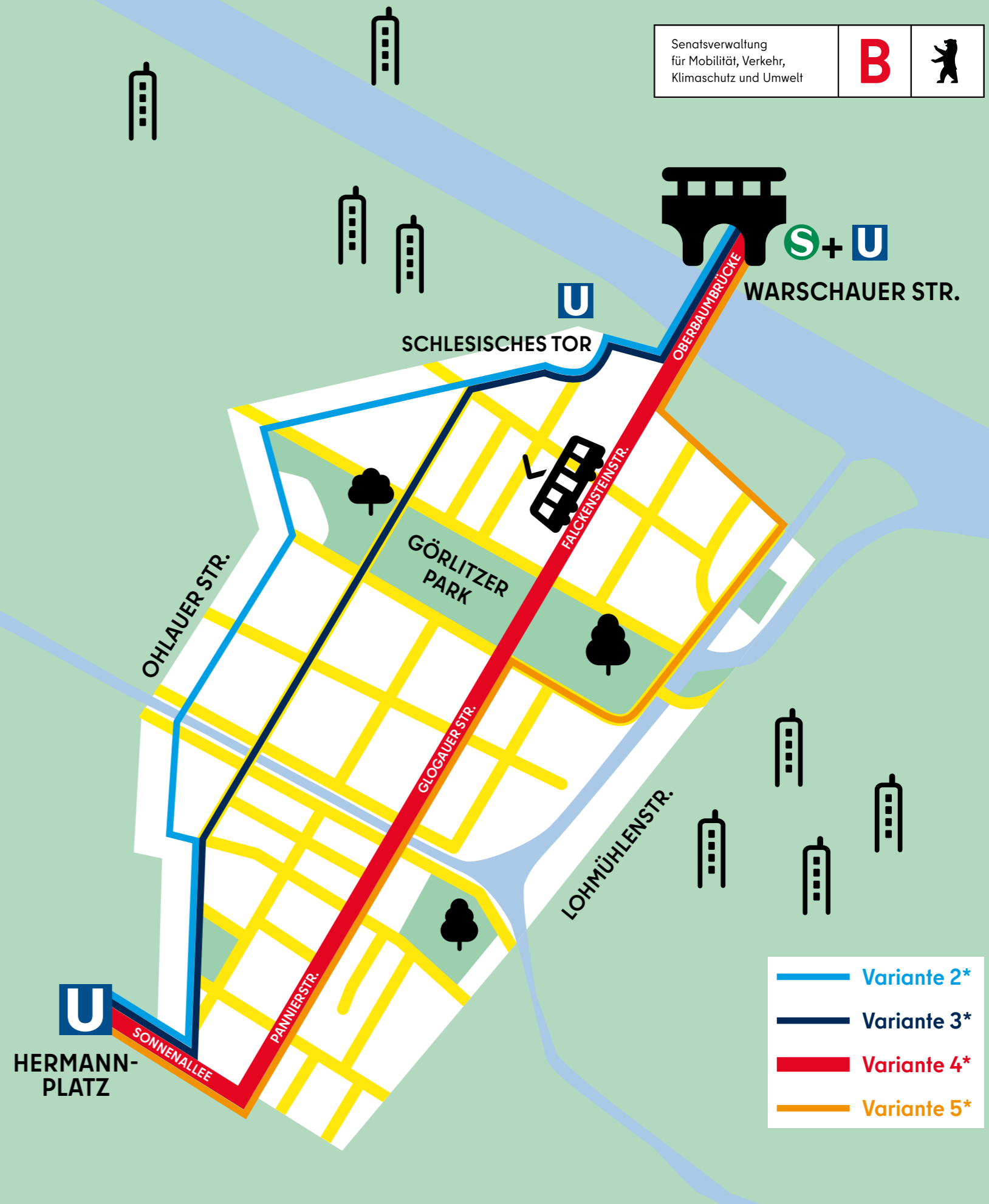


DIE M10 KOMMT.

Die bekannteste Straßenbahn Berlins wächst über sich hinaus! Die M10 wird in der Zukunft nach Kreuzberg und Neukölln fahren - rund um die Uhr. Damit können wir mehr Menschen ein zuverlässiges, klimafreundliches und komfortables Fahrangebot machen. Die neue Strecke wird voraussichtlich Ende 2030 in Betrieb gehen.

Nach einer umfangreichen Grundlagenuntersuchung wurde Variante 4 durch einen Senatsbeschluss im April 2021 bestätigt. Die fachliche Abwägung der unterschiedlichen Interessen und Kriterien ergab, dass diese Variante die meisten Vorteile mit sich bringt (Mehr Informationen unter: www.berlin.de/m10-Hermannplatz).

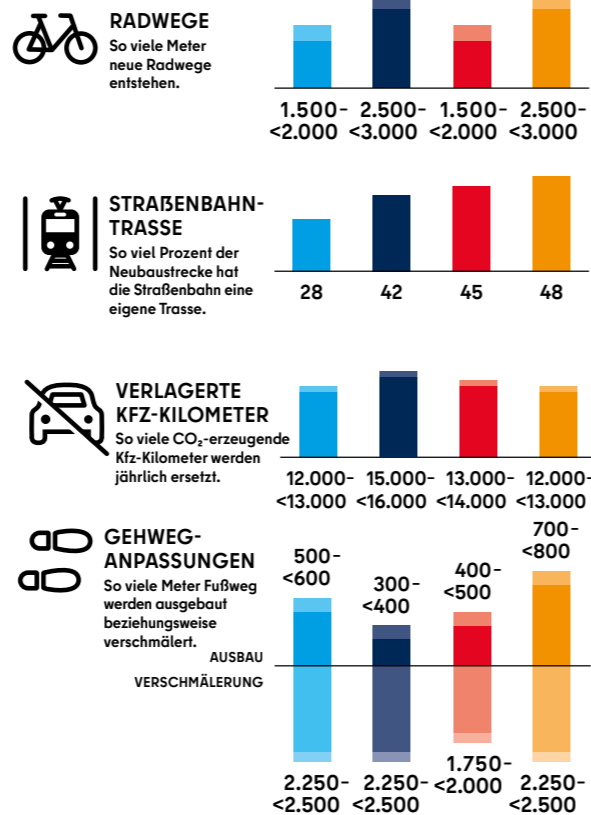


*Die hier dargestellten Ergebnisse sind der vom Senat im April 2021 bestätigten Grundlagenuntersuchungen entnommen und werden in den folgenden Planungsphasen konkretisiert. Außerdem sind die hier dargestellten Varianten die in Stufe 2 des zweistufigen Trassenvergleichs vertieft untersuchten Varianten, deshalb ist beispielweise die Variante 1 hier nicht aufgeführt. Mehr Informationen unter: www.berlin.de/m10-Hermannplatz.

BITTE EINSTEIGEN.

Die hier dargestellten, ausgewählten Kennwerte fließen in den Trassenvergleich an unterschiedlichen Stellen in die Kriterien der vier Sichtweisen der Trassenbewertung ein. So haben Fahrgäste andere Anforderungen an eine Linie („Fahrgast“) als die BVG, die auf der Strecke Straßenbahnen anbieten wird („Betrieb“), während die Stadt („Kommune“) z.B. eine langfristig wirtschaftliche Lösung anstrebt, aber auch die Auswirkungen auf die Stadt und die Umwelt („Allgemeinheit“) zu berücksichtigen sind. Die Streckenlänge bspw. hat sowohl Auswirkungen auf das Kriterium Reisezeit (Sichtweise Fahrgast) als auch auf die Investitionen (Sichtweise Kommune). Die Kennwerte sind auf der Maßstabsebene der Trassenbewertung erarbeitet und geeignet, verschiedene Trassen nach gleichem Schema zu bewerten.

UMWELT-FREUNDLICHE MOBILITÄT**



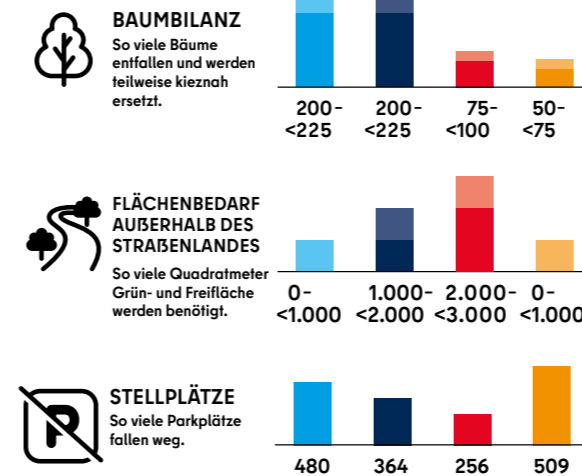
Zu den Kennwerten für umweltfreundliche Mobilität zählen die Radwege, der Anteil des besonderen Bahnkörpers (Straßenbahntrasse), die verlagerten Kfz-Kilometer und die Gehweganpassungen. Bei den Gehweganpassungen (Ausbau und Verschmälерung) gilt der Grundsatz: je weniger, desto besser. Bezogen auf die anderen drei Kennwerte (Radwege, Straßenbahntrasse und verlagerte Kfz-Kilometer) ist es umgekehrt, da gilt: je mehr desto besser.

Die Variante 4 erzielt bezogen auf diese Kennwerte bei den Gehweganpassungen das beste Ergebnis.

Zu den allgemeinen Kennwerten zählen die Streckenlänge, die Kosten und die Fahrgastnachfrage. Bei der Streckenlänge und den Kosten gilt der Grundsatz, je weniger, desto besser. Bezogen auf die Fahrgastnachfrage ist es umgekehrt, da gilt: je mehr, desto besser.

Die Variante 4 erzielt bezogen auf diese Kennwerte bei allen drei Kategorien das beste Ergebnis.

UMWELT**

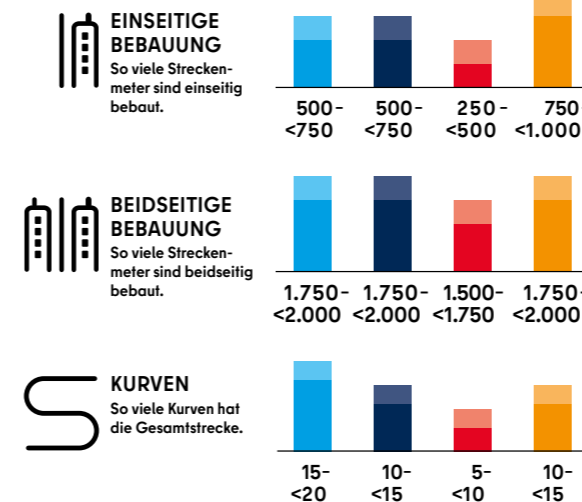


Zu den Kennwerten mit Bezug zur Umwelt zählen die Baumbilanz, der Flächenbedarf außerhalb des Straßenlandes und die Stellplätze.

Bei all diesen Kennwerten gilt der Grundsatz: je weniger, desto besser.

Die Variante 4 erzielt bezogen auf diese Kennwerte bei der Kategorie Stellplätze das beste Ergebnis.

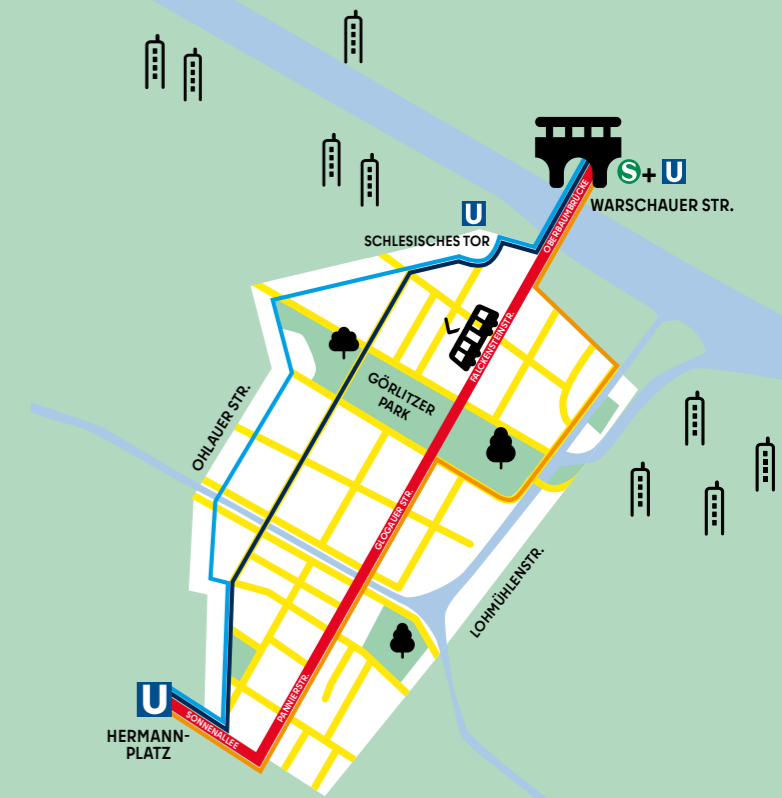
STADTPLANUNG**



Zu den Kennwerten mit Bezug zur Stadtplanung zählen die Kurven, die einseitige und die beidseitige Bebauung.

Bei all diesen Kennwerten gilt der Grundsatz: je weniger, desto besser.

Die Variante 4 erzielt bezogen auf diese Kennwerte bei allen drei Kategorien das beste Ergebnis.



Bezogen auf die Kennwerte ist die Variante 4 gekennzeichnet durch die kürzeste Strecke, die geringsten Kosten, die geringsten Parkplatzeingriffe sowie Gehweganpassungen. Außerdem erzeugt sie die höchste Fahrgastnachfrage und auch die geringste Lärmauswirkung aufgrund der geringsten Anzahl an Kurven sowie der geringsten Länge entlang bebauter Straßen. Zudem ermöglicht diese Variante bisher unzureichend erschlossenen Einwohnenden einen nahegelegenen Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr (zu dem u.a. S-, U-, Straßenbahn und Bus zählen). Sie ist unter Berücksichtigung verkehrlicher, stadt- und umweltplanerischer sowie wirtschaftlicher Aspekte die planerisch zu bevorzugende Variante.

*Die hier dargestellten Ergebnisse sind der vom Senat im April 2021 bestätigten Grundlagenuntersuchungen entnommen und werden in den folgenden Planungsphasen konkretisiert. Außerdem sind die hier dargestellten Varianten die in Stufe 2 des zweistufigen Trassenvergleichs vertieft untersuchten Varianten, deshalb ist beispielweise die Variante 1 hier nicht aufgeführt. Mehr Informationen unter: www.berlin.de/m10-Hermannplatz

**Anmerkung zur Darstellung der Grafiken: Bei dem dunkel dargestellten Bereich handelt es sich um den unteren Wert. Bei dem hell schattierten Bereich um die Spanne.

ALLGEMEIN**

