

Vorläufiger Schlussbericht der Arbeitsgruppe Verkehrskonzept (beschlossen am 27.03.2013)

1. Aufgabe und Tätigkeit der Temporären Arbeitsgruppe

Auf Beschluss der Akteursrunde vom 06.06.2012 wurde eine temporäre Arbeitsgruppe (AG) zur Erarbeitung von **Grundsätzen und Forderungen für eine Verkehrsteilnehmer- und Ein- und Anwohner orientierte Verkehrslösung** gebildet. Die AG besteht aus 8 Mitgliedern, davon sind Herr Jähkel, Herr Dr. Kaden, Herr Piegsa und Herr Wills Mitglieder der Akteursrunde. Weitere Arbeitsgruppenmitglieder sind Herr Dr. Rackow, Herr Roloff, Herr Schulze und Herr Zimmermann. Die AG konstituierte sich am 5. September 2012 und tagte seither monatlich. Zu den Arbeitsgruppensitzungen wurden Herr Eisenach, Sprecher der Akteursrunde, und das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf über den Stadtbezirksrat, Herrn Gräff, eingeladen. Zu spezifischen Themen wurden verantwortliche Mitarbeiter der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) hinzugezogen. Mit verantwortlichen Vertretern der DB Netz AG wurden direkte Konsultationen durchgeführt. Weiterhin wurde mit dem Ingenieurbüro Spieckermann ein Gespräch zur Verkehrslösung (Zu- und Ausfahrten) zum REWE-Projekt geführt.

2. Zusammenfassung der Ergebnisse der Grundlagenermittlung

Die AG führte eine Bestandsaufnahme der vorhandenen strategischen Verkehrskonzepte, -studien, gutachterlichen Prüfungen und mündlich vorgetragene Positionen der BVG und DB Netz AG durch.

Die vorliegenden Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

Im Oktober 2012 wurde das Verkehrskonzept der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt für Mahlsdorf vorgestellt. Ziel dieses Konzeptes ist die vorrangige Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Mahlsdorf. Hierzu gehören der zweigleisige Ausbau der Straßenbahnlinie 62 nach Köpenick/Wendenschloß auch im Abschnitt Hönowe Straße/Hultschiner Damm vom Bahnhof Mahlsdorf zur Rahnsdorfer Straße, die Verlegung der Endhaltestelle Tram-Linie 62 und die Neueinrichtung der Bushaltestellen unter die Bahnhofsbrücken. In diesem Zusammenhang werden Fahrbahnen, Geh- und Radwege neu geordnet. Eine Verlängerung der Straßenbahnlinie zur Riesae Straße ist in diesem Zusammenhang nicht vorgesehen. Hierfür gibt es eine Option für den Zeitraum nach 2025. Mit der Herstellung der Zweigleisigkeit der Straßenbahn ist die Führung des Individualverkehrs über eine neue Straßenverbindung von der Hönowe Straße/Pestalozzistraße-Straße, An der Schule über die B 1 zum Anbindepunkt an den Hultschiner Damm (Höhe südliche Grundstücksgrenze ALBA) verbunden. Die Trassen hierfür sind freigehalten.

Vom Bezirksamt wurde entsprechend Ergebnis einer von dort beim Büro Stadtplan in Auftrag gegebenen gutachterlichen Studie im November 2012 erklärt, dass dem

vorliegenden Senatskonzept nur zugestimmt wird, wenn gleichzeitig die Durchbindung der Landsberger Straße über die Ostbahn in das Siedlungsgebiet Mahlsdorf-Nord durchgeführt wird, um den Quell- und Zielverkehr aus diesem Gebiet (ca. 4000 Fahrzeuge/Tag) zur Verkehrsentslastung des Ortsteilzentrums Mahlsdorf direkt zur B 1 zu führen.

Das Land Berlin plant die Einrichtung eines Regionalbahnhalt punktes am Bahnhof Mahlsdorf. Hierzu gibt es Gespräche zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg und der DB Netz AG. Nach Auskunft der Senatsverwaltung StadtUm ist der Auftrag hierfür bei der DB Netz AG bereits erteilt. Von den bei der DB Netz AG im Januar 2013 konsultierten verantwortlichen Mitarbeitern wurde mitgeteilt, dass noch keine Bestellung des Landes Berlin vorliegt und noch nicht mit der Planung begonnen wurde. Die Vertreter der Bahn teilten ferner mit, dass in diesem Zusammenhang Eigeninvestitionen, wie die Erneuerung der Brückenanlagen und Umbau von S-Bahnanlagen am Bahnhof Mahlsdorf, nicht vorgesehen sind.

Der Bezirks- und Zielgruppenmanager der BVG erklärte, dass die BVG ausschließlich Betreiber der Straßenbahn ist. Die Planungs- und Bauverantwortung für den Neubau der Straßenbahn liegt in den Händen von SenStadtUm. Die BVG unterstützt jedoch die geplanten Maßnahmen zum zweigleisigen Ausbau der Straßenbahnlinie 62. Perspektivisch ist die Linienführung der Straßenbahnlinie 62 vom Bahnhof Mahlsdorf zur Wissenschaftsstadt nach Adlershof vorgesehen. Die BVG geht dann von einer weiteren Erhöhung des Fahrgastaufkommens aus. Das bestehende Buslinienangebot am Bahnhof Mahlsdorf soll nicht verändert werden, es sei denn, das Land Berlin meldet zusätzlichen Bedarf an und bestellt entsprechende Leistungen bei der BVG.

Separate Radwege sind im Ortsteilzentrum Mahlsdorf in großen Abschnitten der Hönow er Straße und in der Fortsetzung im Hultschiner Damm nicht vorhanden. Im Zentrum sind derzeit Geh- und Radwege auf z. T. zu engem Raum zusammengelegt, was sowohl für Fußgänger als auch Radfahrer gefährlich einzuschätzen ist. Der Ausbauzustand ist den Übersichtsplänen der im vergangenen Jahr durchgeführten 2. Radverkehrskonferenz Marzahn-Hellersdorf dokumentiert.

Von Anwohnern der Siedlungsgebiete östlich und westlich der Hönow er Straße werden zunehmende Belastungen und Geschwindigkeitsüberschreitungen, besonders in Zeiten des Berufsverkehrs beklagt. Die Ursache hierfür ist ursächlich im unzureichenden Ausbauzustand der Hauptverkehrswege, wie Hönow er Straße/Hultschiner Damm und Landsberger Straße begründet.

Die Unfallstatistik 2011 weist in der Hönow er Straße zwischen B1 und dem Kreisverkehr beachtliche 82 Unfälle aus. Dabei war u. a. ein Schwerverletzter zu beklagen. Die meisten Unfälle entstanden durch Auffahren. Dieser Umstand verdeutlicht die angespannte Verkehrssituation im Ortsteilzentrum Mahlsdorf.

Das verfügbare Parkplatzangebot im Ortsteilzentrum ist sehr beschränkt. So stehen in der Hönow er Straße Kurzzeitparkplätze und gegenüber dem ehemaligen Bürgeramt bzw. an der Einmündung Pestalozzistraße begrenzt Parkstellflächen zur Verfügung. Siedlungsstraßen, wie die Waldowstraße, Wodanstraße, Giesestraße, An der Schule, Donizettistraße u.a. werden wochentags insbesondere von Berufspendlern (Tarifgrenze B des VBB) zum Abstellen der Fahrzeuge benutzt. Konzeptionelle Lösungsansätze zur Entspannung der Situation konnten nicht in Erfahrung gebracht werden.

Im Vorgriff zu den möglichen Verkehrsplanungen soll ab 2013 das Projekt REWE („Mahlsdorfer Mitte“) einschließlich der Straßenanbindungen an die Hönow er Straße/Fritz-Reuter-Straße realisiert werden. Hierzu ist zuvor Einvernehmen zur Verkehrslösung für das Ortsteilzentrum Mahlsdorf herzustellen. Auch ist im

kommenden Jahr mit dem Baubeginn im Bereich des B-Plan-Gebietes XXIII-3-1VE (EDEKA u.a.) zu rechnen.

3. Planeinordnung und Planungsrecht

Die Verkehrsplanung des Landes Berlin (Stand März 2011) sieht bis 2025 vor:

Neubau der Straßenbahnstrecke Treskowstraße-Bahnhof Mahlsdorf	ab 2014	Wertumfang 13,0 Mi Euro
--	---------	-------------------------

Neubau der Straßenverbindung vom S-Bahnhof Mahlsdorf bis Rahns- dorfer Straße (Hönower Straße bis Hultschiner Damm)	ab 2013	Wertumfang 8,62 Mi Euro
--	---------	-------------------------

Für die genannten Vorhaben sind noch Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Daher sind die vorgenannten Baubeginne nicht einzuhalten.

Die Durchbindung Landsberger Straße über/unter der Ostbahn ist zurzeit nicht Bestandteil der Investitionsplanung des Landes Berlin. Hierfür ist ebenfalls ein Planfeststellungsverfahren unter Federführung des Bezirksamtes Marzahn-Hellersdorf erforderlich.

Für die Koordinierung aller verkehrlichen Baumaßnahmen mit den laufenden bzw. noch geplanten Investorenbaustellen (B-Plan XXIII-3-2VE) REWE, (B-Plan XXIII-3-1VE) EDEKA, DB-AG u. a. hält die AG einen „Masterplan“ für erforderlich, um Störungen im Gesamtprozess auszuschließen. Die Verantwortlichkeit hierfür ist gegenwärtig nicht geklärt.

4. Standpunkt der Arbeitsgruppe zu den vorliegenden Verkehrskonzepten

Die Verbesserung des öffentlichen Personen-Nahverkehrs einschließlich der Einrichtung eines Regionalbahnhaltendes am Bahnhof Mahlsdorf wird von der AG unterstützt. Dabei darf jedoch die Zielstellung, den ÖPNV und den Individualverkehr einschließlich Rad- und Fußgängerkehr in Einklang zu bringen, nicht aus den Augen verloren werden. Verkehrliche Belastungen der Siedlungsgebiete, die über die Führung des Quell- und Zielverkehrs hinausgehen sind weitestgehend auszuschließen. Hierfür bedarf es leistungsfähiger Hauptverkehrsachsen insbesondere in der Nord-Süd-Richtung.

Das vorliegende Verkehrskonzept der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt setzt ausschließlich auf den zweigleisigen Ausbau der Hönower Straße/Hultschiner Damm im Bereich Bahnhof Mahlsdorf bis Rahnsdorfer Straße. Für den Individualverkehr ist eine Umgehungsstraße An der Schule vorgesehen. Eine qualitative Verbesserung des Verkehrsflusses im Ortsteilzentrum sehen wir damit nicht. Der Nachweis, dass der gewünschte 10-Minuten-Takt der Straßenbahnlinie 62 mit eingleisiger Bauweise bei Einordnung einer zusätzlichen Ausweichstelle in der Hönower Straße/Hultschiner Damm nicht möglich ist, wurde bisher nicht erbracht. Die AG sieht vor einer abschließenden Entscheidung zum Straßenbahngleisbau dahingehend Handlungsbedarf, dass das vorliegende Konzept

einem Vergleich mit Alternativlösungen, wie z. B. dem Ersatz der Straßenbahn durch umweltfreundliche Busse und dem Ausbau der vorhandenen Verkehrsachse Hönowe Straße/Hultschiner Damm, unterzogen wird. Der Vergleich sollte sich auf die Parameter Verkehrsdurchlässigkeit, zu erwartende Auswirkung auf die Umwelt, Siedlungsgebiete und die erforderlichen Investitionsaufwendungen erstrecken. Für die aus Sicht der AG notwendige Durchbindung der Landsberger Straße zur weiteren Verkehrsentslastung des Ortsteilzentrums Mahlsdorf liegen noch keine umsetzbaren technischen Lösungen vor.

Einen Mangel sieht die AG auch darin, dass die vorliegenden Konzepte weder Zustandsaufnahmen des ruhenden Verkehrs bzw. Lösungsvorschläge für dessen zukünftige Gestaltung beinhalten. Hier besteht Nachbesserungsbedarf.

5. Grundsätze und Forderungen an das Verkehrskonzept von Mahlsdorf

Die AG stellt zusammengefasst an das zu erarbeitende Verkehrskonzept nachfolgende Forderungen:

- Die Hauptverkehrsstrassen Hönowe Straße/Hultschiner Damm sowie Landsberger Straße/Pilgramer Straße sind leistungsfähiger zu gestalten, um das Verkehrsaufkommen störungsfrei aufzunehmen und die angrenzenden Siedlungsgebiete weitestgehend verkehrlich zu beruhigen.
- Die Durchlässigkeit für den Individualverkehr in der Hönowe Straße/Hultschiner Damm ist zu verbessern. Da die vorhandenen Straßenquerschnitte im Wesentlichen bestehen bleiben sollen (Erhaltung des Ortscharakters/Leitbild) ist alternativ zur Straßenbahnlinie 62 der Einsatz umweltfreundlicher Busse zu prüfen. In die Prüfung ist auch die Variante einer eingleisigen Führung der Straßenbahntrasse mit der Anordnung örtlich geeigneter Ausweichstellen zur Gewährleistung des 10-Minuten-Taktes und die Einrichtung einer Linksabbiegespur für den Individualverkehr aus der Hönowe Straße zur B 1 einzubeziehen.
- Verkehrsentslastung der Hönowe Straße/Hultschiner Damm durch die Durchbindung der Landsberger Straße über/unter der Ostbahn nach Mahlsdorf-Nord bei gleichzeitiger Aufgabe des Bahnüberganges Lemkestraße. Im Zuge der Realisierung der Maßnahmen sind geeignete bauliche und verkehrstechnische Vorkehrungen zur Vermeidung von Lärm- und Feinstaubbelastungen für die Anwohner zu treffen.
- Verzicht auf den Bau der Umgehungsstraße Hultschiner Damm-Pestalozzistraße über die B 1. (Keine weiteren Störungen des Verkehrsflusses der B 1 und Vermeidung von Belastungen des Siedlungsgebietes im Bereich An der Schule).
- Herstellung kurzer, barrierefreier und gefahrloser Umsteigebeziehungen zwischen DB und BVG am Bahnhof Mahlsdorf.
- Schaffung separater und durchgängiger Fuß- und Radwegebeziehungen in der Hönowe Straße und im Hultschiner Damm südlich der B 1.
- Zur Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Donizettistraße und Verteilung der Verkehre von und in Richtung Hönowe Straße im Siedlungsgebiet, ist an geeigneter Stelle eine weitere Durchquerung zur Landsberger-Straße vorzusehen.
- Untersuchung zur Schaffung einer belastbaren Querverbindung nördlich der Bahnunterführung zwischen Hönowe Straße und Landsberger Straße unter Beachtung der spezifischen Anforderungen für ein Siedlungsgebiet.

- Maßnahmen zur weiteren Verkehrsberuhigung in den Siedlungsgebieten westlich und östlich der Hönower Straße durch Einrichtung von Richtungsverkehren und Aufpflasterungen.
- Untersuchung von Lösungen für den ruhenden Verkehr im Bereich des Bahnhofes Mahlsdorf. Zur weiteren Entspannung ist mit dem VBB die Verlagerung der Tarifgrenze B/C, wie ursprünglich, zum Bahnhof Birkenstein abzustimmen.
- Die Verkehrsplanung ist unter Berücksichtigung der derzeit laufenden Maßnahmen, wie Neubau REWE-Markt, Baugebiet EDEKA-Markt, Errichtung des Lidl-Marktes am Kreisverkehr und Einrichtung Regionalbahnhof in einem Masterplan zusammenzufassen. Für die Federführung ist die Verantwortlichkeit festzulegen.
- In Anbetracht des prognostizierten Bevölkerungszuwachses im Siedlungsgebiet Mahlsdorf bis 2030 ca.5 bis 7 Prozent, ist der Verkehrsbedarf neu zu bewerten. Wenn erforderlich, sind perspektivisch benötigte Verkehrsstrassen auszuweisen. Die Berücksichtigung in der Bauleitplanung ist vorzunehmen.

Anlage: Übersichtsplan Mahlsdorf
Hauptverkehrsstrassen

Anlage: Übersichtsplan Mahlsdorf Hauptverkehrsstraßen

