem U-Bhf. Schlesisches Tor am nächsten gelegene, also fast eine Umstiegshaltestelle ist.</p> <p>Die dortigen Radwege sind mit 1,30 m Breite unzulässig schmal!</p>							6
	Reaktion	3	0	<p>Frage 1 ist Teil der Leistungsphase 4 bzw. nach der Planfeststellung zu klären. Frage 2 wird durch ein Absenken der Gleise gelöst. Frage 3 ist schon geklärt worden. Natürlich sind die Querschnitte schmal und alle Verehrsteilnehmenden müssen Abstriche in Kauf nehmen. Radfahrende sollten im Haltestellenbereich ohnehin nur Schritttempo fahren.</p>						19	
		1	0	<p>Zur Antwort auf Frage 1: Es hat seitens der BVG, die für die Planungsphasen 3 ff. federführend sein wird, bereits vergebliche Versuche zur Erstellung einer Oberbaulösung gegeben. Wenn man das nun wieder „nach hinten“ schiebt, riskiert man einen Ausfall im Planverfahren.</p> <p>Zur Antwort auf Frage 2: Die Oberbaumbrücke ist 1995 mit einer lastverteilenden Stahlbetonplatte für die heutigen Lasten errichtet worden. Zeitgleich wurde der recht filigrane Mittelteil von Calatrava eingefügt, um hier die notwendige Durchfahrthöhe zu gewährleisten. Ein Absenken der Gleise ist auf der bestehenden Brücke nicht möglich.</p> <p>Warum sollten Radfahrende seitlich neben einer Mittelhaltestelle im Schritttempo fahren? Dafür gibt es keinerlei Grundlage in der StVO oder sonstwo. Das Berliner Mobilitätsgesetz sieht dagegen größere Radwegbreiten vor.</p>						20	
						<p>Neubau/Kosten Brücken</p> <p>Organisation Fahrleitung/GW-Standorte</p> <p>Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen</p> <p>Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau</p>		x		24	

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b	Reaktion	10	1	Kreuzungen sollten - wenn möglich - nach niederländischem Vorbild umgesetzt werden (geschützt).						
		0	0	Keine gute Lösung, da die zusätzlichen Verschwenkungen vor allem zu Lasten des Radverkehrs gehen würden.						
		3	1	Da bin ich anderer Meinung. Es funktioniert ja in vielen Städten sehr gut! Natürlich müssen die Radwege breit sein.						
				<i>Anm. Redaktion = An dieser Stelle wurde das Kommentar des Nutzers/der Nutzerin selbst gelöscht; für die Transparenz wurden darauf folgende Kommentare in der Dokumentation mitübernommen</i>						
		1	0	Das habe ich in Polen kürzlich anders erlebt. Dort gibt es an Straßen fast nur einseitige Zweirichtungsradswege mit häufigem Wechsel der Straßenseite. Vorrallen an größeren Kreuzungen führt diese Führungsform dort zu teils sehr komplizierten, kaum intuitiven Verkehrsführungen. Zweiseitige Zweirichtungsradswege können innerorts, auf kurzen Abschnitten im Einzelfall sinnvoll sein. Einseitige Zweirichtungsradswege machen innerorts eigentlich nur an Kreisverkehrsplätzen Sinn, wenn eine Ampelregelung an den Einmündungen mit vollständig getrennten Signalphasen besteht (Strausberger Platz). Linksseitige Radwegbenutzungspflicht in Gegenrichtung ist im Übrigen nach VwV-StVO innerorts nicht mehr zulässig und ich vermute, dass in der Falckensteinstr. Benutzungspflicht angeordnet werden soll.						
		1	0	Wie gesagt, in Paris wurden lange Straßenzüge komplett neu aufgeteilt. Die Zweirichtungsradswege dort sind baulich getrennt und haben eigene Ampelschaltungen. An Einmündungen gibt es Schilder und Markierungen, die auf die Radfahrenden aufmerksam machen. Konflikte konnte ich dort nicht beobachten. Ich glaube da braucht es mehr Mut und natürlich nicht nur kurze Strecken. Der riesen Vorteil ist, dass man überholen kann. Bei den geplanten 1,60 oder weniger ist das nicht möglich und es würden sich im Vorrangnetz Radstaus bilden...						
mein.b	Reaktion	13	0	Die Radwege auf der Oberbaumbrücke müssen geschützt bleiben. Sie werden aber häufig als Rettungsweg genutzt. Irgendwie sollte das mitgedacht werden, sodass dies weiterhin möglich bleibt.						24
		1	0	Obwohl ein Rettungswagen ja auch über die Gleise fahren kann.						

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		4	2	Warum wird der Zweirichtungsradweg nicht durch die Falckensteinstraße bis zur Oberbaumbrücke weitergeführt? Dort könnte dieser auch gut angebunden werden.		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung  Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau	x			4 24
	Reaktion	1	0	Bloß keine einseitigen Zweirichtungsradwege! Viel zu hohes Konfliktpotential im Bereich von Einmündungen u. Grundstückszufahrten etc. Zweirichtungsradwege nur abseits von Straßen, wenn selbstständig geführt!						
		2	1	Das funktioniert fast überall super. Paris, Amsterdam, London, etc. Überall wird es so umgesetzt und es kommt zu keinen Problemen.						
		1	0	Ich bin eigentlich auch gegen Zweirichtungsradwege, aus den von pet korrekt genannten Gründen. In diesem Fall wäre es aber vielleicht das kleinere Übel. Hauptsache kein Hochbord!						
mein.b			<p>Ich finde die Verschwenkung vom Radweg der Falckensteinstraße auf die Oberbaumbrücke wirklich unvorteilhaft. Dass dann Radweg und Straßenbahn dieselbe Durchfahrt unter der Brücke benutzen müssen finde ich nicht schön, aber noch ok - Straßenbahnen haben keine Schleppkurve, daher bleiben sie auch mit den hinteren Teilen in ihrer Spur sodass deren Fahrverhalten kalkulierbar ist.</p> <p>Gefährlich ist allerdings die Rechtskurve nach Passieren der Hochbahn in der Auffahrt auf die Oberbaumbrücke. Vor Einrichtung des breiteren Radwegs, haben Lkws mit Fahrtrichtung Friedrichshain hier oft den Radweg mitbenutzen müssen, damit sie die Kurve um die Brückenpfeiler herum überhaupt bekommen konnten. Gerade in der Rechtskurve bei der Auffahrt auf die Brücke haben sich da dann gefährvolle Situationen mit unachtsamen Radfahrern ergeben.</p> <p>Ob man diese Situation wirklich wieder herstellen sollte?</p> <p>Lösung? Wie wäre es, wenn man den Autoverkehr in beide Richtungen zwischen Schlesischem Tor und Oberbaumbrücke auf der nördlichen Richtungsfahrbahn konzentrieren würde? Vielleicht könnte man dann auch den Zweirichtungsradweg weiterführen - also bis zur Revaler Straße?</p>		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung  Konfliktpotenzial Kreuzungsbereiche		x		4 26	

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		12	2	<p>Die geplante Radverkehrsführung im Bereich der Einmündung Falckensteinstraße ist desaströs und wird dem hohen Radverkehrsaufkommen überhaupt nicht gerecht. Auf Grund der geplanten Gleislage soll der Radverkehr, der von der Oberbaumstraße nach links in Richtung Oberbaumbrücke fährt, quasi im rechten Winkel abbiegen, um eine spitzwinklige Gleisquerung zu vermeiden. Im Vergleich zur heutigen Situation eine deutliche Verschlechterung!</p> <p>Die Radverkehrsführung im Bereich der Haltestelle Falckensteinstr., auf 1,30 breiten Hochbordradwegen, ist ebenfalls eine Katastrophe. Diese würden permanent vom Fußverkehr genutzt werden, der dort zukünftig sehr stark sein wird. Für das hohe Radverkehrsaufkommen ist die Breite viel zu gering. Hier sollte der Radverkehr auf Fahrbahnniveaun, neben der Straßenbahn geführt werden. Alternativ sollten die baulichen Radwege mindestens zwei Meter breit ausgeführt werden und mit einer Trennung, mit durchgehendem Stangengeländer zum Gehweg ausgestattet werden, die so beschaffen sein muss, dass dort keine Fahrräder angeschlossen werden können (wirksame bauliche Trennung Fuß- und Radverkehr)</p>		<p>LSA und Vorrangschaltung</p> <p>Konfliktpotenzial Kreuzungsbereiche</p>		x		21
	Reaktionen	1	2	eine Lichtsignalanlage bringt eine deutliche Verbesserung zur heutigen Situation						26
mein.b		12	0	<p>Es ist noch zu klären wie verhindert werden kann, dass Autos illegal über die Falckensteinstraße abkürzen. Ich schlage einseitige versenkbare poller vor die durch den Tram fahrer gesteuert werden.</p> <p>Ausserdem sollte man überlegen wie verhindert werden kann dass Anwohner und Lieferanten auf der Falckensteinstraße halten und die Tram blockieren.</p>		<p>Park- und Lieferzonen</p> <p>Straßensperrungen für die Straßenbahn, versenkbare Poller</p>		x	18	
	Reaktion	0	0	Wäre da so etwas wie eine Kamera nicht einfacher? Automatische Kennzeichen Erfassung und halt eine Schild mit Durchfahrt für Autos verboten.					27	
		0	0	Klappt in London sehr gut. Ich weiß nicht ob das in Deutschland schon mal gemacht wurde.						

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		9	0	<p>Die Aufteilung des Verkehrsraums im Bereich der Brücke selbst erscheint den Umständen entsprechend zufriedenstellend; besser wird es kaum werden.</p> <p>Ein großes Manko ist jedoch der fehlende Gleiswechsel südlich der Haltestelle Falkensteinstraße. Bereits bei der Verlängerung zur Turmstraße hat man den Fehler begangen, eine Wendemöglichkeit am Hauptbahnhof aus Moabiter Richtung zu unterlassen. Als Ergebnis wird nun im Betriebsalltag der Betrieb der M10 am Hauptbahnhof und in Moabit vollständig stillgelegt, sobald im Stadtteil Mitte Demonstrationen stattfinden – ganz zu schweigen von der Unmöglichkeit zur Umsetzung von Linienmaßnahmen infolge eklatanter Verspätungen (also des gewöhnlichen Betriebsalltags).</p> <p>Diesen Fehler darf man am Neuköllner Ende nicht wiederholen. Wenn es im Bereich der Warschauer Brücke oder im weiteren Verlauf von Friedrichshain zu Demonstrationen, Unfällen und anderen Vorfällen mit Vollsperrungen kommt (also ebenfalls des gewöhnlichen Betriebsalltags), muss der Tramverkehr zwischen Wrangelkiez, Pannierstraße und Hermannplatz trotzdem zumindest als Pendel problemlos möglich sein.</p> <p>Da auf der Pannierstraße fahrplantechnisch für M10, M29, 171 und 194 gemeinsam kaum genug Platz vorhanden ist und perspektivisch wahrscheinlich der M29er nach Kreuzberg zurückgezogen wird, ist die M10 dann für Wrangel- und Reichenberger Kiez die zentrale Zubringerlinie zum Hermannplatz. Dies darf nicht darunter leiden, dass irgendwo in Friedrichshain wieder irgendetwas den Betrieb lahmlegt.</p> <p>Der Gleiswechsel südlich der Haltestelle Falkensteinstraße ist also unverzichtbar. Ein Gleiswechsel nördlich der Haltestelle wäre ebenfalls von Vorteil, denn auch Kreuzkölln ist bekanntlich von zahlreichen Demonstrationen und Chaos geplagt. Würde die M10 wenigstens die Brücke überqueren können und dann an der Falkensteinstraße vorzeitig umkehren, bliebe immer eine umsteigefreie Verbindung aus Friedrichshain ans andere Spreeufer gegeben. Freilich, dies ist eher Luxus, fährt in solchen Fällen noch die Hochbahn via Schlesisches Tor als Alternative. Aber es ist eben nicht umsteigefrei und gerade für mobilitätseingeschränkte Menschen wieder eine zwar meisterbare, aber lästige Hürde.</p>		Kehranlagen/Gleiswechsel		x		23

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		1	0	Wieso wird das kurze Stück der nördlichen Falckenstein nicht für Autos gesperrt? Hier sind 4 verschiedene Einfahrten vorgesehen? Ich wüsste nicht das es dort Parkplätze etc im Hinterhof gibt? Generell wären Gleise auf grün in einer sehr erhitzten Stadt schön!		Park- und Lieferzonen Straßensperrungen für die Straßenbahn, versenkbare Poller				18 27
mein.b		9	0	Sehe ich es eigentlich richtig, dass der Knoten Falckensteinstraße Ecke Schlesische Straße eine Ampel mit Fußgängerüberwegen an allen vier Armen bekommt? Das ist eigentlich schon lange fällig, da die Verkehrsstärke an diesem Knoten in den letzten Jahren zugenommen hat, gerade auch im Fußgängerverkehr auf beiden Seiten der Falckensteinstr.		LSA und Vorrangschaltung Konfliktpotenzial Kreuzungsbereiche	x	x		21 26
	Reaktion	1	0	Ja, offenbar kommt da eine Ampel hin. Halte ich auch für eine gute Idee, vor allem mit der Tram.						
mein.b		0	1	Es fehlt eine Linksabbiegerspur von der Oberbaumbrücke in die Mühlenstraße. Die Alternative nach rechts abzubiegen und dann zu wenden, halte ich für äußerst fragwürdig, gerade da es auch der Verkehr stadteinwärts ist.		Abbiegespuren für den Kfz-Verkehr	x	x		28
mein.b		2	14		Diese Projekt ist aus meiner Sicht nicht förderlich. Die Tram sollte nicht verlängert werden., der Kreuzungspunkt in der Falckensteinstrasse unter der U1 wird dadurch für alle Radfahrer nur noch gefährlicher. Ich fahre diese Strecke seit über 20 Jahren jeden Morgen mit dem Rad, bin aber auch Autofahrerin, abundzu. Da es eh so wenige Brücken in Berlin gibt, muss diese Verbindung auf jeden Fall auch für den Autoverkehr erhalten bleiben. Die Tram dort würde die Situation verschlimmern, bitte nicht weiter bauen. Ich verstehe zwar, dass es toll ist, mal einen Ostschlager zu exportieren, aber bitte nicht hier!!! Wie man den Plänen entnehmen kann, wird genau an diesem Kreuzungspunkt eine Ampel kommen, sodaß die Situation sogar sicherer sein wird als heute. Nur, weil wir in Westberlin damals (ich war noch ein Baby) den fatalen Fehler gemacht haben die Straßenbahn im Namen der autogerechten Stadt abzuschaffen, ist die Tram noch lange kein „Ostschlager“. Weltweit gibt es eine „Renaissance der Straßenbahn“ (siehe auch den Wikipedia-Artikel mit genau diesem Titel, weil sie preiswert, effizient, umweltfreundlich und bequem ist.	Ablehnung und Befürwortung Straßenbahnprojekt				
	Reaktion	1	0							
mein.b		0	2	Wie Ist der bautechnische Zustand, bzw. Aufbau der Oberbaumbrücke hergestellt bzw. was wäre zu tun um die Gleise in die Fahrbahn einbringen zu können? Wie hoch ist der Aufwand um dies überhaupt möglich zu machen (Anmerkung: ich habe gehört, dass der Einbau heute so nicht möglich sein soll)		Neubau/Kosten Brücken	x	x		6

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		14	0	Die Radverkehrsführung aus Richtung Friedrichshain unter dem Viadukt muss dringend verbessert werden. täglich ist dort ein Riesenchaos, die Leute gehen und fahren so wie es gerade geht, um über die Straße Richtung Falckensteinstraße zu kommen. die kleine Abbiegerspur ist für die zahlreichen Radfahrenden völlig unterdimensioniert. Der Radweg müsste parallel zu den Straßenbahnschienen direkt geradeaus führen. Eine Ample wird ja eh aufgestellt werden müssen für die Straßenbahn, die kann dann direkt mit einer Radverkehrsampel kombiniert werden. Auf dieser wichtigen Radverkehrsachse kann die Situation nicht so bleiben, wie sie ist.		LSA und Vorrangschaltung Konfliktpotenzial Kreuzungsbereiche	x	x		21 26
mein.b	Reaktion	3	1		Befürwortung der Verlängerung: Die Fortführung der M10 über die Oberbaumbrücke schließt wichtige Verkehrslücken und fördert eine integrierte Stadtentwicklung. Diese Maßnahme wird die Verkehrsströme effizienter gestalten und die Zugänglichkeit der angrenzenden Bezirke verbessern. Optimierung der Anbindung: Der Übergang von der Oberbaumbrücke zur Falckensteinstraße muss klar und benutzerfreundlich gestaltet werden, um eine reibungslose Verkehrsführung zu gewährleisten und den Anschluss an bestehende Verkehrsnetze zu optimieren. Verkehrsströme effizienter gestalten...??? viele Worte, nix handfestes, die Falckensteinstr. ist eng für alle netten Wünsche also Gehweg, Radwege an beiden Seiten und die Tram und Bäume, die etwas verschaffen.	Befürwortung und Ablehnung Straßenbahnprojekt				
mein.b		1	3	Die Haltestelle in der Falckensteinstr. ist egal ob mittig oder nicht, m.E. problematisch, weil der Konflikt mit Radfahrenden vorprogrammiert ist. die Zahl der Radfahrenden ist sehr hoch, die Falckensteinstr. ist zu eng und zu stark frequentiert auch von zu Fuss gehenden.		Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen	x			20

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU					
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)	
mein.b		1	3	<p>Die Oberbaumbrücke ist an der Belastungsgrenze! Es ist die Brücke mit den meisten Fahrradfahrerinnen in Berlin pro Tag. Siehe Zähler. Wenn es nicht möglich ist, die Ampelanlagen im Bereich zwischen Warschauer Brücke mit Haltestelle bis zum Schlesischen Tor so zu regeln, dass die Straßenbahn ohne Stauverzögerungen die Oberbaumbrücke passieren kann, macht diese Strecke keinen Sinn. Weitere Gründe: A: Abknickende Bundesstraße B: Zu schmale Fahrbahnbreite auf der Brücke C: Fehlende Unterquerungsmöglichkeit unter der U1/U3 D: Keine angemessene Fußgänger-Fahrrad-Kfz-Tram-Kreuzung möglich! Kreuzung Oberbaumbrücke/Oberbaumstraße/Wrangelstraße mit den vorhandenen Brückenpfeilern nur mit Kurven möglich. E: Diese Straßenbahnführung wurde in der bisherigen Stadtentwicklung nicht vorgesehen.</p> <p>Anmerkung Bei unseren Protesten Anfang der 90er Jahre haben wir die Straßenbahnschienen in der Oberbaumbrücke erstritten, die 30 Jahre nicht für den Weiterbau der M10 zum Schlesischen Tor genutzt wurden. Wir konnten uns in den 90er Jahren nicht vorstellen, dass der Senat die Straßenbahnlinie mitten durch den Wrangelkiez planen würde. Die Politik versprach eine „Behutsame Stadtentwicklung“!</p>		<p>LSA und Vorrangschaltung</p> <p>Konfliktpotenzial Kreuzungsbereiche</p> <p>Abbiegespuren für den Kfz-Verkehr</p>		x	x		<p>21</p> <p>26</p> <p>28</p>
mein.b		2	0	<p>Radwege im Bereich „erstes Teilstück Falckensteinstraße mit Haltestelle“ sind mit 1,30 m viel zu schmal. Da sich der Haltestellen-/Bahnsteigbereich in Mittellage befindet, besteht keine Notwendigkeit für eine Verschmälerung der Radwege, während die Gehwege in Überbreite ausgeführt sind. Der sehr hohe Radverkehrsanteil gerade auch in diesem Teilbereich gerät somit unnötig ins Stocken bzw. kann überhaupt nicht fließen. Sehr ungünstig auch in Bezug auf die zu überwindenden Kreuzungen und Ampeln und Abbiegevorgänge in alle Richtungen.</p>		<p>Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen</p> <p>LSA und Vorrangschaltung</p> <p>Konfliktpotenzial Kreuzungsbereiche</p> <p>Abbiegespuren für den Kfz-Verkehr</p>		x	x		<p>20</p> <p>21</p> <p>26</p> <p>28</p>
Infom				<p>Im Bereich der Haltestelle sollte kein Kfz-Verkehr fahren dürfen.</p>		<p>Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen</p>	x				20
Infom				<p>Geschützte Radwege</p>		<p>Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau</p>		x			24
Infom				<p>der Fahrradstreifen sollte mit Pollern gesichert werden.</p>		<p>Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau</p>		x			24
Infom				<p>Im Bereich der Haltestelle sollte der Radweg verbreitert werden.</p>		<p>Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen</p>		x			20
Infom				<p>Im Bereich der Haltestelle sollten Rad- und Fußwege jeweils deutlich gekennzeichnet werden.</p>		<p>Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen</p>		x			20

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
Infom				Die Haltestellen müssen sowohl für Radfahrende als auch für zu Fuß Gehende sicher gestaltet werden.		Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen	x			20
Infom				Die Radwegführung in Richtung Osten (aus Richtung der East-Side-Gallery/Mühlenstraße) sollte sicherer und leistungsfähiger gestaltet werden.		Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau	x	x		24
Infom				Bei der Radverkehrsführung unter dem U-Bahn-Viadukt muss der Abstand zwischen Radverkehr und Pfeilern mitgedacht und ausreichend groß gewählt werden.		Konfliktpotenzial Kreuzungsbereiche		x		26
Infom				Der Radverkehr sollte an keiner Stelle im rechten Winkel geführt werden.		Konfliktpotenzial Kreuzungsbereiche		x		26
Infom				Der Radweg hat teilweise zu enge Winkel		Konfliktpotenzial Kreuzungsbereiche		x		26

**Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße – Hermannplatz (M10-Verlängerung)**  
**Auswertungsmatrix zum Infomarkt am 12.06.2024 und mein.berlin.de vom 05.06. bis 19.06.2024 (Anlage 4 zur Dokumentation)**

Stand: Januar 2026

Für weiterführende Informationen siehe auch [www.berlin.de/m10-hermannplatz](http://www.berlin.de/m10-hermannplatz) oder [www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz](http://www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz)

**Abschnitt 2 – Falckensteinstraße (Mittellage)**

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		7	7	<p>Ich vermissen die Umsetzung der Erkenntnisse, die aus den mehrfachen Verzögerungen des Planverfahrens „Ostkreuz“ in der Sonntagstraße gewonnen werden konnten, die ähnliche Voraussetzungen mitbringt wie die Falckensteinstraße. Was sagt beispielsweise die Berliner Feuerwehr zur Einordnung einer Straßenbahn mit Haltestellen in einer nur 19 m breiten Straße mit Altbauten auf beiden Seiten?</p> <p>Wie ist die Aussage „Einseitig besonderer Bahnkörper ermöglicht potenziell höhere Durchschnittsgeschwindigkeit“ hier zu verstehen? Die Einordnung eines Bahnkörpers verbietet sich hier ebenso wie die Erzielung einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit in einem heute verkehrsberuhigten Bereich!</p> <p>Die Annahme, in dieser Breite noch Haltestellen und Radverkehrsanlagen unterbringen zu können, scheint zu ambitioniert.</p>						
	Reaktion	5	0	<p>die Feuerwehr ist bereits seit Jahren an der Planung beteiligt und die Erkenntnisse der Sonntagstraße sind hier auch berücksichtigt worden. Höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten sind hier wohl im Bereich 35 statt 20 km/h.</p>		<p>G geplante Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahn</p>				12
		1	2	<p>In der Planung ist, anders als im Text behauptet, kein besonderer Bahnkörper vorgesehen. Zur Durchschnittsgeschwindigkeit: heute ist die Falckensteinstraße ein verkehrsberuhigter Bereich mit einem Modalfilter an der Wrangelstraße. Eine Anhebung der Spitzengeschwindigkeit der Straßenbahn auf den jeweils gut 200 m langen Abschnitten nördlich und südlich der Wrangelstraße auf über 20 km/h scheint völlig illusorisch, geschweige denn eine Anhebung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf über 10 km/h.</p>		<p>Organisation Fahrleitung/GW-Standorte</p>	x	x		19
		0	0	<p>In den Querschnitten ist ein besonderer Bahnkörper eingezeichnet.</p>		<p>Abstimmungen mit der Berliner Feuerwehr</p>				29
		2	0	<p>Das ist auch so ein Berliner Kuriosum, dass es weltweit möglich ist, dass Straßenbahn und Feuerwehr in friedlicher Koexistenz funktionieren (auch auf engem Raum). Nur in Berlin scheint das mal wieder nicht zu gehen...</p>						

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		15	2	Kfz-Verkehr, außer unvermeidlichem wie Müllentsorgung, Rettungswagen etc., sollte aus dieser Straße komplett rausgenommen werden. Das heißt auch kein Bewohner- und Lieferverkehr, keinerlei Halte- und Parkmöglichkeiten. Lieferverkehr muss über die Querstraßen- und dann fußläufig (mit Sackkarren/ Hubwagen über Gehweg) erfolgen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit, auch für die Straßenbahn, sollte nicht über 20 km/h liegen.		Geplante Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahn  Park- und Lieferzonen  Änderung im Straßennetz  Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren	x	x		12 18 30 31
	Reaktion	2	4	aufgrund der Gastronomie, die den Charakter des Kiezes prägt, ist Lieferverkehr unverzichtbar						
		5	1	der kann auch über die querstraßen erfolgen. lieferverkehr in der falckensteinstr. würde bedeuten, dass dieser wieder auf den radstreifen steht, weil die lieferzonen von unberechtigten fzg. blockiert werden (parken). die straße sollte mit automatikpollern oder schranken ausgestattet werden, die nur die straßenbahn und entsorgungsfahrzeuge, sowie polizei und rettungsfzg. durchlässt						
		3	0	Der Charakter eines Kiezes verändert sich permanent. Ich habe selbst in der Falckensteinstraße gelebt, damals gab es kaum Gastronomie. War trotzdem schön. Ich habe gerne dort gelebt, noch lieber vielleicht mit einer Straßenbahn vor der Tür, aber die Oberbaumbrücke war noch Grenzübergang.						
mein.b		9	8	An dem Straßenquerschnitt sieht man sehr gut, dass die Tram, Fahrradwege und Fußgänger (geschweige Gastronomieflächen) nicht in die 18,80 m schmale Falkensteinstraße passen. Der Rest-Gehweg zwischen Häusern und Baumschreiben ist nicht vermaßt und bereits jetzt zu schmal. Die Schutzstreifen zw. Fahrradweg und Tram fehlen. Die Falkensteinstraße ist stark und wird in Zukunft noch viel stärker durch Fahrradverkehr zwischen Friedrichshain-Kreuzberg Neukölln frequentiert. Der Fußgängerverkehr wird durch die Tram Halte und Tourismus weiter zu nehmen. In Konsequenz werden die Fahrräder auf dem Bürgersteig und Bahngleise ausweichen oder umgekehrt. Grotesk wird die räumliche Enge im Bereich der Tram Halte: 1m breiter Bahnsteig und direkt dahinter die Fahrräder und dann die Fußgänger (und Spielplatzeingang) werden da hineingepresst. Die Falkensteinstraße ist durch vorhanden Verkehr aus Fußgängern und Fahrrädern ausgelastet. Außerdem ist sie Spielstraße für Kinder! Soll die Spielstraße entwidmet werden zu Lasten der Schwächsten - Kinder und Fußgänger?		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung  Änderung im Straßennetz	x	x		4 30

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b	Reaktion	2	0	<p>Die Schutzmarkierung braucht der Radfahrer, da Autofahrer gerne versehentlich die Fahrspurmarkierung überfahren oder sie beim Öffnen von Türen auf der Seite des Radwegs nicht die notwendige Sorgfalt walten lassen. Das ist bei der Straßenbahn kein Problem.</p> <p>Außerdem werden wir hier auch kaum eine Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Straßenbahn und Radlern haben. Da kommt der Fall, dass eine Straßenbahn neben einem Radler fährt nicht vor, wenn der Radler das nicht will.</p>		<p>Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung</p> <p>Änderung im Straßennetz</p>	x	x		<p>4</p> <p>30</p>
mein.b	Reaktion	6	13	<p>In der schluchtartigen und halligen Falkensteinstraße wohnen sehr viele Menschen - auch im Parterre! Die Tram würde im geringen Abstand vor den Fenstern dieser Wohnungen fahren. Unmöglich: Die Haltestelle wurde sogar prompt direkt vor den Erdgeschoss-Wohnungen, die häufig von nicht so vermögenden Mitbürgern bewohnt werden, geplant - sozusagen mit Blickkontakt zu den Reisenden. Die Berliner Straßenbahn ist im Vergleich zu anderen Städten keinesfalls leise (lauter wie ein Lastwagen -bitte ausprobieren- und die M10 kommt alle 2,5min im Gegenverkehr) und wird definitiv zu hoher Lärmbelastung für die Anwohner führen. Verkehrslärm macht krank - egal aus welcher Quelle. Die Zeiten, auf den Verkehrsprojekte auf dem Rücken der Bewohner durchgesetzt werden, sollten vorbei sein. Die großen und langen und schnellen Berliner Straßenbahnzüge der neuesten Generation wurden nicht für enge Straßensituationen sondern für eigene Bahngleiskörper entwickelt. Die Anwohner der Neuen und Alten Schönhauser Straße in Mitte sind sehr glücklich, dass sie von der Lärmbelästigung seit der Verlegung der Strecke erlöst sind.</p>		<p>Ergebnis Grundlagenuntersuchung</p> <p>Baumstandorte und deren Erhalt</p> <p>Umweltgutachten und Ausgleichsflächen</p> <p>Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt</p> <p>Gentrifizierung und „Partytourismus“, Drogenkonsum</p>	x	x	x	<p>3</p> <p>7</p> <p>10</p> <p>11</p> <p>13</p>
	Reaktion	9	1	<p>Als jemand, der direkt vor einer Straßenbahnhaltestelle wohnt, kann ich die Argumentation hier nicht nachvollziehen..</p> <p>a) Blickkontakt zu den Reisenden: Meistens haben Menschen, die im Parterre wohnen, schon heute Gardinen..</p> <p>b) Dass die Straßenbahn so laut sei, wie ein Lkw ist schlicht und einfach Fake News (<a href="https://www.lfu.bayern.de/laerm/laerm_allgemein/foliensammlung/verkehrslaerm/doc/v12.pdf">https://www.lfu.bayern.de/laerm/laerm_allgemein/foliensammlung/verkehrslaerm/doc/v12.pdf</a> - und hier werden nur PKW verglichen)</p> <p>c) Verkehrslärm macht vor allem als Dauerbelastung krank, genau deswegen brauchen wir eine Straßenbahn, um Friedrichshain und Kreuzberg endlich (!) auch mit dem ÖPNV zu verbinden. Dieses Projekt ist überfällig</p>						

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b	Reaktion	1	8	Die Berliner Straßenbahn ist aber leider lauter als in vielen anderen Städten. Das kann jeder hören - probier es aus. Hier wäre ein Lärmschutzgutachten für die besondere Situation in der schmalen Straße notwendig. Die objektiven Nachteile für die Betroffenen sollten nicht klein geredet werden - schon gar nicht in abwertende Weise. Der zweieinhalb Minuten Takt im Gegenverkehr ist durchaus eine Dauerbelastung. Außerdem erhält dadurch der Fahrradverkehr nicht den benötigten Raum und es müssen Bäume gefällt werden. Also gar nicht so ökologisch diesem speziellen Falle.  Die Notwendigkeit von Straßenbahn Verbindungen soll nicht in Abrede gestellt werden aber die Falckensteinstraße als die engste Straße im Stadtteil ist dafür die schlechteste Lösung, weil sie soziale Härten zu Folge hat. Der migrantisch geprägte Kiez ist eh schon belastet durch Verdrängung der Mieter, Overtourism, Drogenhandel und benötigt einen behutsamen Umgang. Nicht der kürzeste Weg ist immer der beste. Die städtebaulich schöne Falckensteinstraße sollte Ziel der Reise und nicht zu Durchfahrt dienen. Berlin sollte seine Kieze bewahren und nicht dem Verkehr opfern.		Ergebnis Grundlagenuntersuchung  Baumstandorte und deren Erhalt  Umweltgutachten und Ausgleichsflächen  Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt  Gentrifizierung und „Partytourismus“, Drogenkonsum	x	x	x	3
		4	0	Die Straßenbahn fuhr auch früher schon durch die Falckensteinstraße (Linie 4, Ost-West-Ring). In welchem Takt das damals war, ist mir nicht bekannt. Die Pläne sehen nicht vor, viele Bäume zu fällen, nur sehr wenige (um die es natürlich trotzdem sehr schade ist). Den (unbestrittenen!) Nachteilen für die Anwohner stehen auch Vorteile gegenüber: Vor allem natürlich eine Tram vor der Haustür, aber auch weniger Autos, weniger Parkplätze, mehr Lebensqualität.						7
mein.b		6	2	Es braucht eine realistische Lärmsimulation unter Beteiligung der Anwohner und ein Schallgutachten ohne Tram-Bonus.		Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x		11
mein.b	Reaktion	3	2	Gutachten zu den erwarteten Verkehrsbelastungen in der Straße durch Straßenbahn, Fahrrad und Fußgänger.		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen  Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x		10
		0	0	Auf dem Teilstück ist der Platz nicht gegeben...						11
mein.b		5	0	Schutzstreifen Fahrradweg zum Gleisbett		Trennung von Verkehrsarten	x	x		

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		11	0	Es wäre sinnvoll, die Erweiterung des Fernwärmenetzes parallel zur Verlängerung der Straßenbahnlinie M10 durchzuführen. Dies würde Synergieeffekte nutzen und sowohl Kosten als auch Bauzeit reduzieren. Zudem wird die Energieeffizienz erhöht und CO <sub>2</sub> -Emissionen gesenkt, was die Energiewende unterstützt. Eine koordinierte Planung würde zukünftige Bauarbeiten minimieren und die Lebensqualität der Anwohner langfristig verbessern.		Verbindung mit weiteren Infrastrukturprojekten			x	17
	Reaktion	0	0	Durch die Schienentrasse darf der westliche Kiez nicht vom Fernwärmenetz abgekoppelt werden. Bitte vorrausdenken.						
		0	0	Interessanter Gedanke, falls möglich wäre das nicht schlecht.						
mein.b		2	7	Diese Tram wird extrem beliebt und eine Bereicherung für die Stadt! Da würde es auf dem Abschnitt reichen genügend Platz für Fußgänger und Tram zu haben. Extra Fahrradwege passen da nicht mehr... die können in der Mitte der Tramschienen fahren. Zusätzlich eine der Straßen parallel zur Falckenstein zur Fahrradstrasse machen! Autoverkehr ganz verbieten für reibungslosen Ablauf für Tram !		Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau	x			24
	Reaktion	0	0	Fraglich für wen die Bereicherung ist, für die Anwohnenden in der Falckensteinstr. sicher nicht. Warum? Die Falckensteinstr. ist m.E. zu enge für zwei Tramschienen, ausreichend breite Radweg und für zu Fuss gehende. Einen kurzen Radweg wegen der Tram zu verlegen halte ich für falsch, wird sicherlich nicht angenommen.						

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		14	3	<p>Es ist hoffentlich unstrittig, dass die Falkensteinstraße in diesem Bereich definitiv Kfz-frei gestaltet werden muss. Schon heute ist der Kfz-Verkehr samt seiner Stellflächen ein Hindernis für das großstädtische Gewusel in dieser Straße. Das muss aufhören.</p> <p>Die Tram in Mittellage benötigt in der Breite weniger Raum, was ihr großer Vorteil ist. Ebenso vorteilhaft: Straßenbahnen und Fußgängerzonen sind traditionell alte Freunde und ermöglichen dezidierten Fußverkehrsbereichen eine attraktive verkehrliche Erschließung. Insofern wäre ein straßenbündiger Bahnkörper definitiv die Vorzugsvariante. Und nicht zuletzt beweist die Strecke über den Alexanderplatz täglich, dass dichte Taktfolgen und dichter Fußverkehr gut miteinander harmonieren.</p> <p>Nur noch die rücksichtslosen Kampfradler müssen dann in ihre Schranken gewiesen werden. Vom KfZ-Verkehr lässt sich lernen, dass die Verengung von Fahrwegen deutlich zu einer generellen Geschwindigkeitsreduzierung beiträgt. Wäre vielleicht auch eine Idee für die Gestaltung der Radfahrwege. ;-)</p> <p>Egal wie die Gestaltung des Straßenzugs am Ende ausfällt, die Haltestelle Görlitzer Park ist in jedem Fall unverzichtbar. Die Tram ist sowohl Transit- als auch Verkehrsmittel zur Feinerschließung. Und diesen dicht bebauten Kiez lediglich über die Haltestelle Falkensteinstraße erschließen zu wollen, ist der blanke Hohn.</p> <p>„Stell dir vor! Die knallen ma die Tram vor dit Fenster und ick kannt nichmal einsteijen! Bekloppt!“ Dies wäre das Worst-Case-Szenario.</p>		Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau	x			24
	Reaktion	1	1	Die Haltestelle Falkersteinstraße ist für uns Anwohner durchaus verzichtbar, da der U-Bahnhof Schlesisches Tor fußläufig prima zu erreichen ist. Mit ÖPNV sind wir bestens versorgt. Danke für die Fürsorge.						

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		7	13	<p>Die Falckensteinstraße ist sehr eng und sehr voll. Wie soll sichergestellt werden, dass die Lärm- und Verkehrsbelastungen für die Anwohner minimiert werden? Viele der Häuser sind Denkmalschutz und die Fenster sind nur doppelt verglast. Da hört man jedes Husten und jedes Rappeln einer Tram. Auch Nachts. Das alles sehe ich leider nicht in den Konzepten. Mir scheint es weiter so zu sein, dass hier die lautesten Fürsprecher dieser Tram nicht von ihr betroffen sind.</p> <p>Wo sollen die Kabel für die Tram angebracht werden? An den Häusern? Unklar ist auch, wieviel Bäume abgeholzt werden müssen. In Zeiten der Klimakrise eine schlechte Idee.</p> <p>Ingesamt kenne ich niemanden aus der Nachbarschaft, der die Streckenführung für eine gute Idee hält</p>		<p>Baumstandorte und deren Erhalt</p> <p>Umweltgutachten und Ausgleichsflächen</p> <p>Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt</p> <p>Organisation Fahrleitung/GW-Standorte</p>				7
	Reaktion	5	0	Aus den Plänen geht hervor, wie viele Bäume abgeholzt werden müssen. Es sind zum Glück nicht sehr viele, aber natürlich ist es um jeden einzelnen Baum schade. Eine Tram ist auf gerader Strecke heutzutage nicht sehr laut. Kurven sind nach wie vor problematisch. Ich habe früher in der Falckensteinstraße gewohnt und hätte mich damals über eine Tram vor der Tür gefreut.			x	x		11
		3	0	die moderne, relativ leise Tram wir Autos und Motorräder von der Strasse holen, sodass die Falkensteinstrasse insg ruhiger wird!						10
		3	0	Keine Sorge auf gerade strecken sind Trams sehr leise, da ist die Musik vom Kiosk neben der Eisdiele meist sehr viel lauter.						19
		0	1	<p>Leider ist die Tram auf Grund der geräuschvollen Motoren überhaupt nicht leise und für die Anwohner eine Belästigung. Bitte mal ausprobieren, bevor solche Behauptungen aufgestellt werden.</p> <p>Die zu fällenden Bäume sind leider nicht in der Planung gekennzeichnet. Für die Trasse wird die ganze Straße bis 1,5m Tiefe ausgegraben und alle Leitungen neu verlegt. Das bedeutet, dass auch Wurzeln beschnitten werden müssen.</p>						

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen		Antwort SenMVKU					
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		4	5		<p><b>Stellungnahme von „Grünzüge für Berlin“</b></p> <p>Wir unterstützen den Ausbau der Straßenbahn. Die Straßenbahn zieht aufgrund ihrer absoluten Barrierefreiheit, Erreichbarkeit, Sichtbarkeit und ihres ruhigen Dahingleitens Autoverkehr auf die Schiene und ist deshalb das wichtigste und inklusivste Element für die dringend benötigte Verkehrswende. Denn nicht jede/r ist stets in der Lage, Fahrrad zu fahren. Die Tram benötigt weniger Platz als eine Busspur, strukturiert den Straßenraum und ermöglicht Entseelung und Begrünung. Sie transportiert im Gegensatz zum Bus sogar Fahrräder und bietet auch Perspektiven für die kleinteilige Güteranlieferung auf der Schiene. Der Ausbau der Tram sollte deshalb mit Hochdruck vorangetrieben werden. Wir plädieren dafür, unkomplizierte Trassen vorzuziehen statt jahrelang mit komplizierten Innenstadtrassen steckenzubleiben wie am Ostkreuz. Deshalb sollte die Straßenbahn grundsätzlich von den (mit Schienen-ÖPNV) unterversorgten Rändern der Stadt (Spandau, Steglitz-Zehlendorf, Schmargendorf, Grunewald etc) auf die Mitte zu gebaut werden. Das sorgt auch dafür, dass Autofahrer aus den Außenbezirken sich gar nicht erst mit dem Auto in Richtung Innenstadt aufmachen. Wo immer es möglich ist, favorisieren wir eine eigene Rasentrasse für die Straßenbahn.</p> <p>Der Bau der Straßenbahn via Sonnenallee, Hermannplatz, Potsdamer Platz zum Zoo („Sonnenallee-Trasse“) ist gegenüber der M10-Verlängerung zum Hermannplatz noch deutlich dringender, sowohl für die Sonnenallee als auch aufgrund der strategisch wichtigen Weiterführung dieser Trasse zum Zoo (wichtige Anschlussstelle für die Trassen Clayallee/ Hohenzollerndamm/ Konstanzer Straße, Mecklenburgische/Uhlandstraße usw.). Außerdem ist die Sonnenallee-Trasse deutlich unstrittiger (als die Trasse Warschauer Straße &amp;gt; Hermannplatz), könnte also schneller gebaut werden. Wir plädieren dafür, die Sonnenallee-Trasse auf die Überholspur zu setzen. Soweit allerdings die M10 schon schneller zum Hermannplatz gelangt, sollte von dort aus UNBEDINGT bereits die Weiterführung zum Zoo sukzessive betrieben werden (ohne auf die Anbindung nach Schöneeweide zu warten!).</p> <p>----</p> <p>Soweit die Straßenbahnführung durch den Görlitzer Park mit VERSiegelung verbunden ist, muss dies VOR ORT, also im oder am Park durch ENTseelung 1:1 (quantitativ UND qualitativ) ausgeglichen werden. Die Straßenbahn muss im Park Schritt fahren, durchgehend Rasengleise haben (außer dort, wo ein Weg quert) und durchgehend überquerbar sein (keine Gitter oder andere Barrieren). Das heißt: sie soll den Park so wenig wie möglich stören.</p> <p>----</p> <p>Den Bau eines trambegleitenden RADWEGS DURCH DEN PARK lehnen wir ab; ein RadVERKEHRSweg i.S. einer Vorrangroute o.ä. kann ohnehin nicht durch eine Grünanlage geführt werden (dort gilt das Grünanlagensetz: wo Radfahren überhaupt erlaubt ist, haben Fußgänger Vorrang); Radwege dürfen keinesfalls zu weiterer Versiegelung der hoch versiegelten Innenstadt führen, das wäre in der hochverdichteten Innenstadt auch ein unverhältnismäßiger, nicht gerechtfertigter Eingriff in die Stadtnatur. Wir weisen darauf hin, dass der Zweiradverkehr mit Scootern, schnell fahrenden E-Bikes, Lastenrädern, Lieferrädern und den dick bereiften, Motorradähnlichen Rädern („Fahrrad-SUVs“) keinesfalls in die Grünflächen gelockt werden darf. Aus diesem Grund sollte der Trambegleitende Radweg der Falkensteinstraße KEINE Fortsetzung entlang der Tram durch den Görlitzer Park finden (bitte ggf entsprechende Barrieren inkl. Verbotsschilder vorsehen), da dies sonst dazu führt, dass der eben beschriebene Verkehr geradeaus weiterfährt. (Grünzüge für Berlin/13.06.24)</p>	Stellungnahme zum Straßenbahnprojekt				

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b	Reaktion	2	0		Zustimmung! Allerdings sollte durch den Görli ein trambegleitender Radweg vorgesehen werden. Es wird sich nicht wirklich verhindern lassen, dass die Radfahrer_innen gradeaus weiterfahren, dann besser etwas ordnen und zügig durchzuführen  Jetzt so zu tun als ob Radwege auf irgendeine Weise schlecht für die Natur wären ist schon ein wenig lächerlich.	Stellungnahme zum Straßenbahnprojekt				
		4	0							
mein.b	Reaktion	4	10		Diese Projekt ist aus meiner Sicht nicht förderlich. Die Tram sollte nicht verlängert werden., der Kreuzungspunkt in der Falckensteinstrasse unter der U1 wird dadurch für alle Radfahrer nur noch gefährlicher. Ich fahre diese Strecke seit über 20 Jahren jeden Morgen mit dem Rad, bin aber auch Autofahrerin, abundzu. Da es eh so wenige Brücken in Berlin gibt, muss diese Verbindung auf jeden Fall auch für den Autoverkehr erhalten bleiben. Die Tram dort würde die Situation verschlimmern, bitte nicht weiter bauen. Ich verstehe zwar, dass es toll ist, mal einen Ostschlager zu exportieren, aber bitte nicht hier!!!  Wie oft möchten sie das denn noch kommentieren?	Ablehnung Straßenbahnprojekt				
		0	0							
mein.b	Reaktion	3	10		Extrem eng. Kennt ihr die Straße? Da wird es laut und wenn die Tram durchfährt klaustrophobisch eng. Nein, die Tram muß um den Park herum, wo Luft und Licht ist, und nicht durch eine Strassenschlucht, wo es laut und unfallgefährlich eng wird.  Ich habe lange in der Falckensteinstraße gewohnt. Ja, die Straße ist schmal, aber früher fuhr da auch eine Straßenbahn durch. Wenn die Tram kommt, verschwinden dafür die Parkplätze, d.h. es wird nicht extrem eng.  Es ist dort momentan relativ eng aufgrund der Autos, aber eine Straßenbahn ist sogar schmaler als eine Autospur und auch nicht konstant vorhanden sondern nur alle paar Minuten, das heißt die meiste Zeit ist die Straßenbahn Fläche für Überquerungen frei.  Wozu braucht eine Tram „Luft und Licht“? Wenn es um die Anwohner un den Aufenthalt dort geht: die Tram kommt dort höchstens alle 5 Minuten für Paar Sekunden durch, das ist eine Verbesserung gegenüber konstantem Autoverkehr!	Befürwortung und Ablehnung Straßenbahnprojekt				
		5	0							
		5	0							
		3	0							

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein. B		11	1	Ich arbeite mit Kinder im Kiez und die Kitadichte dort ist sehr hoch. Die Verkehrsberuhigung und die Modalfilter haben die Situation zwar ein wenig verbessert, aber eben nur ein wenig. Wirklich langsamer fahren die Auto dort nicht und sie sind kein kleines bisschen weniger frech geworden. Gerade mit den Kindern unterwegs im Kiez zu sein, kann sehr stressig werden und nicht so sehr wegen der sozialen Probleme als wegen Pkw-Verkehr. Ich würde es sehr grüßen, wenn die Pkw-Verkehr noch weiter durch Tram beruhigt werde, das würde die Sicherheit und Komfort des Kiez erhöhen. Auch Radinfra die Falckensteinstr. entlang wäre sehr willkommen. Zur Zeit ist dort ja nur Pflasterstein und gute Wille.		Geplante Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahn  Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau	x	x		12
	Reaktion	0	1	Die Tram ist für Kinder nicht ungefährlicher, zumal falls wie geplant die Spielstraße entwidmet wird und dann Tempo 30 gilt: <a href="https://www.sueddeutsche.de/panorama/berlin-kind-von-tram-erfasst-und-dabei-schwer-verletzt-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-220208-99-26139">https://www.sueddeutsche.de/panorama/berlin-kind-von-tram-erfasst-und-dabei-schwer-verletzt-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-220208-99-26139</a>						24
mein. b		6	3	Die Bäume in der Falckensteinstraße sollten bei beiden Varianten unbedingt erhalten bleiben! Sie liefern CO <sub>2</sub> , spenden Schatten und speichern Wasser. Sehr wichtig für das Mikroklima und die Aufenthaltsqualität in der Straße!		Baumstandorte und deren Erhalt	x	x		7
mein. b		6	3	Die Falckensteinstraße als wichtige Verbindung zwischen Friedrichshain und Neukölln für Fußgänger:Innen und Fahrradfahrer:innen ist schon ohne Tram sehr hoch frequentiert. Fuß und Radverkehr sind unbedingt zu priorisieren!		Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau	x			24
mein. b		3	5	Die Falckensteinstraße vereint in einem regen Tag- und Nacht-leben ganz verschiedene Gruppen könnte durch den Tramverkehr ihre Aufenthaltsqualität verlieren. Auf eine sichere Verkehrsführung wäre hier unbedingt zu achten. Eine Verdrängung marginalisierter Gruppen sollte unbedingt vermieden werden!		Gentrifizierung und „Partytourismus“, Drogenkonsum			x	13

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein. b		4	9		Der Wrangelkiez ist einer der letzten gegenden in Berlin mit wahren Kiez Charakter. Eine Teilung durch die Tram, die ständig fahren würde, käme einer Katastrophe gleich. Der Kiez ist 2-geteilt, Kinder können nicht mehr ohne ständige Beaufsichtigung raus und das Gewerbe stirbt. Ich hoffe auf eine grosse Protestwelle und Blockaden durch die Anwohner.	Befürwortung und Ablehnung Straßenbahnprojekt				
	Reaktion	1	0		Weil einige hier so gern auf die Freiheit der Kinder als Argument gegen die Tram verweisen: 1) Kinder profitieren von kinder- und menschenfreundlichen Maßnahmen im Straßenverkehr, dazu zählen Straßen ohne Autoverkehr oder zumindest mit temporärem Kfz-Durchfahrtsverbot und sichere Rad- und Fußwege. 2) Kinder profitieren von Klimaschutz, dazu gehört auch, den städtischen Autoverkehr insgesamt zu reduzieren und klimafreundlichere Angebote (eine Tram kann noch viel mehr Menschen transportieren als ein Bus!) zu machen. 3) Kinder aus Familien, die sich gar kein Auto leisten können (bitte bedenken, dass der Wrangelkiez zu den Kiezen gehört, in denen viele Menschen nicht einmal ein eigenes Auto besitzen!), profitieren ebenfalls von gut ausgebautem ÖPNV. P.S. Gewerbe? E-Lastenräder sind jetzt noch ein Nischenprodukt, aber wir sehen sie immer häufiger - sie haben durchaus das Potenzial, LKWs als Transportmittel zu ersetzen oder zumindest zu ergänzen!					
mein. b		3	1	Welche Höchstgeschwindigkeit ist für die Straßenbahn vorgesehen? Vor allem wegen der vielen Kinder, die in der Falckensteinstraße wohnen (allein in unserem Haus wohnen über 15 Kinder.) Meiner Meinung nach sollte es Schrittgeschwindigkeit sein, wie am Alexanderplatz.		Geplante Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahn		x		12
mein. b		3	0	Wie wird die zusätzliche und dauerhafte Lärmbelastung für die Anwohner der Falckensteinstraße gemessen? Viele Gebäude sind Altbauten und stehen unter Denkmalschutz. Deren Fenster dürfen aufgrund des Milieuschutzes nicht ausgetauscht werden. Wird diese Regelung aufgehoben? Und wenn ja, wer bezahlt die neuen Schallschutzfenster für die Wohnungseigentümer?		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen		x		10
	Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt					11				
mein. b		3	1	Straßenbahnen erzeugen Vibrationen. Wie misst man die Stärke dieser Erschütterungen? Und wie wird sichergestellt, dass die Gebäude in der engen Falckensteinstraße durch die ständigen Vibrationen nicht beschädigt werden?		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen		x		10
	Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt					11				

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein. b		1	1	Die Trasse ist gut das sie den direkten Weg nimmt und für viele Bewohner gut erreichbar ist. Nebeneffekt wäre, dass das automobiler verkehrschaos durch eine neuaufteilung der straßenraumes unterbunden werden kann. Meiner Meinung nach müssen nicht zwingend separate Radverkehrsanlagen gebaut werden, solange es bei einer Verkehrsberuhigten zone bleibt. Die Bäume sollten möglichst erhalten bleiben.		Baumstandorte und deren Erhalt  Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau  Änderung im Straßennetz	x	x		7 24 30
mein. b		3	1		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Unterstützung der Streckenverlängerung: Ich unterstütze vollumfänglich die Verlängerung der M10, die eine entscheidende Lücke im Berliner Verkehrsnetz schließt und die Anbindung der Bezirke Kreuzberg und Neukölln verbessert. Dies fördert nicht nur die Mobilitätswende, sondern trägt auch zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung bei.</li> <li>– Dringlichkeit der Umsetzung: Es ist von höchster Bedeutung, dass die Baumaßnahmen zügig und ohne Verzögerungen umgesetzt werden. Ich appelliere an die verantwortlichen Stellen, den vorgegebenen Zeitplan strikt einzuhalten und von anderen Großstädten wie Paris zu lernen, wo trotz beengter Verhältnisse umfangreiche Infrastrukturprojekte realisiert werden.</li> <li>– Fahrradverkehrsanbindung: Die Einrichtung eines durchgehenden Fahrradwegs entlang der neuen Tramstrecke würde die Sicherheit und Komfort für Radfahrer erheblich verbessern.</li> <li>– Umgang mit Baumbestand: Falls die Entfernung einzelner Bäume für die Bauarbeiten notwendig sein sollte, befürworte ich dies. Der Neupflanzung von Bäumen sollte besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden, um den grünen Charakter der Stadt zu bewahren und sogar zu verstärken.</li> <li>– Verkehrsberuhigung und Einzelhandel: Ich spreche mich dafür aus, den betroffenen Abschnitt für den Autoverkehr vollständig zu sperren. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass solche Maßnahmen langfristig zu einer Belebung des Einzelhandels führen können. Geschäfte werden sich anpassen und von erhöhter Fußgängerfrequenz profitieren.</li> </ul>	Befürwortung und Ablehnung Straßenbahnprojekt				
	Reaktion	0	1		Ziemlich ignorant gegenüber den Anwohnern. Freie fahrt für freie Bürger?					

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein. b		0	0	Die Visualisierung verdeutlicht, dass die Falckensteinstr. zu eng ist, nach einer Vor Ort Sichtung scheint es mir unrealistisch, dass die die Bäume erhalten bleiben werden, ich vermute, dass diese den massiven Eingriff nicht „überleben“. Ich frage mich, wo sollen Menschen und Material „ausgeladen“ werden können? Die Radwege sind für den jetzt schon vorhandenen Bedarf viel zu schmal. Fraglich ob für Rollnutzerinnen die erforderliche Barrierefreiheit gegeben ist.		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung Baumstandorte und deren Erhalt Park- und Lieferzonen Barrierefreier Ausbau/Querungsmöglichkeiten	x	x		4 7 18 32
mein. b		0	0	Diese Variante bremst die M10 aus. Da für die Straßenbahn ebenfalls die StVO gilt, müssen zwischen Straßenbahn und Radfahrer 1,5m Platz sein, da sehe ich Konfliktpotenzial, da die Straßenbahn die Radfahrer dann nicht überholen darf. ...  Ebenfalls sieht man heute Berlinweit, dass diese überfahrbaren Haltestellen (Radverkehr) zu unnötigen Gefahren für Fahrgäste führt. - diese sind hinter der Haltestelle zu führen.		Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen Änderung im Straßennetz Haltestelle außerhalb des Görlitzer Parks	x	x		20 30 33
mein. b		1	0	Die Falckensteinstraße ist unheimlich eng - ich hoffe, es ist gesichert, dass neben Fuß- und Radverkehr nicht auch noch Autoverkehr und Parken möglich ist - egal, ob Seiten- oder Mittellage.		Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau	x			24
mein. b		1	1		Straßenbahnhaltestelle ist im geplanten Bereich nicht möglich! Auf Grund der Straßenbreite von meist 17m bis 18m (Nicht wie im Text 19m und mehr) ist eine Haltestelle in einer Standardstraße aus der Gründerzeit kaum möglich.  Wir fordern keinen Wegfall des „Verkehrsberuhigten Bereichs“ Wrangelkiez, der seit den 1980er Jahren Bestand hat! Zur Zeit dürfen sich hier alle Verkehrsteilnehmerinnen die gesamte Straßenbreite bei Fußgängergeschwindigkeit teilen. In dieser Planung sind die Fußgängerinnen und die Gastronomie die klaren Verlierer. Dieses ist nicht zu akzeptieren. Die Haltestelle muss in Bereich nördlich der Schlesischen Straße gebaut werden. A: Die Mindestbreiten für die Fahrradfahrerinnen und Fußgängerinnen müssen eingehalten werden, wenn die Straße in verschiedene Berechtigungsgebiete aufgeteilt wird. B: Die Straße darf nicht einer Hauptverkehrsverbindung mit einer Geschwindigkeit von 20-30 km/h zum Opfer fallen! C: Die Bevorzugung der Straßenbahn und der Radfahrerinnen im Verkehrsberuhigten Bereich ist nicht zulässig.	Ablehnung Straßenbahnprojekt				
Infom				Rad- & Fussverkehr räumlich voneinander trennen, um Konflikte zu vermeiden ( z. B. mit Bordsteinstufe)		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung	x	x		4
Infom				Fahrradstreifen mit 1,50m direkt an den Tramgleisen > Gefahr insbesondere für Kinder, Überholen durch die Tram ist so nicht StVO-konform		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung Änderung im Straßennetz	x	x		4 30

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
Infom				Schallschutzmaßnahmen für Anwohnende sind nötig		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x		10 11
Infom				Wer übernimmt bei nachweislich erhöhter Lärmbelastung die Kosten für Schallschutzmaßnahmen (z B. Fenster austauschen?)		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x		10 11
Infom				Wie wird die Anlieferung der Gastro & des REWE gelöst?		Park- und Lieferzonen	x	x		18
Infom				Enge der Straße macht gute Kombi von Fuss- & Raverkehr und Tram kaum möglich: Tram fährt auch sehr nah an den Häusern entlang - Einschränkungen zu erwarten für Anwohnende im EG		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x		11 10
Infom				Wo halte ich als Anwohnende bei Umzügen, wie kann ich temporär die Straße mit Auto nutzen? Wo können Handwerker parken?		Park- und Lieferzonen	x	x		18
Infom				Lärmbelastung Anwohnender in sehr enger Straße > Wie stark ist sie für die Anwohnenden? Wie wurde/wird das berechnet und beachtet?		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x		10 11
Infom				Welche Lärmschutzmaßnahmen sind geplant?		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x		10 11
Infom				Für Haltestelle Falckensteinstr.: Bitte Termin mit polit. Leitung und Anwohnenden machen!		Haltestelle außerhalb des Görlitzer Parks	x			33
Infom				Welche Erschütterungen sind durch Tram zu erwarten? Vertragen die Altbauten das? Was wurde unternommen, um diese zu reduzieren? Teilweise schwieriger Untergrund		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x		10 11
Infom				Kann Haltestelle nicht auf den "Platz ohne Namen" verlegt werden? Dieser wird dadurch belebt.		Haltestelle außerhalb des Görlitzer Parks	x			33
Infom				Oberleitung: Kommt Feuerwehr noch durch? Können Rettungsweg eingehalten werden?		Organisation Fahrleitung/GW-Standorte Abstimmungen mit der Berliner Feuerwehr		x		19 29
Infom				Wieviel Platz wird für Außenflächen für Gastronomie überhaupt zur Verfügung stehen? Sieht sehr schmal aus - Konkurrenz Fußgänger vs. Gastronomie		Außenflächen Gastronomie	x	x		8
Infom				Während Bauzeit: Wer fängt Einbußen und Schließzeiten der Gastronomie auf? Wie lange werden die Bauphasen überhaupt sein? Und wie wird dazu informiert werden? An wen wende ich mich mit meinen Fragen als Gastronomin?		Dauer/Beginn/Einschränkung Bauzeit		x		1
Infom				Fläche vor Supermarkt besser nutzen		Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau	x			24
Infom				Falckensteinstr. ist gesamt verkehrsberuhigt - wird und kann das überhaupt aufgehoben werden? Entrechtung der Anwohnenden und Fussgänger		Änderung im Straßennetz				30
Infom				Quell-/Zielaufkommen für Moschee prüfen		Übergeordnetes Verkehrskonzept		x		16

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
Infom				Sorge: Jetzt wird gesagt, was erhalten werden kann an Bäumen - aber in der Bauphase wird es anders kommen		Baumstandorte und deren Erhalt	x	x		7
Infom				Bestandsbäume erhalten, mehr Neupflanzungen in die Planung aufnehmen - höhere Priorität ansetzen		Baumstandorte und deren Erhalt Umweltgutachten und Ausgleichsflächen	x	x		7 10
Infom				Bei Baumneupflanzungen in der Falckensteinstraße nach Umbau: Bitte Linden für Bienen und Nase (und Eichenprozessionsspinner mag sie nicht)		Baumstandorte und deren Erhalt Umweltgutachten und Ausgleichsflächen	x	x		7 10
Infom				Allein in Bauphase der Oberleitung werden sicher Baukronen reduziert werden müssen > Gibt es dazu Berechnungen/messbare Erwartungen?		Baumstandorte und deren Erhalt	x	x		7
Infom				Wie soll Lieferverkehr und Parken vom Radweg ferngehalten werden?		Park- und Lieferzonen	x	x		18
Infom					bei Falckensteinstraße ist die Mittellage die bessere Option für alle, auch aus Sicht von Radfahrenden favorisiert	Wertung Variante				
Infom				Werden Bauarbeiten auch gleich zum Verlegen der Fernwärme genutzt?		Verbindung mit weiteren Infrastrukturprojekten			x	17
Infom				Kommunikation der nächsten Schritte (u. a. zu den nötigen Gutachten und dann den Plänen) bitte besser machen: z. B. früher ankündigen.		Beteiligung/Öffentlichkeitsarbeit	x	x		14
Infom				Welche Tramtypen werden eingesetzt? (Typ, Länge, Gewicht - entstehen dadurch Schwingungen und Vibrationen?)		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x		10 11
Infom				Tramgeschwindigkeit: Was soll langfristig möglich sein? Problem der engen Straßen und Park: Schrittgeschwindigkeit?		Geplante Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahn		x		12
Infom					Tram und Tramstrecke ist die beste Lösung, auch die Parkquerung (verglichen mit den Alternativen)	Befürwortung Straßenbahnprojekt				
Infom				Was passiert mit dem MIV in den verschiedenen Kiezen ? Parksuchverkehr etc.		Übergeordnetes Verkehrskonzept	x	x		16
Infom					Bestehende ÖPNV-Angebote reichen aus. Gefahr massiver Baumfällungen entlang der Route	Ablehnung Straßenbahnprojekt				
Infom				Warum anstelle von Tram keine E-Busse?		Ergebnis Grundlagenuntersuchung			x	3
Infom				Ausbau führt zu Lärmbelästigung durch Nachtverkehr und Feiern-de		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt Gentrifizierung und „Partytourismus“, Drogenkonsum		x	x	10 11 13
Infom				gewünscht sind konkrete, aktuelle Zahlen zu Veränderungen des Verkehrsaufkommens durch Tram		Übergeordnetes Verkehrskonzept		x		16

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
Infom				Baulogistik: Wann wird was gebaut? Enge, bewohnte und viel genutzte Straßen		Dauer/Beginn/Einschränkung Bauzeit		x		1
Infom				Warum werden Nutzungen nicht überlagert: Tram und Fahrrad zusammen möglich?		Verbindung mit weiteren Infrastrukturprojekten			x	17
Infom				Planungen großräumiger denken: nicht nur feinzeln ür die Straßenzüge, in denen Tram fahren soll, sondern Konzept für die gesamten Kieze entwickeln		Verbindung mit weiteren Infrastrukturprojekten			x	17
Infom				Wer vertritt ältere und körperlich Eingeschränkte in den Planungskommissionen?		Barrierefreier Ausbau/Querungsmöglichkeiten	x	x		32

## Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße – Hermannplatz (M10-Verlängerung) Auswertungsmatrix zum Infomarkt am 12.06.2024 und mein.berlin.de vom 05.06. bis 19.06.2024 (Anlage 5 zur Dokumentation)

Stand: Januar 2026

Für weiterführende Informationen siehe auch [www.berlin.de/m10-hermannplatz](http://www.berlin.de/m10-hermannplatz) oder [www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz](http://www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz)

### Abschnitt 2 – Falckensteinstraße (Seitenlage)

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		4	0	Der Zweirichtungsweg ist mit 2,5 - 3 Metern im Radvorrangnetz zu schmal.		Regelmaße Geh- und Radwege	x			34
mein.b		3	3		Die Anbindung an den Zweirichtungsweg im Görlitzer Park ist deutlich besser! Dieser sollte bis zur Oberbaumbrücke weitergeführt werden. Ich bevorzuge diese Variante auch, da der Radverkehr eher überholen kann als bei der 1,60 m Variante im Seitentaum.	Wertung Variante				
mein.b		2	1	Die Querschnittsaufteilung ist im maßlichen Detail fragwürdig: – Warum ist ein Gleisbereich 3,20 m breit, der andere dagegen 3,05 m? Offenbar werden hier einseitig 1,70 m 'halbe' Breite eingesetzt, obwohl die nur für besondere Bahnkörper erforderlich wären. Ein solcher liegt hier bei Abmarkierung nicht vor. – Das Maß 1,55 m auf der anderen Seite ist ebenso fragwürdig. Es wäre vielleicht hilfreich, anstatt der fiktiven Fahrzeugfronten der Straßenbahn das geltende Lichtraumprofil einzuzichnen. Das ist vielleicht nicht so anschaulich, aber rechtlich einwandfrei. Die Erzielung einer potentiell höheren Durchschnittsgeschwindigkeit kann in einem bisher verkehrsberuhigten Bereich kein Kriterium sein. Was die Anwohnerschaft zur Fällung der kompletten Baumreihe einer Straßenseite sagt, lässt sich vorhersehen, die Anmerkungen der Berliner Feuerwehr zur Führung der Straßenbahn samt Oberleitung vor einer Altbau-Gebäudefront ebenfalls.		Baumstandorte und deren Erhalt Geplante Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahn Abstimmungen mit der Berliner Feuerwehr Änderung im Straßennetz Vorplanung und Detailplanung	x	x		7 12 29 30 35
mein.b		7	1	Zweirichtungsweg entlang einer Straße grundsätzlich fragwürdig, da zu viele Konflikte an Einmündungen und Grundstückszufahrten, außerdem sind Quellen und Ziele auf der Straßenseite ohne Radweg schlechter zu erreichen. Radweg sollte nicht auf selbem Niveau wie Gehweg sein, da sonst permanente Konflikte mit Fußverkehr durch unachtsames Betreten, deutliche Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr erforderlich. Zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte auch für Straßenbahn nicht über 20 km/h liegen, da derzeit verkehrsberuhigter Bereich.		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung Geplante Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahn Änderung im Straßennetz	x	x		4 12 30

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		7	2	Die Bestandsbäume einschl. Baumscheiben und Baumfällungen müssen in der Planung nachvollziehbar dargestellt und vermasst werden. Varianten mit zahlreichen Baumfällungen sind Fehlplanungen und sollen ausscheiden.		Baumstandorte und deren Erhalt Vorplanung und Detailplanung	x	x		7 35
mein.b		1	0	Bestandsbäume einschl. Baumscheiben und Baumfällungen bitte in der Planung nachvollziehbar darstellen und vermaßen.		Baumstandorte und deren Erhalt	x	x		7
mein.b		2	1	Realistische Visualisierungen und keine geschönten Pastellskizzen		Vorplanung und (zentimetergenaue) Details	x	x		35
mein.b		7	2		Bei der Seitelage rückt die Trasse noch näher an die EG-Wohnungen und ist somit noch weniger zumutbar für die Betroffenen.	Wertung Variante				
mein.b	Reaktion	4	1		Als fahrradfahrer finde ich die Fahrraddoppelspur attraktiv. Dies ist flexibler auch für besonders große Fahrräder, z.B. zur Anlieferung. Das es eine gerade Fahrspur von der Warschauer Str. durch die Falckensteinstr. zur Sonnenallee gibt, finde ich gut für die Straßenbahnlinie, da dies Schnelligkeit bedeutet und das Haupthindernis für die Nutzung einer Straßenbahn ist. Ich sehe hier aber sehr großes Konfliktpotential mit entgegenkommenden Radfahrern und Anwohnern (Überquerung zwei Spuren). da es auf einer Doppelspur mehr Verkehr gibt. Zudem muss man die Schienen queren, wenn man von der Oberbaumbrücke kommend in ein Haus/Geschäft/Gastro will. nein keine Doppelspur, gut für Lastenräder...bügeln sich ihren ! Platz frei. schlecht für den mehrheitlichen Rest.	Wertung Variante				
		0	0							
		0	0							
mein.b		6	0		Seitenlage geht gar nicht. Finde die Mittellage besser, da sich die Risiken besser verteilen bzw. beide Seiten "gleichberechtigt" sind + mehr Bäume erhalten werden können. Zudem ist in der Seitelage mehr Platz für Fußgänger / Abstand zum Haus.	Wertung Variante				
mein.b		1	7		Herausforderung für Fußverkehr: Querung mit zweimaligem Zweirichtungsverkehr (Straßenbahn und Radverkehr). Genau so passieren die meisten Tram-Unfälle: Ah, auf meiner Seite ist frei, latsch los, Matsch - kommt die verdeckte Tram aus der anderen Richtung! Nein, es ist grundsätzlich viel zu eng in der Falckensteinstrasse. Egal welche Variante, man sieht es, es knirscht schon beim Planen. Geht gar nicht. Aussen um den Park herum!!!	Ablehnung Straßenbahnprojekt				

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		7	0	Ich begrüße die angekündigte Abstimmung mit dem Kiezblock. Mein Eindruck ist, dass die Tramlinie mit ihrer hoffentlich schnellen Verbindung nach Neukölln sehr attraktiv sein wird, wenn die Bahnen nicht andauernd im Stau stehen - und das kann nur erreicht werden, wenn sie eine eigene Spur, ohne KFZ, erhalten. Sonst sind Verspätungen durch Verkehrsstau ja vorprogrammiert. Dass Geh- und Radwege baulich eigentlich nicht voneinander getrennt werden, finde ich überaus schwierig, für Passanten wie auch Radfahrer*innen. Radwege werden, siehe Münster, Utrecht, Paris... gerne und viel genutzt, wenn sie sicher und breit genug sind. Im Idealfall, wenn Berlin das Radwegenetz endlich ausbaut, werden sie also in den kommenden Jahren stärker genutzt werden als zuvor. Hier dürfte es zu Konfliktsituationen mit Passanten kommen.		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung  Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau  Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren	x	x		4 24 31
mein.b		2	9		Dieser Plan ist ein Albtraum. Ich schließe mich den Argumenten insbesondere von Spreeaut (Anm Redaktion= Name von Teilnehmer*in auf mein.berlin) und anderer Ablehner an. Hier gibt es nicht zu wenig - es ist schon jetzt eine Verschwendung von Steuergeldern, der Ostbahnhof liegt immer noch abseits (1-2 mal umsteigen auf Bus) und der Hauptstau - morgens stadteinwärts, abends umgekehrt - hat nicht einmal eine Busspur bekommen. Ich benutze das Fahrrad - ohne Motor - bevorzugt, habe seit 30 Jahren BVG Jahreskarten + Radmonatskarten, fahre auch ein Auto - d.h. habe verschiedene Perspektiven im Blick. Tramgleise sind gefährlich für langsame Radler, Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle aller Art. Alle 3 Minuten quiescht schon jetzt eine Bahn über den alten Viadukt. das haben wir schon vor der Haustür, dann halt doppelt!!!!	Ablehnung Straßenbahnprojekt				
mein.b		5	0	Autos sollten aus der Straße völlig verbannt werden und so wenig Bäume wie möglich gefällt werden. Aber die Straßenbahn muss auf jeden Fall durch die Falckenstein Straße fahren."		Baumstandorte und deren Erhalt  Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren	x	x		7 31
	Reaktion	0	1	Warum? Die Falcke ist zu eng.						

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		2	6	<p>Stellungnahme Bündnis Stadtnatur in K61 zur Strassenbahn M10, Falckensteinstraße</p> <p>Die Streckenführung der Strassenbahn durch die Falckensteinstraße führt durch eine enge, stark Fußgängerfrequentierte Straße. Hier sehen wir aufgrund der Enge Unfallpotential und Nutzungskonflikte des Strassenlandes. Aufgrund der Enge müssen hierfür ebenfalls zahlreiche Bestands-Straßenbäume gefällt werden. Diese Bäume sind ebenfalls Existenzgrundlage von Gebäudebrütern in den Altbauten. Rodungen führen zu artenschutzrechtlichen Konflikten sowie zu Hitzeinselbildung in der Straßenschlucht. Neupflanzungen können die ökologische Leistung von Altbäumen nicht kompensieren und viele Neupflanzungen schaffen es nicht mehr anzuwachsen aufgrund der veränderten klimatischen Verhältnisse in der Innenstadt (Hitze/Trockenheit/zu kurze Pflegezeiträume).</p> <p>Auf den Visualisierungen der Pläne ist die Straße breiter gezeichnet als tatsächlich. Die entstehende Enge, Geräuschbelastung der Anwohnenden, Unfallgefahr (auch Fahrräder in den Schienen) sowie die veränderte Situation nach Baumrodungen sind geschönt dargestellt.</p> <p>Wir plädieren aus Artenschutz- Klimaschutz- und Anwohnendenschutzrechtlichen Gründen für die Favorisierung der Sonnenallee-Trasse.</p>		<p>Ergebnis Grundlagenuntersuchung</p> <p>Alternative Trassenführung der M10</p>			x	<p>3</p> <p>36</p>

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU						
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)		
mein.b		1	3	<p><b>Teil 1/2</b></p> <p>Vorweg möchten wir erwähnen, dass uns die Verarbeitung dieser Beteiligungen nicht klar ist. In der Einleitung schreiben Sie, dass Hinweise ausgewertet und für eine Verarbeitung abgewogen werden.</p> <p>Gibt es eine Synopse, deren Ergebnisse an die Beitragenden und die Öffentlichkeit versendet werden?</p> <p>Welche Möglichkeiten bestehen die vorliegende Route zu hinterfragen und eine bessere Routenführung in Planungsabwägungen einzubringen?</p> <p>Welche Entscheidungsgrundlage liegt der vorgestellten Route zugrunde? Wurden Anwohner und Gewerbetreibende in Abwägungsprozesse einbezogen?</p> <p>Jetzt zu dieser Vorplanung: Es wird eine Route vorgestellt, die sich innerhalb des Abschnitts 2 in zwei Varianten darstellt.</p> <p>Zwar ist die Idee eine Linie als einfachste Verbindung zweier Punkte zu wählen erst einmal nachvollziehbar, sinnvoll ist es in diesem Fall aber nicht. Weder in Mittel- noch in Seitenlage.</p> <p>Begründung: 1) Die Straße ist nur 18,5m breit. Die Straßenbreite ist für TRAM-Niederflurbahnen nicht geeignet. Die TRAM-Niederflurbahnen sind eigentlich für eigenständige Gleisbette konzipiert. Mit 50t Leergewicht, einer Länge von 50m, einer Kapazität von 200 Personen und einer Taktung von 5 Minuten in der Hauptverkehrszeit (je Richtung) würde die Straße maßlos überfordert. Weder sichere Fahrrad- und Fußwege wären gegeben noch der sichere Betrieb einer Straßenbahn in einer akzeptablen Taktung. Haltestellen mit damit verbundenen Aus- und Zustiegen und gegebenenfalls Warten ist nicht zu realisieren.</p> <p>2) Verkehrsberuhigte Zone Die Straße ist beidseitig durch Altbauten flankiert, die mit fünf Obergeschossen eine höhere Einwohnerdichte als in anderen Altbauquartieren aufweisen. In Kombination mit der schmalen Straße ist in dieser Straße schon jetzt mehr los als anderswo (Anwohner, Gewerbe, Besucher, Fahrradverkehr, Drogen-gewerbe). Zum Glück ist es wenigstens eine verkehrsberuhigte Zone.</p> <p>3) Baumbestand Der beengte Straßenquerschnitt ermöglicht es laut Planstand schon in der Leistungsphase 2 (Vorplanung) nicht, den oft bis zu den Dächern reichenden Baumbestand zu erhalten - viele der Bäume sind im aktuellen Entwurf bereits mit als „neue“ Bäume dargestellt. Die hochgewachsenen Bäume sind durch Neupflanzungen nicht zu ersetzen. Unter aktuellen Bedingungen würde ein neu gepflanzter Baum selbst nach Jahrzehnten nicht zu seinen zu den Bestandsbäumen aufschließen. Der Einbau von TRAM-Gleisbetten, mit entsprechenden Verdichtungsanforderungen, würde dies definitiv verhindern. Auch die Verschattung wäre für die Falckensteinstraße häufig. Im Sinne einer klimaresilienten Stadt wäre das der Weg in die entgegengesetzte Richtung.</p> <p>4) Denkmalgeschützte Thielenbrücke Die Thielenbrücke ist nicht geeignet für die Trasse einer Niederflurbahn. Die denkmalgeschützte Brücke müsste abgebrochen und neu aufgebaut werden.</p>								
						<p>Ergebnis Grundlagenuntersuchung</p> <p>Neubau/Kosten Brücken</p> <p>Baumstandorte und deren Erhalt</p> <p>Beteiligung/Öffentlichkeitsarbeit</p> <p>Änderung im Straßennetz</p> <p>Alternative Trassenführung der M10</p>	x	x	x	<p>3</p> <p>6</p> <p>7</p> <p>14</p> <p>30</p> <p>36</p>		

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		0	3	<p><b>Teil 2/2</b> Alternative Route: Der Straßenquerschnitt in der Falckensteinstraße beträgt ca. 18,85m. Die Oppelner Straße ist mit 26m deutlich breiter. Von der Oppelner Straße bis Reuterstraße und weiter zur Sonnenallee betragen die Straßenquerschnitte durchgängig 24 - 26m. Allein auf einer Länge von ca. 50m ist eine Engstelle mit ebenfalls nur 18,85m. Ohne Haltestelle ist eine kurze Engstelle eventuell zu betreiben. Wie kommt man von der Warschauer Straße zur Oppelner Straße? Der nachfolgende Gedanke ist vermutlich nicht naheliegend und wäre nicht ohne Widerstände umsetzbar. Aber das Erreichen der Oppelner Straße mit durchgängig 6-8m breiteren Straßenquerschnitten würde vieles einfacher machen. Auch die Bäume stehen in der Oppelner 3m weiter auseinander als in der Falckensteinstraße und könnten damit erhalten bleiben. Die Trasse müsste über das eingeschossig bebaute Eckgrundstück Schlesi-sche Straße/Oppelner Straße geführt werden. So wäre die Oppelner Straße erreichbar und der Verkehrsknotenpunkt am Schlesischen Tor könnte weiterhin wie gehabt funktionieren. Momentan ist auf dem Eckgrundstück, unter Anderem, das Restaurant „Bagdad“ zu finden. Innerhalb eines städtebaulichen Wettbewerbs könnten qualitative Aufwertungen herausgearbeitet werden, die die vielen Funktionen miteinander verknüpfen und/oder vereinen. Die Planung und den Bau guter Stadtplanung überlässt man nur leider gerne den Schweizern und Skandinavien. Berlin zeichnet sich diesbezüglich bisher nicht unbedingt aus, aber zu spät ist es nicht. Eine damit verbundene Neustrukturierung würde auch den ansässigen Gewerbetreibenden, wie z.B. dem Restaurant „Bagdad“ an dieser Adresse Platz bieten. Ein Umsteigebahnhof am Schlesischen Tor als Verteiler in den Kiez, kann an dieser ohnehin urbanen Stelle eine neue, vermutlich mehrgeschossige, Straßenfassung gut vertragen. Angekommen in der Oppelner Straße können mindestens 24, oft sogar 26m, bis zur Sonnenallee beplant werden. Allein auf 50m müssten in einem engen Querschnitt Lösungen gefunden werden. In der Oppelner Straße stehen die Bäume ca. 12,5m auseinander. In der Falckensteinstraße sind es 9,5m. Die zu Recht unter Denkmalschutz stehende Thielenbrücke würde bleiben, wie sie ist. Eine ohnehin notwendige Neubaubrücke kann in Verlängerung der Liegnitzer Straße den Landwehrkanal queren, ohne dass die Thielenbrücke zerstört würde. Zusätzlich könnte eine Entkoppelung des Radwegenetzes von der Routenführung der TRAM den jeweiligen Betrieb für alle Beteiligten sicherer machen. Der Radverkehr könnte weiterhin wie geplant den direkten Weg durch die Falckensteinstraße nehmen. Durch diese Entkoppelung würde zusätzlich Sicherheit geschaffen und die Straßenquerschnitte würden entlastet. Wann werden Ergebnisse einer vermutlich geplanten Synopse bekanntgegeben?</p>		Ergebnis Grundlagenuntersuchung  Alternative Trassenführung der M10			x	3  36
	Reaktion	0	0	Die Idee ist nicht schlecht, kommt aber zu spät. Bei der Beteiligungsrunde 2018 wäre das ein guter Beitrag gewesen, nun ist aber der Abwägungsprozess, welche Trasse die beste ist, abgeschlossen. Meine favorisierte Trasse ist leider auch nicht zu Zuge gekommen. Nun aber gilt es, die Strecke endlich zu bauen und nicht weitere Jahrzehnte immer wieder von vorne zu beginnen, auch wenn das eine Berliner Eigenart zu sein scheint.						

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		0	0	Die Falckensteinstraße ist unheimlich eng - ich hoffe, es ist gesichert, dass neben Fuß- und Radverkehr nicht auch noch Autoverkehr und Parken möglich ist - egal, ob Seiten- oder Mittellage.		Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren				31
mein.b		1	2	Was heißt: „Abstimmung mit Kiezblock Wrangelkiez“? Der Kiezblock oder die Kampagne „Autofreier Wrangelkiez“ vertritt nicht die Mehrheit der Kiezbewohnerinnen: Befürworter Ende 2018 nach halbjähriger Suche im Internet: 666, davon 390 aus dem Kiez. Das ist eine klare Minderheit bei gut 10.000 Einwohnerinnen. In den Medien ist ein anderer Eindruck entstanden. Es gab auch die Unterschriftenaktion: WIR AKZEPTIEREN KEINEN AUSVERKAUF VOM WRANGELKIEZ: 3.134, davon lokal 2.345. Die Gewerbetreibenden wurden nicht ausreichend berücksichtigt.		Übergeordnetes Verkehrskonzept				16
mein.b		1	0	Viele der 49 Bäume müssen gefällt werden. Besonders die großen! Die Mindestbreite von 2 Straßenbahnstrecken und 2 Radwegen wird zwischen den hier lebenden Straßenbäumen oft nicht erreicht. Deshalb müssen besonders die großen Bäume für dieses Bauvorhaben gefällt werden. Ein Baum auf dem Fahrradweg ist wohl kaum zulässig, wenn auf der anderen Seite eine Straßenbahn einer Hauptverkehrslinie mit 20-30km gleichzeitig von hinten passiert. Die Falckensteinstraße ist durchgehend nicht 19m breit!		Baumstandorte und deren Erhalt				7

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		1	2		<p>Teile und herrsche! Hier hat die Aussage folgende Bedeutung. 1. Statt die Linie dieser Großtechnik/Straßenbahn (wiegt 50 t - wie eine U-Bahn) über Hauptverkehrsstrassen zu führen, wird ein Innenstadtbezirk (Wrangelkiez) durchschnitten. Die Wertung auf mein.berlin.de wird in einzelne Abschnitte zur Bewertung unterteilt. So sind die vielen Kreuzungsbereiche kein Thema, wie auch die städtebaulichen Bewertungen. 2. Die Abschnitte bis zur nächsten Kreuzung sind so klein, dass darin z.B. keine Haltestelle an der Oberbaumbrücke bis zur Schlesischen Straße möglich ist, wo eine günstige Haltestelle sinnvoll wäre. 3. Diese Unfallschwerpunkte sind kein Untersuchungsthema. Die Übergangsbereiche z.B. vom verkehrsberuhigten Wrangelkiez in die Hauptverkehrsstraßen sowie in den Görlitzer Park, könnten zu untersuchende Beispiele für mögliche Unfallschwerpunkte sein. 4. Der Wegfall des verkehrsberuhigten Bereichs Wrangelkiez muss untersucht werden. 5. Die Kosten für den Neubau der der Tram-Trasse an der U-Bahn-Unterführung an der Kreuzung Oberbaumstraße - Falckensteinstr. müssen berücksichtigt werden. 6. Die Kosten für die Brückenverstärkung der Oberbaumbrücke wurden nicht ausgewiesen. Bei 62 Millionen plus 2x15 Millionen (2 Brücken) heißt das: Mehrkosten von ca. 50%, plus den jährlichen Preissteigerungen.</p> <p>Die bisher vorliegende Planung berücksichtigt nicht alle nötigen Kosten und Aspekte. A. Diese Linienverlängerung ist nur eine Abkürzung. 2.Ampel mit 2.Treppe und ein weiterer Fahrstuhl am Kottbusser Tor wären auch ausreichend. B. Diese Vorlage hat kein städteplanerisches Konzept! C. Zerstörung eines Wohn- und Arbeitsstadteils mit dessen Erholungsgebieten. D. Überlastung der Oberbaumbrücke! E. Dauerkonflikt zwischen Straßenbahn und 5.000 Fahrradfahrerinnen täglich!</p> <p>Diese Tram-Trasse ist aus guten Gründen in den letzten fast 100 Jahren nicht gebaut worden. U-Bahn ist nicht sinnvoll wegen Spree und Landwehrkanal. Hochbahn: Ebene schon belegt. Andere Technik: Bis jetzt nicht geprüft. Gegenvorschlag: M36 als Flächenerschließung in Nord-Süd-Richtung zwischen U8 und M10 vom Volkspark Friedrichshain über Ostbahnhof mit eigener Brücke in die Andre-Lourde-/Manteuffelstraße über Lausitzer- und Spreewaldplatz nach Neukölln. (Alternativ über Reichenberger Straße). Hier würden die Fahrgäste auf die U- und S-Bahnlinien an der Weberwiese, Ostbahnhof mit neuem Rathaus, Görlitzer Bahnhof und den neuen Linien auf der Sonnenallee und am Hermannplatz verteilt. Außerdem liegen hier viele Schulen und andere wichtige kommunale Einrichtungen. Statt einer südlichen M10-Verlängerung würde eine 2. Fußgängerampel mit 2.Treppe zum Bahngleis U1/U3 und ein weiterer Fahrstuhl am Kottbusser Tor ausreichend sein, um die Kapazität zu bewältigen. Das kostet keine 100 Millionen Euro für eine schlechte Lösung, die noch nicht einmal am U-Bahnhof Hermannplatz endet.</p>	Ablehnung Straßenbahnprojekt				

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein. b		1	1		Ökologischer Grünzug Wrangelkiez Die geplante und weitgehend vom Bund finanzierte Baumaßnahme „Ökologischer Grünzug Wrangelkiez“ für die lokale Bevölkerung mit Brunnen und Aufenthaltsflächen im zentralen Bereich des Wrangelkieses an der Falckensteinstraße widerspricht dieser Planung. Die M10 als Hauptverkehrslinie mit beschleunigten Fahrradwegen steht im klaren Widerspruch zum in Umsetzung befindlichen Bauvorhaben. Der verkehrsberuhigte Bereich wird dadurch nicht geachtet.	Ablehnung Straßenbahnprojekt				
Infom				Rad- & Fussverkehr räumlich voneinander trennen, um Konflikte zu vermeiden (z. B. mit Bordsteinstufe)		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung	x	x		4
Infom				Fahrradstreifen mit 1,50m direkt an den Tramgleisen > Gefahr insbesondere für Kinder, Überholen durch die Tram ist so nicht StVO-konform		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung Änderung im Straßennetz	x	x		4 30
Infom				Schallschutzmaßnahmen für Anwohnende sind nötig		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x		10 11
Infom				Wer übernimmt bei nachweislich erhöhter Lärmbelastung die Kosten für Schallschutzmaßnahmen (z B. Fenster austauschen?)		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x		10 11
Infom				Wie wird die Anlieferung der Gastro & des REWE gelöst?		Park- und Lieferzonen	x	x		18
Infom				Enge der Straße macht gute Kombi von Fuss- & Raverkehr und Tram kaum möglich: Tram fährt auch sehr nah an den Häusern entlang - Einschränkungen zu erwarten für Anwohnende im EG		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x		10 11
Infom				Wo halte ich als Anwohnende bei Umzügen, wie kann ich temporär die Straße mit Auto nutzen? Wo können Handwerker parken?		Park- und Lieferzonen	x	x		18
Infom				Lärmbelastung Anwohnender in sehr enger Straße > Wie stark ist sie für die Anwohnenden? Wie wurde/wird das berechnet und beachtet?		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x		10 11
Infom				Welche Lärmschutzmaßnahmen sind geplant?		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x		10 11
Infom				Für Haltestelle Falckensteinstr.: Bitte Termin mit polit. Leitung und Anwohnenden machen!		Haltestelle außerhalb des Görlitzer Parks	x			33
Infom				Welche Erschütterungen sind durch Tram zu erwarten? Vertragen die Altbauten das? Was wurde unternommen, um diese zu reduzieren? Teilweise schwieriger Untergrund		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x		10 11
Infom				Kann Haltestelle nicht auf den "Platz ohne Namen" verlegt werden? Dieser wird dadurch belebt.		Haltestelle außerhalb des Görlitzer Parks	x			33

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
Infom				Oberleitung: Kommt Feuerwehr noch durch? Können Rettungswege eingehalten werden?		Organisation Fahrleitung/GW-Standorte Abstimmungen mit der Berliner Feuerwehr		x		19 29
Infom				Wieviel Platz wird für Außenflächen für Gastronomie überhaupt zur Verfügung stehen? Sieht sehr schmal aus - Konkurrenz Fußgänger vs. Gastronomie		Außenflächen Gastronomie	x	x		8
Infom				Während Bauzeit: Wer fängt Einbußen und Schließzeiten der Gastronomie auf? Wie lange werden die Bauphasen überhaupt sein? Und wie wird dazu informiert werden? An wen wende ich mich mit meinen Fragen als Gastronomin?		Dauer/Beginn/Einschränkung Bauzeit		x		1
Infom				Fläche vor Supermarkt besser nutzen		Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau	x			24
Infom				Falckensteinstr. ist gesamt verkehrsberuhigt - wird und kann das überhaupt aufgehoben werden? Entrechtung der Anwohnenden und Fussgänger		Änderung im Straßennetz				30
Infom				Quell-/Zielaufkommen für Moschee prüfen		Übergeordnetes Verkehrskonzept		x		16
Infom				Sorge: Jetzt wird gesagt, was erhalten werden kann an Bäumen - aber in der Bauphase wird es anders kommen		Baumstandorte und deren Erhalt	x	x		7
Infom				Bestandsbäume erhalten, mehr Neupflanzungen in die Planung aufnehmen - höhere Priorität ansetzen		Baumstandorte und deren Erhalt Umweltgutachten und Ausgleichsflächen	x	x		7 10
Infom				Bei Baumneupflanzungen in der Falckensteinstraße nach Umbau: Bitte Linden für Bienen und Nase (und Eichenprozessionsspinner mag sie nicht)		Baumstandorte und deren Erhalt Umweltgutachten und Ausgleichsflächen	x	x		7 10
Infom				Allein in Bauphase der Oberleitung werden sicher Baukronen reduziert werden müssen > Gibt es dazu Berechnungen/messbare Erwartungen?		Baumstandorte und deren Erhalt	x	x		7
Infom				Wie soll Lieferverkehr und Parken vom Radweg ferngehalten werden?		Park- und Lieferzonen	x	x		18
Infom				Werden Bauarbeiten auch gleich zum Verlegen der Fernwärme genutzt?		Verbindung mit weiteren Infrastrukturprojekten			x	17
Infom				Kommunikation der nächsten Schritte (u. a. zu den nötigen Gutachten und dann den Plänen) bitte besser machen: z. B. früher ankündigen.		Beteiligung/Öffentlichkeitsarbeit	x	x		14
Infom				Welche Tramtypen werden eingesetzt? (Typ, Länge, Gewicht - entstehen dadurch Schwingungen und Vibrationen?)		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x		10 11
Infom				Tramgeschwindigkeit: Was soll langfristig möglich sein? Problem der engen Straßen und Park: Schrittgeschwindigkeit?		Geplante Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahn		x		12

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
Infom					Tram und Tramstrecke ist die beste Lösung, auch die Parkquerung (verglichen mit den Alternativen)	Befürwortung Straßenbahnprojekt				
Infom				Was passiert mit dem MIV in den verschiedenen Kiezen ? Parksuchverkehr etc.		Übergeordnetes Verkehrskonzept	x	x		16
Infom					Bestehende ÖPNV-Angebote reichen aus. Gefahr massiver Baumfällungen entlang der Route	Ablehnung Straßenbahnprojekt				
Infom				Warum anstelle von Tram keine E-Busse?		Ergebnis Grundlagenuntersuchung			x	3
Infom				Ausbau führt zu Lärmbelästigung durch Nachtverkehr und Feiernde		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen				10
						Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x	x	11
						Gentrifizierung und „Partytourismus“, Drogenkonsum				13
Infom				gewünscht sind konkrete, aktuelle Zahlen zu Veränderungen des Verkehrsaufkommens durch Tram		Übergeordnetes Verkehrskonzept		x		16
Infom				Baulogistik: Wann wird was gebaut? Enge, bewohnte und viel genutzte Straßen		Dauer/Beginn/Einschränkung Bauzeit		x		1
Infom				Warum werden Nutzungen nicht überlagert: Tram und Fahrrad zusammen möglich?		Verbindung mit weiteren Infrastrukturprojekten			x	17
Infom				Planungen großräumiger denken: nicht nur feinzeln ür die Straßenzüge, in denen Tram fahren soll, sondern Konzept für die gesamten Kieze entwickeln		Verbindung mit weiteren Infrastrukturprojekten			x	17
Infom				Wer vertritt ältere und körperlich Eingeschränkte in den Planungskommissionen?		Barrierefreier Ausbau/Querungsmöglichkeiten	x	x		32

## Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße – Hermannplatz (M10-Verlängerung)

### Auswertungsmatrix zum Infomarkt am 12.06.2024 und mein.berlin.de vom 05.06. bis 19.06.2024 (Anlage 6 zur Dokumentation)

Stand: Januar 2026

Für weiterführende Informationen siehe auch [www.berlin.de/m10-hermannplatz](http://www.berlin.de/m10-hermannplatz) oder [www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz](http://www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz)

#### Abschnitt 3 – Görlitzer Park

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		5	1	Wie bei den vorherigen Abschnitten auch fehlt eine Aussage zur Fahrleitung und deren Masten. Bei 3,00 m Gleisabstand können keine Mittelmaste eingesetzt werden. Die Angabe von 3,27 m breiten Gleisbereichen scheint eigentümlich, eröffnet aber genug Platz dafür.		Organisation Fahrleitung/GW-Standorte		x		19
mein.b		7	1	Hier sollte die Radschnellverbindung in der Wiener Straße mitgedacht werden. Gleise sollten gegen „Reinrutschen“ der Fahrradreifen geschützt werden und ggf. Vorrang bekommen.		Radschnellverbindung am Görlitzer Park	x			37
	Reaktion	1	0	gegen das Einfädeln der Reifen in die Schienen hilft am besten achtsame Fahrweise. Die Gummieinsätze für Gleise, die in Zürich und Basel erprobt wurden, sind leider sehr witterungsanfällig und kurzlebig						
mein.b		5	0	Taktile Platten oder stärkere Barrieren sollten den Radweg vom Gehweg abgrenzen.		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung Barrierefreier Ausbau/Querungsmöglichkeiten		x		4 32
mein.b		9	1	Statt den Radweg seitlich zu verschmälern sollte lieber eine Mittelinsel für Fußgänger eingerichtet werden. Aufgrund des zu erwartenden hohen Radverkehrsaufkommen müssen. Zu Fuß gehen dann nur in eine Richtung abwarten. Dies dürfte die Überquerungszeit deutlich verkürzen.		Barrierefreier Ausbau/Querungsmöglichkeiten		x		32
mein.b		9	1	Im Park wären zweiseitig entlang der Straßenbahntrasse angelegte Zweirichtungsräder besser, damit der Radverkehr in Fahrtrichtung Neukölln nicht zweimal die Straßenbahntrasse queren muss. Dazu müsste ein Teil des Kinderbauernhof-Geländes genutzt oder die gesamte Trasse in Höhe des Sportplatzes etwas in Richtung des Sportplatzes verschwenkt werden. Die Straßenbahn sollte im Park max. 20 km/h fahren dürfen. Die Kreuzungen an der Görlitzer und Wiener Straße werden besondere Konfliktpunkte werden, die von allen Verkehrsteilnehmern geringe Geschwindigkeiten erfordern und die mit Ampeln ausgestattet werden müssen. Ein Zweirichtungsräderweg entlang der Parkseite der Wiener Straße, wäre ausnahmsweise in Ordnung, da hier keine Einmündungen und Grundstückszufahrten vorhanden sind.		Zweirichtungsräderweg und Querungsmöglichkeiten im Görlitzer Park	x			38

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b	Reaktion	0	1	20km/h ernsthaft? Da spielen doch Kinder!		Zweirichtungsradweg und Querungsmöglichkeiten im Görlitzer Park	x			38
mein.b		3	0	Wurde der Höhenunterschied zwischen Straßenniveau und Park berücksichtigt bzw. ist dieser relevant? Wirkt er sich auf die Planung aus?		Höhenplanung entlang der Straßenbahnstrecke		x		39
mein.b		18	0	Der Radweg, das Rasengleis und die Verkehrsberuhigung an der Kreuzung zur Görlitzer Straße gefallen mir sehr gut.		Zweirichtungsradweg und Querungsmöglichkeiten im Görlitzer Park	x			38
	Reaktion	0	0	Der Radweg selbst ist in Ordnung, aber die so erforderliche zweimalige Querung der Gleise, wenn man Richtung Süden radelt ist großer Mist. Bitte Radwege auf beiden Seiten der Tram!						
mein.b		4	7	Die Ecke Falkensteinstraße/Görlitzer Straße rund um den Spielplatz ist bereits jetzt stark durch den dort 24h stattfindenden Drogenhandel stark belastet. Wenn die im Volksmund auch Partytram genannte M10 ausgerechnet dort eine Haltestelle bekommt, wird das zu weiteren Problemen führen - auf Kosten der den Spielplatz nutzenden Kinder und dort wohnenden Bewohner. Der Standort vor dem Spielplatz kann keine Alternative zur ursprünglich im Park geplanten Haltestelle sein und muss entfallen.		Gentrifizierung und „Partytourismus“, Drogenkonsum Haltestelle außerhalb des Görlitzer Parks	x		x	13
		6	0	Warum sollte nicht genau das Gegenteil passieren? Durch die dauernde Öffentlichkeit der Straßenbahn-Haltestelle wird der Bereich besser ausgeleuchtet, stärker frequentiert und damit für den Drogenhandel unattraktiv.						20
	Reaktion	0	0	Das hatten wir auch gehofft. Leider haben die neuen Leuchten im Park keine Wirkung gezeigt, da diese durchaus beliebt bei den Verkäufern und Käufern sind. Der Handel findet auch keinswegs im Verborgenen statt, sondern direkt unter den Fenstern und vor den kleinen Spielplatzbesuchern. Die U-Bahn Stationen Schönleinstraße und Görlitzer Bahnhof zeigen, dass Käufer und Verkäufer sich von der hohen Frequenz an Fahrgästen und der damit verbundenen Sichtbarkeit nicht abschrecken lassen. Im Bereich des Parkeingangs und vor dem Spielplatz werden Kinder und Frauen werden aus dem von Käufern und Verkäufern (beide fast ausschließlich Männer) dominierten öffentlichen Raum gedrängt. Um diesen öffentlichen Raum für die Bewohner wieder zurückzugewinnen braucht es kreative Ideen. Unser Traum wäre die Falkensteinstraße als Spielstraße für die Kleinen und Großen aus dem Kiez umzugestalten nach dem Vorbild des äußerst gelungenen Lausitzer Platzes!						

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b	Reaktion	3	0	Sicherheitskonzept für den durch Drogenhandel belasteten Bereich der Ecke Falkensteinstraße/Görlitzer Straße		Gentrifizierung und „Partytourismus“, Drogenkonsum			x	13
		0	0	das wird sich z.T. an die Haltestellen verlagern....						
mein.b		1	1	Wettbewerb Freiraumplanung frühzeitig Gestaltung sollten nicht den Verkehrsplanern überlassen werden Wendehammer der Görlitzer ist unmöglich		Haltestelle außerhalb des Görlitzer Parks Freiraumkonzept für Abschnitt 2-4	x			20 40
mein.b		15	0	<p>Wäre der aktuelle Senat nicht durch Mauer- und Zaunfans besetzt, wäre die Haltestelle „Görlitzer Park“ auch gut im Bereich der vergammelten alten Brunnenanlage im Park vorstellbar. Dies würde Platzkonflikte in der Falkensteinstraße vermeiden. Zudem würde eine hell ausgeleuchtete und gut frequentierte Haltestelle eine zusätzliche soziale Kontrollwirkung auf diesen Teil des Parks ausüben, der ja durch Fehlnutzung als Party- und Drogengebrauchszone stark leidet.</p> <p>Eine Haltestelle in diesem Bereich würde auch die erwartbaren Gefahrensituationen durch rücksichtslose Radfahrer bei der Querung der Ost-West-Achse vermeiden, da die Tram bei der Ein- und Ausfahrt in die Haltestelle mit besonders reduzierter Geschwindigkeit unterwegs ist.</p> <p>Aber wie bereits erwähnt, wenn der Park bald nur noch mit Passierschein wie einst die Ostzone betreten werden darf, ist eine Haltestelle dort natürlich nicht möglich. So schafft die vermeintliche Lösung zur Parkkontrolle Probleme bei der Umsetzung der unverzichtbaren Haltestelle „Görlitzer Park“ in der Falkensteinstraße – anstatt die Maßnahmen zusammenzudenken. 🙄</p>		Haltestelle außerhalb des Görlitzer Parks	x			33
mein.b		1	3		<a href="https://www.ak-berlin.de/fileadmin/user_upload/Pressemitteilungen/Pressemitteilungen_2024/03_PM_Den_Goerlitzer_Park_sicherer_und_schoener_machen.pdf">https://www.ak-berlin.de/fileadmin/user_upload/Pressemitteilungen/Pressemitteilungen_2024/03_PM_Den_Goerlitzer_Park_sicherer_und_schoener_machen.pdf</a>	Pressemitteilung Architektenkammer				
mein.b		6	1	Mit der Planung der M10 durch den Görlitzer Park wären die Überlegungen über eine Einzäunung ja dann wohl hoffentlich hinfällig, oder ? Denn Tore, die sich kurz vor jeder Straßenbahn öffnen und hinter ihr wieder schließen, dürften ja wohl nicht geplant sein, oder? ;-)		Zaun am Görlitzer Park	x	x		41

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		2	16		Grundsätzlich scheint es mir schwierig, eine Straßenbahnlinie durch einen Park fahren zu lassen, ohne den Charakter einer Parkanlage als vor Verkehr geschützten Ort zu stören. Zum Beispiel kann man Kinder nicht mehr frei herumtoben lassen, wenn die Gefahr besteht, dass sie unter die Straßenbahn geraten. Der Park wird durch die Gleise in zwei Teile zerschnitten und man kommt nicht von einem in den anderen Teil, ohne aufpassen zu müssen, dass man nicht überfahren wird. Das finde ich schade.	Ablehnung und Befürwortung Straßenbahnprojekt				
	Reaktion	2	0		Ich habe nicht den Eindruck, dass man im beschriebenen Parkbereich aktuell Kinder wirklich herumtoben lassen kann ;- ) dafür ist der Abschnitt viel zu stark frequentiert (primär von Radfahrer*innen natürlich, aber auch so vielen Passanten...). Als radfahrende Familie wären wir sehr froh über eine verbesserte Führung von Radfahrern und Passanten in diesem Bereich, die mit dem Bau der Tramstrecke ja durchaus umsetzbar wäre. Ich sehe, dass die Planung hier noch „knirscht“, machbar wäre es aber. Außerdem wäre es toll, mithilfe der Tramstrecke die Erreichbarkeit des Parks zu verbessern. Aus Neukölln kommend, kommt man mit dem Bus nicht nahe und schnell genug ran. Als vergleichsweise barrierefreies Angebot wäre die Tram sicher auch populärer als der Bus (und transportiert viel mehr Menschen!). Ob eine Streckenführung entlang des Kanals, dessen Ufer zwecks Erholung ja auch sehr beliebt ist, das kleinere Übel wäre, bezweifle ich					
mein.b		1	17		Der Park wird in zwei Teile geteilt mit nur einem einzigen kleinen Gleisübergang. Kinder können nicht mehr ohne Aufsicht spielen und werden noch mehr aus dem Görli verdrängt. So traurig würde der Görli aussehen, wenn unsere Freiräume durch Verkehrsplaner gestaltet werden. Kosten und Nutzen dieser Trassenführung stehen in keinem Verhältnis.	Ablehnung und Befürwortung Straßenbahnprojekt				
	Reaktion	6	0		Südlich des geplanten Gleisübergangs ist auch heute schon kein Übergang zwischen dem östlichen und westlichen Teil möglich: Westlich befindet sich der eingezäunte Kinderbauernhof, östlich das eingezäunte Sportgelände. Die Teilung betrifft also die nördlichen 90m. Ein Bereich in dem wenig gequert wird, wegen der Büsche und Wasserbecken. Zusammengefasst: Bereits heute laufen die meisten Menschen an der Stelle des geplanten Gleisübergangs von Ost nach West bzw. umgekehrt.					

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		4	3	<p>Der Gehweg ist zu eng und sollte mindestens 5 m breite haben: 2x 2,5m für 2 Richtungen. Dies ist ein Mindestmaß. Insbesondere weil es sich um einen Park handelt und Räder und Trams „zu Gast“ sind sollte durch einen besonders breiten Gehweg die Park Funktion geschützt werden.</p> <p>Es muss auch völlig klar sein, dass, wenn nun Tram und Rad Hauptverkehrsachsen durch den Park verlaufen, die FußgängerInnen Zuwege, Kreuzungen, Querungen etc. absolute Priorität und Vorrang haben müssen.</p> <p>Dass der Park hier eine Barriere bekommt welche Fußverkehr behindert und erschwert ist nicht gut.</p>		Regelmaße Geh- und Radwege	x			34
	Reaktion	1	0	Ich glaube sie verwechseln gerade Straßenbahn Spuren mit Auto Spuren, Straßenbahn sind nicht fließend und äußerst verträglich mit Fußgänger, funktioniert ja sogar auf dem Alexanderplatz						
mein.b		0	1	<p>Der Park soll eingezäunt werden. Damit ist im Bereich der Einfahrt und Ausfahrt aus dem Park die Situation nicht abgesichert. Entweder man zäunt die Strecke komplett in der Höhe der Parkein-zäunung ein, was eine höhere Durchfahrgeschwindigkeit erlaubt, und nur an den Parkwegkreuzungen, öffnen/schließen sich wie im Eisenbahnverkehr Vollschranken bei Straßenbahnannäherung, oder die Straßenbahn umfährt den Park, entlang des Landwehrkanales. Automatische Tore bei der Park-Ein-und Ausfahrt sind unpraktisch, störanfällig, hoher Wartungsaufwand und stehen dem Gedanken der nächtlichen Zaun-Parkabsicherung entgegen. Außerdem kommt es bei der automatischen Öffnung zu kritischen Situationen, nutzen nächtliche Parkbenutzer, diese Öffnung.</p>		Einfriedung des Görlitzer Parks		x		41
	Reaktion	1	0	Das der Park eingezäunt wird, verhindern wir noch, genauso wie weitere Zäune um die Straßenbahn herum, wie sie so eben geschildert haben, wird es nicht geben.						

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		9	0	Gestaltung statt Schadensbegrenzung als Planungsansatz: Die Haltestelle sollte im Görlitzer Park liegen und nicht in der schmalen Falckensteinstraße. Dann ergibt sich die Chance einen attraktiven grünen Platz zu gestalten, den zweiten Weg zu erhalten, den Umgang mit dem angrenzenden Wassergraben zu klären und in die Platzgestaltung mit einzubeziehen sowie auf den zweimaligen Versatz des Radweges zu verzichten. Hierzu sollten Vorschläge von Landschaftsplanern eingeholt werden. Der Charakter dieses Teils des Parks an der Görlitzer Straße wird sich verändern - die Absicht, die Straßenbahn möglichst zu verstecken, statt dieses öffentliche Verkehrsmittel als Bereicherung zu begrüßen, führt eher zu einer trennenden Wirkung.		Haltestelle außerhalb des Görlitzer Parks Freiraumkonzept für Abschnitt 2-4	x			33 40
mein.b		11	0	<p>Wäre es möglich, eine Variante mit einem Fahrradweg auf jeder Seite der Straßenbahnschienen statt einem Zweirichtungsweg zu sehen? Ich glaube, das wäre eine erhebliche Verbesserung, insbesondere für alle Radfahrer, die nach Süden (Richtung Neukölln) fahren.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– von den sechs Abschnitten des Projekts ist dies die einzige Ausnahme (alle anderen Abschnitte haben auf jeder Seite einen einzigen Richtungsweg für Fahrräder). Es ist besser, Musterwechsel zu vermeiden und die Kontinuität im gesamten Netzwerk so weit wie möglich aufrechtzuerhalten.</li> <li>– verbessert das Kreuzungsdesign am Eingang und Ausgang des Parks. Es ist nicht nötig, zweimal zu überqueren.</li> <li>– ein Fahrradweg westlich der Straßenbahnschienen würde möglicherweise Platz und Trennung zwischen der Straßenbahn und dem Kinderbauernhof schaffen. Die hohe Frequenz der Straßenbahn würde die Benutzer des Kinderbauernhofs viel Lärm aussetzen, also hilft hier jedes bisschen.</li> <li>– der aktuelle Vorschlag schlägt einen einzelnen 4,00 m breiten Fahrradweg vor, der durch 2 x 2,00 m breite Wege ersetzt werden könnte, was immer noch den Empfehlungen der Stadt entsprechen würde.</li> </ul>		Zweirichtungsweg und Querungsmöglichkeiten im Görlitzer Park	x			38
	Reaktion	2	0	Eine Variante mit Radwegen auf beiden Seiten wäre deutlich besser! Es würde zwar noch etwas mehr Fläche des Parks kosten, aber besser als der Zickzack, der Radfahrenden Richtung Süden mit der aktuellen Planung zugemutet werden soll. Die zweimalige Querung der Straßenbahnschienen ist sehr ärgerlich – und gefährlich!						
mein.b		0	2		Alte Trasse muss wiederhergestellt werden. (Anm. Redaktion= bevor Straßenbahnbetrieb in Westberlin eingestellt wurde, ist Straßenbahn in Sonnenallee, Urbanstr., Pannierstr., Glogauer Straße und auf Oberbaumbrücke gefahren)	Befürwortung Straßenbahnprojekt				

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		2	16	Nein, den Park zu zerschneiden geht gar nicht. Die Idee der Trassenführung durch den Park ist grundsätzlich falsch und muss verworfen werden. Die einzige große Grünfläche in SO36 wird zerschnitten, und bei der extremen Nutzungsdichte dort, an dieser Stelle, sind Verkehrsunfälle programmiert: Kinder, Radler, viele Personen mit - leider - beeinträchtigtem Bewusstsein ... das wird ne Katastrophe. TUT ES NICHT. Außen um den Park herum! Bitte!		Alternative Trassenführung der M10			x	36
mein.b	Reaktion	2	13	Und denkt wer an die Tiere? An deren Ställen fährt dann 24/7 ne Tram vorbei? Ratter, ratter, klingel, quietsch? Dann kann man die auch gleich alle einschlöfern. Oder muß den Bauernhof verlegen. Eine Tramlinie DIREKT neben eine Kinderspiel-Oase, wie kann man so irre sein? Park und Tram geht nicht zusammen, sorry.		Alternative Trassenführung der M10			x	36
		4	0	Naja, Tierschutz und Klimaschutz sollten aber zusammengehen. Menschenschutz übrigens auch. Die Reduktion von CO <sub>2</sub> -Emissionen, die Berlin sich zum Ziel gesetzt hat, geht nicht ohne Ausbau des ÖPNV, ohne also klimafreundliche Alternativen zum eigenen Auto. Eine Tram oder ein Bus können 100-300 Menschen transportieren. Ob die unbedingt durch den Park fahren müssen, weiß ich auch nicht. Aber sicher ist, der Klimawandel trägt erheblich zum Artensterben bei. Wenn man also an die Tiere denkt,dann bitte auch an all die, die gerade mit krass veränderten Lebensbedingungen zu kämpfen haben. Wie übrigens auch unsere Kinder in naher Zukunft.						
		5	0	Straßenbahn sind heutzutage viel leiser als früher, zumal auf Rasengleis. Schon mal auf dem Alex gewesen? Da klingelt auch keine Straßenbahn. Und quietschen tun Straßenbahn höchstens in der Kurve, und dass wird mit der Strecke genau verhindert.						
		0	0	lol						
mein.b		4	0		Diese Variante gefällt mir sehr gut! Auch der Fahrradweg ist hervorragend.	Befürwortung Straßenbahnprojekt				

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		11	0		Anders als viele Kommentare sehe ich gar kein Problem darin, dass der Park durch die Tram „durchtrennt wird“. Die Stelle um die es geht ist sowieso eher eine Durchgangsstelle von Spaziergängern die Richtung Kanal laufen. Aufgrund des bereits jetzt wegen Fußgängern und Radlern existierenden „Trubel“ hält sich kaum jemand dauerhaft an dieser Stelle auf. Die Parknutzung für dauerhaftes Verweilen findet eher auf der großen Runden Wiese oder etwas weiter zum Kanal. Für Spaziergänger die nur kurz die Gleise queren macht die Tram kaum einen Unterschied: in den meisten Fällen wird die in dem Moment gar nicht vorbeifahren, und wenn sie es tut: Vorsichtig muss man dort wegen der Fahrräder bereits heute sein. Es geht also wirklich kaum etwas verloren. Der Eingriff ist somit aus meiner Sicht recht minimal, der Nutzen einer schnellen Anbindung nach Friedrichshain und den Prenzlauer Berg dafür enorm.	Befürwortung Straßenbahnprojekt				
mein.b		9	0	<p>Ich sehe keinen Grund gegen eine Haltestelle dort. Diese diffuse Angst vor den Partymenschen... wir sind hier im SO36, wenn die wollen kommen sie sowieso - oder sind bereits hier. Vor allem wenn es hundert Meter vor dem Park eine Haltestelle gibt. Ganz ehrlich, wer glaubt denn, dass die Leute nicht kommen würden, bloß weil sie hundert Meter vor dem Park aussteigen müssten? Das ist doch offensichtlich ein vorgeschobenes Argument - äußerst lebensfremd. Die U1 hält auch nicht direkt vor dem RAW/ Simon-Dach-Straße und trotzdem fahren die Leute mit der U1 dorthin.</p> <p>Die Haltestelle könnte dafür sehr positiv sein, um das „abbremsen“ zu minimieren. Lieber 1 Mal abbremser für Park und Haltestelle als ein mal abbremsen für die Haltestelle vor dem Park, dann langsam durch den Park, dann nochmal bremsen für die nächste Haltestelle. Wenn also verkehrstechnisch eine Haltestelle im Park sinnvoll ist, dann macht das unbedingt!</p>		Haltestelle außerhalb des Görlitzer Parks	x		33	

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b	Reaktion	1	0		<p>Stellungnahme „Bündnis Stadtnatur in K61“ zur Strassenbahn M10, Durchquerung Görlitzer Park=:</p> <p>Grundsätzlich begrüßen wir die Erweiterung des Straßenbahnnetzes im Zuge der Verkehrswende. Das erhöht die Attraktivität des ÖPNV und hilft, den Kfz Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren. Bei der Planung sollte auf unkomplizierte, Nutzungskonfliktfreie Trassenführung geachtet werden. Ein Straßenbahntrasse über die Sonnenallee, Herrmannplatz, Potsdamer Platz zum Zoo erachten wir gegenüber der M10-Verlängerung durch den Görlitzer Park als dringlicher und unstrittiger.</p> <p>Die Trassenführung durch den Görlitzer Park sollte nochmals auf Umwelt- und artenschutzrechtliche sowie auf Nutzungskonflikte geprüft werden.</p> <p>Die Trassenführung durch einen Park mit engen und baumbestandenen Wegen sehen wir als konfliktbelastet, da hier viele Fußgänger und auch Kinder unterwegs sind. Die geplante Trasse führt direkt am Kinderbauernhof vorbei und durch einen bisher relativ schmalen und baumflankierten Weg. Zusätzlich zur Strassenbahntrasse ist hier ein flankierender Radweg geplant. Die benötigte Gesamtbreite für Strassenbahntrasse plus Radwege wird mit 16 Metern angegeben.</p> <p>Da diese Trasse durch einen sehr grünen Streifen des Parks führt, ist diese Trassenführung nur realisierbar mit Fällung zahlreicher Bestandsbäume sowie Rodung von Hecken und Gebüschinseln. Im Zuge einer vom SGA großzügig interpretierten „Sichtachsenfreilegung“ wurde im Februar 2024 bereits ein großflächiger Kahlschlag an Hecken im Bereich entlang der Görlitzer Straße durchgeführt. Weitere Rodungen von Sträuchern und Hecken in diesem Bereich führen zu zusätzlichen artenschutzrechtlichen Konflikten.</p> <p>Rodungen alter Bestandsbäume und Hecken für Radwegebau lehnen wir ab. Einen trambegleitenden Radweg durch den Park lehnen wir aus diesem Grund ab. Des Weiteren sollte der Park als Grünanlage Fußgängern jeden Alters und jeder Mobilität vorbehalten bleiben. Wir weisen bzgl. Fahrradnutzung in Grünanlagen/Parks auf des Grünanlagengesetz.</p> <p>Der Natur würde es am Besten gehen, wenn es keine Menschen gäbe. Die sind nun aber einmal da und müssen verschiedene Orte aufsuchen. Zum Beispiel irgendwie zur Arbeit kommen. Diese Wege werden oftmals mit dem Auto zurückgelegt. Will man diese Menschen dazu bringen auf das Auto zu verzichten, werden Wege für die Alternativen zu Fuß gehen, Rad fahren und öffentliche Verkehrsmittel benötigt. Letztere haben bereits heute an vielen Stellen die Kapazitätsgrenze erreicht und können keine weiteren Fahrgäste aufnehmen. Radfahren kommt für viele Menschen in Anbetracht der heutigen Verkehrsverhältnisse nicht in Betracht. Wer den Ausbau der obigen Verkehrsarten verhindert, zwingt die Menschen ins Auto und leistet damit dem Naturschutz einen Bärendienst. Die Tram zum Potsdamer Platz ist zweifelsohne auch wichtig, löst aber nicht das Problem der überlasteten U8 und U1/ U3.</p>	Stellungnahme zum Straßenbahnprojekt				

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		3	2	Bitte Fahrzeuge mit Akku einsetzen um den Abschnitt im Park nicht mit Oberleitungen zu verschandeln. So teuer sind die nicht und München schafft es auch.		Oberleitungsfreies Fahren			x	42
mein.b		2	0	<p>Unterstützung der Streckenverlängerung: Ich unterstütze vollumfänglich die Verlängerung der M10, die eine entscheidende Lücke im Berliner Verkehrsnetz schließt und die Anbindung der Bezirke Kreuzberg und Neukölln verbessert. Dies fördert nicht nur die Mobilitätswende, sondern trägt auch zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung bei.</p> <p>Dringlichkeit der Umsetzung: Es ist von höchster Bedeutung, dass die Baumaßnahmen zügig und ohne Verzögerungen umgesetzt werden. Ich appelliere an die verantwortlichen Stellen, den vorgegebenen Zeitplan strikt einzuhalten und von anderen Großstädten wie Paris zu lernen, wo trotz beengter Verhältnisse umfangreiche Infrastrukturprojekte realisiert werden.</p> <p>Integration der Tramstrecke im Park: Die Führung der M10 durch den Görlitzer Park nutzt vorhandene Wege und integriert die Tram harmonisch in die bestehende Parklandschaft. Diese Planung respektiert die multifunktionale Nutzung des Parks und minimiert Eingriffe in die Parkstruktur.</p> <p>Platzierung der Haltestelle: Eine Haltestelle innerhalb des Parks würde nicht nur die Zugänglichkeit verbessern, sondern könnte auch gestalterisch ansprechend in die Grünflächen eingebettet werden, was den Parkwert steigert.</p> <p>Sicherheitsmaßnahmen: Angesichts der Lage und Nutzung des Görlitzer Parks ist es essentiell, ein umfassendes Sicherheitskonzept zu entwickeln, das ausreichende Beleuchtung und Videoüberwachung umfasst, um die Sicherheit der Nutzer zu jeder Tages- und Nachtzeit zu gewährleisten.</p>		Haltestelle außerhalb des Görlitzer Parks	x			33
	Reaktion	0	0	Eine Haltestelle im Park würde bei Dunkelheit auch die Querung zu Fuß erleichtern, da es dann belebter wäre - vorausgesetzt die Querung ist auch in Zukunft zu jeder Zeit möglich und die sinnlosen Zaunpläne werden gestoppt.						

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		1	0		Finde ich gut! Wenig Eingriff in den Park und bringt vielleicht trotzdem eine neue Dynamik, die der Park unbedingt braucht. Bin direkter Anwohner und hab 2 Einbrüche und mehrfach Diebstahl erlebt..	Befürwortung Straßenbahnprojekt				
mein.b		2	0	Auf keinen Fall einen Zweirichtungsradweg, weil dieses Modell die breiten und schnellen Radfahrenden fördert, die anderen bleiben auf der Strecke. Alltagsfahrt aus der Görlitzer Str., der wird als Zweirichtungsradweg genutzt ist aber keiner. Für Querende unübersichtlich und stressig. Für Kinder und Langsam gehende eine Zumutung		Zweirichtungsradweg und Querungsmöglichkeiten im Görlitzer Park	x			38
mein.b		0	3	Die Variante durch den Park halte ich für falsch. Der Park ist heute schon stark übernutzt und stellt für mich als Anwohnerin keine Erholungsfläche mehr dar. Wenn dann noch eine Tram durchfährt, teilt das die eh schon sehr kleine Grünfläche in zwei Hälften. Baut doch einfach das restliche Grün auch noch zu.		Alternative Trassenführung der M10			x	36
mein.b		2	0	Keine Querung der Straßenbahnschienen für Radfahrerinnen im Bereich Görlitzer Park! Von den z.Zt. gut 10.000 Radfahrenden auf der Oberbaumbrücke haben ca. die Hälfte das Ziel Neukölln. Es gibt auf der ganzen Strecke in Kreuzberg einen Konflikt mit Tramschienen kontra Vorderrädern! Der Sicherheitsbereich ist mit 50cm schmal, der Radstreifen soll in vielen Bereichen mit Schmalstellen gebaut werden.  Zweiter Radstreifen am Kinderbauernhof für die Parkquerung! Im Görlitzer Park ist weder für die Fußgängerinnen noch für die Radfahrerinnen ein nordwestlicher Weg vorgesehen. Sie müssen vor und nach dem Park die Schienen ohne Ampel queren. Für die Fußgänger ist die Querung vielleicht noch zumutbar, für Fahrradfahrerinnen nicht! Dem Kinderbauernhof keinen Platz wegzunehmen ist löblich. Wenn das mit Ersatzflächen ohne Einschränkung der Arbeit des Projektes möglich ist, wäre ein schmaler zweiter Radstreifen durchaus sinnvoll, weil dadurch nichtakzeptable Unfallschwerpunkte durch schräge Schienenquerungen vermieden werden können.  Hinweis: Der Radverkehr muss im Park auf die Fußgängerinnen und Erholungsuchende Rücksicht nehmen. Er hat keine Vorrangrechte insbesondere bzgl. der Fahrgeschwindigkeit! Siehe Radnetz Berlin.		Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau  Barrierefreier Ausbau/Querungsmöglichkeiten  Zweirichtungsradweg und Querungsmöglichkeiten im Görlitzer Park	x	x		24 32 38

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU					
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)	
mein.b		0	1	<p>Aufenthaltsbereiche neben den Rad- und Straßenbahnwegen nicht sinnvoll!</p> <p>Als Ausgleichsflächen sind neben der neuen Trasse Aufenthaltsflächen geplant. Warum? Sollen wir dort sitzen und die Kinder und Hunde direkt an der Hauptverkehrslinie spielen lassen? Die Flächen müssen ganz wo anders im Park geschaffen werden. Der Fehler wird auch bei der Radbahn vorgestellt. Pausenflächen direkt am Radweg zwischen einer 4-spurigen Straße unter der Hochbahn bei 80-100 Dezibel, obwohl es ein paar Meter weiter, bessere Lösungen gibt. Was für Planerinnen und Planer sind hier am Werk?</p>		Freiraumkonzept für Abschnitt 2-4	x			40	
mein.b		1	2		<p>Stellungnahme des Parkrates Görlitzer Parks Keine TRAM durch den Park Der Görlitzer Park wurde von einer großen Zahl AnwohnerInnen gegen den Widerstand des damaligen Berliner Senats geplant. Nach intensivem und beharrlichem Kampf der AnwohnerInnen wurde er schließlich in den 1990er Jahren realisiert. Straßenbahntrassen würden diese für den Kiez wichtige und vor allem auch knappe Grünfläche nicht nur durchschneiden, sondern auch bleibend verändern. Hinzu kommt, dass der Aufenthalts- und Erholungswert des Parkes massiv beeinträchtigt und somit die Gründe seiner Gründung wieder in Frage gestellt würden. Für Kinder, Erwachsene sowie die Tiere, die diesen Park besuchen (oder auch dort leben), wäre die Tram eine Lärmbelästigung und Störung - besonders vor dem Hintergrund, dass der Görli zu einem wichtigen Bestandteil des Kiez- sowie auch Stadteillebens geworden ist. Der im September 2018 gewählte Parkrat spricht sich daher gegen eine Straßenbahntrasse durch den Görlitzer Park aus und fordert, stattdessen ernsthaft Alternativen zu prüfen. Dazu gehören eine direktere Route durch Treptow sowie eine westliche Trasse entlang der Mühlenstraße über eine neu zu bauende Brommybrücke durch Eisenbahn- und Ohlauer Straße nach Neukölln. <a href="https://www.pr-gp.de/stellungnahmen/keine-tram-durch-den-park/">https://www.pr-gp.de/stellungnahmen/keine-tram-durch-den-park/</a></p> <p>Meine Ergänzung als Mitglied des aktuellen Parkrates Keine Verdrängung der Bevölkerung aus den Innenstadtkiezen! Immer größer und immer mehr, ist keine würdige Lösung im Sinne der Vorgaben. Kreislaufwirtschaft und angepasste technische Lösungen müssen Grundlage für die zukünftige Planungen sein. Diese Ziele sind bei der vorgelegten Planung nicht gegeben!</p>		Abehnung Straßenbahnprojekt			x	

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
Infom				Wie kann eine harmonische Nutzung des Parks durch die Bürger*innen gewährleistet werden?		Verbindung mit weiteren Infrastrukturprojekten Freiraumkonzept für Abschnitt 2-4			x	17 20
Infom				Wieso muss die Tram durch den Park fahren/keine Bahn durch den Park		Alternative Trassenführung der M10			x	36
Infom				Bitte gelungene Beispiele für „Straßenbahn im Park“ veröffentlichen!		Barrierefreier Ausbau/Querungsmöglichkeiten	x	x		32
Infom				Unbedingt wegen Sicherheit: Trennung von Tram und Parkbesuchern		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung	x			4
Infom					Durch Tram wird nicht nur Natur zerstört, sondern auch Kinder und Parknutzende gefährdet	Ablehnung Straßenbahnprojekt				
Infom				im Park beidseitig neben der Tram Radweg anlegen: damit Räder nicht Schienen queren müssen und mehr Bewegung am Zaun vom Kinderbauernhof ist (reduziert Dealer)		Zweirichtungsradweg und Querungsmöglichkeiten im Görlitzer Park	x			38
Infom				Querschnitt Park: Schafft die Tram den Hügel im Park?		Höhenplanung entlang der Straßenbahnstrecke		x		39
Infom				Gibt es eine gestalterische Lösung für die Querung des Parks?		Zweirichtungsradweg und Querungsmöglichkeiten im Görlitzer Park		x		38
Infom				Kann man die Trasse tiefer legen? Bessere Trennung		Höhenplanung entlang der Straßenbahnstrecke		x		39
Infom				Flächenausgleich für genutzte Flächen der Tram für den Park		Umweltgutachten und Ausgleichsflächen		x		10
Infom				Zweirichtungsradweg am Ausgang Park/Glogauer macht es gefährlich für Rad- und Fussverkehr durch den Park sowie Tram		Zweirichtungsradweg und Querungsmöglichkeiten im Görlitzer Park	x			38
Infom				Wie wird mit der illegalen Ökonomie rund um den Park beim Ausbau umgegangen?		Gentrifizierung und „Partytourismus“, Drogenkonsum			x	13
Infom					Gut ist, dass Kinderbauernhof nicht verändert werden muss, Lösung Tram direkt am Zaun fahren zu lassen und neuen Eingang anzubieten gefällt	Befürwortung Straßenbahnprojekt				
Infom				Wie kann eine für alle verträgliche Lösung für den Görli gefunden werden mit der sozialen Dynamik, die vor Ort ist (Party, Freizeit, Dealer, Kultur usw.) → Erhalt der sozioökonomischen Dynamik vor Ort oder sogar Verbesserung sollte angestrebt werden.		Gentrifizierung und „Partytourismus“, Drogenkonsum			x	13
Infom				Wie schnell fährt die Bahn durch den Görli? Sorge um Zusammenstöße bei dem Austritt der Bahn auf die Straße; Konflikt Tram, Auto, Fußgänger*inenn, Radfahrer*innen.		Geplante Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahn Barrierefreier Ausbau/Querungsmöglichkeiten Zweirichtungsradweg und Querungsmöglichkeiten im Görlitzer Park		x		12 32 38
Infom				Wie ist der Zaun um den Görlitzer Park herum mit der Tram verträglich; wie wird das geregelt?		Zaun am Görlitzer Park		x		41

## Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße – Hermannplatz (M10-Verlängerung) Auswertungsmatrix zum Infomarkt am 12.06.2024 und mein.berlin.de vom 05.06. bis 19.06.2024 (Anlage 7 zur Dokumentation)

Stand: Januar 2026

Für weiterführende Informationen siehe auch [www.berlin.de/m10-hermannplatz](http://www.berlin.de/m10-hermannplatz) oder [www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz](http://www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz)

### Abschnitt 4 – Glogauer Straße

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		8	2		Die gewählte Variante ist sicher die am wenigsten innovative und trotzdem nicht problemlos umsetzbar. Der trotz aller Beschränkungen notwendige Lieferverkehr wird sich auf den Radwegen breitmachen, worauf die Rad Fahrenden auf die Fahrbahn ausweichen und schlimmstenfalls in der Schienenrille zu Fall kommen. Insgesamt ist die Führung der Straßenbahn in einer derart engen Straße hoch problematisch, und das nicht nur nach Ansicht der Feuerwehr.	Wertung Variante	x			
mein.b		7	2	Kreuzungen sollten - wenn möglich - nach niederländischem Vorbild umgesetzt werden (geschützt).		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung	x			4
mein.b		2	3	Ich finde es viel zu eng und eine furchtbare Idee. Es ist außerdem eine stark befahrene und genutzte Straße sowohl für Fahrräder als auch Krankentransport und Feuerwehr. Ich finde immer noch die beste Lösung ist es wenn die Straßenbahn über die Olauerstrasse fährt oder noch besser über Karl Kunger Kiez.		Alternative Trassenführung der M10			x	36
mein.b		6	0	Ich stelle mir das recht problematisch vor, wenn sich die Straßenbahn in beiden Richtungen den Platz mit den Autos und mit dem M29 teilt. Der Bus kommt jetzt schon oft unpünktlich aus Richtung Hermannplatz, ich fürchte, das wird nicht besser, wenn noch die Straßenbahnen dazu kommen. Ich habe eh den Eindruck, dass der Verkehr über die Thielenbrücke zugenommen hat, seit die Hobrechtbrücke Einbahnstraße ist. Die Durchfahrt für Feuerwehr/Notarzt stellt ich mir auch nicht ganz einfach vor ...		Zunftiges Busangebot Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren	x	x		9 31
	Reaktion		1	0	Die Tage des M29ers in diesem Bereich sind mit Inbetriebnahme der M10 sehr wahrscheinlich gezählt. Sobald die Tram fährt, werden die Fahrgastzahlen des M29ers in diesem Abschnitt drastisch zurückgehen. Die Erfahrung lehrt: Fährt einmal die Tram, meiden die Menschen parallele Busverbindungen. Das passiert selbst dann noch, wenn die Tram vergleichsweise etwas langsamer voran kommt als der Bus. Schienenbonus.  Der M29er könnte etwa am U-Görlitzer Bahnhof enden oder ein völlig neues Ziel woanders bekommen. Was sich auf die Pünktlichkeit des M29ers so oder so nur positiv auswirken kann.					

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b	Reaktion	2	2	Ja, da haben Sie wahrscheinlich Recht. Und Start/Ende des M29 am Görlitzer Bahnhof ist auch keine schlechte Idee - wenn man sich die Pläne der Verkehrsberuhigung in der Reichenberger Straße anschaut, wird dort vermutlich eh kein Bus mehr fahren können. Oder über die Wiener Straße, wie es sich ja eh einige Anwohner der Reichenberger wünschen ..		Zunftiges Busangebot Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren	x	x		9 31
		2	0	Ich finde auch, dass der Verkehr in der Glogauer und Pannier seit der Verkehrsberuhigung im Reuterkiez (die an sich wirklich erfreulich ist) extrem zugenommen hat. (Entweder Stau oder die Leute RASEN!) Natürlich könnte man auch die Spuren für KFZ in den o.g. Straßen reduzieren, was ja bei dieser ganzen Planung auch mal angedacht war (ist?). Eine Tram, die sich die Fahrbahn mit Autos teilen muss, steckt sicherlich öfter im Stau und verliert an Popularität, was sehr schade wäre (barrierefreieres Fahren und so viele Menschen passen rein!).						
mein.b	Reaktion	8	1	Die Haltestellenausbildung als Kap, das von den Radfahrenden überfahren werden soll, ist hoch kritisch zu sehen: eine verbleibende Breite von 3,94/4,00 m für die Wartefläche und den Gehwegbereich ist recht eng. Bei Annäherung einer Bahn kommt es zudem regelmäßig zu Konflikten zwischen Fahrgästen, die bereits vortreten, und Radfahrenden, die schnell noch vor Halt der Bahn durchfahren wollen. Außerdem muss auf den 4 m Breite ja auch noch das Wartehäuschen platziert werden.		Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen		x		20
		0	0	für die Konflikte an Kaphaltestellen gibt es Lösungen wie Fahrradampeln (Bsp. Basel)						
mein.b		8	3	Die Variante Straßenbahn auf eigenem Baukörper in Seitenlage und Fahrradstraße erscheint mir diejenige mit dem geringsten Konfliktpotential zu sein. Die Straßenbahntrasse sollte über weite Abschnitte mit Geländern abgetrennt sein, damit der Fußverkehr diese nur an Zwangspunkten überqueren kann. So könnte die Straßenbahn evtl. auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h kommen und für den Radverkehr wäre diese Lösung am Besten. Kfz-Verkehr, inkl. Bewohner- und Lieferverkehr sollte aus der Fahrradstraße weitgehend ausgeschlossen werden, Durchgangsverkehr durch Kfz verbietet sich wegen der Fahrradstraße grundsätzlich. Sofern der Buslinienverkehr M29 nicht über parallele Strecken geführt werden kann, muss er sich den Raum mit dem Radverkehr teilen, was bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht sooo problematisch ist, auch wenn nicht optimal.		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung Zunftiges Busangebot Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren	x			4 9 31

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		16	0	Bloß kein Hochbordradweg, wegen Konflikten bzw. unzureichender Abtrennung zum Fußverkehr, lieber geschützter Radstreifen.		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung		x		4
mein.b		20	0		die Baumneupflanzungen in der Glogauer Straße sind positiv hervorzuheben	Wertung Variante				
mein.b		13	0		Die Einbahnstraßen Variante ist auch interessant weil sie positive Auswirkungen auf die pkw-Verkehrsbelastung auf der pannerstr haben könnte und somit staus für die tram verhindern könnte.	Wertung Variante				
mein.b		2	0	Die Glogauer Straße einschließlich der Glogsuer Brücke sollte komplett für den MIV gesperrt werden, da das starke Verkehrsaufkommen ansonsten zwangsläufig zur Behinderung und Verlangsamung der Tram führen wird.		Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren	x			31
mein.b		7	2	Die Einbahnstraßenregelung könnte in der Tat eine geniale Idee sein. Und unzweifelhaft wird die Glogauer Straße durch die Neupflanzungen von Bäumen gewinnen. Aber die Haltestelle „Reichenberger Straße“ geht in dieser Form nicht.  Warum lernen wir nicht aus dem Debakel namens Haltestelle „U-Naturkundemuseum“? Radwege, die die Ein- und Ausstiegsflächen von Haltestellen überqueren - das funktioniert in Berlin einfach nicht. Egal wie schön man es plant, markiert und kennzeichnet - mit Berlins Zweiradfahrenden ist sowas einfach unmöglich. Sie halten einfach nicht an. Sie glauben IMMER, die StVO sei für sie nicht gültig und sie hätten irgendein Recht oder einen triftigen Grund, sich noch irgendwie hindurchzuschlängeln. No way!  Vorschlag: Statt die Haltestellen beider Richtungen parallel südlich der Kreuzung anzulegen, sollte man sie in Fahrtrichtung jeweils vor die Kreuzung legen und als breiten Kap mit verschwenkten Gleisen ausführen. Der Haltestellenkap nimmt dann auch die Wartefläche mit auf, und der Radverkehr wird drumherum geführt. Das klappt in Berlin zwar auch nur bedingt, aber immer noch bedeutend besser als die hier skizzierte Lösung.		Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen	x	x		20
mein.b		3	0	Da die Tram sich hier die Fahrbahn mit allgemeinen KFZ teilt, sollten diese die Straße nicht befahren dürfen (Ausnahme: Polizei, Rettungswagen und Feuerwehr, sowie ggf. Umzüge, Leute mit sehr schweren Lasten, Lieferverkehr).  Die M10 ist jetzt schon recht langsam unterwegs. Es wird dann ein Erfolg wenn es keinen Stau für die Tram gibt.  Priorität müssen Fußgängerinnen haben und dann ÖPNV und Radverkehr.		Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau  Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren	x			24 31

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		5	0	In dem Bereich müssen die Radfahrer im Bereich von Haltestellen - hinter - den Haltestellen fahren. Diese also umfahren. Damit ergeben sich weniger kritische Situationen beim Fahrgastwechsel.		Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen	x			20
mein.b		0	0	Netzvorrang für ÖPNV und Fahrrad ist nicht gleichzeitig in der Glogauer zu realisieren. Ladeverkehr, Ver- und Entsorgung, Umzüge behindern die Straßenbahn, die dann über Fußgängergeschwindigkeit nicht hinauskommen kann. Busse, wie heute sind flexibler. Von Anwohner- und Behindertenparkplätzen ganz abgesehen. Die Straße hat insgesamt eine Breite, die mindestens einseitig das Halten und Parken ermöglichen/erhalten kann. Die dogmatisch erscheinende und nach meinem Eindruck bereits entschiedene Umsetzungsvariante ( führt nicht zur ausgewogenen Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen und erst recht nicht zur ausgewogenen Berücksichtigung der Anwohner*innen Interessen. Bei Aufhebung bzw. Lockerung der Netzvorrangbeschlüsse (wer auch immer die getroffen hat), wären breite Gehwege, Radverkehrsanlagen mit Markierung eines Aufmerksamkeitsstreifens, einseitiges Parken (incl. Ladezonen, Behindertenparkplätze, Lieferverkehr, mehr Grün) möglich.		Park- und Lieferzonen  Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau	x			18 24
mein.b		4	10		Die Glogauer wäre eine perfekte reine Fahrradstraße, in der nur noch Anwohner, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge, Polizei, Feuerwehr (Anlieger frei) fahren sollten. Eine Tram in der Glogauer braucht es nicht. Die Busse könnten weiterhin die Glogauer befahren.... so weit ich weiß, sollen diese sowieso weiterhin von der Reichenberger durch die Glogauer fahren.	Ablehnung Straßenbahnprojekt  Wertung/Einordnung Fahrradstraße				
	Reaktion	0	0		In einer „perfekten“ Fahrradstraße gibt es überhaupt keine KFZ. Wie der Reuterkiezblock auch anhand von Interviews gezeigt hat, kommt es bspw. auf der Weserstraße regelmäßig zu Konflikten zwischen Radfahrern und den zahlreichen Auto- und Motorradfahrern, von denen viele natürlich keine Anlieger sind, die meisten gerne auch viel schneller als 30 kmh fahren und Radfahrer behindern und gefährden. Das eigentliche Ziel einer Fahrradstraße, die Unfallvermeidung, wird damit nicht erreicht. So wird das Potenzial des Radfahrens (weniger Lärm und Feinstaub als KFZ!) nicht ausgeschöpft.					

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b	Reaktion	0	0		<p>Im Bestand ist nicht alles perfekt zu lösen. Die Rücksichtnahme auf alle Verkehrsteilnehmer*innen ist wichtig! Die Straßenverkehrsordnung (StVO) erlaubt in Fahrradstraßen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Falls Pkw und/oder Motorräder zulässig sind, dürfen sie den Radverkehr weder behindern noch gefährden. Sie dürfen also nicht drängeln, wenn Radler nebeneinander fahren - was hier ausdrücklich erlaubt ist. Im Sinne der allgemeinen Rücksichtnahmepflicht dürfen langsam nebeneinander fahrende Radfahrer aber durchaus schnellere Verkehrsteilnehmer überholen lassen.</p> <p>Genau. KFZ müssen beim Überholen innerorts mindestens 1,5 m Seitenabstand zu Radfahrer*innen halten, zu radfahrenden Kindern (Und ich glaube auch zu Fahrrädern mit Kind auf dem Rücksitz) sogar 2 m. Die zahlreiche Unfallberichte (mit und ohne polizeiliche Anzeige) zeigen, gelingt vielen Autofahrer*innen die Einhaltung dieses Abstands jedoch nicht. Wollen wir wirklich die Vision Zero verfolgen, und das Radfahren attraktiv und sicher machen, dann brauchen wir mehr sichere Radwege und Fahrradstraßen, auf denen einfach keine Kfz erlaubt sind. (Mein jüngeres Kind ist übrigens 1,33 cm lang und daher weiß ich ziemlich gut, dass ihm gegenüber beim Überholen KEIN einziges Kfz jemals diesen Abstand eingehalten hat.)</p>	<p>Ablehnung Straßenbahnprojekt</p> <p>Wertung/Einordnung Fahrradstraße</p>				
mein.b		7	6	<p>Ich war schockiert, als ich heute morgen auf RBB24 las, dass im Zuge der M10-Verlängerung der Abriss der Thielenbrücke geplant ist, da die aktuelle, denkmalgeschützte Brücke nicht stark genug ist, um eine Tram tragen zu können. Noch schockierter bin ich, dass sich im hier vorgestellten Planungsverfahren kein Hinweis auf den Abriss der Thielenbrücke findet. Wie muss man sich den geplanten Abriss und Neubau vorstellen? Wie lange wird die Brücke gesperrt sein bzw. fehlen? Wir Anwohner müssen dann große Umwege in Kauf nehmen, um den Landwehrkanal überqueren zu können - und mir blutet das Herz, dass diese einzigartige Brücke mit den wunderschönen Lichtstelen trotz ihres denkmalgeschützten Status abgerissen werden soll.</p>		Neubau/Kosten Brücken	x	x		6
	Reaktion	2	0	<p>Ich bin mir sicher es lässt sich eine Übergangsbrücke für Fuß und Radverkehr einrichten, so wird das in Amsterdam auch getan und funktioniert hervorragend.</p>						
mein.b		0	2	<p>Bus muss auf gleicher Trasse fahren wie die Straßenbahn</p>		<p>Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung</p> <p>Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau</p>	x			4 24

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		2	0	<p>Das Potenzial der Tramlinie (die bis zu 300 Personen im Vergleich zu 100 im Bus oder 4 im PKW transportieren kann) kann nur voll ausgeschöpft werden, wenn sie eine eigene Spur bekommt und diese nicht mit KFZ teilen muss. Sonst sind Verspätungen durch Verkehrsstau, nach Verkehrsberuhigung im Reuterkiez auf der Glogauer und der Pannierstraße noch häufiger, vorprogrammiert und die Attraktivität der Tram sinkt. (Ich verstehe auch, dass man wahrscheinlich von den zwei Spuren noch eine für KFZ braucht und weiß nicht, wie und wo man die KFZ dann nach Nordosten führen kann. Zurzeit rasen (!) viele KFZ mit mehr als 30 kmh über Reuterstraße und Ohlauer nach Nordosten. Zu Lasten der Anwohner.)</p> <p>Der Vorteil einer Tram ggü. individuellen PKW wäre aber eindeutig: Nicht nur weniger Staus, auch gesunkene Feinstaub- und Lärmemissionen würden den Anwohner*innen zugute kommen.</p>		<p>Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung</p> <p>Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau</p>	x			4 24
mein.b		1	0	<p>Noch zu den Radwegen: Die oben dargestellte Breite von tw. nur 1,30 reicht nicht aus. Wirklich geschützte Radwege sollten neben dem ÖPNVPriorität haben. Wie das Beispiel anderer europäischer Städte zeigt, werden Radwege gerne und viel genutzt, wenn sie sicher sind (mit tatsächlichem Schutz vor Falschparkern und -fahrern, unvorsichtig geöffneten Autotüren (!)). Passanten profitieren davon natürlich auch. Der ADFC weist darauf hin, dass außerdem nur eine ausreichende Breite des Radwegs entspanntes Radfahren ermöglicht. Und: Laut einer Studie des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung ISI könnte der Radverkehr ein Hebel sein, um den Treibhausgasausstoß im Nahbereich deutlich zu senken. Das könnte man hier mit Fokus auf Tram und Rad erreichen.</p>		<p>Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung</p> <p>Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau</p> <p>Regelmaße Geh- und Radwege</p>	x	x		4 24 34
mein.b		1	0	<p>Da das Thema Lärm immer wieder vorkommt: Gibt es bereits ein Gutachten und wo/wie können die Anwohner*innen und Interessierte dieses einsehen? Bisher ist es nur eine Behauptung im besten Falle eine wünschenswerte Berechnung (mit welchen Prämissen?)</p>		<p>Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt</p>		x		11
mein.b		11	0	<p>Autos verbannen und Bäume beibehalten muss die Devise sein.</p>		<p>Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau</p>	x			24

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		13	1	<p>Meines Erachtens gibt es hier kein Platz für Tram, Radweg und Autos. Das Nachsehen müssen die Autos haben, nicht zuletzt weil die mehr als genug Fläche in der Umgebung haben. Als Anwohner mein dringender Appell: bitte Priorisieren Sie die Geschwindigkeit der Tram. Autoverkehr sollte nur für Umzüge/Zulieferer mitgedacht werden, wobei man auch darauf verzichten könnte, denn man kann auch an der Reichenberger Straße halten und dann das Umzugs- oder Liefergut 100m tragen, nicht ideal, aber ein kleiner Preis für guten ÖPNV!</p> <p>Beim Radweg sollte versucht werden, dass man dort auch gut und sicher überholen kann, die vorgesehene Breite erscheint mir da etwas zu knapp... aber evtl. geht das nicht anders.</p>		<p>Park- und Lieferzonen</p> <p>Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau</p>	x			18 18
mein.b		5	2	<p>Ich möchte deutlich zu bedenken geben, dass die Thielenbrücke denkmalgeschützt ist und ein für den Kiez extrem wichtiger Treffpunkt von soziokultureller Bedeutung ist. Ich bin mir sicher, dass dieses Kulturgut, einschließlich der wunderbaren unaufgeregten Bar „Pavillon“ durch einen Neubau komplett zerstört werden. Ein Nebeneinander von Individualverkehr und Straßenbahn ist weder im Sinne einer ernstgemeinten Verkehrswende, noch realistisch planbar. Der Straßenraum ist schon jetzt viel zu eng und unübersichtlich.</p>		<p>Neubau/Kosten Brücken</p>	x	x		6
mein.b		7	0	<p>KFZ und ÖPNV müssen getrennt werden. Die Glogauer Straße ist jetzt schon am Rand der Kapazitäten und verhältnismäßig schmal. Autoverkehr auch bis in späte Abendstunden. Das Verkehrsaufkommen neben der Tram müsste von weniger belasteten Straßen aufgefangen werden. Fahrradstreifen und neue Bäume wären ein Plus. Die Verlängerung der M10 wird noch mehr Menschen in den Kiez bringen - dafür müssten die häufig überfüllten Gehwege in der Glogauer mehr Platz bekommen. Die Kreuzungen Glogauer/Wiener und Glogauer/Reichenberger sind bei größerem Verkehrsaufkommen sehr stauanfällig. Hierfür bräuchte es eine Lösung für die Zukunft.</p>		<p>Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung</p> <p>Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren</p> <p>Regelmaße Geh- und Radwege</p>	x			4 31 34
mein.b		5	3	<p>Straßenbahn UND MIV sind für uns AnwohnerInnen nicht zumutbar. Unsere Lebensqualität hat sich nach Umsetzung des Kiezblocks im Reuterkiez noch mehr verschlechtert. Unsere Straße ist zu eng und schallempfindlich. Eine 24-Stunden Verkehrszählung könnte hier helfen und ggf. müsste die Ohlauer wieder uneingeschränkt befahrbar sein.</p>		<p>Übergeordnetes Verkehrskonzept</p> <p>Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren</p>	x	x		16 31
mein.b		6	0		<p>Nachdem der Reuterkiez zu ist, stauen sich schon heute die Autos. Lärm und Feinstaub liege sicher über den Grenzwerten (Hallo Kita). Noch mehr Verkehr geht nicht. Macht aus der Glogauer Str./Pannier Str. eine Einbahnstrasse. Ohlauer Str./Friedel Str. dann wieder auf und Einbahn Str. in die andere Richtung.</p>	<p>Ablehnung Straßenbahnprojekt</p>				

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		6	3		Die Glogauer Straße ist bereits jetzt am verkehrstechnischen Limit. Straßenbahn, Bus und Individualverkehr hier durchzuschleusen ist für die Anwohner eine Zumutung die selbst mit Schallschutzfenstern nicht abzufedern ist. Es ist nicht nachvollziehbar dass ein Verkehrskonzept komplett zu Lasten einer einzelnen engen Straße geplant wird. Zu Stoßzeiten ist seit der Umwidmung der Ohlauer Straße in eine Einbahnstraße schon jetzt Stau in der Straße was durch die zusätzliche Straßenbahn nicht verbessert wird. Auch wird die Direktverbindung mit dem Prenzlauer Berg und Friedrichshain noch wesentlich mehr Menschen in den sowieso schon vollen Kiez bringen. Auch dafür müsste das Konzept irgendeine Form der Lösung/Entlastung bringen.	Ablehnung Straßenbahnprojekt				
mein.b		0	0	Heute steht der DHL Wagen gerne mal 20 Minuten in zweiter Spur. Wie würde denn bei dieser Lösung der Lieferverkehr aussehen? Paketdienstmitarbeiterinnen müssen um den Block laufen mit den Paketen <ul style="list-style-type: none"> <li>– Lieferfahrzeuge parken auf dem Radschnellweg</li> <li>– Andere Verkhersteilnehmer warten bis die Lieferung fertig ist</li> <li>– Pakete kommen künftig mit der Strassenbahn</li> <li>– ???</li> </ul>		Park- und Lieferzonen	x	x	18	
	Reaktion	0	0	Es wäre durchaus möglich, den bisherigen Lieferverkehr durch Lastenräder zu ergänzen (auch den gewerblichen) oder sogar zu ersetzen, besonders in Kombination mit Depots (ähnlich DHL-Packstationen, aber Anbieter-neutral) für Privatpersonen. Natürlich sinnvollerweise einhergehend mit wirklich geschützten Radwegen, die nicht zugeparkt werden können.						
		0	0	Also Amazon, DHL, Hermes, Rewe, Edeka liefern mit Fahrrädern. Klingt gut. Gibt es das schon irgendwo in Berlin zu bestaunen?						
mein.b		3	3		Wir wohnen im Vorderhaus direkt an der Glogauer Straße. Schon heute ist die Straße sehr hoch durch viele Fahrzeuge aller Art frequentiert. Wenn nun auch noch eine Tram hinzukommt, der dann auch noch 24/7 unterwegs ist, verschlechtert sich unsere Wohnsituation noch mehr. Neben dem rund um die Uhr andauernden Straßenbahnlärm, den wir dann ertragen müssen werden die um die 100 Jahre alten Häuser bei jeder Vorbeifahrt auch Erschütterungen ausgesetzt sein, die u.U. die Gebäudesubstanz angreift. Wenn an unserem Haus ein Bus oder LKW vorbeifährt, merken wir die Vibration sehr deutlich. Dass die Glogauer Straße zusätzlich auch noch eine „Sammelstraße“ für alle Verkehre die z.B: aus der Ohlauer Straße rausgenommen werden soll finden wir eine echte Zumutung! Ein Wegzug ist für uns aufgrund der aktuellen vorherrschenden Wohnungsnot auch nicht möglich.	Ablehnung Straßenbahnprojekt				

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		3	1		Ja, sehr gut! Besser Anbindung und etwas Leben in die Ecke bringen. Dadurch dass die Anbindung so schlecht ist, gibt es hier nur Autos (am besten verbannen). Wenn die Ecke besser erschlossen ist, nimmt vielleicht auch der ganze Drogenumschlagplatz mal ab. Bin direkter Anwohner.	Befürwortung Straßenbahnprojekt				
mein.b		0	0	Die Linie M29 parallel zur Tram zu führen hat keinen Sinn. Die Anbindung an den Hermannplatz ist durch die M10 gesichert. Lediglich die Haltestellen Spreewaldplatz und Ohlauer Str. wären in dieser Relation schlechter angebunden. Man muss also davon ausgehen, dass die M29 irgendwo in dem Bereich enden wird. Das kann eine neue Wendestelle am Ende der Reichenberger Str. sein oder am Ende der Wiener Str. oder es wird eine Blockumfahrung eingerichtet. Je nach dem wie der Bus zukünftig verkehrt, sollte die Lage der Haltestelle der M10 angepasst werden, so dass ein bequemes Umsteigen ermöglicht wird.		Zunftiges Busangebot		x		9
Infom				Lieber leise Tram als MIV in der engen Straße - NUR Tram, restlichen MIV und ÖPNV (auch Bus M29!) raushalten		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren		x		4 31
Infom				Thielenbrücke als Einbahnstraße denken, um MIV zu verringern (ist dann in andere Richtung als Hobrechtstr.)		Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren	x			31
Infom				Zuviel Verkehr über Thielenbrücke: Kfz-Verkehr zukünftig nur einspurig über Thielenbrücke führen		Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren	x			31
Infom				Überlastung: es braucht eine Verkehrsberuhigung in der Glogauer Straße > hier Stau ab 17 Uhr (seit Kiezblock im Reuterkiez hat Situation verschlechtert), dann geht auch Tram		Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren	x	x		31
Infom				Ist eine Umplanung der Hauptverkehrswege (Rad und MIV) in der Glogauer Straße möglich?		Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren	x	x		31
Infom				Seit Kiezblock Reuterkiez wird durch die Glogauer der Rettungsverkehr geleitet (als „Rettungsstraße“ definiert)		Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren	x			31
Infom				nach Umbau: fehlende Parkplätze		Park- und Lieferzonen	x			18
Infom				Konflikte mit Tram und Liefern/Versorgung (Müll etc.)		Park- und Lieferzonen	x	x		18
Infom				Befürchtung von Verkehrsverlagerungen in die Liegnitzer Str. (Parallelstr. Zur Glogauer) > Umfahrrouten und Parksuchverkehr		Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren		x		31
Infom					Zeigt das Navi mir die Liegnitzer dann an, weil die Glogauer zu voll oder für Kfz gesperrt ist? Gibt es ein Verkehrskonzept für angrenzende Straßen?	Übergeordnetes Verkehrskonzept			x	16
Infom				Was passiert mit dem Busverkehr M29?		Zunftiges Busangebot		x		9
Infom				nördlicher Abschnitt der Glogauer: Blitzer oder Bodenschwelle wegen Raserverkehr		Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren		x		31
Infom				Radwegführung HINTER der Haltestelle - wie sicher ist das?		Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen	x			20
Infom				E-Busse statt Tram, dann ist auch Platz für Grün und Lieferzonen		Ergebnis Grundlagenuntersuchung			x	3

## Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße – Hermannplatz (M10-Verlängerung)

### Auswertungsmatrix zum Infomarkt am 12.06.2024 und mein.berlin.de vom 05.06. bis 19.06.2024 (Anlage 8 zur Dokumentation)

Stand: Januar 2026

Für weiterführende Informationen siehe auch [www.berlin.de/m10-hermannplatz](http://www.berlin.de/m10-hermannplatz) oder [www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz](http://www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz)

#### Abschnitt 5 – Pannierstraße

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		0	0	Wohin sollen dann die mehreren Buslinien umgeleitet werden? Die waren echt bequem für die Einwohnern und werden nicht eigentlich beim M10 umgesetzt.		Zukünftiges Busangebot		x		9
	Reaktion	0	0	Ich verstehe das hier so, dass die Busse sich die Fahrbahn mit PKW usw. teilen, was ja der aktuelle Stand ist und wenig funktioniert (besonders nachmittags/Feierabend stop-and-go)						
mein.b		2	0	<p>Eine Gehwegbreite von minimal über 3m ist zu klein. Ich wünsche mir einen breiteren Gehweg. Der Radfahrstreifen ist dann auch nicht breit genug und hat keinen Schutz welches lebensgefährlich sein kann - und dann ist er sofort zugeparkt.</p> <p>Wie bei dem Abschnitt Sonnenalle geschrieben wünsche ich mir folgende Priorisierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fußgängerinnen Verkehr muss vorrang haben. Hierzu kommt dann auch „öffentlicher Raum“ wie Sitzbänke, Kundenstopper Werbung, Bänke.</li> <li>– Danach Grünflächen</li> <li>– Dann ÖPNV und Radwege mit jeweils eigenen geschützten Spuren.</li> <li>– Wenn dann noch Platz ist eine Spur für allgemeinen KFZ Verkehr</li> </ul>		Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau	x			24
mein.b		4	0	Die Pannierstraße sollte komplett für den MIV gesperrt werden, da das starke Verkehrsaufkommen ansonsten zwangsläufig zur Behinderung und Verlangsamung der Tram führen wird.		Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren	x	x		31
mein.b		11	0		Die Variante „Besonderer Bahnkörper als ÖPNV-Trasse in Mittellage + Fahrradstraße und Gehweg auf beiden Seiten“ ist die beste Variante. Es gibt weniger Konflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden, auch Fahrgästen und die Tram wird nicht durch den Autoverkehr ausgebremst. Schade, daß der Senat dagegen zu sein scheint.	Wertung Variante				

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		2	0		Eine für den motorisierten Verkehr freigegebene Fahrradstraße entspricht nicht dem tatsächlichen Ziel einer Fahrradstraßen, das ganz besonders die Unfallvermeidung ist. Laut StVO dürfen KFZ in Fahrradstraßen maximal 30 km/h fahren und den Radverkehr nicht gefährden. Die Realität sieht anders aus, wie auch Anwohnerberichte aus dem Reuterkiez (siehe Reuterkiezblock e.V.) zeigen. Um das Radfahren tatsächlich attraktiver zu machen (und damit auch das Potenzial des Radverkehrs für den Klimaschutz zu nutzen), brauchen wir sichere Radwege, ohne KFZ.	Wertung Variante				
mein.b		8	0		Die Variante mit der Fahrradstraße dürfte mit Abstand die beste Lösung sein: weniger Konflikte, schnellere Radfahrer kommen gut voran und können auch überholen.	Wertung Variante				
mein.b		1	2	Ein wirklich hilfreicher Hinweis im Hinblick auf die Thielenbrücke. Eine vorläufige Kostenschätzung für die Gesamtkosten für den Neubau inkl. Behelfsbrücke und Denkmalschutzanforderungen wäre instruktiv. Für die recht schlichte Fahlenbergbrücke ( <a href="https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/infrastruktur/brueckenbau/neue-fahlenbergbruecke/flyer_nfb.pdf">https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/infrastruktur/brueckenbau/neue-fahlenbergbruecke/flyer_nfb.pdf</a> ) hat der Senat 10 Millionen EUR veranschlagt. Die Kosten für den Neubau der - zugegeben ungleich viel größeren - Eisenbrücke sind auf 110 Millionen EUR angewachsen. Welchen Anteil wird der Neubau der Thielenbrücke in etwa von den avisierten 60 Millionen EUR der M10-Erweiterung ausmachen?		Neubau/Kosten Brücken	x	x		6
mein.b		7	5	Ich war schockiert, als ich heute morgen auf RBB24 las, dass im Zuge der M10-Verlängerung der Abriss der Thielenbrücke geplant ist, da die aktuelle, denkmalgeschützte Brücke nicht stark genug ist, um eine Tram tragen zu können. Noch schockierter bin ich, dass sich im hier vorgestellten Planungsverfahren kein Hinweis auf den Abriss der Thielenbrücke findet. Wie muss man sich den geplanten Abriss und Neubau vorstellen? Wie lange wird die Brücke gesperrt sein bzw. fehlen? Wir Anwohner müssen dann große Umwege in Kauf nehmen, um den Landwehrkanal überqueren zu können - und mir blutet das Herz, dass diese einzigartige Brücke mit den wunderschönen Lichtstelen trotz ihres denkmalgeschützten Status abgerissen werden soll.		Neubau/Kosten Brücken	x	x		6

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		8	5	Der bedauerlicherweise erforderliche Abriss und Neubau der Thielenbrücke wird in der Präsentation nicht angesprochen. Das ist nicht nur eine Kostenfrage denn bei der Thielenbrücke handelt es sich um eine stadtbildprägende und denkmalgeschützte Brücke aus dem Jahre 1915/17. Es stellt sich die Frage, wie ein Neubau aussehen kann und welche prägenden Elemente außer dem steinernen Geländer und der Lichtstelen aus den 1920er Jahren wieder errichtet werden können: kann der Brückenbogen wieder hergestellt werden? Müssen die Fahrbahnen an den Brückenköpfen angehoben werden, um bei Einhaltung der lichten Durchfahrts Höhe für Schiffe die Gradienten der Fahrbahn abzufachen (Niederflur-Straßenbahnen).? Gibt es bereits Gespräche mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde?		Neubau/Kosten Brücken	x	x		6
mein.b		1	7	Ich frage mich, insbesondere bei der Pannierstraße und Glogauer Str., wo die Anwohner dann noch parken sollen? In der Pannier soll es Lieferbereiche geben, in der Glogauer habe ich dazu gar nichts gefunden. Ich verstehe, dass die Autos nicht mehr gewünscht sind in Berlin, aber es gibt Anwohner, die darauf nicht verzichten können. Es gibt jetzt schon zu wenig Parkplätze in der Pannierstr. und dann noch weniger? Wie soll das funktionieren? Außerdem ist durch den Kiezblock im Reuterkiez das Verkehrsaufkommen in der Pannierstr deutlich gestiegen. Die Kreuzung dadurch an der Sonnenallee oft noch mehr zugestaut. Ich stelle es mir mit zusätzlichem Tramverkehr schwierig vor.  Wie hoch wird die Lärmbelästigung sein? Tram 24/7 tagsüber im 5 min Takt, Haltestelle direkt vor dem Schlafzimmer.		Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt				11
	Reaktion			Als langjährige Autobesitzerin kann ich nur allzu gut nachvollziehen, wie stressig es ist, einen Parkplatz zu suchen. Im Reuterkiez sind dank des Kiezblocks das erste Mal in 20 Jahren endlich wieder mehr Parkplätze frei, etliche Dauerparker aus anderen Kiezen - die man hier wirklich beobachten konnte - irgendwo anders. Allerdings ist „Dauerparken“ hier auch ein gutes Stichwort. Wie Studien zeigen, stehen PKW im Durchschnitt eigentlich fast 23 Stunden nur auf Parkplätzen. Braucht dann wirklich jeder von uns ein eigenes? Die meisten Autos, wenn man nicht gerade auf dem Land wohnt, fahren durchschnittlich um die 20 km am Tag. Das dürfte man in der Stadt auch mit einem gut ausgebauten ÖPNV hinkriegen. Den haben wir leider absolut noch nicht! Aber man könnte ja versuchen, da hin zu kommen... auch mittels einer Tramstrecke, die eine wichtige Verbindung zw. Kreuzberg/NK/ Fhain bietet. Nicht zuletzt, weil eine hohe Prozentzahl der Menschen in ebendiesen Bezirken gar kein Auto besitzt		Park- und Lieferzonen  Taktung der Straßenbahn	x	x		18  43
		2	1							

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b	Reaktion	2	1	Es gibt nicht zu wenige Parkplätze, sondern zu viele Autos. In vielen Fällen kann sicherlich auf ein Auto ganz verzichtet werden, in anderen kann Carsharing genutzt werden und für den sehr kleinen Rest reichen auch mit der M10 die Parkplätze noch aus. Tiefgarage mieten und nicht auf Kosten der Allgemeinheit 10m <sup>2</sup> öffentliches Land monopolisieren. :)		Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt Park- und Lieferzonen Taktung der Straßenbahn	x	x		11
		4	0							18
mein.b		7	0	Das östlich an die Pannierstraße in Richtung Alt-Treptow angrenzende Maybachufer ist erheblichem Verkehrsaufkommen ausgesetzt. Eine Befriedung dieser Straße oder auch schon der Ausbau der Radwege dort würde womöglich zu einem deutlich verbesserten Verkehrsfluss auf der Pannierstraße beitragen.		Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren	x	x		31
mein.b		4	0	In dem Bereich, muss die Verteilung so gestaltet sein, dass die Radfahrer im Bereich von Haltestellen - hinter - der Haltestelle fahren, also diese umfahren. Damit ergeben sich weniger kritische Situationen beim Fahrgastwechsel.		Haltestellen und Verkehrsorganisation in Haltestellen	x	x		20
mein.b		8	0	In diesem Abschnitt sehe ich ganz klar den Bedarf, Fahrradfahrer vor Autos zu priorisieren. Aus meiner Beobachtung als Anwohner sehe ich, dass sehr viele Radfahrer aus der Richtung Falckensteinstrasse/Fhain kommen, den Görli passieren und dann direkt die Pannierstr nutzen um weiter Richtung Sonnenallee zu kommen. Damit zu brechen halte ich für wenig sinnvoll. Autos hingegen könnten durchaus andere Wege nutzen, da sie aktuell gar nicht durch den Park fahren können und somit sinnvoller über Elsenbrücke statt Oberbaum/Pannier fahren sollte		Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau	x	x		24
mein.b		4	6	Mir erschließt sich die Notwendigkeit des letzten Abschnitts durch die Pannierstraße einfach nicht. Die Pannierstraße wird derzeit von mehreren Buslinien (M29, 171,194) in intensiver Taktung bedient bis H-Platz. Bereits jetzt ist die Lärmbelastung in der Straße hoch, Verkehr ist dicht, aber auch Fahrrad-und Lieferverkehr je nach Tageszeit enorm. Regelmäßig gibt es insbesondere zwischen Weserstr. und Sonnenallee Verkehrschaos durch Autos in 2. Spur. Wie drei Spuren (Auto, Tram, Bus + die Fahrradwege außen) in unsere enge, schmale, aber belebte Straße passen sollen, ohne dass es regelmäßig Stau und Blockierungen gibt, ist mir auch anhand der Planungszeichnungen nicht ersichtlich. Die Lärmbelastungen für uns Anwohner*innen werden durch den Trassenbau nochmal deutlich ansteigen! Wenn dieser Schritt wirklich getan werden soll, dann bitte so, dass unsere Lebensqualität nach Fertigstellung steigt und künftig nicht noch mehr Lärmbelastungen entstehen werden.		Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren Regelmaße Geh- und Radwege	x	x		11 31 34

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b	Reaktion	2	0	Sie schreiben ja selbst,dass Sie sich aktuell belastet fühlen. Ich wohne seit 2002 auch hier an diesem Abschnitt und beobachte das Verkehrschaos auch. Der M29 steht so oft im Stau, man wartet ewig, und ist die Straße frei, rasen die Autos da mit weit mehr als 50 kmh durch, Tag und Nacht. Die Belastung durch Lärm und Feinstaub könnte dank eines klima- und menschenfreundlicheren ÖPNV (und Fahrradwege) deutlich sinken, davon würden auch wir Anwohner*innen profitieren. Und vielleicht wäre dann auch nur noch eine Spur frei für die KFZ. Ginge auch.		Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren Regelmaße Geh- und Radwege	x	x		11 31 34
		0	1	Ja, ich finde Ihre Argumentation nachvollziehbar. Die Idee einer Verkehrsberuhigung natürlich schön und der ÖPNV-Ausbau durch Tram ist sicher ein legitimes Mittel. Ich habe nur wirklich Probleme, mir in dieser verkehrsdichten Straße die angedachte Spurenführung in der realen Nutzung vorzustellen, zumal die Phase der Bauarbeiten eigene Herausforderungen mit sich bringen wird. Die Pannierstraße wird ja, soweit ich das verstehe, durch den Kiezblock Reuterstraße auch in der Zukunft eine verkehrsentensive Straße bleiben.						
		3	4	Wie Sie auch schon erkannt haben könnte das hohe pkw aufkommen zu verspätungen bei der Tram führen. Sehe icj auf diesem Abschnitt als das größte Problem. Evtl müsste nochmal diskutiert werden ob das Radnetz verlegt wird um zumindest in eine Richtung einen besonderen bahnkörper zu bauen.						
		2	0	Das Vorrangnetz zu verlegen führt zu Umwegen, die keiner fahren würde. Es bracht geradlinige direkte Verbindungen.						
		1	0	Wenn Berlin den CO <sub>2</sub> -Ausstoß im Bereich Verkehr/Mobilität senken will, braucht es dringend einen besseren ÖPNV mit sinnvoller Taktung, sichere Radwege und angenehmere Fußwege (die oft zitierte Aufenthaltsqualität). Das geht m.E. alles, wie andere deutsche und europäische Städte vormachen, nur mit einer Reduzierung des Autoverkehrs.						
mein.b		16	0	Radweg im Vorrangnetz nicht für Parkplätze schmälern. Ggf. nur für Lieferzonen.		Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau Regelmaße Geh- und Radwege	x	x		24 34

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		11	0	Zwischen dem 4. und dem hier vorliegenden 5. Abschnitt steht die Thielenbrücke über dem Landwehrkanal. Die Brücke ist über 100 Jahre alt und auf 18 to. lastbeschränkt. Sie weist einen hohen Stich mit kleinem Radius auf, kann daher und wegen der verringerten Tragfähigkeit keine Straßenbahnlinie aufnehmen. Man könnte erwarten, dass hier dazu Aussagen getroffen werden, zumal die Baukosten durch einen Brückenneubau drastisch steigen werden.  Die vorgeschlagene Haltestellenlösung ist bezüglich des Radverkehrs zu überarbeiten. Bei den zur Verfügung stehenden Breiten (> 7 m) sollte der Radverkehr hinter den Wartehäuschen herumgeführt werden. Die Lösung mit dem Radverkehr auf dem vorderen Kap kann nur bei beengten Verhältnissen angewandt werden. Sie führt regelmäßig zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr.		Neubau/Kosten Brücken  Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen	x	x		6 20
Infom				Was passiert mit der M 41?		Zukünftiges Busangebot		x		9
Infom				Wie lauten die nächsten Schritte in Sachen Beteiligung?		Beteiligung/Öffentlichkeitsarbeit		x		14
Infom				Gibt es Ideen und Konzepte für die Gestaltung der der Haltestellen (Begrünung, Solar)?		Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen		x		20
Infom				Dürfen auf den Straßen weiterhin Autos fahren?		Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren	x	x		31
Infom				Könnte man Radweg und Haltestellen vertauschen an manchen Stellen?		Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen	x	x		20
Infom				Ist die geplante Bauzeit realistisch?		Dauer/Beginn/Einschränkung Bauzeit		x		1
Infom				Werden die Straßenabschnitte während des Baus komplett gesperrt?		Dauer/Beginn/Einschränkung Bauzeit		x		1
Infom				Wie funktioniert die Fahrradstraßenlösung? Wie wird sie weiter geprüft?		Fahrradstraße und Straßenbahn	x			44
Infom				Rechnen Sie damit, dass die Bauarbeiten nach Zeitplan fertiggestellt werden?		Dauer/Beginn/Einschränkung Bauzeit		x		1
Infom				Wie hoch sind die Kosten für den Bau? Und wer trägt sie? Was ist mit unvorhergesehenen Kosten?		Kosten und Finanzierung		x		45
Infom				Pannier/Glogauer: Wer hat entschieden, dass ÖPNV und Fahrrad durch diese Straße gehen?		Ergebnis Grundlagenuntersuchung			x	3
Infom				Sind Vorrangschaltungen eingeplant?		LSA und Vorrangschaltungen		x		21
Infom				Wo starten die Bauarbeiten und wann?		Dauer/Beginn/Einschränkung Bauzeit		x		1
Infom				Sind die Brücken entlang der Strecke tragfähig?		Neubau/Kosten Brücken	x	x		6
Infom				Wie wird mit dem Lieferverkehr entlang der geplanten Strecke umgegangen?		Park- und Lieferzonen	x			18
Infom				Wie viele Meter/wie viel Platz braucht die Straßenbahn?		Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau	x			24
Infom				Was gibt es für ein Konzept bezüglich der Parkplätze?		Park- und Lieferzonen	x	x		18

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
Infom				Wie werden die verschiedenen Verkehrsarten auf der Pannierstraße geregelt?		Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau Verkehrsorganisation/Straßen für Kfz-Verkehr sperren Regelmaße Geh- und Radwege	x	x		20 24 31 34
Infom				Können die Bäume an Radwegen erhalten bleiben? Wie sehen Wurzelbrücken aus?		Baumstandorte und deren Erhalt	x	x		7
Infom				Der Busverkehr soll während der Bauarbeiten erhalten bleiben.		Dauer/Beginn/Einschränkung Bauzeit		x		1
Infom				Die Haltestellen in diesem Abschnitt liegen sehr nah beieinander.		Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen	x			20
Infom				Für Anwohnerparken den Radweg auf 1,85 m verschmälern? Bitte nicht! Mobigesetz!?		Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau	x			24
Infom					Ein Radweg auf Fahrbahnniveau schafft weniger Konflikte.	Wertung Variante				
Infom					Die Fahrradstraßenlösung finde ich sehr cool!	Wertung Variante				
Infom				Wie wird der Fahrradverkehr an der Bushaltestelle vorbeigeführt?		Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen	x	x		20
Infom					Ich bevorzuge die Variante Fahrradstraße.	Wertung Variante				
Infom				Der Erhalt der Bäume hat absolute Priorität		Baumstandorte und deren Erhalt	x	x		7
Infom				Ich bin Hauseigentümer in der Pannierstraße und sehr stark von den anstehenden Bauarbeiten betroffen. Wünsche mehr Infos.		Dauer/Beginn/Einschränkung Bauzeit Beteiligung/Öffentlichkeitsarbeit	x	x		1 14
Infom				Ich bin Eigentümer des Fahrradladens in der Pannierstraße. Welche Einschränkungen wird es für mich geben? Warum wurde ich nicht in die Planung einbezogen? Warum wurde sich nicht für eine Busvariante entschieden? Ich will keine Straßenbahn mitten in der Stadt.		Dauer/Beginn/Einschränkung Bauzeit Ergebnis Grundlagenuntersuchung Beteiligung/Öffentlichkeitsarbeit	x	x		1 3 14
Infom				Pannierstraße ist im Bereich der Kleingärten im Untergrund sumpfig: Sumpfkissen (Erschütterungen der Tram verstärkend?)		Hinweis zu Bodenbeschaffenheit		x		46
Infom				Achtung, mindestens unter der Pannierstraße ist sumpfiger Untergrund, schon jetzt ist Vibration und Schwanken bspw. bei starken Verkehr in den Hinterhöfen zu spüren.		Hinweis zu Bodenbeschaffenheit		x		46
Infom				Bitte in der Pannierstr. 50 Prozent der PKW-Parkplätze erhalten		Park- und Lieferzonen	x			18

## Straßenbahnneubaustrecke Warschauer Straße – Hermannplatz (M10-Verlängerung)

### Auswertungsmatrix zum Infomarkt am 12.06.2024 und mein.berlin.de vom 05.06. bis 19.06.2024 (Anlage 9 zur Dokumentation)

Stand; Januar 2026

Für weiterführende Informationen siehe auch [www.berlin.de/m10-hermannplatz](http://www.berlin.de/m10-hermannplatz) oder [www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz](http://www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz)

#### Abschnitt 6 – Sonnenallee/Urbanstraße

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		19	0	Die Regelbreite für Radwege soll 2,3 Meter betragen. Leider wird diese in den Planungen fast durchgängig unterschritten. Den Radweg aufgrund der zu großen KFZ-Verkehrsbelastung nicht umzusetzen ist absurd, da nachhaltige Mobilität gestärkt und die Aufenthaltsqualität gestärkt werden soll. Ohne Radweg passiert das Gegenteil!		Regelmaße Geh- und Radwege	x			34
mein.b		11	2	Kreuzungen sollten - wenn möglich - nach niederländischem Vorbild umgesetzt werden (geschützt).		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung	x			4
mein.b		1	0	Es wird nicht deutlich, worin der Vorteil der Multifunktionsstreifen direkt am Bahnkörper liegen soll. Wenn sie am Straßenrand lägen, könnte die BSR die Container ohne Überquerung der Fahrbahn zum Wagen rollen. Das Gleiche gilt für alle Lasten im Lieferverkehr. Die Haltestellenbreite am Hermannplatz ist knapp bemessen. Bei einer Umstiegshaltestelle zählt jeder Zentimeter, insbesondere auf der Rampe zur LSA. Hier sind bei 5 m Brutto nur 4,25 m vorhanden.		Park- und Lieferzonen Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen		x		18 20
mein.b		15	0	Keine Hochbordradwege! Geschützte Radstreifen sind die Beste Lösung, wegen deutlicher Abtrennung zum Gehweg.		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung		x		4
mein.b		15	0	Wir brauchen *dringend* geschützte Radwege in beiden Richtungen, weil sie geringere Unfallgefahr für alle Verkehrsteilnehmer:innen bedeuten! Daher gefällt mir Querschnitt Q VI. 4 am besten. Wenn ich das untere Beispielbild sehe („So könnte es aussehen...“ wird mir beim Anblick des Busses hinter der Radfahlerin schon wieder ganz schwummrig, denn in der Realität müsste diese Radfahlerin auf einem zugeparkten Radweg fahren und auf die Straße ausweichen.		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung		x		4

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		11	0	Es sollte beachtet werden dass es auf der Sonnenallee an der ecke pannerstr oft Rückstaus bis auf die Kreuzung gibt. Vielleicht kann man das so planen dass nicht 1 oder 2 regelwidrig eingefahrene Autos die ganze tram blockieren können. Lieferzonen auf der Sonnenallee sind sehr wichtig, ansonsten werden andere Flächen woe zb radwege dafür genutzt. Die radwege sollten dementsprechend geschützt sein. Vielleicht kann der besondere Gleiskörper mit einem Rasengleis ausgeführt werden als grünen ausgleich für die verlorenen bäume.		Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung Park- und Lieferzonen Gleisbegrünung Abbiegespuren für den Kfz-Verkehr	x	x		4
	Reaktion	2	0	Es ist weiters positiv dass die Querungswege kürzer werden. Es sollten möglichst alle Flächen die von Fußgängern zur Querung genutzt werden auch mit pollern geschützt werden. Es wird auf der Sonnenalle ein erheblicher Druck auf die wenigen verfügbaren park und Ladeflächen entstehen. Weiterhin sollten Ladeflächen kontrolliert werden um nutzung als Parkfläche zu verhindern.						18
mein.b		15	0	Frage für die gesamte Strecke: Wird es echte Vorrangschaltungen geben? Halten nur an Haltestellen! An allen Ampeln sollte die Tram ohne Stop durchrollen können.		LSA und Vorrangschaltungen		x		21
mein.b		5	0	Wie wäre es denn, wenn man den anstehenden Karstadt-Umbau dafür nutzen würde, einen direkten Übergang von der Straßenbahnhaltestelle zum U-Bahnhof zu schaffen? Das würde zur U8 zwar keine Wegeverkürzung bringen, aber weniger Kreuzungen mit anderen Verkehrsteilnehmern, zur U7 würde sich der Weg ein wenig verkürzen.		Karstadtumbau und Nutzung Hermannplatz	x			47
	Reaktion	0	0	Mir ist nicht bekannt, wie weit die Planungen zum Umbau des Hermannplatz schon sind, aber es gab zumindest auch die Idee, die Straße auf der Westseite des Hermannplatz, direkt vor Karstadt, autofrei zu machen und den Autoverkehr in beiden Richtungen auf der Ostseite zu führen. Dann wäre von der Straßenbahnhaltestelle aus nur noch die Urbanstraße selbst zu überqueren.						

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		7	0	<p>Hier ist mein Vorschlag/Kommentar, vielen Dank.</p> <p>Es handelt sich aktuell um eine Raserstrecke/Poserstrecke/Motorlärm Problemgebiet und es wird völlig chaotisch geparkt mit Blockade von Gehwegen. Ordnungsamt und Polizei sind hoffnungslos überlastet (wurde mir mehrmals schriftlich bestätigt). Deshalb gibt es jetzt eine einmalige Chance das Problem im Kern und langfristis durch bauliche Maßnahmen zu lösen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Der Gehweg muss absolute Priorität haben und sollte sogar noch breiter werden. Aktuell ist das geradeauslaufen schon schwer genug. Wenn nur ein Kundenstopper aufgestellt wird, kommt man schon nicht mehr durch bei den sehr vielen Fußgängerinnen.</li> <li>– Danach sollten ÖPNV und Radwege Priorität haben. Diese funktionieren ausschließlich wenn PKW diese technisch nicht befahren können. Insbesondere Radwege brauchen zwingend einen physikalischen durchgehenden Schutz.</li> <li>– Es ist klar, dass eine eigene Spur für ÖPNV absolut wünschenswert ist. Deshalb ist die Sbahn so pünktlich, und auch die Ubahn.</li> <li>– Danach kann es eine Spur für allgemeinen KFZ Verkehr geben.</li> </ul> <p>In einem der Bilder oben fährt ein Radfahrer durch einen Baum. Hier lieber maximal 2 PKW Spuren insgesamt und dafür eine „Baumspur“, damit der Radweg nicht durch den Baum muss. Bäume pflanzen wäre super.</p> <p>Meine größte Kritik sind die immer noch zu kleinen Gehwege, dafür dass es sich um solch eine wichtige Verkehrsachse handelt. 2,5m sind das absolute Minimum für einen niedrig frequentierten Gehweg.</p> <p>Ich würde es begrüßen, wenn man dann als Fußgänger ohne 2 lange Ampelphasen direkt vom Reuterkiez zur U-Bahn Hermannplatz kommt. Im Augenblick ist es Fußgängerinnen feindlich und es stauen sich wartende Menschen welche zu Fuß unterwegs sind.</p> <p>Soweit ich weiß kommen auf diese Weise am meisten Menschen von A nach B und von B nach A.</p> <p>Ich verweise als Übersicht immer gerne wieder auf diesen Artikel im The Guardian, aber hoffentlich kennen sich die Planer in Berlin so langsam besser damit aus: <a href="https://www.theguardian.com/cities/gallery/2018/jun/11/copenhagenize-case-urban-cycling-graphs">https://www.theguardian.com/cities/gallery/2018/jun/11/copenhagenize-case-urban-cycling-graphs</a></p> <p>Mir fällt gerade auch auf, dass in einigen der obigen Sections die Radwege fehlen, das scheint ein fehler zu sein? Also es gibt nur einseitige Radwege, statt Radwege auf beiden Seiten? Es ist ein schwerer Fehler, dass es bisher auf der Sonnenalle überhaupt gar keine Radinfrastruktur gibt.</p> <p>Radwege sollten klar von Gehwegen getrennt sein.</p>		Park- und Lieferzonen				18
						Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau	x			24

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b		3	0	Die Straßenbahnstrecke muss so ausgestaltet werden, dass die Buslinien auf dem gleichen Bahnkörper fahren. Andernfalls ergeben sich kritische Situationen, beim Umstieg zwischen Bus und Straßenbahn, rennen Fahrgäste quer über die Straße ohne auf den sonstigen Verkehr zu achten, um das andere Verkehrsmittel zu erreichen. Die Urbanstraße als Endhaltestelle zu nutzen ist ungünstig. Besser ist es die Endhaltestelle auf den den Herrmannplatz zu verlegen und perspektivisch die Strecke entlang der Hasenheide, Südsterne, Mehringdamm, Yorkstraße bis Hauptstraße zu führen, um dort in die Strecke Potsdamer Platz Steglitzer Kreisel einzumünden. Die Urbanstraße ist im Querschnitt zu eng und würde zu Verlusten beim fließenden Verkehr (Rad/Straße) führen.		Abbiegespuren für den Kfz-Verkehr Alternative Trassenführung der M10 Karstadtumbau und Nutzung Hermannplatz Grundlagenuntersuchung Straßenbahnneubaustrecke Schöneweide - Potsdamer Platz				28 36 47 48
	Reaktion	0	0	Stelle mir vor wie dann die übliche Kolonne aus vier mal M41 für längere Zeit die Tram blockiert...						
mein.b		5	0	Begrüßenswerter Weise haben inzwischen auch die Planungen für die Strecke Potsdamer Platz - Schöneweide via Hermannplatz begonnen. Beide Planungen müssen am Hermannplatz miteinander abgestimmt werden. Schon jetzt ist der Platz für die Haltestelle an der Urbanstraße knapp bemessen (Bahnsteigbreite). Nach Bau der Trasse für die M41 fehlt an der Endstelle der M10 (Fünfminutentakt) in der Urbanstraße der Platz für die zwei erforderlichen Aufstellgleise. Unabhängig davon ist die Endstelle in der Urbanstraße extrem unattraktiv für Umsteiger zur U7. Daher ist eine Führung der M10 über den Hermannplatz mit direktem Zugang zum U-Bahnhof erforderlich. Für Aufstellgleise ist in der Hasenheide genügend Platz. Der Hermannplatz ist in seiner Anlage und Funktion ein klassischer Verkehrsplatz von gesamtstädtischer Bedeutung, hier sollten die richtigen Prioritäten gesetzt werden.		Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen Alternative Trassenführung der M10 Karstadtumbau und Nutzung Hermannplatz Grundlagenuntersuchung Straßenbahnneubaustrecke Schöneweide - Potsdamer Platz	x		x	20 36 47 48

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b	Reaktion	1	0	<p>Völlig richtig!</p> <p>Bei der Veranstaltung habe ich nachgefragt, warum es keine Varianten gibt, bei der die Tram über den Hermannplatz geführt wird. Die Antwort war ausweichend, es wäre nicht beauftragt gewesen. Es scheint so, als ob die einzig funktionierende Variante von vornherein ausgeschlossen wurde. Wäre das so geprüft worden wie die anderen Varianten bei den anderen Planungsabschnitten, wäre das Ergebnis des Vergleich klar: Viele Vorteile und kaum Nachteile.</p> <p>Als Argument gegen die Endhaltestelle wird immer wieder der Wochenmarkt angeführt. Ein Markt ist flexibel und kann angepasst werden. Platz für eine Straßenbahnhaltestelle und Marktstände wäre vorhanden, nur die Raumaufteilung müsste anders sein als heute. Dass man eine gute ÖPNV-Anbindung verhindert, damit ein paar Marktstände weiterhin an der Stelle stehen können, an der sie heute stehen, gibt es wohl nur in Berlin.</p> <p>Es ist ein Skandal, dass die einzig machbare Möglichkeit anscheinend von vornherein politisch ausgeschlossen wurde.</p> <p>Pausierende Straßenbahnen auf dem Hermannplatz wären im übrigen gar nicht nötig. Die Gleise können weiter in die Hasenheide geführt werden, wo im Gegensatz zur Urbanstraße Platz für mehrere Kehrgleise wäre.</p> <p>Eine weitere Variante wäre, die Tram die selbe Schleife wie die Busse 194 und 171 fahren zu lassen. Der Ausstieg und die Pausenstelle wären dann direkt am Eingang der U7 in der Karl-Marx-Straße, der Einstieg auf dem Hermannplatz mit nur einem Gleis. Diese beiden Möglichkeiten sollten geprüft werden. Ich bin mir sicher, dass das Planungsbüro gut umsetzbare Vorschläge machen könnte, wenn es vernünftige Vorgaben der Politik gäbe.</p>		<p>Haltestellen und Verkehrsorganisation an Haltestellen</p> <p>Alternative Trassenführung der M10</p> <p>Karstadtumbau und Nutzung Hermannplatz</p> <p>Grundlagenuntersuchung Straßenbahnneubaustrecke Schöneweide - Potsdamer Platz</p>	x		x	<p>20</p> <p>36</p> <p>47</p> <p>48</p>
mein.b		2	2	Endstation sollte immer Hermannplatz sein.		Karstadtumbau und Nutzung Hermannplatz				47

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin			Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU			
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b	Reaktion	7	0	<p>Das Potenzial der Tramlinie (die bis zu 300 Personen im Vergleich zu 100 im Bus oder 4 im PKW transportieren kann) kann nur voll ausgeschöpft werden, wenn sie eine eigene Spur bekommt. Sonst sind Verspätungen durch Verkehrsstau vorprogrammiert und die Attraktivität der Tram sinkt.</p> <p>Allerdings sollten auch wirklich geschützte Radwege neben dem ÖPNV Priorität haben. Die Planungen oben sehen teilweise einen weniger als 2 Meter breiten Radweg vor, das ist zu wenig. Wie das Beispiel anderer europäischer Städte zeigt, werden Radwege gerne und viel genutzt, wenn sie sicher sind (mit tatsächlichem Schutz vor Falschparkern und -fahrern, unvorsichtig geöffneten Autotüren (!) und möglichst auch Passanten).</p> <p>Es wäre m.E. dann zu prüfen, ob man alternativ die Weserstraße und weitere Straßen zu tatsächlichen „reinen“ Fahrradstraßen umwidmet, in denen keine KFZ und Motorräder fahren dürfen. Zur Zeit wird das eigentliche Ziel einer Fahrradstraße, Unfälle zu vermeiden, in bspw. der Weserstraße nämlich nicht erreicht (siehe Interviews Reuterkiezblock mit Anwohnern).</p>		<p>Trennung Verkehrsarten/Höhenplanung</p> <p>Verbindung mit weiteren Infrastrukturprojekten</p> <p>Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau</p>		x		4
	Reaktion	2	0	<p>Eine Ergänzung des M10-Konzept durch parallele Fahrradstraßen halte ich auch für sehr sinnvoll. Die M10-Trasse läßt nunmal leider nicht genug Platz für hochfrequentierte Radwege. Wären dort hauptsächlich Anlieger unterwegs, ginge es aber. Und der Durchgangs-Fahrradverkehr könnte parallel durch eine Fahrradstraße fahren. Hauptproblem des gesamten Kiezes sind die vielen Kopfsteinpflasterstraßen, die das Radfahren sehr unattraktiv machen. Eine weitgehende Asphaltierung wäre also wichtig, damit sich Tram und Fahrrad nicht im Weg sind.</p>						17
mein.b	Reaktion	3	0	<p>Kann die Haltestelle in der Sonnenallee vor der Kreuzung mit dem Hermannplatz bleiben? Die Kreuzung ist schon jetzt komplex genug für alle Verkehrsteilnehmer. Die Kreuzung noch zu überqueren scheint keinen Mehrwert zu bringen. Tram hätte auch kürzere Fahrzeit.</p>		<p>Karstadtumbau und Nutzung Hermannplatz</p>	x			47
	Reaktion	0	0	<p>Das hätte auch den Vorteil, dass die Haltestelle auch noch bei Sperrung des Hermannplatzes erreichbar wäre - wenn man vor der Haltestelle einen Gleiswechsel hätte. Derartige Sperrungen kommen ja relativ häufig vor, z.B. wegen Marathon, Karneval, Veolothon und diversen Demos.</p>						
	Reaktion	0	0	<p>Ist es nicht so, dass - zumindest beim Marathon so, glaube ich - manchmal nur der Straßenabschnitt an Karstadt gesperrt wird und die südliche Fahrbahn offen bleibt? Vor gut 100 Jahren gab es auf dem Hermannplatz auch noch Tram und Haltestellen, eigentlich wäre das sinnvoll, den Halt dorthin zu verlegen. Momentan sind die verschiedenen Kreuzungen und Straßenübergänge am Platz eine gefährliche Zumutung für alle Passant*innen.</p>						

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMVKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
mein.b				<p>Nach meinem Aufsatz unten nochmal verkürzt nachgefragt:</p> <p>Ist es möglich neben der extrabreiten Gehwegspur zu errichten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Eine Spur welche exklusiv von Bus UND Tram benutzt wird</li> <li>– Eine Spur exklusiv für Fahrräder</li> </ul> <p>Und dann eben eine allg. KFZ Spur?</p> <p>Wenn ich richtig sehe dann können sich nach dem obigen Entwurf bereits Tram und Bus technisch eine 100% ÖPNV Spur teilen, ist das auf voller Länge gegeben?; und für normale PKW ist es dann physikalisch unmöglich diese zu Spur missbrauchen?; Und gibt es dann bitte die gesamte Sonnenallee entlang einer Busspur und einen Radweg?</p> <p>Danke</p>		Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/ Umweltbelangen/ Städtebau	x			24
mein.b				<p>Offenbar ist im Rahmen der Straßenbahnplanung auch endlich die Umgestaltung des Knotens Kottbusser Damm/Weserstraße geplant.</p> <p>Hier muss aber unbedingt der Abbieger Kottbusser Damm -&amp;gt; Weserstraße für Kfz zurückgebaut werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Weserstraße ist Fahrradstraße; der Erhalt des Abbiegers vom Kottbusser Damm führt zu verbotenen Durchgangsverkehr dort</li> <li>– Die Stelle ist schon wegen der Nähe zum Knoten Sonnenallee/ Hermannplatz sehr unübersichtlich</li> <li>– Durch die neu vorgesehene (und unbedingt notwendige!) Abbiegemöglichkeit des von Norden kommenden Radverkehrs in die Fahrradstraße Weserstraße wird es zusätzlich unübersichtlich</li> <li>– Der große Abbiegeradius für Kfz in Richtung Weserstraße ist für Radfahrende gefährlich</li> </ul>		<p>Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/ Städtebau</p> <p>Abbiegespuren für den Kfz-Verkehr</p>	x	x		24 28
Infom				Wann beginnen die Arbeiten in welchen Abschnitten?		Dauer/Beginn/Einschränkung Bauzeit		x		1
Infom				Sind die Lade- und Lieferflächen ausreichend?		Park- und Lieferzonen		x		18
Infom				Wie funktioniert der „Multifunktionsstreifen“?		Park- und Lieferzonen	x			18
Infom				Wie wird mit Partytouristen entlang der neuen Strecke M10 umgegangen?		Gentrifizierung und „Partytourismus“			x	13
Infom				Welche weiteren Varianten wurden in Betracht gezogen?		siehe Plakat Infomarkt zu Abschnitt 6	x			
Infom				Wie lange wird gebaut?		Dauer/Beginn/Einschränkung Bauzeit		x		1
Infom				Wie wird mit den Bäumen auf der geplanten Strecke umgegangen? → „Baumkonzept“		Baumstandorte und deren Erhalt	x			7

Quelle: Infomarkt (Infom) oder mein.berlin.de (mein.b)*	Reaktion auf mein.berlin		Hinweise/Anmerkungen			Antwort SenMKU				
	Reaktion auf Kommentar	Pro	Contra	Hinweise und Fragen zum aktuellen Planungsstand und weiteren Vorgehen	Allgemeine Anmerkungen (keine Antwort erforderlich)	Zusammenfassung/Prüfauftrag	Thema in Vorplanung	Thema ab Entwurfsplanung	Kein Thema im Rahmen des Projektes/der Vorplanung	Antwortnummer (siehe Dokumentation, Kapitel 3.2)
Infom				Wird es Bereiche geben, in denen keine Autos mehr fahren?		Priorisierung von Verkehrs- und Nutzungsarten/Umweltbelangen/Städtebau	x			24
Infom				Wie laut wird die Straßenbahn sein (auch an den Haltestellen). Wird sie quietschen?		Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x		11
Infom				Wie wird die Kehranlage an der Urbanstraße umgesetzt? Was passiert hier mit dem M41?		Zukünftiges Busangebot Kehranlage/Gleiswechsel	x		x	9 23
Infom				Was sprach dagegen, die Endhaltestelle auf den Hermannplatz zu legen?		Karstadtumbau und Nutzung Hermannplatz	x			47
Infom				Rechnen Sie damit, dass die Bauarbeiten nach Zeitplan fertiggestellt werden?		Dauer/Beginn/Einschränkung Bauzeit		x		1
Infom				Was passiert in der Zeit von jetzt bis zum Baubeginn in 2029?		Beteiligung/Öffentlichkeitsarbeit		x		13
Infom				Wird es ergänzende Busangebote entlang der Strecke geben?		Zukünftiges Busangebot		x		9
Infom				Ist hier auch ein Grüngleis möglich?		Gleisbegrünung	x			22
Infom				Wo wird die Endhaltestelle der M10 am Hermannplatz sein?		Karstadtumbau und Nutzung Hermannplatz	x			47
Infom				Was passiert mit dem Mittelstreifen auf der Sonnenallee? Kommen die Bäume dort weg?		Baumstandorte und deren Erhalt	x			7
Infom				Wird die M29 bleiben, wenn die Straßenbahn kommt?		Zukünftiges Busangebot		x		9
Infom				Wird es Förderungen für Schallschutzfenster geben?		Gutachten zu Lärm, Erschütterung, Umwelt		x		11
Infom					Die Tram ist für Autofahrer oft angsteinflößend!	Ablehnung Straßenbahnprojekt				



# STRAßENBAHNPLANUNG IN BERLIN

Mithilfe der Straßenbahn baut Berlin den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) weiter aus. In den kommenden Jahren sollen diverse Projekte geplant und umgesetzt werden, um neue Verbindungen im bestehenden ÖPNV zu schaffen und die verschiedenen Netze (U- und S-Bahn, Bus und Straßenbahn) besser miteinander zu verknüpfen.

Welche Planungsphasen eine neue Straßenbahnstrecke durchläuft, wie die sogenannte Vorplanung strukturiert ist und wie das Ganze konkret bei einem Projekt aussehen kann, wird hier und in den weiteren Plakaten zur Neubaustrecke Warschauer Straße - Hermannplatz erläutert.

## WAS SIND DIE VORTEILE VON STRAßENBAHNEN?

- **Klimafreundlich:** Weil Straßenbahnen elektrisch fahren, stoßen sie kein CO<sub>2</sub> aus und leisten so einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität.
- **Leistungsstark:** Straßenbahnen können deutlich mehr Menschen transportieren als Autos und Busse und entlasten Straßen so ganz automatisch.
- **Sicher:** Weil Straßenbahnen auf eigenen Gleisen fahren, sind sie seltener in Unfälle verwickelt.
- **Komfortabel:** Straßenbahnen bieten viel Platz und fahren dank der Gleise besonders ruhig und gleichmäßig.
- **Barrierefrei:** Ob mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Rollator: In Straßenbahnen lässt sich ebenerdig einsteigen.
- **„Schienenbonus“:** Schienenfahrzeuge haben bei den Fahrgästen eine höhere Akzeptanz als Busse, das bestätigen Untersuchungen. Als Gründe hierfür gelten etwa der höhere Fahrkomfort und die größere Laufruhe.

## WIE WIRD EINE NEUE STRAßENBAHNSTRECKE GEPLANT?

- Ob eine Straßenbahnstrecke geplant werden soll, kann dem aktuellen **Nahverkehrsplan 2019-2023 (inkl. Bedarfsplan)** entnommen werden. Darauf aufbauend startet die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz & Umwelt mit den rechtlich erforderlichen Planungsschritten für eine Neubaustrecke.
- Jede Straßenbahnplanung durchläuft dabei die **neun Leistungsphasen nach HOAI** (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure).
- Die Grafik zum Planungsprozess zeigt neben den Inhalten der Planungsphasen, für welche Planungsschritte die Senatsverwaltung verantwortlich ist und wann die BVG bis zur Inbetriebnahme übernimmt.

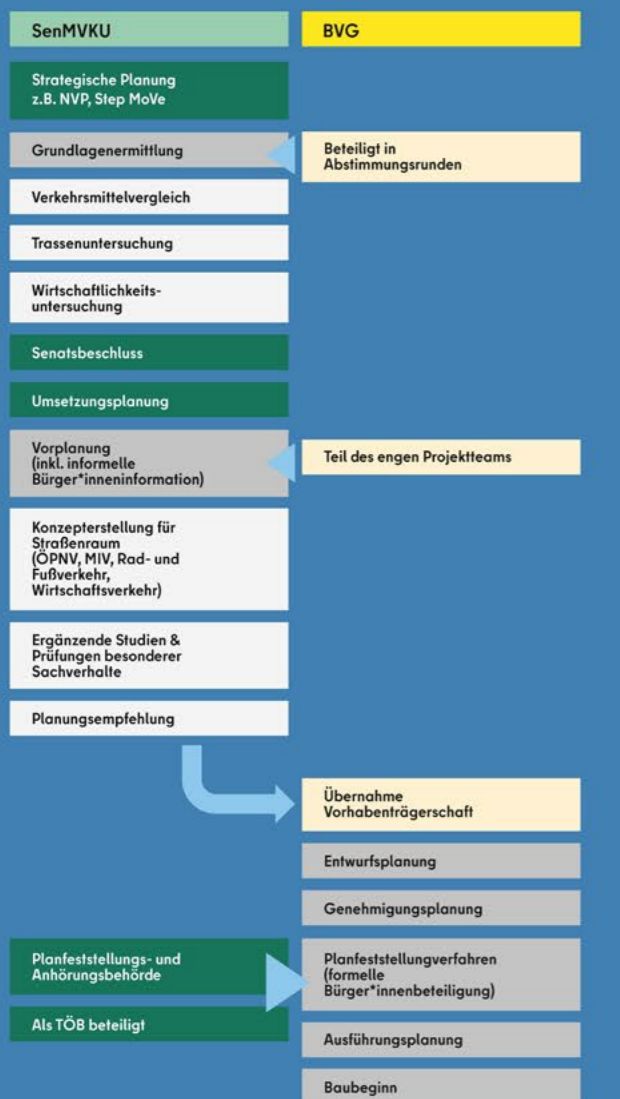
## WAS BEINHÄLTET DIE VORPLANUNG EINER STRAßENBAHN?

- Mithilfe der Vorplanung wird die technische Entwurfsplanung vorbereitet. **Ziel ist es, ein Planungskonzept zu entwickeln und abzustimmen.**
- Das „Wie“ wird erarbeitet: Es ist die **konzeptionelle Planung zur zukünftigen Straßenraumaufteilung** unter Berücksichtigung Berliner Planwerke, z. B. Nahverkehrsplan 2019-2023, Berliner Mobilitätsgesetz, Betriebsordnung Straßenbahn (BOStrab), StVO, AV Geh- und Radwege, Rast06, ERA etc.
- Am Ende soll eine **Planungsempfehlung mittels Variantendiskussion und Abwägung** (§ 25 MobG) für die gesamte Strecke vorliegen. Sie stellt die Grundlage für die anschließende Entwurfsplanung und damit für die detailliertere technische Ausarbeitung der Straßenbahntrasse dar.
- In der Vorplanung ist **noch keine zentimetergenaue Planung möglich**. Vielmehr wird flächenhaft geschaut, wie sich die Straßenbahn zukünftig in den Straßenraum integrieren kann. Teil der Vorplanung ist es u. a. zu prüfen, wo der Gleiskörper im Straßenraum liegen soll, wo die Gleise in der Straße langführen oder wo die Haltestellen genau verortet werden. Dabei sehen sich die Planer\*innen die Straßenräume grundsätzlich von Hauskante zu Hauskante an. Ziel ist es, eine konzeptionelle Straßenraumaufteilung zu erarbeiten, die eine **gemeinsame Lösung für alle Verkehrsträger, Stadtgrün etc.** enthält.
- Auch die technische Machbarkeit von besonderen Entwurfsituationen wird dabei geprüft, wie z. B. die Unterquerung des U-Bahn-Viaduktes bei der M10-Verlängerung.



## WIE WIRD IN BERLIN ZU NEUEN STRAßENBAHNSTRECKEN INFORMIERT?

- Die rechtlich vorgeschriebenen Planungsschritte enthalten Vorgaben, inwieweit zwingend beteiligt/informiert werden muss.
- Nach **§ 25 VwVfG** soll eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen. Bei Straßenbahnneubaustrecken geschieht dies bislang in Rahmen der Grundlagenuntersuchung.
- Im **formellen Planfeststellungsverfahren** wird die Planung öffentlich ausgelegt und es werden alle Träger öffentlicher Belange und Betroffene angehört und abgewogen. Mit Planfeststellungsbeschluss ist die Planung final und das Baurecht liegt vor.
- Zusätzlich zur formellen Beteiligung wird je nach Projektcharakter und -gebiet, durch das die Trasse verlaufen soll, der **informelle Kommunikationsprozess** individuell abgestimmt.
- Auf der Projekthomepage werden Informationen zum Planungsstand und ggf. zusätzlichen Veranstaltungen veröffentlicht. Auf der Plattform [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de) wird die Veranstaltungsdokumentation online zur Verfügung gestellt.



Planungsablauf und Projektverantwortung am Beispiel der M10-Verlängerung



# PLANUNG UND AKTUELLER STAND DER STRAßENBAHNNEUBAUSTRECKE WARSCHAUER STRAÙE - HERMANNPLATZ

## WORUM GEHT ES BEI DER M10-VERLÄNGERUNG?

- Die Straßenbahn der Linie M10 endet derzeit am S- und U-Bahnhof Warschauer Straße. Zukünftig wird sie nach Kreuzberg und Neukölln fahren, bis zum U-Bahnhof Hermannplatz. Die Straßenbahn soll dabei nicht auf dem Hermannplatz, sondern in der Urbanstraße enden.
- Von 2017 bis 2021 fand die Grundlagenuntersuchung statt, in der eine planerisch zu bevorzugende Trassenvariante ermittelt wurde.
- Nach einem Senatsbeschluss zur Grundlagenuntersuchung wird seit September 2022 die Vorplanung zu dieser Trasse durchgeführt. Hier werden nun verschiedene Varianten entwickelt, wie sich die Straßenbahn positiv in den Stadtraum einfügen kann (vgl. Plakat „Straßenbahnplanung in Berlin“).



## WIE WERDEN IN DER VORPLANUNG VARIANTEN ENTWICKELT?

- Zu Beginn werden mit den Projektbeteiligten für alle Abschnitte Randbedingungen und Planungsprämissen abgestimmt.
  - **Randbedingungen:** Was ist prägend für den Abschnitt und was muss in der Planung berücksichtigt werden (z. B. Erhalt von Bäumen, Einrichtung neuer Querungen, Berücksichtigung bestehender Planungen)?
  - **Planungsprämissen:** Die abgestimmten Randbedingungen werden je Abschnitt in eine Rangfolge gebracht und bilden die Planungsprämissen (relevant für Variantenerstellung und spätere Variantendiskussionen).
- Darauf aufbauend werden abschnittsweise **Funktionskonzepte** entwickelt, um erste Ideen für die Abschnitte diskutieren zu können. Anhand der Planungsprämissen und weiterer Vor- und Nachteile werden die Funktionskonzepte diskutiert und zu **detaillierteren Lageplänen** weiterentwickelt.
- Zum Teil wird aus den Lageplänen deutlich, dass **zusätzliche Untersuchungen** stattfinden müssen. So wurde bspw. in der Falkensteinstraße eine Baumstudie angefertigt, in der Sonnenallee der Wirtschaftsverkehr genauer betrachtet oder die technische Prüfung darüber vorgezogen, wie die Straßenbahn unter dem U-Bahn Viadukt durchgeführt werden kann. Für die Abschnitte 2 bis 4 wurde außerdem mit Projektbeginn ein begleitendes **freiraumplanerisches Konzept** mitbeauftragt (vgl. Plakat „Abschnitt 3: Görlitzer Park“).
- Die Lagepläne zu den unterschiedlichen Varianten werden daraufhin überarbeitet und verfeinert.
- Aktuell (Mai 2024) gibt es die ersten Bewertungen zu den verschiedenen Varianten. Hierbei werden u.a. mittels einer **Multikriterienanalyse** die Varianten je Abschnitt gegenübergestellt. Kriterien sind Städtebau, Kosten, ÖPNV, Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr, Sicherheit und Umwelt.
- **Die finale Bewertung und Abwägung der Varianten für eine Planungsempfehlung** zur gesamten Strecke steht noch aus; weitere Überarbeitung der Lagepläne und Einarbeitung von Hinweisen folgen nach den Rückmeldungen vom Infomarkt und mein.berlin.de.

PROJEKTEAM	PROJEKTBEZUGLICHE	SONDERTHEMEN	ÖFFENTLICHKEIT
SenMVR	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVRU)	Freiraumplanung und Stadtgrün, Fuß- und Radverkehr, Umlandstrategie, Regenwasser, Mobilitätspolitik und Verkehrsstrategieplanung, Verkehrsmanagement, Planung und Gestaltung öffentlicher Verkehrsmittel, etc.	Kinderbauernhof Alte Lagergebäude mit Initiativen
BVG	Bezirkamt Friedrichshagen-Kreuzberg Bezirkamt Neukölln	Stadtplanung Straßenplanung	Schul- und Sportamt Denkmalschutz Denkmalschutz
Rahmplan		Grünflächen, Baumaßnahmen Stadtplanung	

## WIE GEHT ES WEITER?

- Die Hinweise aus der Bevölkerung werden geprüft und für eine weitere Bearbeitung abgewogen.
- Die Übergänge zwischen den einzelnen Planungsabschnitten werden konkreter ausgeplant.
- Im Anschluss werden die Lagepläne überarbeitet, in den Fachebenen der Senats- und Bezirksverwaltungen nochmals abgestimmt, bewertet und eine Planungsempfehlung ausgesprochen.
- Weiterhin wird mit den verkehrlichen Gutachten gestartet, um die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr ebenfalls zu überprüfen.
- Mit Vorlage der Planungsempfehlung (derzeit für 2024 avisiert) übernimmt die BVG die weiteren Planungen inkl. der notwendigen Gutachten (Verkehr, Lärm, Umwelt, etc.), dem Planfeststellungsverfahren und Bauausführung (vgl. Plakat „Straßenbahnplanung in Berlin“).
- Mehr Infos finden Sie unter [www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz](http://www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz) und [www.berlin.de/m10-hermannplatz](http://www.berlin.de/m10-hermannplatz).

## WIE WURDE BISHER BETEILIGT UND INFORMIERT?

### Grundlagenuntersuchung

**2018** Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zur Grundlagenuntersuchung, inkl. Dokumentation auf [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de): [www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz](http://www.mein.berlin.de/projekte/m10-hermannplatz)

### Vorplanung

**2022** Vorstellung Projektstand bei „Runder Tisch Görlitzer Park“

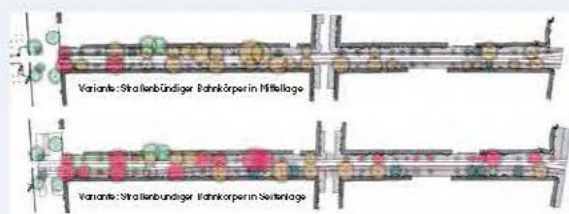
**2023** Verteilung Informationsflyer entlang geplanter Strecke

Aktorensprechungen mit Initiativen vor Ort für die einzelnen Planungsabschnitte

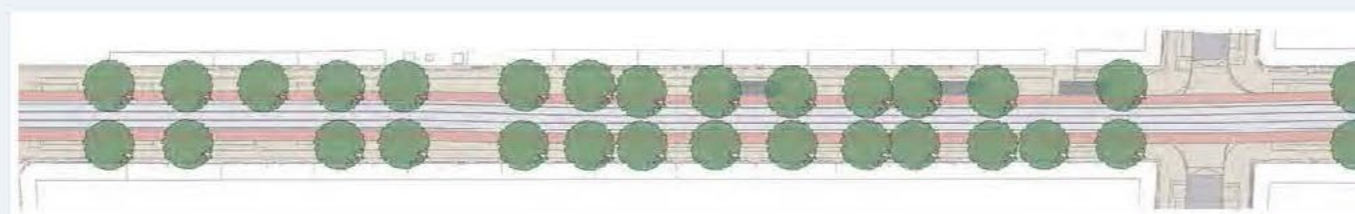
Jeder Abschnitt hat unterschiedliche Herausforderungen und Besonderheiten, die bei der Planung berücksichtigt werden müssen. Daher gab es auch immer wieder zusätzliche Termine und Vor-Ort-Begehungen, zu denen externe Expertise eingeholt wurde (bspw. der Kinderbauernhof und das bezirkliche Schul- und Sportamt beim Abschnitt Görlitzer Park).

**2024** Infomarkt mit aktuellem Planungsstand zu Vorplanung, inkl. [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de)

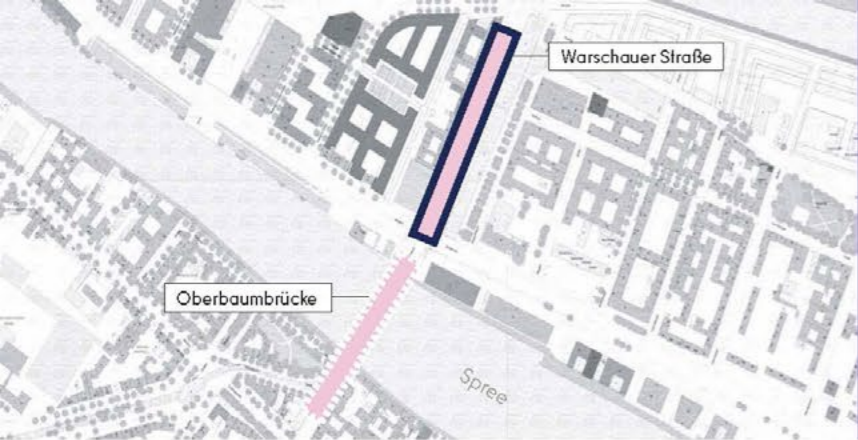
Ab Entwurfsplanung der BVG: [www.meintram.de](http://www.meintram.de)



Gegenüberstellung von Mittel- und Seitenlage in der Baustraße zur Falkensteinstraße | Quelle: Barchol



Möglichkeit für ein Freiraumkonzept (hier: Falkensteinstraße, Bahnkörper in Mittel- und Seitenlage) | Quelle: Barchol

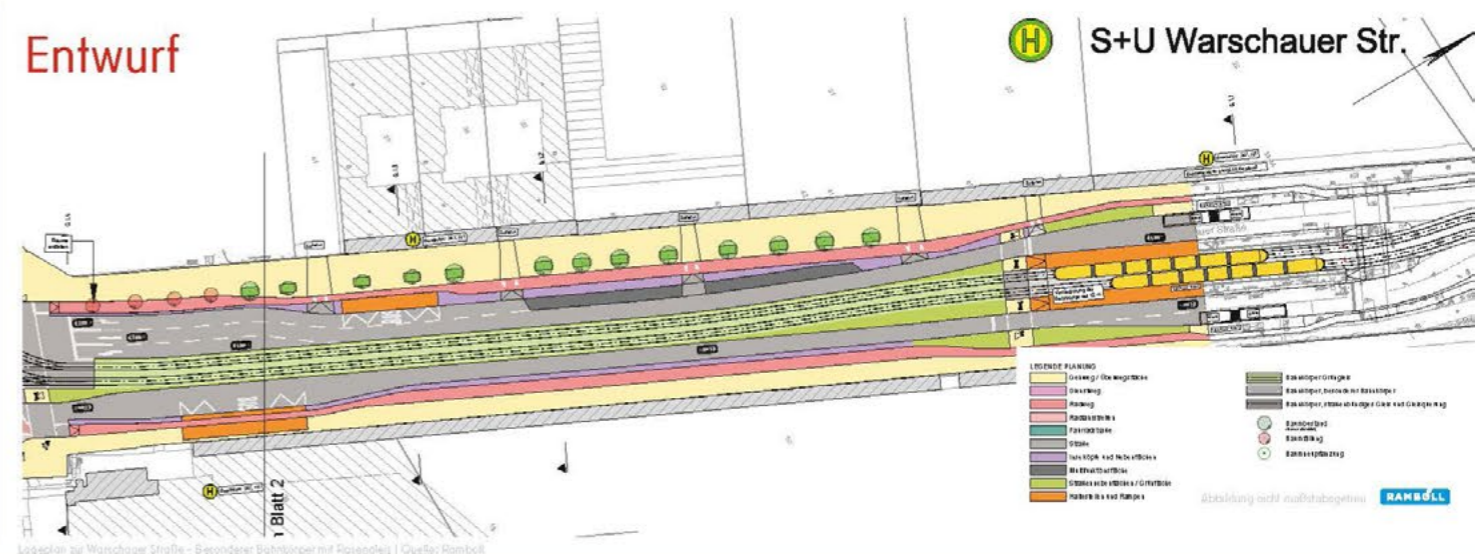


# STRAßENBAHNNEUBAUSTRECKE WARSCHAUER STRAßE - HERMANNPLATZ ABSCHNITT 1: WARSCHAUER STRAßE

## AUSGANGSSITUATION:

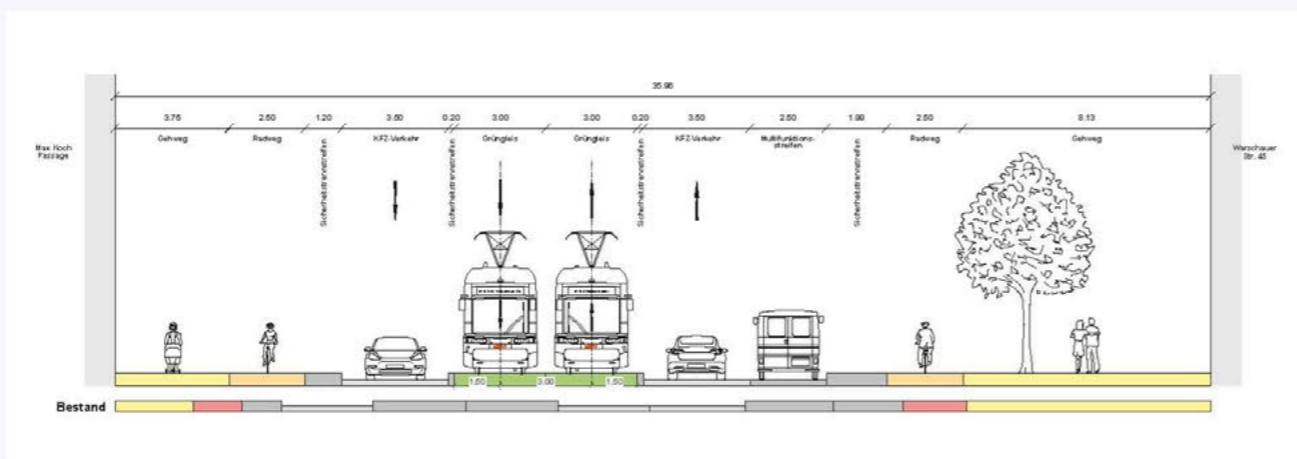
- Straße ist rund 35 m breit
- Abschnitt ist rund 300 m lang
- Abschnitt gehört zum ÖPNV- und Radvorrangnetz
- Neubaustrecke soll an Haltestelle M10 anschließen
- Es ist vorgesehen, die bestehenden Straßenbahngleise auf der Warschauer Brücke in naher Zukunft abzumarkieren, damit die Straßenbahn schneller vorankommt. Der Kfz-Verkehr soll mit einer Fahrspur über die Brücke geführt werden.

## Entwurf



## PLANUNGSPRÄMISSEN

- PRIORITÄT 1**  
PRIORISIERUNG ÖPNV
- PRIORITÄT 2**  
ANGEBOT FÜR RAD- UND FUßVERKEHR
- PRIORITÄT 3**  
ERHALT DER HEUTIGEN SEITENRÄUME + BAUMBESTAND
- PRIORITÄT 4**  
WIRTSCHAFTS-VERKEHR
- PRIORITÄT 5**  
QUERUNGSMÖGLICHKEITEN
- PRIORITÄT 6**  
KFZ-VERKEHR
- PRIORITÄT 7**  
ANWOHNER-PARKEN



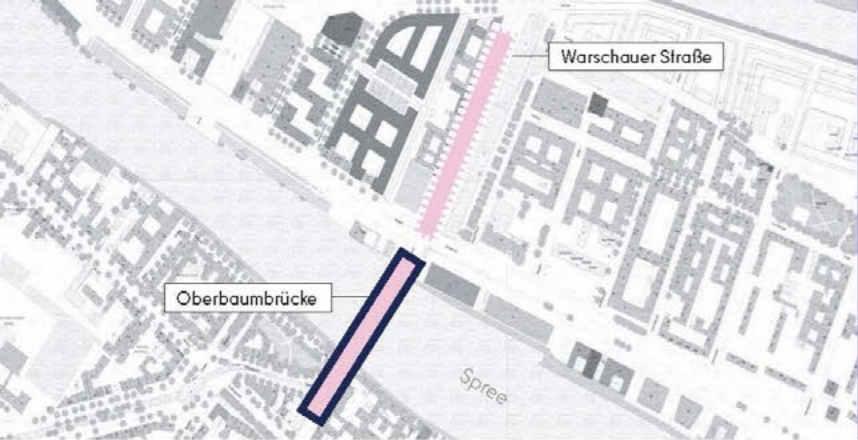
Querschnitt Q 12 der Warschauer Straße mit Straßenbahnführung | Quelle: Ramboll

## WAS SPRICHT FÜR DIESE VARIANTE?

- Deutliche Stärkung des Umweltverbunds:
  - Besonderer Bahnkörper mit Rasengleis hat betriebliche und ökologische Vorteile
  - Keine bauliche Veränderung der westlichen Straßenseite (Baumstandorte, Geh- und Radweg)
  - Großzügigere Ausführung der Gehwege auf der Ostseite
- Radwege werden weitestgehend nach Radvorrangnetz-Standard (2,50 m Breite) geplant
- Eine zweite gesicherte Querung zur Haltestelle für Fußverkehr
- Platz für 2,50 m breiten Multifunktionsstreifen, der vielfältig nutzbar ist, u. a. zur Einrichtung von Lieferzonen oder für Radabstellanlagen, Grünflächen und Aufenthaltsmöglichkeiten

## WAS MUSS NOCH DETAILLIERT GEPLANT/GEPRÜFT WERDEN?

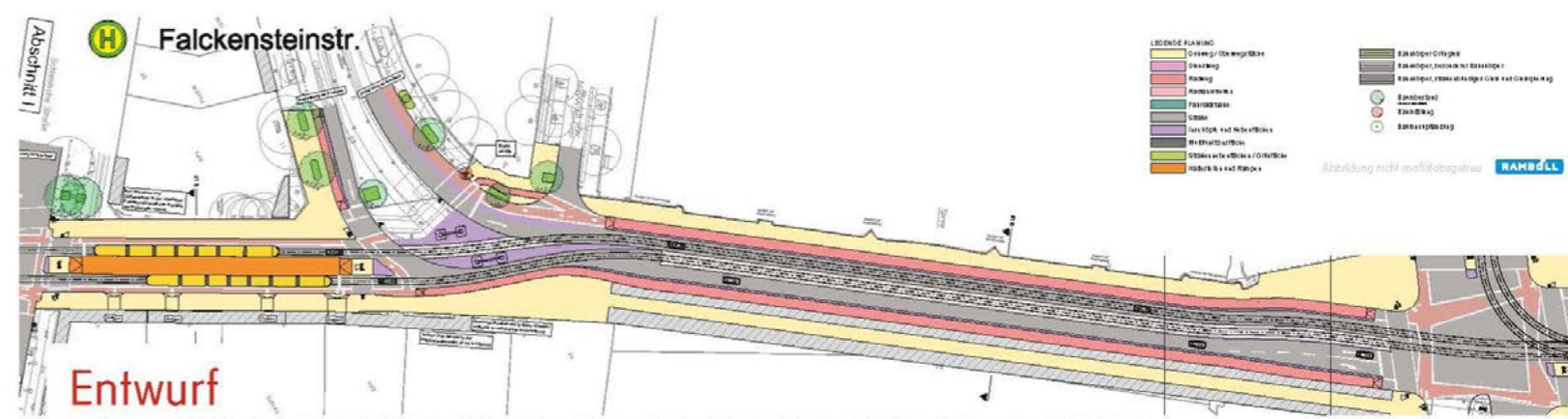
- Überprüfung und Abgleich Hinweise aus Bevölkerung mit dem vorliegenden Planungsstand inkl. Überarbeitung Lagepläne
- Ausarbeitung Übergänge zwischen den einzelnen Planungsabschnitten
- Untersuchung Verkehrsprognose 2035 und Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr



# STRAßENBAHNNEUBAUSTRECKE WARSCHAUER STRAßE - HERMANNPLATZ ABSCHNITT 1: OBERBAUMBRÜCKE

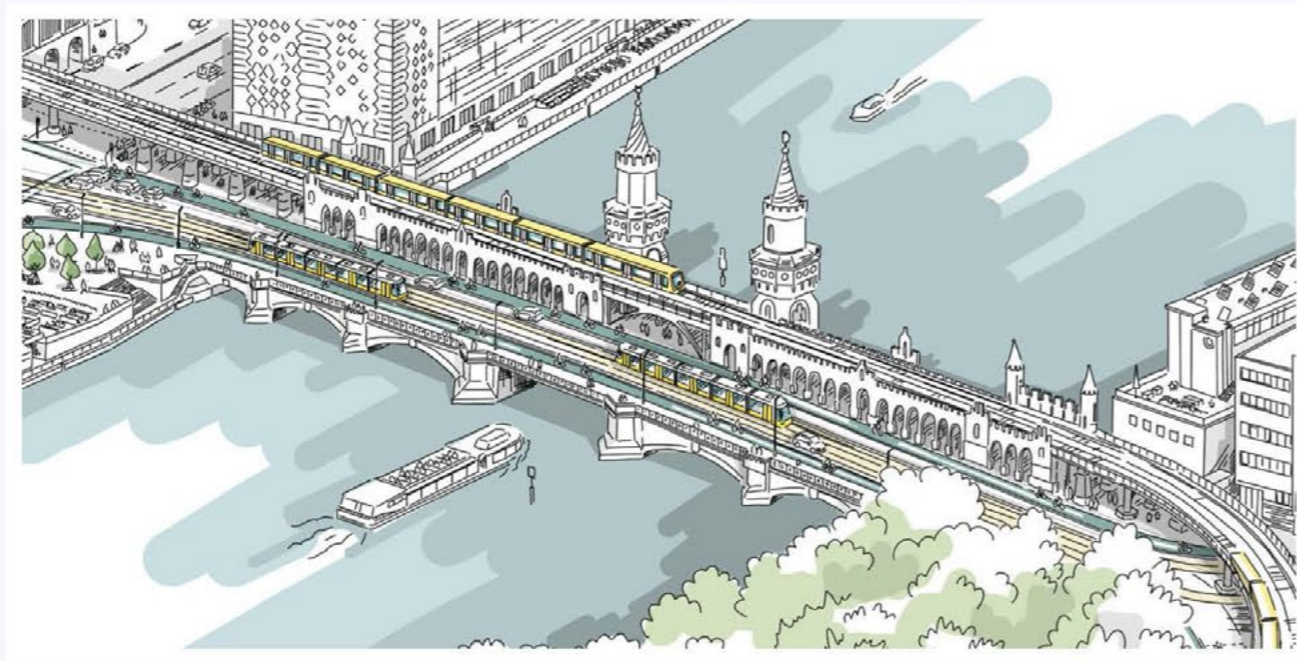
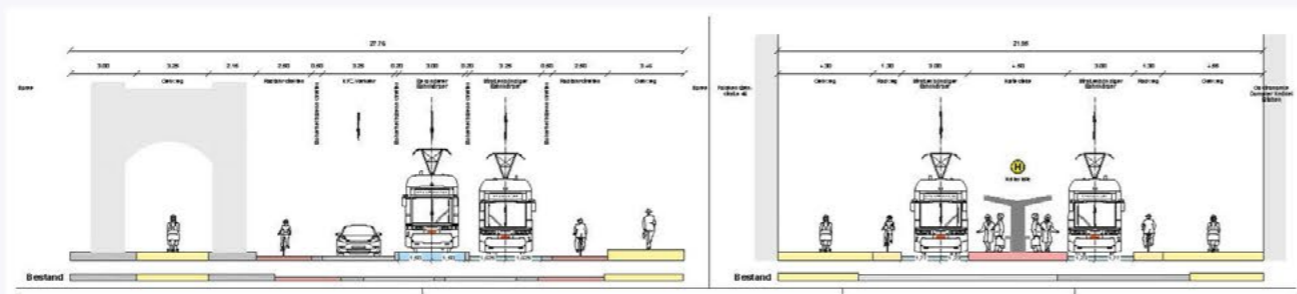
## AUSGANGSSITUATION:

- Straße ist rund 20 m breit (ohne Kreuzgang)
- Abschnitt ist rund 340 m lang
- Abschnitt gehört zum ÖPNV- und Radvorrangnetz
- Herausforderung: Trassenführung unter U-Bahn-Viadukt



## PLANUNGSPRÄMISSEN

- PRIORITÄT 1**  
PRIORISIERUNG ÖPNV
- PRIORITÄT 2**  
ANGEBOT FÜR RAD- UND FUßVERKEHR
- PRIORITÄT 3**  
ERHALT DER HEUTIGEN SEITENRÄUME + BAUMBESTAND
- PRIORITÄT 4**  
WIRTSCHAFTS-VERKEHR
- PRIORITÄT 5**  
QUERUNGSMÖGLICHKEITEN
- PRIORITÄT 6**  
KFZ-VERKEHR
- PRIORITÄT 7**  
ANWOHNER-PARKEN

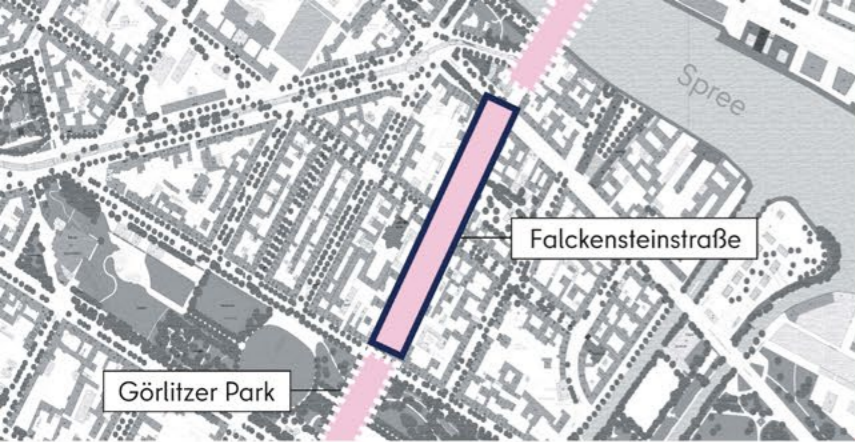


## WAS SPRICHT FÜR DIESE VARIANTE?

- Mehr Flächen für den Umweltverbund auf der Oberbaumbrücke
- Besonderer Bahnkörper sorgt für zuverlässige Fahrzeiten der Straßenbahn sowie höheren Fahrkomfort
- In Fahrtrichtung Warschauer Straße im Kreuzungsbereich Mühlenstraße/Warschauer Straße: Keine Überlagerung von Straßenbahn und Kfz-Aufstellfläche
- Höhere Sicherheit in Fahrtrichtung Warschauer Straße durch Trennung von Kfz und Straßenbahn
- Gehwegbereiche verbleiben in ihrer heutigen Breite
- Rettungsverkehre können besonderen Bahnkörper befahren, somit ggf. Stau durch Kfz umfahren
- Haltestelle Falckensteinstraße/Schlesische Straße verbindet Straßenbahn mit Bus-Angebot

## WAS MUSS NOCH DETAILLIERT GEPLANT/GEPRÜFT WERDEN?

- Prüfung, in welcher Richtung die Straßenbahn auf dem besonderen Bahnkörper geführt wird (abhängig davon, ob Trassierung unter Viadukt so auch möglich ist)
- Radwege werden reduziert; bleiben jedoch mit 2,50 m Breite entsprechend der Vorgaben Radvorrangnetz erhalten
- Fahrtrichtung Warschauer Straße: Voraussichtlich eine Abbiegespur auf der Oberbaumbrücke Richtung Friedrichshain/Mitte weniger (zwei statt drei Spuren)
- Überprüfung und Abgleich Hinweise aus Bevölkerung mit dem vorliegenden Planungsstand inkl. Überarbeitung Lagepläne
- Ausarbeitung Übergänge zwischen den einzelnen Planungsabschnitten
- Untersuchung Verkehrsprognose 2035 und Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr



# STRAßENBAHNNEUBAUSTRECKE WARSCHAUER STRAßE - HERMANNPLATZ ABSCHNITT 2: FALCKENSTEINSTRASSE

## AUSGANGSSITUATION:

- Abschnitt ist rund 450 m lang
- Straße ist rund 19 m breit
- Abschnitt gehört zum ÖPNV- und Radvorrangnetz
- Alter und neuer Baumbestand auf beiden Straßenseiten: die zusätzlich beauftragte Baumstudie in der Vorplanung kann nur ungefähre Aussagen zu Baumfällungen geben, in weiteren Planungsphasen vertiefende Gutachten nötig
- Besonderheiten: intensive Seitenraumnutzung durch Gastronomie; verkehrsberuhigter Bereich und Kiezblock; mögliche Haltestelle Görlitzer Park wird im Kreuzungsbereich Falckensteinstraße/Görlitzer Str. geprüft (keine Haltestelle im Görlitzer Park)

## PLANUNGSPRÄMISSEN

### PRIORITÄT 1

PRIORISIERUNG  
ÖPNV

### PRIORITÄT 2

ANGEBOT FÜR RAD-  
UND FUßVERKEHR

AUFENTHALTS-  
QUALITÄT

### PRIORITÄT 3

QUERUNGS-  
MÖGLICHKEITEN

### PRIORITÄT 4

ERHALT DER HEUTIGEN SEITEN-  
RÄUME + BAUMBESTAND

### PRIORITÄT 5

WIRTSCHAFTS-  
VERKEHR

### PRIORITÄT 6

KFZ-VERKEHR

### PRIORITÄT 7

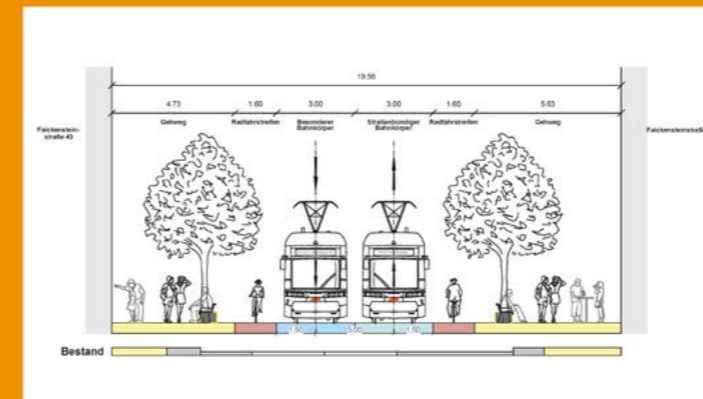
ANWOHNER-  
PARKEN

## VARIANTE STRAßENBÜNDIGER BAHNKÖRPER IN MITTELLAGE

Gleise liegen mittig in der Straße, rechts und links davon sind Flächen für Rad- und Lieferverkehr, Ver- und Entsorgung (bspw. Müllabfuhr) sowie Fußverkehr und Außenflächen Gastronomie vorgesehen.



Lageplan Falckensteinstraße - Straßenbündiger Bahnkörper in Mittellage | Quelle: Ramboll



Querschnitt Q II.1 Falckensteinstraße, Mittellage, Strecke | Quelle: Ramboll



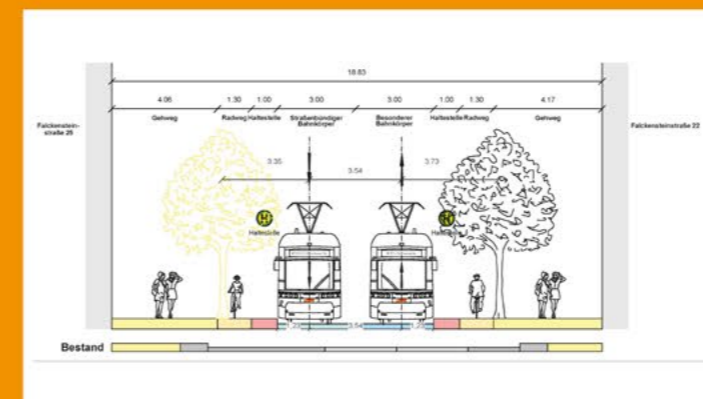
So könnte es aussehen: Falckensteinstraße, Mittellage, Strecke | Quelle: Ramboll

## WAS SPRICHT FÜR DIESE VARIANTE?

- Einseitig besonderer Bahnkörper ermöglicht potenziell höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als auf einem straßenbündigen Bahnkörper
- Klare, übersichtliche und symmetrische Straßenraumaufteilung
- Geradlinige Radverkehrsführung und potenziell beidseitige Anlage von Abstellmöglichkeiten
- Potenziell weitestgehender Baumerhalt auf beiden Seiten möglich
- Flächenverfügbarkeit und Erreichbarkeit der Seitenräume für Ver- und Entsorgung sowie Lieferverkehr im Vergleich zur Variante Seitenlage etwas besser

## WELCHE HERAUSFORDERUNGEN GIBT ES BEI DIESER VARIANTE?

- Haltestelle Görlitzer Park mit Führung des Radverkehrs über Wartefläche und Haltestellenausstattung evtl. nicht vollumfänglich möglich
- Angebot für Radverkehr entspricht nicht Standard der AV Geh- und Radwege
- Für Baumerhalt besteht erhöhtes Risiko durch Eingriffe in Kronen- und Wurzelbereiche



Querschnitt Q II.3 Falckensteinstraße, Mittellage, Haltestelle | Quelle: Ramboll

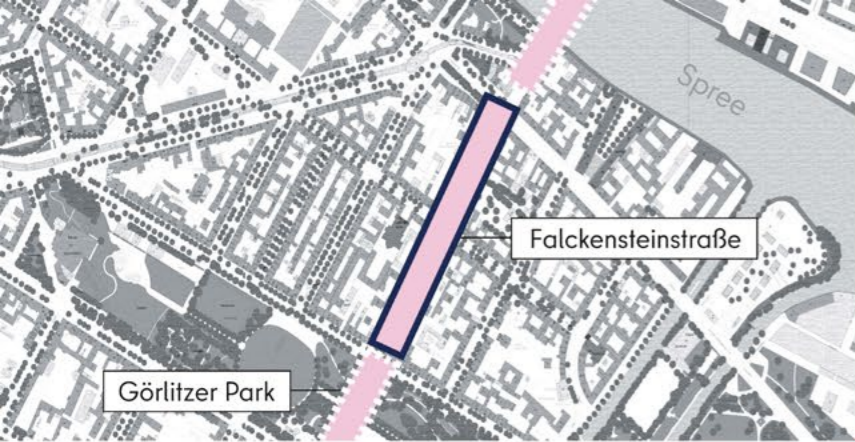


So könnte es aussehen: Falckensteinstraße, Mittellage, Haltestelle | Quelle: Ramboll

## WAS MUSS NOCH DETAILLIERT GEPLANT/GEPRÜFT WERDEN?

- Detaillierte Prüfung zur Bereitstellung von Lieferflächen, ggf. in Seitenstraßen
- Überprüfung und Abgleich Hinweise aus Bevölkerung mit dem vorliegenden Planungsstand inkl. Überarbeitung Lagepläne
- Ausarbeitung Übergänge zwischen den einzelnen Planungsabschnitten
- Untersuchung Verkehrsprognose 2035 und Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr für die Kreuzung Schlesische Straße - Falckensteinstraße; Abstimmung mit Kiezblock Wrangelkiez





# STRAßENBAHNNEUBAUSTRECKE WARSCHAUER STRAßE - HERMANNPLATZ ABSCHNITT 2: FALCKENSTEINSTRASSE

## AUSGANGSSITUATION:

- Abschnitt ist rund 450 m lang
- Straße ist rund 19 m breit
- Abschnitt gehört zum ÖPNV- und Radvorrangnetz
- Alter und neuer Baumbestand auf beiden Straßenseiten: die zusätzlich beauftragte Baumstudie in der Vorplanung kann nur ungefähre Aussagen zu Baumfällungen geben, in weiteren Planungsphasen vertiefende Gutachten nötig
- Besonderheiten: intensive Seitenraumnutzung durch Gastronomie; verkehrsberuhigter Bereich und Kiezblock; mögliche Haltestelle Görlitzer Park wird im Kreuzungsbereich Falckensteinstraße/Görlitzer Str. geprüft (keine Haltestelle im Görlitzer Park)

## PLANUNGSPRÄMISSEN

### PRIORITÄT 1

PRIORISIERUNG  
ÖPNV

### PRIORITÄT 2

ANGEBOT FÜR RAD-  
UND FUßVERKEHR

### PRIORITÄT 3

AUFENTHALTS-  
QUALITÄT

### PRIORITÄT 4

ERHALT DER HEUTIGEN SEITEN-  
RÄUME + BAUMBESTAND

### PRIORITÄT 5

WIRTSCHAFTS-  
VERKEHR

### PRIORITÄT 6

KFZ-VERKEHR

### PRIORITÄT 7

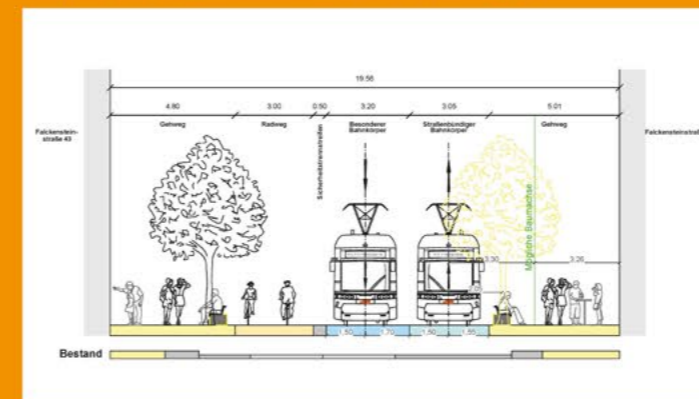
ANWOHNER-  
PARKEN

## VARIANTE STRAßENBÜNDIGER BAHNKÖRPER IN SEITENLAGE

Straße inklusive Gleise rückt näher an eine Häuserfront heran, so dass auf dieser Seite nur Flächen für Fußverkehr, Außenflächen Gastronomie sowie Ver- und Entsorgung bleiben. Rad- und Lieferverkehr wird an der gegenüberliegenden Straßenseite angeordnet, inklusive weiterer Flächen für Fußverkehr und Außenflächen Gastronomie. Aufgrund der notwendigen Abstände der Gleise zu den Bäumen, werden auf der westlichen Seite die Bäume gefällt.



Lageplan Falckensteinstraße - Straßenbündiger Bahnkörper in Mittellage | Quelle: Ramboll



Querschnitt Q II.3 Falckensteinstraße, Seitenlage, Strecke | Quelle: Ramboll



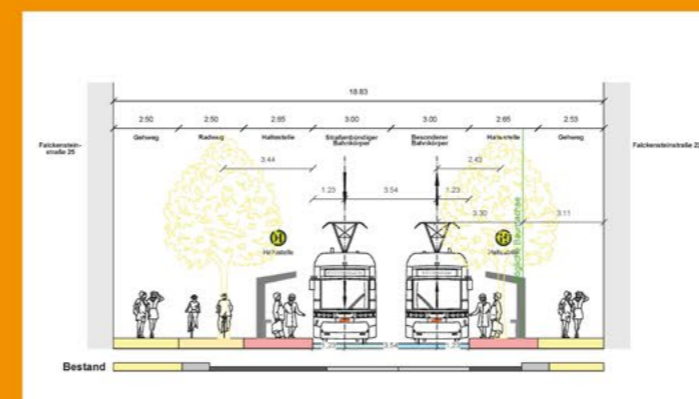
So könnte es aussehen: Falckensteinstraße, Seitenlage, Strecke | Quelle: Ramboll

## WAS SPRICHT FÜR DIESE VARIANTE?

- Einseitig abmarkierter Bahnkörper ermöglicht potenziell höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als auf einem straßenbündigen Bahnkörper, da keine Hindernisse zu erwarten sind
- Haltestelle Görlitzer Str./Falckensteinstr.: Radverkehrsführung hinter der Wartefläche möglich
- Basis-Standard von 3,50 m Breite für Zweirichtungsradweg wird erreicht
- Potenziell höhere Sicherheit durch bauliche Trennung von Straße und ÖV-Trasse und Radverkehr, dort wo Straße nicht gequert werden muss
- Eingriffsrisiko für einzelne Bestandsbäume auf östlicher Straßenseite im Vergleich zur Variante Mittellage etwas geringer

## WELCHE HERAUSFORDERUNGEN GIBT ES BEI DIESER VARIANTE?

- Ungewohnte Straßenraumaufteilung → Erschließung und Querung für Rad- und Fußverkehr ungünstiger, mit potenziell geringerer Sicherheit
- Flächenverfügbarkeit und Erreichbarkeit der Seitenräume für Ver- und Entsorgung sowie Lieferverkehr nur auf einer Seite vergleichsweise gut oder nur unter großen Einschnitten in Gehweg
- Westliche Straßenseite ist mit dem Fahrrad nur durch Querung der Straßenbahntrasse zu erreichen → hohes Risiko, dass Radverkehr sich auf westlichen Gehweg verlagert
- Herausforderung für Fußverkehr: Querung mit zweimaligem Zweirichtungsverkehr (Straßenbahn und Radverkehr)
- Trennwirkung und Konfliktpunkt für den Fußverkehr im Haltestellenbereich Görlitzer Park durch den Zweirichtungsradweg
- Insgesamt ist Baumerhalt ggü. Variante Mittellage nicht deutlich besser einzustufen, komplette Fällung auf der anderen Seite ist dafür aber unvermeidlich



Querschnitt Q II.3 Falckensteinstraße, Seitenlage, Haltestelle | Quelle: Ramboll

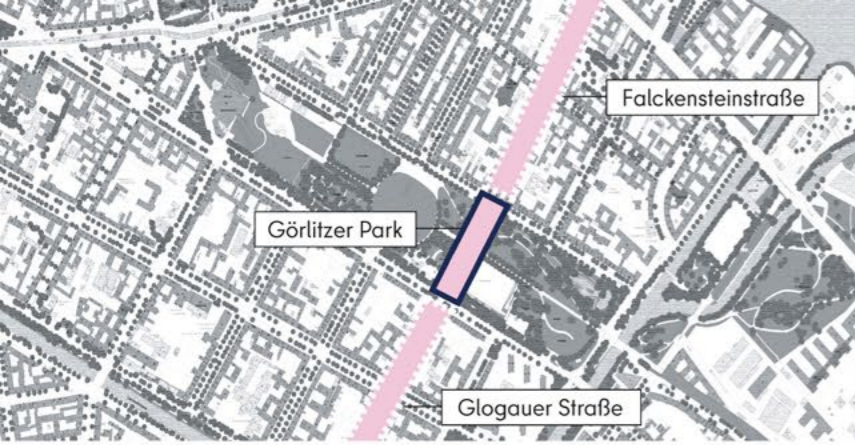


So könnte es aussehen: Falckensteinstraße, Seitenlage, Haltestelle | Quelle: Ramboll

## WAS MUSS NOCH DETAILLIERT GEPLANT/GEPRÜFT WERDEN?

- Detaillierte Prüfung zur Bereitstellung von Lieferflächen, ggf. in Seitenstraßen
- Überprüfung und Abgleich Hinweise aus Bevölkerung mit dem vorliegenden Planungsstand inkl. Überarbeitung Lagepläne
- Ausarbeitung Übergänge zwischen den einzelnen Planungsabschnitten
- Untersuchung Verkehrsprognose 2035 und Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr für die Kreuzung Schlesische Straße - Falckensteinstraße; Abstimmung mit Kiezblock Wrangelkiez





# STRAßENBAHNNEUBAUSTRECKE WARSCHAUER STRAßE - HERMANNPLATZ

## ABSCHNITT 3: GÖRLITZER PARK

### AUSGANGSSITUATION:

- Parkbereich mit Fuß- und Radverkehr
- Abschnitt ist rund 200 m lang
- Abschnitt gehört zum Radvorrangnetz und zukünftigen ÖPNV-Vorrangnetz
- Besonderheiten: Parkanlage, Engstelle bei der Streckenführung zwischen Kinderbauernhof und Sportplatz, Pilotprojekt: geplante Einfriedung des Parks
- Grundsätzlich gilt, so wenig wie möglich in den Görlitzer Park einzugreifen. Dies ist auch in den hier dargelegten Planungsprämissen erkennbar.
- Deshalb gehört zur Planung der Abschnitte 2 bis 4 (Falckensteinstraße - Görlitzer Park - Glogauer Straße) ein begleitendes freiraumplanerisches Konzept. Es befasst sich mit den Auswirkungen und Änderungsbedarfen direkt entlang der Straßenbahntrasse, stellt aber kein Konzept für den gesamten Park dar.
- Herausfordernd ist u. a. die Trassenführung im schmalen Bereich zwischen Kinderbauernhof und Sportplatz. In enger Abstimmung mit dem Bezirk werden die Flächen des Kinderbauernhofs nicht beplant, auch von den Sportanlagen-Flächen soll so wenig wie möglich in Anspruch genommen werden.
- Je nachdem, was die finalen Planungen zur Einfriedung des Parks ergeben, kann technisch darauf reagiert werden. Ein Austausch mit relevanten Beteiligten findet hierzu statt. Die Vorplanung zur Straßenbahnstrecke kann unabhängig davon weiter geplant werden, technische Details werden in weiteren Planungsphasen ausgearbeitet.

### PLANUNGSPRÄMISSEN

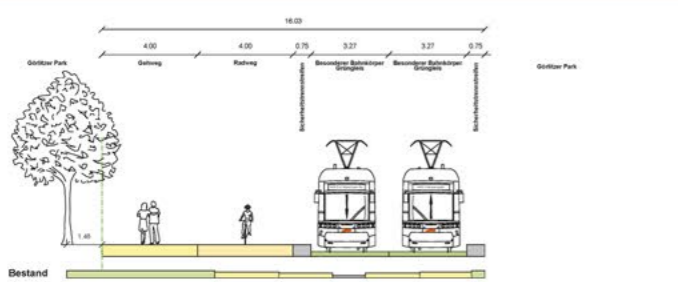


### WAS SPRICHT FÜR DIESE VARIANTE?

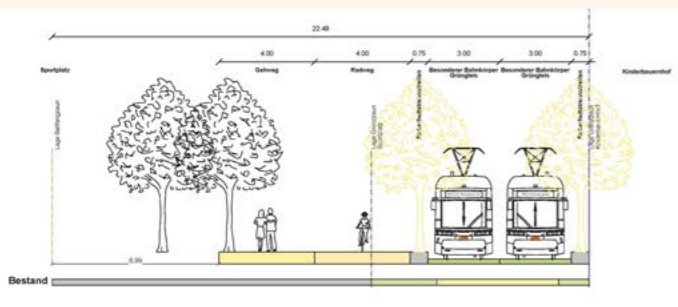
- Variante mit geringstem Platzbedarf, somit geringerer Eingriff in Parkanlage:
  - Fläche des Kinderbauernhofs wird nicht verändert
  - Möglichst geringe Inanspruchnahme der Sportflächen
  - Mehr Platz für freiraumplanerische Gestaltung
- Durch möglichst schmalen Planungsquerschnitt wird Einfluss auf Erscheinungsbild gering gehalten → Barrierewirkung durch Straßenbahnplanung ist in dieser Variante am geringsten
- Fuß- und Radverkehr erhalten getrennte und breitere Flächen im Vergleich zu aktuellen Wegen
- Durch Rasengleis werden kaum neue Flächen versiegelt

### WAS MUSS NOCH DETAILLIERT GEPLANT/GEPRÜFT WERDEN?

- Querungen an Kreuzungen/Parkausgängen bei Zweirichtungsradschwegen ggf. herausfordernder
- Gestaltung der Eingangssituationen in den Park, inkl. Zufahrten zum Kinderbauernhof und Sportplatz
- Minimierung der Eingriffe in Sportflächen
- Überprüfung und Abgleich Hinweise aus Bevölkerung mit dem vorliegenden Planungsstand inkl. Überarbeitung Lagepläne
- Ausarbeitung Übergänge zwischen den einzelnen Planungsabschnitten



Querschnitt Görlitzer Park, Bereich Rosengarten (Blickrichtung Kinderbauernhof) | Quelle: Ramboll



Querschnitt Görlitzer Park, Bereich zwischen Kinderbauernhof und Sportplatz | Quelle: Ramboll

Abbildung nicht maßstabsgetreu  
Lageplan: Görlitzer Park - Rasengleis mit Anordnung Gehweg und Zweirichtungsradschweg auf einer Seite | Quelle: Ramboll



# STRAßENBAHNNEUBAUSTRECKE WARSCHAUER STRAßE - HERMANNPLATZ ABSCHNITT 4: GLOGAUER STRAßE

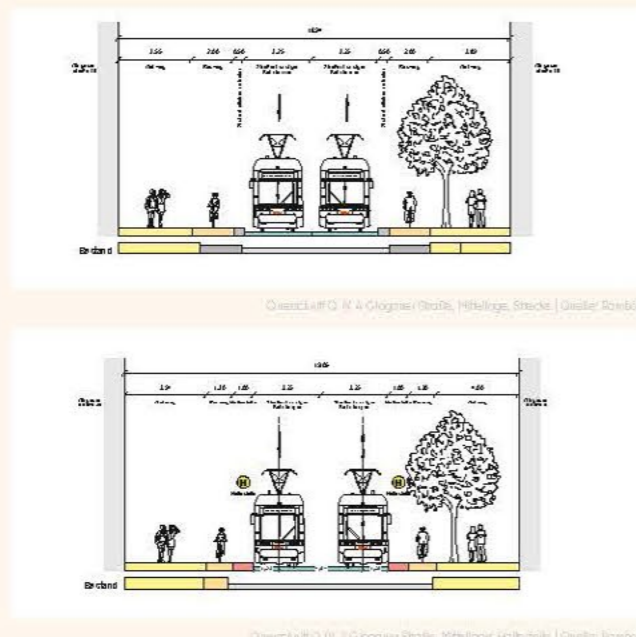
## AUSGANGSSITUATION:

- Abschnitt ist rund 450 m lang
- Straße ist rund 18-19 m breit
- Vereinzelte Bäume entlang westlicher Straßenseite
- Abschnitt gehört zum Radvorrangnetz
- Kategorie IV im übergeordneten Straßennetz für Kfz-Verkehr (Ergänzungsstraße)
- Besonderheiten: zukünftig auch im Vorrangnetz ÖPNV; Kiezblock im Reichenberger Kiez vorgesehen, noch keine Planung vorliegend



## PLANUNGSPRÄMISSEN

- PRIORITÄT 1**  
PRIORISIERUNG ÖPNV
- PRIORITÄT 2**  
ANGEBOT FÜR RAD- UND FUßVERKEHR
- PRIORITÄT 3**  
ERHALT DER HEUTIGEN SEITENRÄUME + BAUMBESTAND
- PRIORITÄT 4**  
QUERUNGSMÖGLICHKEITEN
- PRIORITÄT 5**  
WIRTSCHAFTSVERKEHR
- PRIORITÄT 6**  
KFZ-VERKEHR
- PRIORITÄT 7**  
ANWOHNERPARKEN



## WAS SPRICHT FÜR DIE VARIANTE „STRAßENBÜNDIGER BAHNKÖRPER IN MITTELLAGE + RAD- UND GEHWEG AUF BEIDEN SEITEN“?

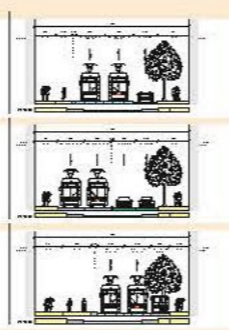
- Gute städtebauliche Integration durch klare und symmetrische Straßenraumaufteilung
- Übersichtliche und damit sicherere Kreuzungsbereiche als in anderen untersuchten Varianten
- Hohe Aufenthaltsqualität und gute Erreichbarkeit der Haltestellen
- Gegenüberliegende Haltestellen und kurze Umsteigewege zwischen Straßenbahn und Bus für eine leichte Orientierung
- Breite Seitenräume und Gehwege mit Aufenthaltsqualität und hohem Sicherheitsempfinden für den Fuß- und Radverkehr
- Potenziell weitestgehender Baumerhalt möglich

## WAS MUSS NOCH DETAILLIERT GEPLANT/GEPRÜFT WERDEN?

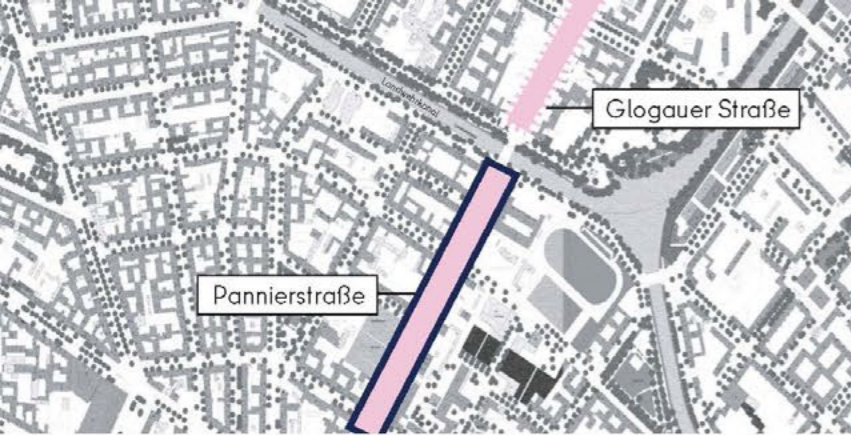
- Führung des ÖPNV zusammen mit Kfz ist kritisch für den Betriebsablauf (Staugefahr) und entspricht damit nicht den Planungsprämissen
- Übergang vom Görlitzer Park mit Zweirichtungsraddweg als möglicher Konfliktpunkt
- Detaillierte Prüfung zur Anordnung von Lieferzonen, ggf. in Seitenstraßen
- Überprüfung und Abgleich Hinweise aus Bevölkerung mit vorliegendem Planungsstand inkl. Überarbeitung Lagepläne
- Ausarbeitung Übergänge zwischen den einzelnen Planungsabschnitten
- Untersuchung Verkehrsprognose 2035 und Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr

## WELCHE VARIANTEN WURDEN AUßERDEM GEPRÜFT?

- Besonderer Bahnkörper als ÖV-Trasse in Mittellage + einseitige Fahrradstraße und Gehweg Richtung Kreuzberg (Einbahnsystem) und Geh- und Radweg Richtung Neukölln
- Besonderer Bahnkörper in Seitenlage + Fahrradstraße in Seitenlage (in beide Richtungen); Gehweg auf beiden Seiten
- Straßenbündiger Bahnkörper in Seitenlage + Zweirichtungsraddweg auf der östlichen Seite; Gehweg auf beiden Seiten



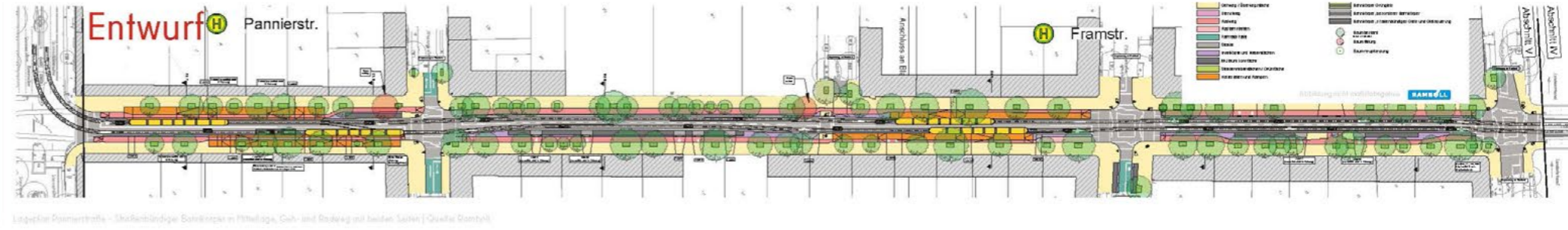
- Wie in der Pannierstraße (Abschnitt 5) wurden die Varianten mit besonderem Bahnkörper und Fahrradstraße entsprechend der Planungsprämissen zur Förderung des Umweltverbundes entwickelt. Nach aktuellem Stand ist eine Umsetzung durch rechtliche und verkehrliche Hürden jedoch sehr schwierig und bedarf weiterer ausführlicher Abstimmungen. Diese laufen weiter parallel zum Planungsprozess.
- Die Variante „Straßenbündiger Bahnkörper in Seitenlage“ erscheint nach einer ersten Bewertung weniger vorteilhaft als die Variante in Mittellage. Dazu gehören Aspekte wie weniger Fläche für Radverkehr oder unübersichtlichere und damit unsicherere Kreuzungsbereiche.
- Die Variante „Straßenbündiger Bahnkörper in Mittellage“ kann mit den aktuellen Rahmenbedingungen und Anforderungen am besten umgehen. Mit Blick nach vorn kann diese Variante auch auf mögliche verkehrsorganisatorische Maßnahmen reagieren.



# STRAßENBAHNNEUBAUSTRECKE WARSCHAUER STRAßE - HERMANNPLATZ ABSCHNITT 5: PANNIERSTRASSE

## AUSGANGSSITUATION:

- Abschnitt ist rund 700 m lang
- Straße ist rund 26 m breit
- Beidseitig hoher Baumbestand
- Abschnitt gehört zum ÖPNV- und Radvorrangnetz (Busangebot: 171 und 194, M29 - neuer Linienverlauf in Prüfung)
- Kategorie IV im übergeordneten Straßennetz für Kfz-Verkehr (Ergänzungsstraße)
- Besonderheit: Kiezblock Reuterkiez; ist bereits umgesetzt



## PLANUNGSPRÄMISEN

### PRIORITÄT 1

PRIORISIERUNG ÖPNV

### PRIORITÄT 2

ANGEBOT FÜR RAD- UND FUßVERKEHR

### PRIORITÄT 3

ERHALT DER HEUTIGEN SEITENRÄUME + BAUMBESTAND

### PRIORITÄT 4

QUERUNGSMÖGLICHKEITEN

### PRIORITÄT 5

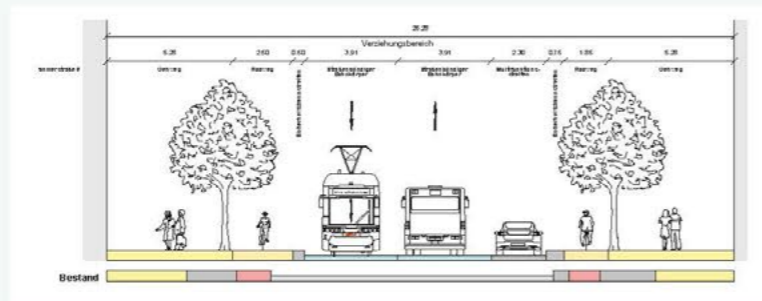
WIRTSCHAFTSVERKEHR

### PRIORITÄT 6

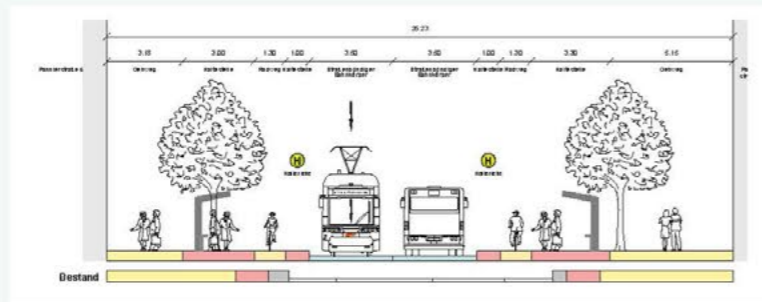
KFZ-VERKEHR

### PRIORITÄT 7

ANWOHNERPARKEN



Querschnitt Q V 5 Straßenbündiger Bahnkörper in Mittellage, Strecke | Quelle: Ramboll



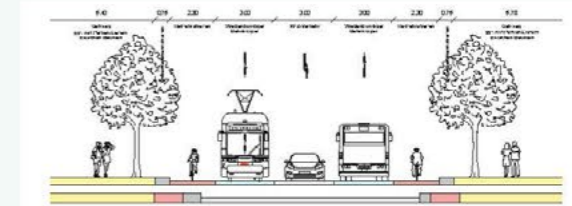
Querschnitt Q V 6 Straßenbündiger Bahnkörper in Mittellage, Haltestelle | Quelle: Ramboll

## WAS SPRICHT FÜR DIE VARIANTE „STRAßENBÜNDIGER BAHNKÖRPER IN MITTELLAGE + GEH- UND RADWEG AUF BEIDEN SEITEN“?

- Gute städtebauliche Integration durch klare und symmetrische Straßenraumaufteilung
- Barrierefreier Zugang und Erreichbarkeit der Haltestellen
- Breite Seitenräume und Gehwege mit hoher Aufenthaltsqualität und höherem Sicherheitsempfinden, inkl. Stärkung des Fußverkehrs
- Separate, geradlinige Radverkehrsführung und potenziell beidseitige Anlage von Abstellmöglichkeiten
- Potenziell weitestgehender Baumerhalt auf beiden Seiten möglich
- Lieferzonen können direkt an Fahrbahn angeordnet werden, schmälern so nicht den Gehwegbereich

## WAS MUSS NOCH DETAILLIERT GEPLANT/GEPRÜFT WERDEN?

- Führung des ÖPNV zusammen mit Kfz ist kritisch für den Betriebsablauf (Staugefahr) und entspricht damit nicht den Planungsprämissen
- Detaillierte Prüfung zur Anordnung von Lieferzonen, ggf. in Seitenstraßen
- Idee für eine Querschnittsalternative mit straßenbündigem Bahnkörper →
- Überprüfung und Abgleich Hinweise aus Bevölkerung mit dem vorliegenden Planungsstand inkl. Überarbeitung Lagepläne
- Ausarbeitung Übergänge zwischen den einzelnen Planungsabschnitten
- Untersuchung Verkehrsprognose 2035 und Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr



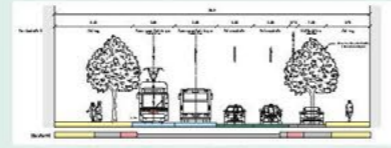
Querschnittsalternative straßenbündiger Bahnkörper | Quelle: Ramboll

## WELCHE VARIANTEN WURDEN AUßERDEM GEPRÜFT?

- Besonderer Bahnkörper als ÖPNV-Trasse in Mittellage + Fahrradstraße und Gehweg auf beiden Seiten →
- Besonderer Bahnkörper als ÖPNV-Trasse in Seitenlage + Fahrradstraße in Seitenlage (in beide Richtungen) sowie Gehweg auf beiden Seiten →

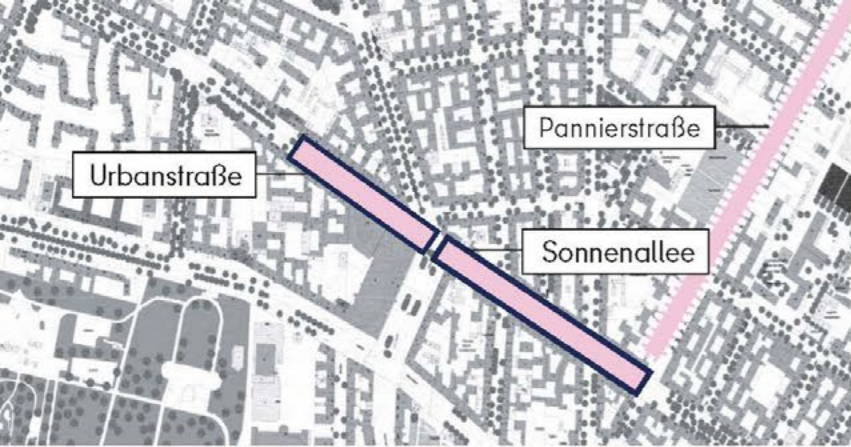


Querschnitt Straßenbündiger Bahnkörper in ÖPNV-Trasse in Mittellage | Quelle: Ramboll



Querschnitt Straßenbündiger Bahnkörper in ÖPNV-Trasse in Seitenlage | Quelle: Ramboll

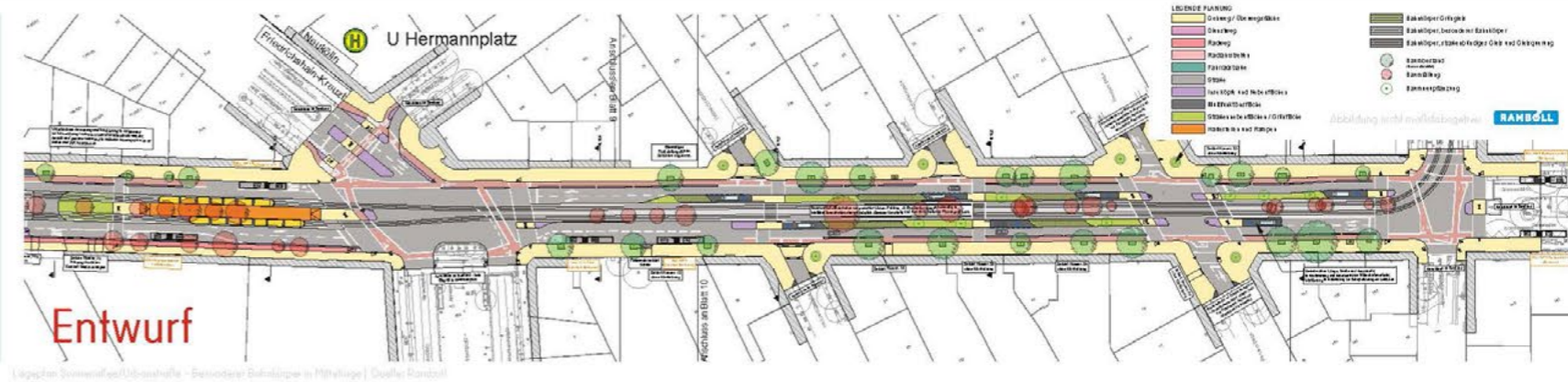
- Wie in der Glogauer Straße (Abschnitt 4) wurden weitere Varianten entsprechend der Planungsprämissen zur Förderung des Umweltverbundes entwickelt. Nach aktuellem Stand ist eine Umsetzung durch rechtliche und verkehrliche Hürden jedoch sehr schwierig und bedarf weiterer ausführlicher Abstimmungen. Diese laufen weiter parallel zum Planungsprozess.
- Die Variante „Straßenbündiger Bahnkörper in Mittellage“ entspricht der aktuellen Rahmenbedingung, dass die Pannierstraße Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes ist und voraussichtlich auch bleiben wird.



# STRAßENBAHNNEUBAUSTRECKE WARSCHAUER STRAßE - HERMANNPLATZ ABSCHNITT 6: SONNENALLEE UND URBANSTRASSE

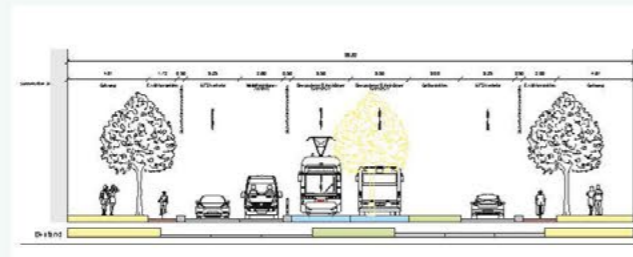
## AUSGANGSSITUATION:

- Abschnitt ist rund 700 m lang (Sonnenallee rund 350 m, Urbanstraße rund 350 - 400 m)
- Straßenraum mit rund 34 m Breite im Vergleich zu anderen Planungsabschnitten recht großzügig
- Drei Baumreihen: je eine Baumreihe in beiden Seitenbereichen sowie eine in Mittellage
- Nicht Teil des Radvorrangnetzes (d. h. Basisstandard bei Radverkehrsanlagen von 2,0 bis 2,3 m Breite)
- Abschnitt gehört zum ÖPNV-Vorrangnetz (Busangebot: M41, 171 und 194; M29 wird verlegt - neuer Linienverlauf in Prüfung)
- Besonderheit: Beidseitig sehr intensive Seitenraumnutzung mit starkem Fußverkehr; hoher Bedarf an Lieferzonen

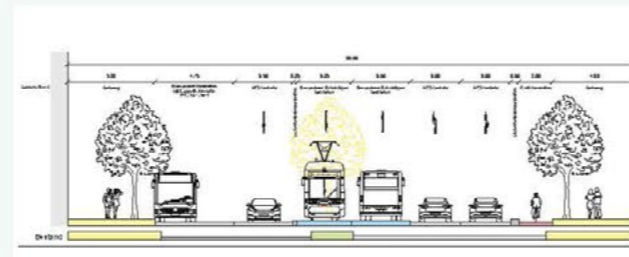


## PLANUNGSPRÄMISSEN

- PRIORITÄT 1**  
PRIORISIERUNG ÖPNV
- PRIORITÄT 2**  
ANGEBOT FÜR RAD- UND FUßVERKEHR
- PRIORITÄT 3**  
ERHALT DER HEUTIGEN SEITENRÄUME + BAUMBESTAND
- PRIORITÄT 4**  
QUERUNGSMÖGLICHKEITEN
- PRIORITÄT 5**  
WIRTSCHAFTSVERKEHR
- PRIORITÄT 6**  
KFZ-VERKEHR



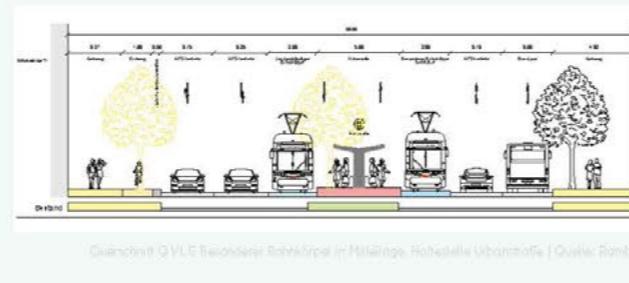
Querschnitt Q V1.2. Besonderer Bahnkörper in Mittellage, StraÙe Sonnenallee | Quelle: Ramboll



Querschnitt Q V1.4. Besonderer Bahnkörper in Mittellage, Bushaltestelle Sonnenallee | Quelle: Ramboll



3D-Konzeptansatz: Sonnenallee, StraÙenbahnstation Hermannplatz | Quelle: Ramboll



Querschnitt Q V1.5. Besonderer Bahnkörper in Mittellage, Hochallee Urbanstraße | Quelle: Ramboll

## WAS SPRICHT FÜR DIE VARIANTE „BESONDERER BAHNKÖRPER IN MITTELLAGE“?

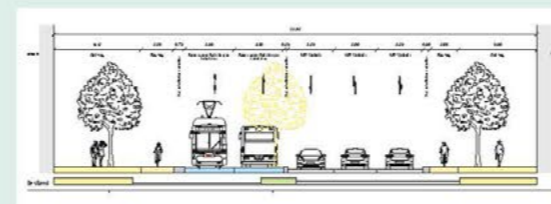
- Gute städtebauliche Integration durch klare und symmetrische Straßenraumaufteilung
- Barrierefreier Zugang und Erreichbarkeit der Haltestellen
- Gehwege verbleiben größtenteils in heutiger Breite
- Mehr Querungen und Aufstellflächen für den Fußverkehr, wodurch mehr Sicherheit gegeben ist
- Radverkehr erhält einen Radfahrstreifen und bietet somit mehr Sicherheit
- Potenziell weitestgehender Baumerhalt auf beiden Seiten möglich
- Lieferzonen können neben der Straßenbahntrasse in Mittellage angeordnet werden; dadurch sind beide StraÙenseiten gut erreichbar
- Das hohe Fahraufkommen von Bus und Straßenbahn kann in dieser Variante gut organisiert werden

## WAS MUSS NOCH DETAILLIERT GEPLANT/GEPRÜFT WERDEN?

- Ausarbeitung der Kehranlage in der Urbanstraße
- Detaillierte Prüfung zur Bereitstellung von Lieferzonen, ggf. in SeitenstraÙen
- Überprüfung und Abgleich Hinweise aus Bevölkerung mit vorliegendem Planungsstand inkl. Überarbeitung Lagepläne
- Ausarbeitung Übergänge zwischen den einzelnen Planungsabschnitten
- Untersuchung Verkehrsprognose 2035 und Kfz-Verkehr; bei fehlender Leistungsfähigkeit ist die Radverkehrsanlage in Zusammenhang mit der parallel verlaufenden Fahrradstraße Weserstraße zur prüfen

## INFORMATIONEN RUND UM DIE VARIANTENENTWICKLUNG:

- Planungsrandbedingung ist die Abwicklung des hohen ÖPNV-Angebotes von Bus und Straßenbahn:
  - Die Buslinie M41 wird weiterhin bis zur Umstellung auf den Straßenbahnbetrieb über die Sonnenallee geführt.
  - Gemeinsame Haltestellen für Straßenbahn und alle Buslinien sind aus betrieblichen Gründen nicht möglich. Die Fahrtenzahl ist zu hoch, um alles stabil abwickeln zu können.
  - Die Grundlagenuntersuchung für eine mögliche Straßenbahnlinie von Potsdamer Platz bis nach Schöneweide ist gestartet. Der Abschnitt Sonnenallee/Urbanstraße wird daher so konzipiert, dass die Führung einer zukünftigen Straßenbahn in diesem Abschnitt mitgedacht wird → Lösung für Bushaltestellen ist als Zwischenlösung anzusehen, bis die Linie M41 von Bus auf Straßenbahn umgestellt wird.



Querschnitt als zu Beginn möglicher StraÙenbahn | Quelle: Ramboll

- Als besondere Herausforderung wurde der Bedarf an Lieferflächen diskutiert. Daraufhin wurde eine Studie mit Bestandsaufnahme und Konzeptentwicklung beauftragt. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme flossen bereits in die Variantenentwicklung ein.
- Es wurde auch eine Variante in Seitenlage geprüft.
- Im Vergleich zur Variante in Seitenlage weist die Variante in Mittellage deutlich mehr Multifunktionsflächen auf, die für Laden und Liefern genutzt werden können. Außerdem können die bestehenden Busverkehre in der Variante in Seitenlage nicht zusammen mit der Straßenbahn abgewickelt werden.



Öffentlichkeitsarbeit  
Am Kölnischen Park 3  
10179 Berlin

[www.berlin.de/sen/mvku](http://www.berlin.de/sen/mvku)  
[x.com/senmvkuberlin](https://x.com/senmvkuberlin)  
[instagram.com/senmvkuberlin](https://instagram.com/senmvkuberlin)  
[youtube.com/@senmvkuberlin](https://youtube.com/@senmvkuberlin)  
[linkedin.com/company/senmvku](https://linkedin.com/company/senmvku)

Berlin, 01/2026