

RIXDORFER KIEZINFO

# VERKEHR

#zwei\_2024

**L**iebe Leser\*innen, das Thema der Ausgabe lag auf der Hand, als im September der Kiezblock in Rixdorf eingeführt wurde. Die Maßnahme löste intensive Diskussionen über den Verkehr im Kiez aus.

Egal, ob wir zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Auto oder dem ÖPNV unterwegs sind: Wir alle kennen die üblichen Konflikte und sind gleichermaßen davon genervt. Der Verkehr hat großen Einfluss auf die Lebensqualität im Kiez. Beschimpfung und Verteufelung nützen allerdings wenig. Es braucht einen besonnenen Dialog, der alle Verkehrsteilnehmer\*innen in den Blick nimmt. Mit dieser Ausgabe möchten wir daher für mehr Verständnis werben und über den Hintergrund der Verkehrsmaßnahmen im Kiez aufklären.

Überall in der Stadt wurde der Ausbau des Radverkehrs und des ÖPNV vorangetrieben, so auch in Neukölln und Rixdorf. Das ist wichtig, weil angesichts der Klimakrise Alternativen zum PKW-Verkehr geschaffen werden müssen. Wenn wir unseren eigenen Lebensraum erhalten möchten, ist das

ein unvermeidbarer Schritt. Mit dem Umstieg vom Auto auf das Rad könnte man zum Beispiel pro Person jährlich bis zu 300 kg CO<sup>2</sup> einsparen bei einem Hin- und Rückweg von jeweils fünf km (infravelo.de/potenziale-radverkehr). Um mehr Menschen zu ermöglichen, auf's Fahrrad oder auch auf den ÖPNV umzusteigen, muss einiges getan werden. Wir berichten darüber was in Rixdorf beziehungsweise Neukölln bereits erreicht wurde und welche Pläne es noch gibt. Ihr erfahrt mehr über das Verkehrskonzept sowie den Kiezblock und den Stand der Umsetzung der Verkehrsmaßnahmen.

Wie die Verkehrssituation im Kiez verbessert werden könnte, beschäftigt auch den Rixdorfer Quartiersrat. Die Quartiersrät\*innen sprachen daher mit dem Neuköllner Verkehrsstadtrat Jochen Biedermann.

Um Menschen den Umstieg auf klimafreundlichere Fortbewegungsmittel zu erleichtern, muss die dazugehörige Infrastruktur ausgebaut und zukunftsfähig gemacht werden. Die nächsten großen Projekte könnten zwei neue Tramlinien in Nord-Neukölln sein.

Von der Verlängerung der Tramlinie M10 haben wahrscheinlich schon manche gehört. Darüber hinaus soll aber auch eine Tramverbindung zwischen Schöneweide und dem Potsdamer Platz gebaut werden, die womöglich über die Sonnenallee führen könnte. Die Pläne stecken noch in den Kinderschuhen, aber die ersten Entwürfe und Hintergründe möchten wir Euch bereits vorstellen.

Euer QM-Team Rixdorf



Über unsere Webseite und unseren Newsletter informieren wir Euch über aktuelle Termine, Entwicklungen und Aktionen in Rixdorf.

[www.rixdorf-quartier.de](http://www.rixdorf-quartier.de)





## »LÄUFT IN RIXDORF«

Verkehrsmaßnahmen und Konzepte vor Ort

Foto: © Stephanie Plehl

**R**ixdorf ist ein dicht bebautes Altbauquartier. Deshalb kann es für Fußgänger\*innen bei hohem Verkehr schnell gefährlich werden. 2018 hat das Bezirksamt Neukölln ein Verkehrskonzept entwickelt, um die Lage vor Ort zu beruhigen und die Sicherheit zu erhöhen. Allerdings nutzten weiterhin viele Autofahrer\*innen die engen Nebenstraßen als Abkürzung. Daraufhin setzte das Bezirksamt auf Initiative von Anwohner\*innen diesen Sommer einen Kiezblock um. Das schlug große Wellen und löste viele Diskussionen aus. Warum braucht es diese Maßnahmen? Was nützen sie? Warum wurde in den letzten Jahren so viel an der Verkehrslenkung im Kiez verändert?

Erstmal zurück zum Anfang: 2016/2017 beschwerten sich Bewohner\*innen im Bezirksamt über Raserei, gefährliche Straßenüberquerungen und verstopfte Straßen in Rixdorf. Daraufhin entwickelte die Verwaltung ein Konzept, das den Verkehr beruhigte und die Barrierefreiheit sowie Aufenthaltsqualität erhöhte. Seitdem hat sich einiges getan: Vor der Richard-Grundschule, an der Kreuzung Hertzberg-/Böhmische Straße, am Richardplatz und in der Kanner Straße wurden Rixdorfer Kissen errichtet, die Raserei verhindern. Zudem wurden an

vielen Straßen sogenannte Querungshilfen installiert. Das sind Maßnahmen, die es Fußgänger\*innen erleichtern, die Straße sicher zu überqueren. Hierfür wurden die Gehwege erweitert und durch auffällige Straßenmarkierungen sowie Poller geschützt. Mit Durchfahrtsperren für PKWs am Alfred-Scholz-Platz, Karl-Marx-Platz und Böhmisches Platz sowie der Einführung einer temporären Spielstraße in der Anzengruberstraße wurden neue öffentliche Aufenthaltsorte für alle Bewohner\*innen geschaffen. Die Maßnahmen des Verkehrskonzeptes ergaben sich aus Interviews, einer öffentlichen Beteiligungswerkstatt für alle Nachbar\*innen und Verkehrsuntersuchungen.

Im Quartiersmanagement-Gebiet sind vergleichsweise wenig PKWs gemeldet: Pro 1.000 Einwohner\*innen sind es ca. 157 PKWs (Berlinweit: 319 PKWs pro 1.000 Einwohner\*innen)<sup>1</sup>. Aber trotzdem ist hier viel los: Über 4.000 Autos fahren täglich über den Richardplatz, in der Donaustraße sind es sogar über 6.500.<sup>2</sup> Weiterhin nutzen viele Autofahrer\*innen, die nicht im Quartier wohnen, die eng bebauten Straßen Rixdorfs als Abkürzung. Ein Wohnquartier mit vielen Schulen und Kindertagesstätten wie das QM-Gebiet ist dafür nicht ausgelegt. Deshalb sollte der Kiezblock Abhilfe schaffen.

Im Rahmen dieses wurden im Sommer 2024 daher die Einbahnstraßenregelung auf der Richardstraße verlängert und an drei Ankerpunkten modale Filter errichtet, die PKWs an der Durchfahrt hindern. Die Poller sind teilweise herausnehmbar, damit die BSR sowie die Notfallfahrzeuge der Polizei und Feuerwehr möglichst schnell und einfach ihre Ziele erreichen. Die Maßnahmen des Kiezblocks sind Ergebnis eines langwierigen Planungsprozesses, in den die Polizei, Feuerwehr, BSR, BVG, ansässige Gewerbetreibende und Anwohner\*innen eingebunden wurden.

Der Kiezblock wird seine vollständige Wirkung erst entfalten können, wenn die Baustelle an der Niemetzbrücke/Saalestraße abgeschlossen ist. Denn dort verläuft eine wichtige Ausweichroute für den Durchgangsverkehr. Es lässt sich deshalb zum jetzigen Zeitpunkt noch kein zuverlässiges Urteil über den Erfolg des Kiezblocks fällen. Die Diskussionen um den Verkehr im Kiez werden uns wahrscheinlich noch länger begleiten. Nicht zuletzt auch, weil eine langfristige Verkehrswende global und lokal vor dem Hintergrund der Klimakrise unvermeidbar ist.



zwei



## »AUSTAUSCH«

Stadtrat Jochen Biedermann zu Gast im Quartiersrat

Foto: © QM Rixdorf

drei

**E**ine der Kernaufgaben des Quartiersrates (QR) ist es, sich um die Erhöhung der Lebensqualität für alle Bevölkerungsgruppen in Rixdorf zu bemühen. Die Verbesserung der Verkehrssituation im Kiez ist daher auch ein wiederkehrendes Thema in unserem Beteiligungsgremium, das aus unterschiedlichen Blickwinkeln lebhaft diskutiert wird. Dabei liegt dem QR besonders am Herzen, Rixdorf von dem starken Durchgangsverkehr zu entlasten. Dieser verursacht nämlich nicht nur Lärm und Schmutz und belastet die Umwelt und das Klima, sondern stellt auch für die Kinder, die die Kitas und Grundschulen im Gebiet besuchen, ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Die Umsetzung des Kiezblocks in Rixdorf wurde daher vor allem positiv aufgenommen. Da sich jedoch auch Fragen in Zusammenhang mit der Umsetzung und darüber hinaus ergeben haben, hat der QR Jochen Biedermann zu einem gemeinsamen Austausch eingeladen. Jochen Biedermann ist Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr und somit eine wichtige Ansprechperson für das Thema.

Am 10. Oktober war es dann so weit, Stadtrat Biedermann besuchte den QR in der Adolf-Reichwein-Schule an der lebhaften Sonnenallee. Knapp zwei Stunden stand er den Mitgliedern Rede und Antwort. Durch die Sitzung führten die beiden Sprecher\*innen des Gremiums Maren Berens und Bardo Stahl.

Die brennende Frage zum Durchkommen von Einsatzkräften bei Notfällen an den Kiezblocks konnte schnell geklärt werden. Bei den Pollern der Diagonalsperren handelt es sich nämlich um Steck- oder Klapppoller, die bei Notfällen versenkt werden können. Die in der Zeitung BZ veröffentlichte Aussage, durch die Poller würden Rettungseinsätze zu sehr verzögert, war übrigens keine offizielle Stellungnahme der Feuerwehr. Diese wurde im Vorfeld vom Bezirksamt in die Planungen eingebunden. Herr Biedermann appellierte an dieser Stelle auch an alle Autofahrenden, unbedingt das Parkverbot an den Diagonalsperren einzuhalten, da in diesen Flächen abgestellte Autos die Einsätze der Rettungskräfte erheblich behindern können. Für das Jahr 2025 stehe eine Auswertung der Kiezblock-Maßnahmen an, damit ggf. nachgesteuert werden könne.

Im Verlaufe des Gesprächs mit Herrn Biedermann lernte der QR, dass das Bezirksamt nicht für alle Straßen in Neukölln zuständig ist. Übergeordnete Straßen (Hauptverkehrsachsen) liegen nämlich in Verantwortung der Senatsverwaltung für Verkehr. Die viel befahrene Sonnenallee z.B., die vor allem auch für die Lernsituation der Schülerschaft an der Adolf-Reichwein-Schule belastend wirkt, befindet sich demnach im Arbeitsbereich der Senatsverwaltung. Für Planungen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen und Radwege ist daher entsprechend

die Landesebene verantwortlich.

Ein weiteres Thema war die Barrierefreiheit für Senior\*innen, Menschen mit Behinderung und Personen mit Kinderwagen. Das betraf in erster Linie den Zustand der Gehwege. Herr Biedermann erklärte hierzu, dass es in Neukölln 640 km Bürgersteig gebe. Diese würden auf Basis einer Prioritätenliste durch ein eigenes Programm finanziert. Vorschläge für prioritär zu sanierende Gehwege können aber beim Bezirksamt angemeldet werden.

Die angekündigte Parkraumbewirtschaftung in Rixdorf wird übrigens in naher Zukunft wohl erst einmal nicht umgesetzt. Die hierfür benötigte Anschubfinanzierung werde durch die Senatsverwaltung aufgrund von Kosteneinsparungen derzeit nicht übernommen.

Der sehr informative Austausch mit Herrn Biedermann wurde nach Ende der Sitzung noch etwas auf dem Gehweg weitergeführt, bevor sich die Anwesenden zu Fuß, mit dem Rad oder dem Auto in alle Richtungen und mit einem neuen Blick auf den Verkehr in den Feierabend verabschiedeten.



1 <https://interaktiv.tagesspiegel.de/lab/autokarte-berlin-in-diesen-kiezen-gibt-es-die-meisten-autos/>; eigene Berechnung










2 Pressemitteilung vom Bezirksamt Neukölln vom 18.07.2024



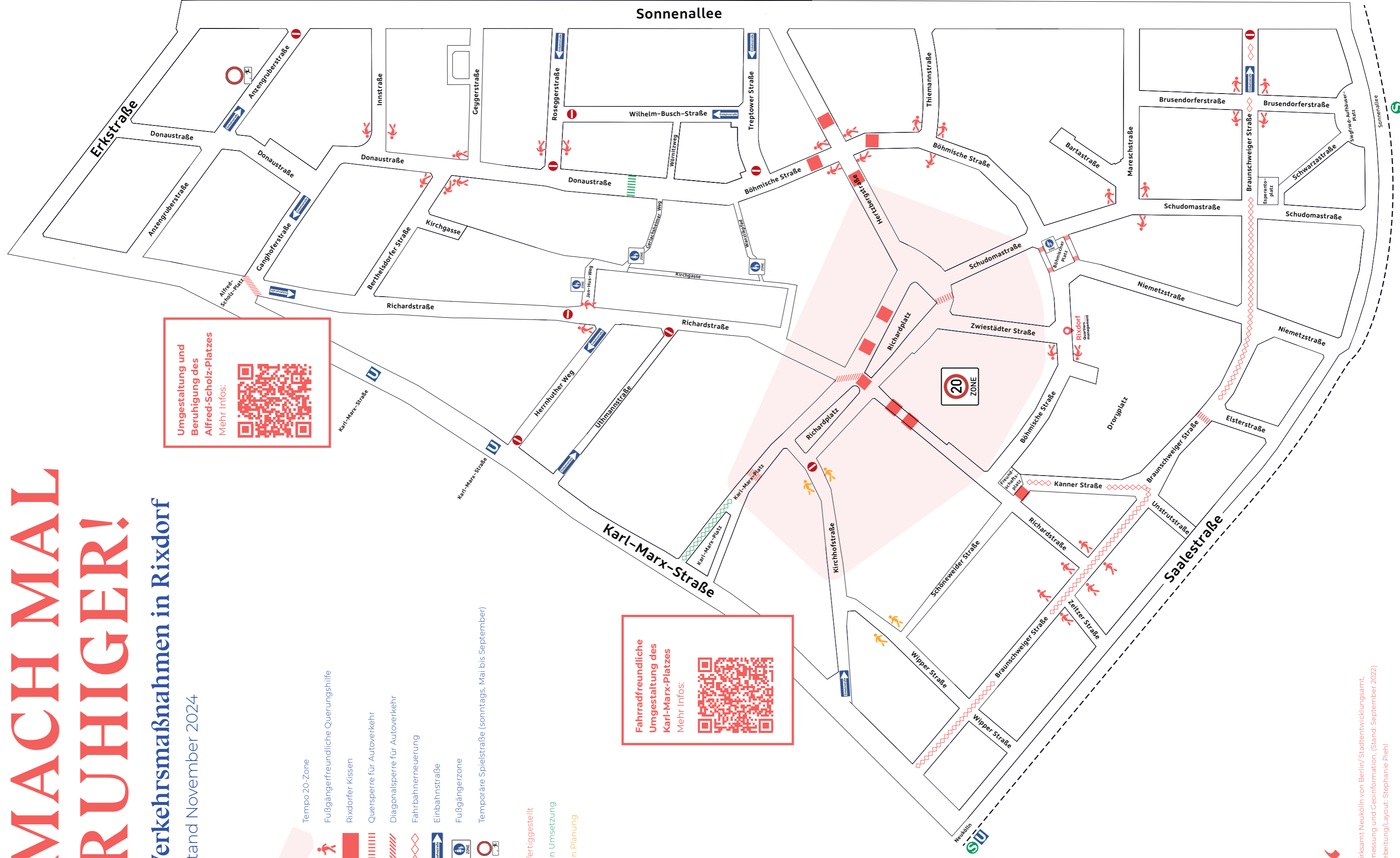
# MACH MAL RUHIGER!

## Verkehrsmaßnahmen in Rixdorf

Stand November 2024

-  Tempo 20-Zone
-  Fußgängerfreundliche Querungshilfe
-  Rixdorfer Kissen
-  Quersperre für Autoverkehr
-  Diagonalsperre für Autoverkehr
-  Fahrbahnerneuerung
-  Einbahnstraße
-  Fußgängerzone
-  Temporäre Spielstraße (sonntags, Mai bis September)

■ fertiggestellt  
■ in Umsetzung  
■ in Planung



Umgestaltung und Beruhigung des Alfred-Scholz-Platzes  
 Mehr Infos:



Fahrradfreundliche Umgestaltung des Karl-Marx-Platzes  
 Mehr Infos:





# FREIE FAHRT FÜR'S RAD



Immer mehr Neuköllner\*innen nutzen das Fahrrad für ihre täglichen Wege. Rund 18 Prozent der Berliner\*innen legen ihre alltäglichen Strecken mit dem Rad zurück (SenMUVK). Für Viertel wie Rixdorf, die stark von Lärm und Feinstaub belastet sind, ist es wichtig, den Fahrrad- und Nahverkehr zu fördern. Viele Autofahrer\*innen nutzen den Kiez und die umliegenden Straßen als Durchfahrtsroute in die Innenstadt, was die Belastung verschärft. Weniger motorisierter Durchgangsverkehr würde allen Bewohner\*innen zugute kommen. Eine gute Fahrradinfrastruktur könnte hier Abhilfe schaffen und mehr Menschen dazu motivieren, auf das umweltfreundliche Rad umzusteigen.

## Hürden und Hindernisse für Radfahrende

Radelnde in Rixdorf stoßen immer wieder auf Herausforderungen: holpriges Kopfsteinpflaster, verstopfte Straßen, Raser\*innen, und unübersichtliche Kreuzungen erschweren die Fahrt. Eine Studie der TU Berlin<sup>1</sup> aus 2018 hat gezeigt, dass insbesondere der ruhende Verkehr für Radfahrende in Rixdorf gefährlich ist. Zugeparkte Kreuzungen schränken den

Verkehrsfluss ein und verhindern wichtige Sichtbeziehungen. Hinzu kommen immer wieder wechselnde Straßenbeläge und -breiten, die das Radfahren im Kiez erschweren.

Eine ADAC-Umfrage in deutschen Großstädten aus dem Jahr 2024 zeigt: Rund 42 Prozent der Befragten wünschen sich eine gerechtere Verteilung der Verkehrsflächen zugunsten von Radfahrenden und Fußgänger\*innen. Der Platz für Radfahrende ist in Berlin nämlich immer noch sehr klein: Während Fahrräder etwa 4 Prozent der Verkehrsflächen einnehmen, entfallen auf PKWs 48,2 Prozent.<sup>2</sup>

## Was wird aktuell getan?

Das Bezirksamt Neukölln hat bereits einige Schritte unternommen, um die Fahrradinfrastruktur zu verbessern. So wurden etwa 3,4 Kilometer Radstreifen in Neukölln grün markiert und die längste Fahrradstraße Berlins auf der Weserstraße errichtet, um das Radfahren sicherer zu gestalten. In Rixdorf wurden die Kanner Straße und Braunschweiger Straße neu asphaltiert und auch am Richardplatz wurde der Boden der nördlichen Fahrbahn etwas fahradfreundlicher gemacht. Das Kopfsteinpflaster steht dort unter Denkmalschutz, deswegen kann der Bodenbelag nicht einfach verändert werden. Darüber hinaus sorgen mehr als 110 neue Fahrradbügel für mehr Abstellmöglichkeiten in Rixdorf. Nicht zuletzt kommen auch Maßnahmen wie die sogenannten Rixdorfer Kissen und der Kiezblock den Radfahrer\*innen zugute, weil sie Raserei, Durchgangsverkehr und das Problem verstopfter Straßen reduzieren. Der Karl-Marx-Platz ist bislang ziemlich gefährlich und unattraktiv zum Fahrradfahren. Grund dafür sind die unübersichtliche Verkehrsführung und das Kopfsteinpflaster. Besserung naht allerdings.

## Fahrradfreundlicher Umbau des Karl-Marx-Platzes

Das nächste größere Projekt in Rixdorf, das dem Radverkehr zugutekommt, ist die Umgestaltung des Karl-Marx-Platzes. Bereits seit 2019 gibt es Pläne, die Aufent-

haltsqualität auf dem Platz zu verbessern. Dazu gehört auch eine sichere und angenehmere Gestaltung der Radwege auf der nördlichen Fahrbahn. Seit Herbst 2024 wird gebaut. Die Parkplätze auf der nördlichen Fahrbahn fallen weg, sodass der Radverkehr künftig in beide Richtungen geführt werden kann. Eine bauliche Trennung der Radspur durch einen Bordstein soll mehr Sicherheit bieten. Auf der südlichen Fahrbahn können Gewerbetreibende weiterhin ihre Läden und den Wochenmarkt beliefern.

Der Platz selbst bekommt ein neues Gesicht: Es soll Sitzmöglichkeiten, Spielgeräte und viel Grün geben. Die Pflasterung erfolgt mit Großsteinpflastern, die sowohl der Verkehrsführung als auch dem historischen Charme des Platzes Rechnung tragen. Die Bauarbeiten sollen, abhängig von der Witterung, bis Winter 2024/2025 abgeschlossen sein. Während der Arbeiten bleibt die nördliche Fahrbahn zeitweise gesperrt.

Die Förderung der Fahrradverkehrs kommt allen Bewohner\*innen zugute. Die voranschreitende Klimakrise macht eine Verkehrswende notwendig, wenn unser Lebensraum erhalten bleiben soll. Eine bessere Fahrradinfrastruktur trägt dazu bei, die Umwelt zu schützen und Rixdorf sicherer und lebenswerter zu machen. Dafür braucht es langfristige Strategien für Gesamt-Berlin, aber auch konkrete Maßnahmen in einem Quartier wie Rixdorf. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Verkehrssituation für Fahrradfahrer\*innen entwickelt, wenn sich der Kiezblock noch mehr rumgesprachen hat und die Umgestaltung des Karl-Marx-Platzes abgeschlossen ist.

## Mehr Informationen zur Umgestaltung des Karl-Marx-Platzes findet Ihr hier:



sieben

# DIE SUCHE NACH DER LÜCKE

## Parken in Rixdorf

In vielen Teilen Nord-Neuköllns hat der „Parkdruck“ in den letzten Jahren zugenommen. Hoher Parkdruck bedeutet, dass viele Menschen um Parkplätze konkurrieren. Die Folge? Viele Autofahrer\*innen drehen oft lange Runden durch die Straßen, bevor sie einen freien Platz finden – das sorgt für mehr Verkehr, Lärm und Abgase, was besonders für Anwohnende belastend ist. Eine Erhöhung der Parkplätze ist schwer zu rechtfertigen, weil sie im Kiez bereits mehr als dreimal so viel Fläche einnehmen wie Grünflächen. Eine mögliche Lösung ist die sogenannte Parkraumbewirtschaftung. Das heißt: Parkplätze im öffentlichen Raum kosten Geld, wenn man nicht im Gebiet wohnt. Anwohner\*innen (und bestimmte Personengruppen in Ausnahmen) können im Bezirksamt gegen eine einmalige kleine Gebühr einen Bewohnerparkausweis beantragen.

Bevor eine solche Regelung eingeführt wird, muss genau geprüft werden, ob der Parkdruck wirklich hoch genug ist. In Nord-Neukölln ist das in den meisten Kiezen der Fall und auch in Rixdorf sind die Parkplätze knapp: Hier kommen im Schnitt nur 0,8 Straßenparkplätze auf jedes im Kiez gemeldete Auto.<sup>1</sup>

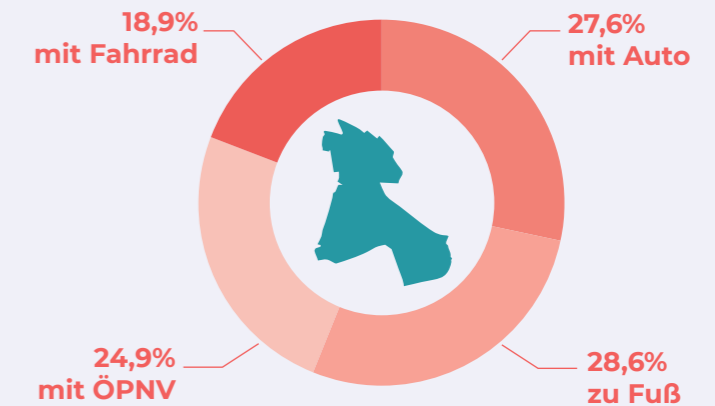
Seit dem 1. Februar 2024 gibt es die Parkraumbewirtschaftung bereits im Reuterkiez, Flughafen-/Donaukiez und Weserkiez. In Rixdorf ist die Einführung auch vorgesehen. Allerdings wird das in naher Zukunft erst einmal nicht geschehen, weil die Senatsverwaltung die benötigte Anschubfinanzierung kürzen musste.



sechs



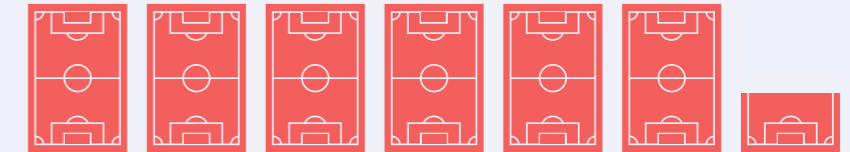
## Fortbewegung in Neukölln



Quelle: Technische Universität Dresden, 2019: Tabellenbericht zum Forschungsprojekt »Mobilität in Städten – SrV 2018« in Berlin (Neukölln)

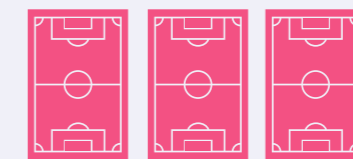
## Öffentlicher Parkraum in Rixdorf im Vergleich

### Parkraumfläche = 6,4 Fußballfelder



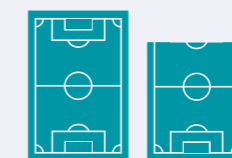
Entspricht 4,5% der gesamten Kiezfläche.

### Spielplätze = 3 Fußballfelder



Entspricht 2,1% der gesamten Kiezfläche.

### Grünflächen = 1,8 Fußballfelder



Entspricht 1,3% der gesamten Kiezfläche.

Quelle: interaktiv.tagesspiegel.de/lab/wie-viele-autos-gibt-es-in-meiner-nachbarschaft-diese-berliner-kieze-bestehen-am-meisten-aus-parkplaetzen/

1 [berlin.de/ba-neukoelln/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/weitere-staedtebauliche-planungen/verkehrskonzept-rixdorf/artikel.886591.php](https://berlin.de/ba-neukoelln/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/weitere-staedtebauliche-planungen/verkehrskonzept-rixdorf/artikel.886591.php)

2 [de.statista.com/infografik/23553/flaechen-fuer-verkehrsmittel-in-berlin-2017](https://de.statista.com/infografik/23553/flaechen-fuer-verkehrsmittel-in-berlin-2017)

1 <https://parkraum.osm-verkehrswende.org/project-prototype-neukoelln/report>



# Eine Straßenbahn auf der Sonnenallee?

## Planung der neuen M41

**K**napp 30% der Neuköllner\*innen nutzen täglich die Straßenbahn, den Bus oder die U-Bahn. Über 60% fahren mindestens einmal die Woche mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.<sup>1</sup> Für viele, die auf der Sonnenallee unterwegs sind – sei es, um einkaufen zu gehen, die Kinder von der Schule abzuholen, oder zur Arbeit zu fahren – ist die Buslinie M41 ein fester Bestandteil des Alltags. Diese Linie erstreckt sich über die gesamte Sonnenallee und ist eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen Neuköllns.

Doch wer regelmäßig mit dem Bus unterwegs ist, kennt die Probleme: Es gibt oft nicht genügend Platz für alle Fahrgäste, Kinderwagen passen nicht mehr rein und die Pünktlichkeit lässt zu wünschen übrig. Besonders in der Hauptverkehrszeit ist der M41er sehr unzuverlässig. Um die Buslinie zu entlasten, wurde im Nahverkehrsplan für 2019-2023 vom Berliner Senat beschlossen, die M41 wenn möglich, durch eine Straßenbahn zu ersetzen.<sup>2</sup>

### Stand der Planung

Die Planungen für die Straßenbahnlinie M41 sind noch ganz am Anfang. Erste Untersuchungen haben im Februar 2024 begonnen und sollen bis Ende 2025 abgeschlossen sein. Bei einer Informationsveranstaltung am 6. November 2024 im Nachbarschaftshaus Urbanstraße hat die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt die ersten Ergebnisse der Untersuchung zur geplanten Strecke vorgestellt.

In der ersten Untersuchungs-Phase wurden mögliche Trassenvarianten analysiert und miteinander verglichen. Verschiedene Faktoren aus einem Kriterienkatalog fließen in die Analyse der Trassenplanung ein: die Perspektiven der Fahrgäste, der BVG, der Stadt und der Allgemeinheit. Für den Neuköllner Abschnitt (Abschnitt C: Hermannplatz bis S-Bf. Köllnische Heide) wurden fünf mögliche Trassen miteinander verglichen, wobei sich die Sonnenallee als Favorit herausgestellt hat. Diese Variante wird weiter untersucht.<sup>3</sup>

Danach werden in der nächsten Planungsphase weitere Details, wie zum Beispiel die Straßenaufteilung, ausgearbeitet. Wenn alles reibungslos läuft, könnte die Linie M41 ab 2035 vom S-Bahnhof Schöneweide bis zum Potsdamer Platz die Bezirke Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg, Neukölln und Treptow-Köpenick miteinander verbinden.<sup>3</sup>

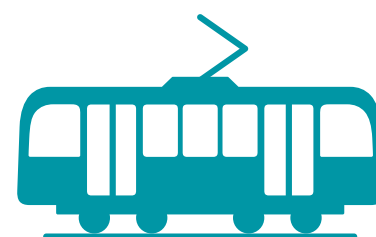
### Warum eine Straßenbahn?

Straßenbahnen bieten viele Vorteile, da sie umweltfreundlich, komfortabel und sicher sind. Der ebenerdige Einstieg macht Straßenbahnen barrierefrei und erleichtert die Nutzung – egal, ob mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Rollator. Zusätzlich sorgen mehr Platz für die Fahrgäste und eine ruhigere Fahrt für höheren Fahrkomfort. Auch im Thema Sicherheit bieten Straßenbahnen einen großen Vorteil gegenüber Bussen: dadurch, dass sie auf separaten Gleisen fahren, entstehen weniger Unfälle. Schließlich gibt es den

sogenannten »Schienenbonus«: Studien zeigen, dass Fahrgäste Straßenbahnen gegenüber Bussen bevorzugen.<sup>2</sup>

### Beteiligung der Anwohner\*innen

Im November konnten Interessierte die aktuelle Planung unter [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de) einsehen und kommentieren. Im Rahmen des Planungsprozesses sind weitere Beteiligungsaktionen vorgesehen. Damit die Wünsche und das Wissen der Anwohnenden mit einbezogen werden können, ist eine Beteiligung von großer Bedeutung. Über die weiteren Möglichkeiten zur Beteiligung werden wir auf unserer Website informieren.



- 1 Technische Universität Dresden, 2019: Tabellenbericht zum Forschungsprojekt »Mobilität in Städten – SrV 2018« in Berlin (Neukölln)
- 2 Senatsverwaltung für Verkehr, Umwelt und Klimaschutz, 2019: Nahverkehrsplan Berlin 2019–2023
- 3 Informationsveranstaltung am 6. November 2024 im Nachbarschaftshaus Urbanstraße (Plakat).  
Abrufbar unter: <https://mein.berlin.de/projekte/strassenbahn-m41/>

## Impressum

Herausgeber: QM Rixdorf  
Böhmische Straße 9, 12055 Berlin  
[rixdorf@quartiersmanagement.de](mailto:rixdorf@quartiersmanagement.de)  
T: (030) 680 585 85

V.i.S.d.P.: QM Rixdorf  
Gestaltung: Stephanie Piehl  
Titelfoto: © Conrad Rodenberg  
Auflage: 1.000

