



© pandionhiatus3/Depositphotos

Berlin: mobiler

Straßenbahnverlängerung S+U Warschauer Straße bis U Hermannplatz Auswertung der Informationsveranstaltung & Online-Beteiligung

Am 15. November 2018 fand der öffentliche BürgerInnen-dialog zur Straßenbahnverlängerung vom S+U-Bahnhof Warschauer Straße zum U-Bahnhof Hermannplatz statt. Die Veranstaltung stellt eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß §25 VwVfG dar. Ziel war es, über den derzeitigen Arbeitsstand der Planungen zur Verlängerung der Straßenbahn vom S+U-Bahnhof Warschauer Straße bis zum U-Bahnhof Hermannplatz zu informieren, das Planungsverfahren und die einzelnen Planungsschritte zu erläutern sowie sich zu den Planungen in kleineren Gruppen auszutauschen. Im Anschluss an die Veranstaltung war eine zweiwöchige Online-Beteiligung auf der Webseite [mein.berlin.de](https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/netzplanung/de/tram_hermannplatz.shtml) möglich. Die Anregungen und Hinweise aus den BürgerInnen-dialogen wurden dokumentiert und die Ergebnisse flossen in die erste Stufe der Trassenbewertungen ein. Die Präsentationen und Protokolle der Veranstaltungen mit den dokumentierten Fragen und Anregungen, einschließlich Foto-Dokumentation aus den Veranstaltungen wurden unter

https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/netzplanung/de/tram_hermannplatz.shtml zur Verfügung gestellt.

Die Fragen aus dem Beteiligungsprozess sowie die Antworten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) sind in dieser Broschüre für Sie zusammengefasst.

1. Übersicht über den Planungsprozess: Wo stehen wir?

Die Untersuchung ist Grundlage für einen zukünftigen politischen Beschluss zur Einleitung der weiteren Planungsschritte. Im Moment befinden wir uns noch in der Recherche der möglichen Trassenvarianten.

Erst nachdem die Straßenbahnverlängerung politisch beschlossen wurde, folgen weitere Planungsschritte (Vorplanung, Entwurfsplanung, etc.). Dies schließt beispielsweise die Konkretisierung der Straßenbahntrasse ein. Erst mit den Detailuntersuchungen und der Vorbereitung der Unterlagen für die Planfeststellung kann eindeutig gesagt werden, ob und welche Betroffenheiten sich ergeben. In diesen verschiedenen Schritten wird jeweils vor der Weiterführung der Planungen eine Beteiligung durchgeführt, um die Hinweise aller Interessierten einzusammeln und in das Verfahren einspeisen zu können (vergleiche Abbildung 1).

Wenn es zu einer Realisierung der Straßenbahn kommt, wird die formale Beteiligung des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt.

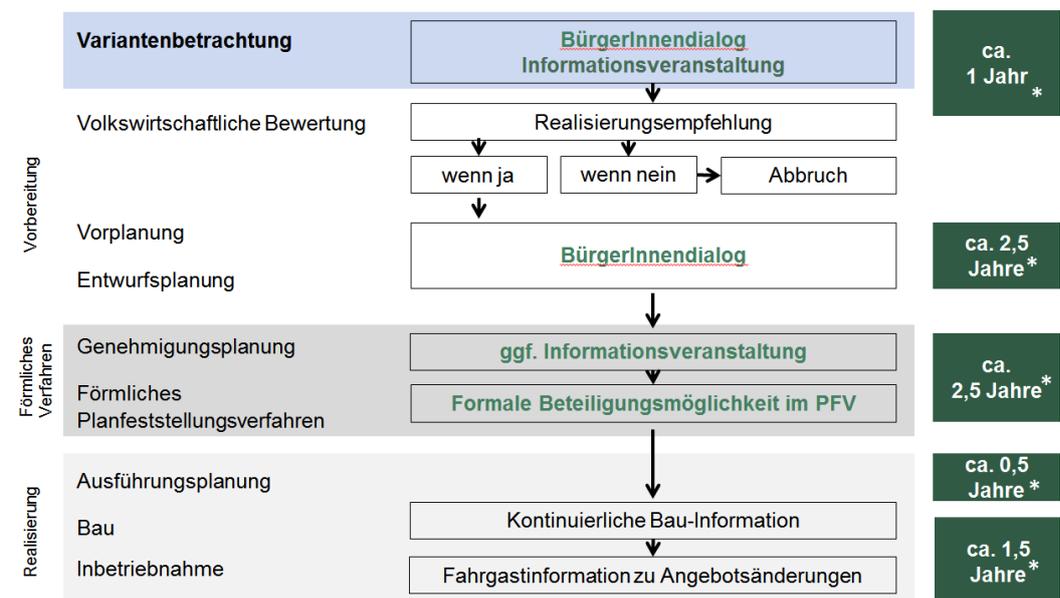


Abbildung 1: Übersicht über den gesamten Planungsprozess und Ablauf der Beteiligung

* Dauer kann aufgrund von unvorhersehbaren Unabwägbarkeiten abweichen

2. Zusammengefasste Stellungnahmen/Anregungen aus der Informationsveranstaltung sowie der anschließenden Online-Beteiligung über die Adressen www.mein.berlin.de beziehungsweise www.berlin.de/sen/uvk vom 15. bis 29. November 2018 sowie Schlussfolgerungen/Antworten

BürgerInnen und Initiativen beteiligten sich mit rund 1.000 schriftlichen Beiträgen zum Dialog zur Verlängerung der Straßenbahn vom S+U-Bahnhof Warschauer Straße bis zum U-Bahnhof Hermannplatz. Mit vielfältigen Stellungnahmen und Anregungen gehen die Beiträge auf die Vor- und Nachteile der jeweiligen möglichen Trassenvarianten (siehe Abbildung 2) ein, nennen eigene Vorschläge und weisen zudem auf Rahmenbedingungen hin, die bei der weiteren Planung Berücksichtigung finden sollten.

Die Stellungnahmen und Anregungen wurden durch das beauftragte Büro Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG gesichtet und nach übergeordneten Themen zusammengefasst. Die Antworten/Schlussfolgerungen erfolgten durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.

Die Fragen und Hinweise der TeilnehmerInnen der Informationsveranstaltung sowie aus der Online-Beteiligung betreffen unter anderem die folgenden Themenblöcke in unterschiedlicher Ausprägung für die einzelnen Varianten:

- Trassierung und Linienführung
- Görlitzer Park
- Falckensteinstraße
- Verkehrssicherheit
- Radverkehr
- Brücken

Die Sachverhalte wurden entsprechend in der Variantenbewertung berücksichtigt. Teilweise können Sachverhalte auch erst im weiteren Planungsverfahren geklärt werden können. Zur besseren Übersicht werden die Themenblöcke entsprechend ihrer geografischen Zuordnung behandelt. Die Antworten der SenUVK sind jeweils kursiv dargestellt.

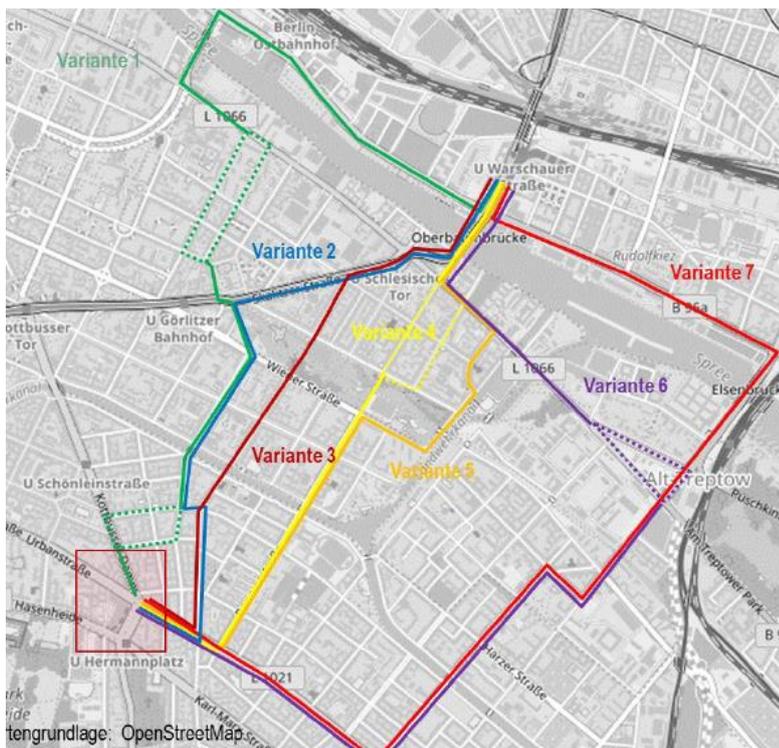


Abbildung 2: Übersicht über die Trassenvarianten

2.1 Warschauer Straße bis über die Spree

Viele Fragen und Hinweise drehen sich um die **Brücken** im Bereich Warschauer Straße bis über die Spree. So wird häufiger der Wiederaufbau der Brommybrücke als Straßenbahnbrücke gefordert. Darüber hinaus gibt es Vorschläge für den Bau einer neuen Brücke im Zuge der Straße der Pariser Kommune und der Manteuffelstraße.

Einige KommentatorInnen äußern Bedenken hinsichtlich der Tragfähigkeit der Schilling- und Eisenbrücke, die ihrer Meinung nach nicht ausreichen wird. Dadurch, dass die Eisenbrücke erneuert werden müsse, bestehe laut einer/m Kommentatoren/in die Chance, die Verkehrsachse Eisenstraße – Markgrafendamm – Neue Bahnhofstraße – Gürtelstraße völlig neu zu entwickeln und deren viele Engpässe zu beseitigen.

In Bezug auf die Oberbaumbrücke wird nach den technischen Problemen in diesem Bereich gefragt und warum die auf der Oberbaumbrücke liegenden Schienen nicht genutzt werden können.

Darüber hinaus wird die Frage gestellt, ob die Brücken in ihrer Funktion als Straße für den Autoverkehr gestört werden, falls eine Straßenbahn über sie geführt wird.

Es gibt auf absehbare Zeit keine Planungsabsicht für die Brommybrücke. Zudem sollte die Brommybrücke ursprünglich lediglich als Fuß- und Radverkehrsbrücke ausgestaltet sein, somit müssten alle Kosten eines Wiederaufbaus als Straßenbahnbrücke der Straßenbahnplanung zugerechnet werden. Dies hätte erhebliche negative Auswirkung auf die Kosten-Nutzen-Rechnung dieser Trassenvariante. Brücken sind kostenintensiv, insbesondere, wenn sie nicht geradlinig, sondern im Bogen geführt werden müssen. Dies wäre bei der Brommybrücke aufgrund der zwischenzeitlichen Bebauung des nördlichen Spreeufers mit hoher Wahrscheinlichkeit der Fall.

Falls die planerisch zu bevorzugende Variante über eine der möglichen Brücken verläuft, wird diese baulich an die neue Nutzung angepasst.

Alle Brücken im Bereich Warschauer Straße bis über die Spree werden von Radfahrenden, Zu Fußgehenden, MIV, Wirtschaftsverkehr und ÖPNV genutzt. Diese Nutzungsmischung wird auch zukünftig beibehalten werden.

Der Vorschlag zur Netzverknüpfung in Richtung Ostkreuz wird zur Kenntnis genommen.

Die vorgeschlagenen Straßenbahnverbindungen würden das Ziel einer Straßenbahnverlängerung ausgehend vom S+U-Bahnhof Warschauer Straße bis zum U-Bahnhof Hermannplatz nicht erfüllen.

Die Gleise in der Oberbaumbrücke hatten damals Symbolcharakter beziehungsweise waren ein Signal für die zügige Weiterplanung einer Straßenbahn. Dazu ist es nicht gekommen. Heute entsprechen diese Gleise nicht mehr den aktuellen technischen Anforderungen. Sie müssen daher bei der laufenden Fahrbahnerneuerung entfernt werden.

In der Trassenvariante 1, die entlang des **Ostbahnhofes** verläuft, werden sowohl Vorteile (Anbindung an den Regional- und Fernverkehr) als auch Nachteile (längere Strecke und dementsprechender Zeitverlust) gesehen. Es wird bemängelt, dass der Ostbahnhof gegenwärtig schlecht an das Busnetz angeschlossen sei.

Eine Anpassung des Busnetzes erfolgt im Zuge des Straßenbahnneubauprojekts auf Grundlage der planerisch zu bevorzugenden Variante.

Bezüglich der Trassenvariante 7 über die Eisenbrücke wird die Überlegung geäußert, die Straßenbahn an den Bahnhof **Ostkreuz** anzubinden (durch Markgrafendamm und Hauptstraße in Richtung Bahnhof Rummelsburg).

Der Vorschlag zur Netzverknüpfung wird zur Kenntnis genommen. Ziel dieser Untersuchung ist aber die Straßenbahnverlängerung ausgehend vom S+U-Bahnhof Warschauer Straße bis zum U-Bahnhof Hermannplatz.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich durch die in jeder Variante zu einem großen Teil straßenbündige Neubaustrecke die **Betriebsstabilität** auf der gesamten verlängerten Linie verschlechtern könnte. Eine mögliche Lösung sei das Bereithalten von zusätzlichen Fahrzeugen an der Warschauer Straße, die im Falle einer Störung auf dem Anfangsabschnitt eingesetzt werden können.

Im Untersuchungsgebiet wird die Straßenbahn zu einem großen Teil durch das Nebenstraßennetz verkehren, das eine geringere Verkehrsbelastung aufweist. Betriebliche Anpassungen der Straßenbahnlinie M10 sind nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

Es wird in mehreren Kommentaren gefordert, aus dem **U+S-Bahnhof Warschauer Straße** einen verbesserten Umsteigepunkt zu machen, auch ein Lückenschluss zwischen U- und S-Bahn wird hier thematisiert.

Eine Verbesserung der Umsteigesituation zwischen Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr ist im Sinne der Stärkung des Umweltverbundes grundsätzlich anzustreben, sie ist aber nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

Es wird die Frage gestellt, ob darüber nachgedacht worden ist, an der Oberbaumstraße/Skalitzer Straße den **Verkehr auf eine Seite und die Straßenbahn auf die andere Seite** zu legen.

Der endgültige Verlauf der planerisch zu bevorzugenden Variante steht noch nicht fest. Die vorgeschlagene Verkehrsführung wird in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt.

2.2 Mittig liegende Wohngebiete und Görlitzer Park

Der **Görlitzer Park** wird in einer Vielzahl von Kommentaren thematisiert. Dabei gibt es sowohl Befürworter als auch Kritiker der durch den Park verlaufenden Trassenvarianten 3, 4 und 5. Befürworter sehen in der Straßenbahn insbesondere die Chance für eine urbane Neugestaltung des Görlitzer Parks. Kritiker befürchten unter anderem eine Zerschneidung des Park und eine Gefahr für dort spielende Kinder sowie die Verdrängung von dort lebenden Wildtieren. Darüber hinaus werden vielfältige Vorschläge zu einer möglichen Straßenbahnführung durch den Park geäußert, wie zum Beispiel der Bau einer Brücke, von Erdwällen oder eines Tunnels zur Abschirmung der Straßenbahn. Gefragt wird unter anderem, mit welcher Höchstgeschwindigkeit die Straßenbahn durch den Görlitzer Park fahren würde, wo eine Haltestelle angeordnet werden würde und wie die Führung des Radverkehrs im Bereich der Parkquerung aussehen würde. Auch wird nach dem Bremsweg einer 30 Tonnen schweren Tram bei einer Geschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde gefragt. Hingewiesen wird auf mögliche Engpässe und Konflikte bei der Unterquerung der Hochbahn U1, wo auch eine eventuelle Kreuzung mit einer möglicherweise darunter verlaufenden Fahrradbahn berücksichtigt werden sollte.

Die Sachverhalte werden in der Variantenbewertung berücksichtigt. Falls eine der Trassenvarianten 3, 4 und 5 als die planerisch zu bevorzugende Variante aus der Untersuchung hervorgeht, wird die genaue Ausgestaltung der Straßenbahnanlagen im Görlitzer Park Gegenstand der weiteren Planungsphasen sein. Sollte die Straßenbahn durch den Görlitzer Park führen, könnte dieser durch eine attraktive Gestaltung an Aufenthaltsqualität gewinnen. Dabei wird besonderer Wert auf die Kompatibilität zum Landschaftsbild des Görlitzer Parks gelegt. Für den Görlitzer Park ist ein Rasengleis vorgesehen, um die Straßenbahn bestmöglich in den Park zu integrieren.

Eine Brücke im Görlitzer Park ist nicht vorgesehen. Ingenieurbauwerke erhöhen die Investitionskosten von Strecken erheblich. Aus diesem Grund, städtebaulichen Aspekten sowie fehlenden Nutzens für die Straßenbahn wird diese Möglichkeit nicht betrachtet.

Die Aufschüttung eines Erdwalls im Görlitzer Park ist nicht vorgesehen.

Aspekte der Umweltqualität und des Naturschutzes werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt.

Die Straßenbahn wird mit den jeweils im Straßenraum geltenden Geschwindigkeiten unterwegs sein. Bei einer Geschwindigkeit von 30 Kilometer pro Stunde muss der Bremsweg bei einer Gefahrenbremsung laut der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) 17 Meter betragen. Der Mindestwert der mittleren Bremsverzögerung beträgt 2,04 Meter pro Sekunde-Quadrat. Im Görlitzer Park ist eine Haltestelle geplant, so dass es hier aufgrund von Brems- und Anfahrvorgängen zu reduzierten Geschwindigkeiten kommt.

Der genaue Trassenverlauf sowie Haltestellenlagen von der planerisch zu bevorzugenden Variante werden in den nächsten Planungsschritten detaillierter ausgearbeitet. Auch die Gestaltung der Haltestellen wird im weiteren Planungsverlauf konkretisiert. Durch eine in den Park integrierte beleuchtete Haltestelle könnte das subjektive Sicherheitsgefühl gesteigert werden. Der Bau der Straßenbahn erfolgt nach dem aktuellsten Stand der Technik mit dem Einsatz schwingungsarmer Gleise, um Lärm und Erschütterungen auf ein Minimum zu begrenzen.

Aspekte der Verkehrssicherheit werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt. Die Planung erfolgt nach den aktuellen Regeln der Technik und legt besonderen Wert auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Im Zuge des Straßenbahnprojekts werden zeitgemäße, attraktive Radverkehrsanlagen angelegt und in den weiteren Planungsschritten werden ausreichende Breiten der Radverkehrsanlagen berücksichtigt. Die Führung des Radverkehrs in parallel führenden Straßen wird aus Sicht der integrierten Planung für alle VerkehrsteilnehmerInnen ebenfalls geprüft.

Zur konkreten Führung und Ausgestaltung der Fahrradbahn sind die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen. Die Auswirkungen im Bereich der Hochbahn U1 unter Berücksichtigung einer Straßenbahnführung sind daher noch nicht im Detail bestimmbar. Es wird die Aufgabe der vertiefenden Trassenuntersuchungen sein, die Anforderungen beider Planungen miteinander zu koordinieren und abzuwägen. Ziel dabei ist es, für die Verkehrsträger des Umweltverbundes verkehrssichere, attraktive und gestalterisch anspruchsvolle Anlagen zu schaffen.

Im Zuge der Konkretisierung der Planungen für die Querung des Görlitzer Parks ist ein eigener Werkstatttermin angedacht, falls es eine Entscheidung für eine Trassenvariante durch den Görlitzer Park geben sollte.

Ebenfalls im Zusammenhang mit dem Görlitzer Park wird eine Verstärkung der **Drogenproblematik** im Zuge einer möglichen Straßenbahnplanung durch den Park diskutiert. So äußern einige KommentatorInnen Bedenken, dass eine bessere Verkehrsanbindung den Drogenkauf noch bequemer machen würde. Demgegenüber stellen andere KommentatorInnen den Zusammenhang zwischen Straßenbahnanbindung und verstärkter Drogenproblematik in Frage. Denn man hätte weder am Hermannplatz noch an der Warschauer Straße irgendein Nachschubproblem mit Drogen. Dort gebe es genug Angebot und Nachfrage, also brauche man keine neue Straßenbahn, um Drogen zu kaufen. Der Straßenverkauf, wie er im Görlitzer Park betrieben wird, decke eher den Spontanbedarf – und diesen bekomme man auch in Friedrichshain, Prenzlauer Berg oder Neukölln gedeckt – dafür müsse niemand mit der Straßenbahn in den Görlitzer Park fahren. Ein weiterer Kommentar wirft die Frage der Kausalität auf. Die Drogenproblematik gebe es schon, obwohl es noch keine Straßenbahn gibt. Beides habe also offenkundig nichts miteinander zu tun.

Die Auswirkungen auf den Drogenkonsum werden in der Variantenbewertung nicht berücksichtigt, da eine qualifizierte Aussage eines direkten Zusammenhangs zwischen Straßenbahnausbau und Drogenproblematik nicht möglich ist.

Die planerisch zu bevorzugende Variante wird noch ermittelt. Sollte sie durch den Görlitzer Park führen, könnte dieser durch eine attraktive Gestaltung an Aufenthaltsqualität gewinnen. Durch eine in den Park integrierte beleuchtete Haltestelle könnte das subjektive Sicherheitsgefühl dort gesteigert werden, wo sich gegenwärtig der Drogenhauptumschlagplatz im Görlitzer Park befindet.

Kontroverse Diskussionen werden in Bezug einer möglichen Straßenbahnführung in der **Falckensteinstraße** geführt. Zum Teil werden Befürchtungen geäußert, dass in der engen und in den Seitenräumen intensiv durch insbesondere Gastronomie genutzten Straße ein Nebeneinander von Fuß-, Rad-, Auto- und Straßenbahn-Verkehr nicht funktionieren könne. Auch würde die Straße insbesondere von Fahrradfahrern genutzt werden, obwohl sie für diese nicht attraktiv sei. Durch eine Straßenbahn würde die Strecke noch weniger nutzbar sein und Fahrradfahrer würden verdrängt werden. Demgegenüber wird in anderen Kommentaren eine Chance in einer grundlegenden Umgestaltung gesehen, ausgelöst durch die Straßenbahnplanungen. Dadurch könne eine gute Lösung insbesondere für die Verkehrsarten des Umweltverbundes geschaffen und der Autoverkehr auf das notwendige Maß reduziert werden. Die bisher vorgelegten Planideen würden durchaus in diese Richtung gehen. Auch ein völliger Ausschluss von Autoverkehr wird in den Kommentaren diskutiert, das heißt eine Führung der Straßenbahn durch die Falckensteinstraße und der Autos durch Parallelstraßen. Damit würde sich die Gelegenheit bieten, die Falckensteinstraße als eine Art kleine Kiezallee weiter zu entwickeln auf der Fuß-, Rad- und Straßenbahn-Verkehr Platz finden und Autos (samt deren Parkplätzen), abgesehen von Versorgungs- und Rettungsfahrzeugen, ausgeschlossen werden. Die KommentatorInnen sind sich einig, dass im

Falle einer Straßenbahnführung durch die Falckensteinstraße in enger Abstimmung mit den AnwohnerInnen Lösungen für die Straße gefunden werden müssten. Auch müssten alle zu fällenden Bäume wohnortnah, am besten direkt in der Straße, ersetzt werden sowie an Lärmschutz für die Anwohner gedacht werden.

Es wird in den Kommentaren zudem diskutiert, ob die Falckensteinstraße so breit wie die Pannierstraße ist, denn in letzterer würde schließlich auch ein Bus im 5-Minuten-Takt fahren. Ein/e KommentatorIn schreibt, dass die Pannierstraße mit circa 26 Meter, circa 8 Meter breiter als die Falckensteinstraße (18 Meter) sei, die Breite der Falckensteinstraße aber aus ihrer/seiner Sicht trotzdem ausreichen sollte.

Die Sachverhalte werden in der Variantenbewertung berücksichtigt.

Die planerisch zu bevorzugende Variante wird noch ermittelt. Dabei wird besonderer Wert auf die Kompatibilität zum Stadtbild gelegt. Die Klärung, welche verkehrlichen Anforderungen und Funktionen Straßenräume mit Straßenbahn zu erfüllen haben beziehungsweise welche Gestaltung die Verkehrsräume erhalten werden, ist Bestandteil der weiteren Detailplanung der Vorzugstrasse. Die Förderung der Umweltverkehre (Fuß, Rad, ÖPNV) hat dabei eine hohe Präferenz. Welche Bedürfnisse für den Autoverkehr zu berücksichtigen sind, zum Beispiel Erschließungs- und Lieferverkehre beziehungsweise ruhender Verkehr, wird mit den Anforderungen der angrenzenden Nutzungen zu klären sein. Bei der Erarbeitung der Querschnitte werden Wirtschaftsverkehre, Einsatzfahrzeuge und die Ver- und Entsorgung der anliegenden Gebäude berücksichtigt und entsprechende Flächen eingeplant.

Im Zuge des Straßenbahnprojekts werden zeitgemäße, attraktive Radverkehrsanlagen angelegt und in den weiteren Planungsschritten werden ausreichende Breiten der Radverkehrsanlagen berücksichtigt. Die Führung des Radverkehrs in parallel führenden Straßen wird aus Sicht der integrierten Planung für alle VerkehrsteilnehmerInnen ebenfalls geprüft.

Die Verkehrssicherheit wird im Rahmen der straßenräumlichen Detailprüfung einen hohen Stellenwert haben. Die Planung erfolgt nach den aktuellen Regeln der Technik und legt besonderen Wert auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Aspekte der Verkehrssicherheit werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt.

Der Bau der Straßenbahn erfolgt nach dem aktuellsten Stand der Technik mit dem Einsatz schwingungsarmer Gleise, um Lärm und Erschütterungen auf ein Minimum zu begrenzen. Die genaue Ausgestaltung des Gleiskörpers erfolgt in den weiteren Planungsphasen.

Es wird versucht, so weit wie möglich Baumfällungen im Zuge des Straßenbahnneubaus zu vermeiden.

Die in dem Beitrag genannten Straßenbreiten der Pannier- und Falckensteinstraße sind korrekt. Der genaue Straßenraumquerschnitt ergibt sich aus der Abwägung der Bedürfnisse aller Verkehrsarten, den verfügbaren Straßenraumbreiten und möglicher notwendiger Eingriffe.

Das Thema „**Party-Tourismus**“ wird wiederholt aufgegriffen. Eine Verlängerung der sogenannten Party-Tram M10 würde dazu führen, dass noch mehr Menschen und insbesondere Touristen zum feiern in den Wrangelkiez kommen und die Anwohner dann vermehrt Belästigungen wie Lärm und Verschmutzung ausgeliefert seien.

Die Auswirkungen des Tourismus werden in der Variantenbewertung nicht berücksichtigt, da eine qualifizierte Aussage eines direkten Zusammenhangs zwischen Straßenbahnausbau und Tourismusentwicklung nicht möglich ist.

Ein/e KommentatorIn rechnet damit, dass durch die verbesserte Erschließung der Wrangel-, und Reichenberger Kieze sowie die Pannier- und Reuterstraße zu einer völligen Umkremplung der Kieze mit **Verdrängung der jetzigen Wohnbevölkerung** führen werden. Das hätten die Beispiele Scheunenviertel oder das Hallenviertel in Paris seit den 1970er-Jahren gezeigt. Die attraktive Gründerzeit-Bausubstanz und die Innenstadtnähe würden die Gentrifizierungsgewinner anziehen. Milieuschutzgebiete würden ohnehin alle vier Jahre „überprüft“ und könnten auch wieder gekippt werden.

Auswirkungen auf Mietpreise werden in der Variantenbewertung nicht berücksichtigt, da eine qualifizierte Aussage eines direkten Zusammenhangs zwischen Straßenbahnausbau und Mietpreisentwicklung nicht möglich ist.

Das Thema **Lärm** ist ein viel diskutiertes. Mehrere KommentatorInnen gehen davon aus, dass durch eine Straßenbahnverlängerung die Lärmbelastung in den betroffenen Kiezen immens steigen wird. Es würde den Charakter des gesamten Gebietes nachhaltig negativ verändern, wenn durch diese schmalen Straßen eine Straßenbahn geführt würde. Das Rumpeln der Bahn, elektrische Geräusche beim Bremsen und Beschleunigen sowie Lärmbelastung an den Haltestellen seien zu erwarten.

Eine Vorbelastung von Straßen mit Lärm wird in der Variantenbewertung berücksichtigt. Es wird bereits in der Planung darauf geachtet, dass die Infrastruktur zur Lärminderung beiträgt.

Aspekte der Vermeidung von straßenbahnbedingtem Lärm werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt. Konkrete Aussagen dazu können aber erst in späteren Planungsphasen erfolgen. Gesetzliche Grenzwerte für Immissionen werden eingehalten.

Durch den Einsatz moderner Fahrzeuge und schwingungsarmer Gleise ist der Lärm der Straßenbahn geringer als beim konventionell angetriebenen Bus. Durch den Einsatz moderner Fahrzeuge und schwingungsarmer Gleise fallen die Erschütterungen geringer aus als bei konventionellen Gleisen.

In Bezug auf die **Thielenbrücke** werden einerseits Bedenken geäußert, Änderungen an der als Monument (Denkmal) katalogisierten Brücke vorzunehmen. Andererseits weisen KommentatorInnen darauf hin, dass vor dem 2. Weltkrieg eine Straßenbahn über die Brücke gefahren ist und eine erneute Straßenbahnführung über die Brücke folgerichtig sei, wenn man im Sinne des Denkmalschutzes denkt.

Der Sachverhalt wird in der Variantenbewertung berücksichtigt. Eine bauliche Änderung denkmalgeschützter Brücken im Zuge der Straßenbahnplanung würde unter Berücksichtigung der Auflagen des Denkmalschutzes erfolgen.

2.3 Von den mittig liegenden Wohngebieten bis zum Hermannplatz

Die **Glogauer Straße** wird in einer Vielzahl von Kommentaren thematisiert. Dabei geht es vor allem um das Nebeneinander von Fuß- und Radverkehr, Autos, Bussen und zukünftig möglicherweise einer Straßenbahn. Es werden Möglichkeiten wie Reduzierung des Autoverkehrs, Wegnahme des Busses oder Einrichtung einer Fahrradstraße diskutiert. Ein/e KommentatorIn fühlt sich durch den M29er Bus bereits jetzt gut angebunden und lehnt eine Straßenbahn aufgrund des Lärms ab. Es wird auf bestehende Haupttrouten der Feuerwehr und des Notarztes Richtung Neukölln auf der Glogauer Straße hingewiesen. Darüber hinaus werden Bedenken geäußert, ob der denkmalgeschützten Thielenbrücke bei einer Straßenbahnverlängerung Schaden zugefügt würde. Für den Fahrradverkehr in der Glogauer Straße wird eine sichere Lösung gefordert.

Die Sachverhalte werden in der Variantenbewertung berücksichtigt.

Die planerisch zu bevorzugende Variante wird noch ermittelt.

Die angesprochenen Routen der Rettungsdienste würden die Straßenbahntrasse lediglich queren. Bei der Erarbeitung der Querschnitte werden Wirtschaftsverkehre, Einsatzfahrzeuge und die Ver- und Entsorgung der anliegenden Gebäude berücksichtigt und entsprechende Flächen eingeplant.

Aspekte der Verkehrssicherheit werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt. Die Planung erfolgt nach den aktuellen Regeln der Technik und legt besonderen Wert auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Im Zuge des Straßenbahnprojekts werden zeitgemäße, attraktive Radverkehrsanlagen angelegt und in den weiteren Planungsschritten werden ausreichende Breiten der Radverkehrsanlagen berücksichtigt. Die Führung des Radverkehrs in parallel führenden Straßen wird aus Sicht der integrierten Planung für alle VerkehrsteilnehmerInnen ebenfalls geprüft.

Eine Anpassung des Busnetzes erfolgt im Zuge des Straßenbahnneubauprojekts auf Grundlage der planerisch zu bevorzugenden Variante.

Eine bauliche Änderung denkmalgeschützter Brücken im Zuge der Straßenbahnplanung würde unter Berücksichtigung der Auflagen des Denkmalschutzes erfolgen.

Vorbelastung von Straßen mit Lärm wird in der Variantenbewertung berücksichtigt. Es wird bereits in der Planung darauf geachtet, dass die Infrastruktur bereits zur Lärminderung beiträgt. Konkrete Aussagen dazu können aber erst in späteren Planungsphasen erfolgen. Aspekte der Vermeidung von straßenbahnbedingtem Lärm werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt.

In Bezug auf die **Pannierstraße** werden einerseits Bedenken geäußert, auf dieser mit Buslinien (M29, 171 und 194) belegten Straße, die zudem für den Autoverkehr Richtung Treptow eine wichtige Verbindung darstellt, eine Straßenbahn zu planen. Dies würde zu Staus und Lärm für die Anwohner führen. Ein eigener Bahnkörper mit Rasengleis sei aufgrund der Platzverhältnisse nicht realisierbar. Andererseits äußern sich andere KommentatorInnen dahingehend, dass in der Pannierstraße durchaus (bei Verringerung oder Wegfall von Parkplätzen) ein getrennt markierter Gleisbereich eingerichtet werden könne.

Eine Anpassung des Busnetzes erfolgt im Zuge des Straßenbahnneubauprojekts auf Grundlage der planerisch zu bevorzugenden Variante.

Mit der Einführung von Straßenbahnen kommt es zu einer Erhöhung der ÖPNV-Nutzung, wodurch der Kfz-Verkehr in der Regel zurückgeht.

Eine Vorbelastung von Straßen mit Lärm wird in der Variantenbewertung berücksichtigt. Es wird bereits in der Planung darauf geachtet, dass die Infrastruktur zur Lärminderung beiträgt. Konkrete Aussagen dazu können aber erst in späteren Planungsphasen erfolgen. Aspekte der Vermeidung von straßenbahnbedingtem Lärm werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt.

Ob ein besonderer- oder straßenbündiger Bahnkörper angenommen wird für einen bestimmten Straßenraum hängt unter anderem von den verfügbaren Straßenraumbreiten und möglichen notwendigen Eingriffen ab. Zudem findet eine Abwägung der Bedürfnisse aller Verkehrsarten in dem Straßenraum statt, daraus ergibt sich dann der jeweilige Straßenraumquerschnitt. Die Vor- und Nachteile der straßenbündig geplanten Trasse durch die Pannierstraße werden in der Variantenbewertung untersucht.

Ein weiteres Thema ist das **Busnetz**, insbesondere die Linie M29. So würden bei Wegfall der Linie den Bewohnern der Kieze wichtige Verbindungen fehlen. Andere KommentatorInnen würden eine schnelle Anbindung an S+U Warschauer Straße und weiter bis in den Prenzlauer Berg durch eine neue Straßenbahnverbindung begrüßen. Die Linienführung des M29 sei ein Provisorium aus der Zeit der deutschen Teilung, die man heutzutage durchaus neu denken könne. Darüber hinaus werden verschiedene Vorschläge zu alternativen Führungen des M29 einschließlich des Wiederaufbaus der Wiener Brücke gemacht.

Eine Anpassung des Busnetzes erfolgt im Zuge des Straßenbahnneubauprojekts auf Grundlage der planerisch zu bevorzugenden Variante.

Die Vorschläge zur Netzverknüpfung werden zur Kenntnis genommen.

Eine Brücke in Verlängerung der Wiener Straße ist nicht vorgesehen. Ingenieurbauwerke erhöhen die Investitionskosten von Strecken erheblich. Aus diesem Grund, städtebaulichen Aspekten sowie fehlenden Nutzens für die Straßenbahn wurde diese Variante nicht betrachtet. Auch für den Fuß- und Radverkehr ist derzeit keine Wiederherstellung der Wiener Brücke vorgesehen.

Mit der Aktivierung der ehemaligen Eisenbahnbrücke über das Görlitzer Ufer und den Landwehrkanal als Fuß- und Radweg zum Görlitzer Park verbindet eine übergeordnete Fahrradroute die Stadtteile Treptow und Kreuzberg.

Ein Beitrag kommt von einem Anwohner der **Glogauer Straße**. Momentan sei hier durch die Baustelle in der Wiener Straße die Geräuschkulisse erträglich, da deutlich weniger Fahrzeuge verkehren. Wenn der Verkehr normal fließt sei es für ihre/seine Familie wegen der Lautstärke des Verkehrs sehr schwierig, sich auf dem Balkon zu unterhalten. Im Sommer könne man nicht mit offenem Fenster schlafen. Er/sie befürchtet, dass es mit einer Straßenbahn noch einmal deutlich lauter würde. Eine KommentatorIn erwidert, dass durch moderne Fahrzeuge, Gleise und Fahrwegunterhaltung (Schienenschleifen) der Lärm der Straßenbahn sehr gering sei. Solange keine Kurven durchfahren werden (was in der Glogauer Straße der Fall ist) seien gefedert gelagerte Schienen deutlich leiser als der Straßenverkehr.

Eine Vorbelastung von Straßen mit Lärm wird in der Variantenbewertung berücksichtigt.

Es wird bereits in der Planung darauf geachtet, dass die Infrastruktur zur Lärminderung beiträgt. Konkrete Aussagen dazu können aber erst in späteren Planungsphasen erfolgen. Aspekte der Vermeidung von straßenbahnbedingtem Lärm werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt.

Befürworter der Straßenbahn bezeichnen das Auto als das umweltverschmutzendste, lauteste Verkehrsmittel, dass zudem die höchste Unfallgefahr birgt. Die Busse in den Kiezen seien unzuverlässig, da sie mit im Stau stehen würden. Die Straßenbahn sehen viele als die beste Chance, den Kiez auch für Fußgänger und Radfahrer neu zu gestalten.

Berlin will den Ausbau der Straßenbahn im Hinblick auf die Erfordernisse der wachsenden Stadt vorantreiben und den Umweltverbund stärken. Für die nächsten zehn Jahre soll die Priorität dabei bei den Netzbereichen Innenstadt, Ersterschließung von Entwicklungsstandorten und

Erschließung von Stadtgebieten außerhalb des Innenstadtrings mit Netzwirkung liegen. Damit verbunden ist eine Vielzahl von Straßenbahnausbaumaßnahmen, dazu zählt unter anderem die Straßenbahnverlängerung von der S+U Warschauer Straße bis zum U Hermannplatz.

Es wird die Frage gestellt, wie in der **Wildenbruchstraße** die Straßenbahn mit dem Straßenverkehr sinnvoll kombiniert und ob der Straßenverkehr dort reduziert werden kann, was positiv für AnwohnerInnen wäre.

Mit der Einführung von Straßenbahnen kommt es zu einer Erhöhung der ÖPNV-Nutzung, wodurch der Kfz-Verkehr in der Regel zurückgeht.

Ob ein besonderer- oder straßenbündiger Bahnkörper angenommen wird für einen bestimmten Straßenraum hängt unter anderem von den verfügbaren Straßenraumbreiten und möglichen notwendigen Eingriffen ab. Zudem findet eine Abwägung der Bedürfnisse aller Verkehrsarten in dem Straßenraum statt, daraus ergibt sich dann der jeweilige Straßenraumquerschnitt.

Auch im Bereich der den mittig liegenden Wohngebieten bis zum Hermannplatz ist der „**Party-Tourismus**“ ein Thema. Er sei laut Kommentar nicht gut für die Nachbarschaft.

Die Auswirkungen des Tourismus werden in der Variantenbewertung nicht berücksichtigt, da eine qualifizierte Aussage eines direkten Zusammenhangs zwischen Straßenbahnausbau und Tourismusentwicklung nicht möglich ist.

Ein/e KommentatorIn macht den Vorschlag einer **neuen Fuß und Radbrücke** im sogenannten „Drei-Länder-Eck“ über den Landwehrkanal. Durch gestalterische Akzente soll die Akzeptanz bei den Bewohnern erhöht werden, dafür wird die Ausschreibung eines Architekturwettbewerbs für neu zu bauende Brücken im Zuge der Straßenbahnplanungen vorgeschlagen.

Eine Brücke ist hier nicht vorgesehen. Ingenieurbauwerke erhöhen die Investitionskosten von Strecken erheblich. Aus diesem Grund, städtebaulichen Aspekten sowie fehlenden Nutzens für die Straßenbahn wurde diese Variante nicht betrachtet.

Eine zusätzliche Fuß- und Radverkehrsbrücke in dem genannten Bereich ist derzeit nicht Bestandteil der Radverkehrsinfrastrukturplanung.

Die genaue Gestaltung von neu zu errichtenden Brücken ist nicht Gegenstand dieser Grundlagenuntersuchung.

Als positiv werden die **Variante 1 bis 3** bezeichnet, da sie aufgrund der Erschließung des Reichenberger und des Reuterkiezes für viele Anwohner attraktiv seien. Die großen Straßen zu nutzen mache mehr Sinn und würden zusätzlich noch die Autofahrer in der Skalitzer Straße auf tatsächlich Tempo 30 bremsen.

Die Sachverhalte werden in der Variantenbewertung berücksichtigt.

Ziel der Untersuchung ist die Straßenbahnverlängerung ausgehend vom S+U-Bahnhof Warschauer Straße bis zum U-Bahnhof Hermannplatz. Die Verlängerung soll zu einer besseren Netzverknüpfung und einer deutlich besseren und schnelleren Anbindung der zwischen Sonnenallee und Spree liegenden Kieze an den Schienenverkehr führen.

2.4 Hermannplatz/Sonnenallee

Der **Hermannplatz** wird in mehreren Kommentaren thematisiert. So wird sich dafür ausgesprochen, den Platz für den Wochenmarkt zu erhalten und durch eine Neugestaltung Nutzungskonflikte zu lösen sowie die Aufenthaltsqualität zu erhalten bzw. zu erhöhen. Es werden verschiedene Lösungsvorschläge gemacht, wie eine Bündelung des Verkehrs auf einer Seite des Platzes oder ein autofreier Hermannplatz. Es wird die Bedeutung schneller Umsteigewege zu U7 und U8 sowie einer späteren Straßenbahn zwischen Potsdamer Platz und Schöneweide entlang der Urbanstraße/Sonnenallee hervorgehoben. Zudem wird die Frage nach der genauen Ausgestaltung einer Kehranlage gestellt.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine Endhaltestelle und Kehrmöglichkeit für die Straßenbahn am nördlichen Ende des Hermannplatzes vorgesehen.

Der Hermannplatz wird durch die Straßenbahnplanung nicht weiter berührt. Die Straßenbahnplanung bedingt daher keinen Eingriff in den Hermannplatz. Die Aufwertung und Umgestaltung des Hermannplatzes zu einem attraktiven Stadtplatz mit Erhalt des Wochenmarktes ist städtebauliches Ziel des Bezirksamtes Neukölln. Die diesbezüglichen Planungen sind daher in einem gesonderten Verfahren seitens des Bezirksamtes zu klären.

Der genaue Platzbedarf wird in den weiteren Planungsschritten konkretisiert.

Es wird die Frage gestellt, ob es **Mietsteigerungen** zum Beispiel an der Sonnenallee geben wird.

Auswirkungen auf Mietpreise werden in der Variantenbewertung nicht berücksichtigt, da eine qualifizierte Aussage eines direkten Zusammenhangs zwischen Straßenbahnausbau und Mietpreisentwicklung nicht möglich ist.

Ein weiteres Thema ist die **Friedelstraße**, die im Rahmen von Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur unlängst aufwändig umgebaut und asphaltiert wurde. Diese Pläne würden mit einer Straßenbahnführung der Varianten 1 und 2 in Konflikt stehen. Zu Stoßzeiten würde an der Kreuzung Friedelstraße/Maybachufer/Bürknerstraße/Ohlauer Straße Chaos herrschen. Für alle Anspruchsgruppen (Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer) sei es mitunter sehr gefährlich. Es werden Bedenken geäußert, dass eine Straßenbahn die unübersichtliche Situation weiter verstärken würde. Es wird unter anderem der Bau einer Ampel an dieser Stelle gefordert.

Die Sachverhalte werden in der Variantenbewertung berücksichtigt. Die planerisch zu bevorzugende Variante wird noch ermittelt.

Berlin will mit dem Ausbau des Straßenbahnnetzes den Umweltverbund stärken. Mit der Einführung von Straßenbahnen kommt es zu einer Erhöhung der ÖPNV-Nutzung, wodurch der Kfz-Verkehr in der Regel zurückgeht.

Im Zuge des Straßenbahnprojekts werden zeitgemäße, attraktive Radverkehrsanlagen angelegt und in den weiteren Planungsschritten werden ausreichende Breiten der Radverkehrsanlagen berücksichtigt. Die Führung des Radverkehrs in parallel führenden Straßen wird aus Sicht der integrierten Planung für alle VerkehrsteilnehmerInnen ebenfalls geprüft.

Aspekte der Verkehrssicherheit werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt. Die Planung erfolgt nach den aktuellen Regeln der Technik und legt besonderen Wert auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Im Zuge des Straßenbahnprojekts werden zeitgemäße, attraktive Radverkehrsanlagen angelegt und in den weiteren Planungsschritten ausreichende Breiten der Radverkehrsanlagen berücksichtigt.

Der genaue Trassenverlauf, Haltestellenlagen sowie die eventuelle Einrichtung von Lichtsignalanlagen für die planerisch zu bevorzugende Variante wird derzeit ermittelt und in den nächsten Planungsschritten detaillierter ausgearbeitet.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Straßenbahntrasse mit **weiteren Straßenbahnneubauprojekten** verknüpft werden sollte (Urbanstraße/Sonnenallee).

Der Vorschlag zur Netzverknüpfung wird zur Kenntnis genommen.

Zu den **Varianten 6 und 7** wird unter anderem die Frage gestellt, welchen Sinn ein Linienende am Hermannplatz macht, da dort bereits viele Busse verkehren würden. Wenn es um die Anbindung der U-Bahnlinien gehen würde, wäre ebenso die Anbindung von U Rathaus Neukölln und U Boddinstraße oder sogar bis zum Tempelhofer Feld denkbar. Zudem wird der Vorschlag einer Anbindung dieser beiden östlichen Trassenvarianten an das Ostkreuz gemacht.

Ziel der Untersuchung ist die Straßenbahnverlängerung ausgehend vom S+U-Bahnhof Warschauer Straße bis zum U-Bahnhof Hermannplatz. Die Verlängerung der Straßenbahnstrecke vom S+U-Bahnhof Warschauer Straße zum U-Bahnhof Hermannplatz wird zu einer besseren Netzverknüpfung und einer deutlich besseren und schnelleren Anbindung der zwischen Sonnenallee und Spree liegenden Kieze an den Schienenverkehr führen.

Eine Anpassung des Busnetzes erfolgt im Zuge des Straßenbahnneubauprojekts auf Grundlage der planerisch zu bevorzugenden Variante.

Der Vorschlag zur Netzverknüpfung wird zur Kenntnis genommen.

In Bezug auf die **Pannierstraße** werden Fragen zur genauen Ausgestaltung des Straßenquerschnittes mit einer Straßenbahnführung gestellt, zum Beispiel wie viel Platz für die einzelnen Verkehrsarten zur Verfügung stehen wird, ob Bäume gefällt werden müssen, ob Parkplätze wegfallen und wie Bus- und Straßenbahnverkehr als Parallelverkehre funktionieren sollen.

Die genaue Ausgestaltung des Straßenquerschnitts wird in den folgenden Planungsschritten präzisiert. Ob für einen bestimmten Straßenraum ein besonderer oder straßenbündiger Bahnkörper angenommen wird, hängt unter anderem von den verfügbaren Straßenraumbreiten und möglichen notwendigen Eingriffen ab. Zudem findet eine Abwägung der Bedürfnisse aller Verkehrsarten in dem Straßenraum statt, daraus ergibt sich dann der jeweilige Straßenraumquerschnitt. Hierbei wird darauf geachtet, dass so wenige Parkplätze wie möglich wegfallen. Die Vor- und Nachteile der straßenbündig geplanten Trasse durch die Pannierstraße werden in der Variantenbewertung untersucht.

Aspekte der Verkehrssicherheit werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt. Die Planung erfolgt nach den aktuellen Regeln der Technik und legt besonderen Wert auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Im Zuge des Straßenbahnprojekts werden zeitgemäße, attraktive Radverkehrsanlagen angelegt und in den weiteren Planungsschritten werden ausreichende Breiten der Radverkehrsanlagen berücksichtigt. Die Führung des Radverkehrs in parallel führenden Straßen wird aus Sicht der integrierten Planung für alle VerkehrsteilnehmerInnen ebenfalls geprüft.

Aspekte der Umweltqualität und des Naturschutzes werden im Rahmen des gesamten Planungsprozesses berücksichtigt. Es wird versucht, so weit wie möglich Baumfällungen im Zuge des Straßenbahnneubaus zu vermeiden.

Eine Anpassung des Busnetzes erfolgt im Zuge des Straßenbahnneubauprojekts auf Grundlage der planerisch zu bevorzugenden Variante.

Zur **Reuterstraße** wird die Frage gestellt, ob die Straßenbahn beim Abbiegen auf die Sonnenallee um die Kurve kommen würde.

Eine Führung der Straßenbahn von der Reuterstraße auf die Sonnenallee ist technisch möglich. Eine genauere Aussage zum Kurvenradius wird in den nächsten Planungsphasen ausgearbeitet, falls die Trasse als planerisch zu bevorzugende Variante aus der Untersuchung hervorgeht.

Es wird gefragt, warum das Gebiet rund um die Einkaufs- und Geschäftsstraße **Karl-Marx-Straße** ausgeblendet wird. Am Alfred-Scholz-Platz würden außerdem ca. 1.200 Arbeitsplätze entstehen.

Ziel der Untersuchung ist die Straßenbahnverlängerung ausgehend vom S+U-Bahnhof Warschauer Straße bis zum U-Bahnhof Hermannplatz.

In Bezug auf die **Sonnenallee** wird gefragt, ob dem Autoverkehr zukünftig nur eine Spur zur Verfügung stehen wird und ob Bus- und Straßenbahnspuren kombinierbar sind.

Ob ein besonderer oder straßenbündiger Bahnkörper oder eine ÖPNV-Spur für einen bestimmten Straßenraum angenommen wird hängt unter anderem von den verfügbaren Straßenraumbreiten und möglichen notwendigen Eingriffen ab. Zudem findet eine Abwägung der Bedürfnisse aller Verkehrsarten in dem Straßenraum statt, daraus ergibt sich dann der jeweilige Straßenraumquerschnitt.

Impressum

Herausgeber

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin
www.berlin.de/sen/uvk/

Inhalte und Bearbeitung

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Referat Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung

Berlin, Mai 2019