

Informationsveranstaltung zum Verkehrskonzept Mahlsdorf am 23. April 2018

Hier: Zusammenfassung der Fragen der Bürger*innen und Antworten von SenUVK

Allgemein

Wo stehen die Untersuchungen im Planungsprozess von SenUVK?

Die grundlegenden Trassenuntersuchungen, in der für verschiedene Planungsvarianten die Vor- und Nachteile erarbeitet und verglichen wurden, sind für die Straßenbahn und die Straße abgeschlossen. Derzeit wird die Vorplanung für beide Projekte vorbereitet. In der Vorplanung werden u.a. wesentliche technische Rahmenbedingungen geklärt, aktuelle Lagepläne zur geplanten Maßnahme erarbeitet sowie Abstimmungen mit verschiedenen Akteuren und Betroffenen geführt.

Warum soll die Straßenbahn zweigleisig ausgebaut werden?

Die Maßnahme leitet sich aus den Vorgaben des Nahverkehrsplanes und des Stadtentwicklungsplanes Verkehr (StEP) ab. In diesen Planwerken ist u.a. vorgesehen die Verbindung zwischen Köpenick und Mahlsdorf zu verbessern sowie die Straßenbahn als Zubringer zum S- und Regionalbahnhof Mahlsdorf zu stärken. Um dies zu erreichen, soll ein 10-Minuten-Takt eingerichtet werden. Das verbesserte Angebot wird dazu führen, dass mehr Fahrgäste das umweltfreundliche und bequeme Verkehrsmittel Straßenbahn nutzen werden.

Für die Einrichtung eines attraktiven Angebotes mit einem 10-Minuten-Takt muss die Infrastruktur aus Gründen der Leistungsfähigkeit nördlich der Rahnsdorfer Straße zweigleisig ausgebaut werden. Der Ausbau der Infrastruktur bildet die Grundlage für die Erhöhung der Betriebsstabilität der Straßenbahnlinie mit positiven Auswirkungen auf die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Weiterhin werden die Straßenbahnanlagen z.B. durch die Errichtung von barrierefreien Haltestellen an den aktuellen Stand der Technik angepasst.

Diese Maßnahmen stärken den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr) und verringern die Umweltbelastungen (Lärm, Luft, Flächenversiegelung) durch den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Gibt es eine ganzheitliche Betrachtung des Verkehrs in Mahlsdorf?

Verschiedene Teiluntersuchungen des Verkehrs, z.B. prognostizierte Verkehrsmengen und die Verkehrsabwicklung, wurden im Rahmen von Einzelvorhaben und bei der Erstellung von Bebauungsplänen u.a. für die Neuansiedelung von Gewerbeflächen durchgeführt. Diese greifen ineinander und sind aufeinander abgestimmt. In der weiteren Planung werden die verkehrlichen Auswirkungen nochmals untersucht und aufbereitet.

Wie werden zukünftig die Belange von Fahrradfahrer*innen berücksichtigt?

In der neuen Straße An der Schule werden neue, breite Radverkehrsanlagen angelegt werden.

Im Bereich der engen Ortslage Mahlsdorf zwischen B1/5 und Pestalozzistraße werden sich die Fahrradfahrenden in einem sicheren Abstand zur Straßenbahn, außerhalb des Straßenbahnlichtraumes, bewegen können. Die Anlage von breiten Radverkehrsanlagen ist hier allerdings auf Grund der engen Randbebauung nicht möglich.

Gibt es eine zentrale Kontaktadresse für Bürgerfragen oder eine zentrale Anlaufstelle für Bürgerbeteiligung und Fragen?

Im weiteren Verlauf des Planungsprozesses wird es die Möglichkeit geben, sich als Bürger*in in öffentlichen Veranstaltungen weiterhin einzubringen. Des Weiteren wird es nach derzeitigem Stand der Planung in den späteren Planungsphasen auch in den lokalen Bürgerämtern Informationen zum Planungsprozess geben.

Wie viele Bäume müssen gefällt werden?

Ohne eine genaue Vermessung und die weitere Planung der Anlagen ist zum jetzigen Zeitpunkt keine belastbare Aussage dazu möglich. In der jetzt beginnenden Vorplanung werden die Einschnitte in Grünstrukturen untersucht. Nach derzeitigem Planungsstand können im Laufe des Jahres 2019 hierzu genauere Antworten gegeben werden.

Wie ändert sich die Parkplatzversorgung?

Eine genaue Aussage dazu kann erst im weiteren Planungsverlauf gegeben werden.

Warum werden keine E-Busse eingesetzt? Mit einer neuen Buslinie zwischen S- und Regionalbahnhof Mahlsdorf und der Straßenbahnhaltestelle Rahnsdorfer Straße kann der 10-Minuten-Takt simuliert werden.

Eine ‚Verstärkerlinie‘ mit dem Bus, also der Einsatz zusätzlicher Busse nördlich der Rahnsdorfer Straße, zusätzlich zur Straßenbahn, ist auf Grund des damit verbundenen Zwangsumstieges an der Haltestelle Rahnsdorfer Str., ab welcher die Straßenbahn bereits im 10-Minuten-Takt Richtung Köpenick verkehrt, für Fahrgäste nicht attraktiv. Weiterhin haben schienengebundene Angebote eine höhere Akzeptanz und werden von den Fahrgästen besser angenommen („Schienenbonus“). Ob ein Bus durch einen elektrischen Motor oder einen Verbrennungsmotor angetrieben wird, hat nur unwesentliche Auswirkungen auf die Bewertung der Vor- und Nachteile des Verkehrsträgers Bus gegenüber der Straßenbahn zur Folge. Der Einsatz von Bussen ist nicht zielführend, da diese im Fahrbahnbereich verkehren und ähnlich wie die Straßenbahn heute im Straßenstau behindert würde.

Müssen Flächen enteignet werden? Wenn ja, wo und wie groß sind diese?

Mit den Bebauungsplanverfahren, vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren und den Verträgen zur Flächenübertragung wurden die notwendigen Flächen für die Vorzugsvariante bereits gesichert. Ob bzw. wo weitere kleinere Eingriffe nötig sind, kann zum derzeitigen Planungsstand noch nicht belastbar benannt werden. Bei Vorliegen von konkreten Informationen würden in einem solchen Fall Gespräche mit den Betroffenen geführt werden.

Welches ist der erste Bauabschnitt für die neue Straße und wann wird mit dem ersten Bauabschnitt südlich der B1/5 begonnen? In welchem Jahr voraussichtlich?

Im Rahmen der weiteren Planung wird ein belastbarer Terminplan erarbeitet. Ein erster Entwurf des Bauablaufes wird erst in der Planungsphase „Genehmigungsplanung“ erstellt. Eine konkrete Aussage ist nach erfolgreicher Beendigung des Planfeststellungsbeschlusses und fertiger Ausführungsplanung möglich.

Entlastung der Hönower Straße

Warum kann die Hönower Straße nicht zusätzlich über die durchgebundene Landsberger Straße mithilfe einer Brücke über die Bahngleise entlastet werden?

Für den Bau einer Brücke zur Durchbindung der Landsberger Straße ist hier grundsätzlich das Bezirksamt zuständig und müsste planungsrechtliche Voraussetzungen schaffen. Mithilfe einer Durchbindung könnte die Hönower Straße zu einem eher geringen Teil vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Neben fehlender Baufreiheit, die potentielle Trasse ist im Umfeld der Bahnanlagen verbaut, entstehen jedoch auch neue Belastungen für bisher geschützte, ausgedehnte Wohngebiete nördlich der Bahnanlagen sowie an der Pilgramer Straße.

Welche Entlastung brächte eine Straßenverbindung über Brandenburger Gebiet? Was wären die Bedingungen für eine Verwirklichung? Was wären die Vor- und die Nachteile?

Eine Entlastungsstraße würde keine wesentliche Entlastung für die Hönower Straße in Mahlsdorf darstellen. Über 80% des Verkehrs entstehen direkt im anliegenden Siedlungsgebiet. Je weiter die Trassenführung Richtung Osten verlagert wird, desto geringer sind die Entlastungswirkungen für die Hönower Straße. Weiterhin bleiben die Schwierigkeiten für den Straßenbahnbetrieb in der Hönower Straße bestehen.

Zudem ist eine Verlagerung von Berliner Verkehrsproblemen in das benachbarte Land Brandenburg nicht zielführend.

Bereich Bahnhof Mahlsdorf

Reicht der Raum nördlich der Pestalozzistraße bis zum S-Bahnhof aus, um Straßenbahn und motorisierten Individualverkehr (MIV) störungsfrei abzuwickeln und die neue Endhaltestelle am Bahnhof zu realisieren?

Der Bereich nördlich der Pestalozzistraße ist nicht durch massive Stauerscheinungen, wie die Kreuzung Hönower Straße/B1/5, gekennzeichnet. Die Planung sieht vor, dass das östliche Brückenfeld für den Verkehr geöffnet wird. Somit steht im Vergleich zu heute mehr Verkehrsraum zur Verfügung. Die Details zur Verkehrsabwicklung werden im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung im weiteren Planungsverlauf erarbeitet.

Warum kann die bestehende Endhaltestelle nicht weiter genutzt werden?

Die bestehende Endhaltestelle ist kein attraktiver Umsteigepunkt zur Regional- und S-Bahn. Die Umsteigewege sind zu lang.

Wo werden neue Radabstellanlagen aufgestellt?

Im Bereich des geplanten Einkaufszentrums rund um den neuen REWE-Markt werden neue Radabstellanlagen geschaffen. Weitere Flächen für Abstellanlagen werden innerhalb der Vorplanung geprüft.

Bereich nördlich der B1/5

Ist ein Einbahnstraßensystem für Straßenbahn und motorisierten Individualverkehr (MIV) möglich? Lässt sich der Zugang zu den Grundstücken im Bereich der Schule u.U. nicht von anderen Straßen organisieren?

Die Zufahrten zum Einkaufsmarkt um den EDEKA-Standort, zu den neuen Wohngebieten und der Schule sind mithilfe der Bebauungspläne über die Straße An der Schule vorgesehen. Einbahnstraßensysteme führen grundsätzlich zu Mehrfahrten und sind bezüglich der Umweltbelastungen für das übergeordnete Straßennetz nicht sinnvoll. Im vorliegenden Fall müssten die zusätzlichen Verteilverkehre, die durch das Einbahnssystem entstehen, über die Bundesstraße abgewickelt werden. Diese hat aber in der Hauptsache großräumige Verkehre zu bewältigen.

Da die Haltestellen je Richtung in unterschiedlichen Straßen liegen, führen Straßenbahnen in Einbahnsystemen zu längeren Zugangswegen sowie zu einer insgesamt unübersichtlichen Situation für Fahrgäste. Damit würde ein wesentliches Ziel, den öffentlichen Verkehr zu stärken und dessen Attraktivität zu steigern, nicht erreicht werden.

Welche Folgen hätte eine reine Straßenbahntrasse durch die Straße An der Schule für den Verkehr im Ortsteil (Anliegerverkehr, Ost-West-Verkehr)?

Im Rahmen der grundlegenden Abwägung stellte sich für die Straßenbahn eine Lage in der Hönowener Straße / Hultschiner Damm in der gesamthaften Betrachtung als am vorteilhaftesten heraus. Besonders die bessere Abdeckung des Einzugsgebietes durch die Lage im Siedlungsschwerpunkt ist von Vorteil.

Ein wesentliches Ziel des Verkehrskonzepts Mahlsdorf ist es eine leistungsfähige Infrastruktur für alle Verkehrsträger zur Verfügung zu stellen. Auch die Erschließung von Grundstücken ist in jedem Fall grundsätzlich sicherzustellen. Mit einer Teilerschließung der Straße An der Schule, die ausschließlich über eine südliche Zufahrt erfolgt, kann das Ziel, eine für alle Verkehrsträger leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, nicht erreicht werden. Es würden weiterhin Überlastungen an der Kreuzung der Hönowener Straße mit der B1/5 auftreten, da dort auf Grund der eingeschränkten Platzverfügbarkeit keine leistungsfähige Kreuzung entwickelt werden kann. Darüber hinaus würden bei einer Erschließung der Straße An der Schule ausschließlich vom Süden über die B1/5 erhebliche Übereckverkehre entstehen, die sowohl die Knoten als auch die B1/5 zusätzlich belasten würde. Daher wurde auch in den Verkehrsgutachten, welche für die Ansiedlung z.B. des EDEKA Standortes erarbeitet wurden, stets eine vollständige Erschließung auch aus Richtung Norden vorgesehen.

Müsste für die Führung der Straßenbahn über die Straße An der Schule auf zusätzliche Grundstücke zurückgegriffen werden?

Diese Planungsidee wurde bei der Aufstellung der Bebauungspläne nicht als Planungsgrundlage verwendet, sodass dafür keine Flächenvorsorge stattgefunden hat. Auf Grund der Anforderungen an Straßenquerschnitte würden bei einer Führung der Straßenbahn über die Straße An der Schule Einschnitte in Grundstücke notwendig werden.

Warum kann die Pilgramer Straße nicht Bestandteil der Überlegungen für die neue Straße sein?

In einer Machbarkeitsstudie wurden alternative Trassenführungen untersucht. Im Ergebnis der Betrachtungen aller Vor- und Nachteile und der verkehrlichen Wirkungen wurde eine solche Variante nicht weiter verfolgt.

Wie wird sichergestellt, dass bei Führung der Straßenbahn (zweigleisig) durch die Hönowener Straße einerseits die dortigen Grundstücke weiterhin anfahrbar bleiben, andererseits der Durchgangsverkehr wirksam auf die neue Straße "An der Schule" umgelenkt wird?

Die Planung wird auf Grundlage einer Vermessung durchgeführt. Damit wird sichergestellt, dass alle bestehenden Zufahrten in die Planung der Straßenbahnanlage übernommen werden.

Die Hönowener Straße wird für Anlieger weiterhin befahrbar bleiben. Durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen und die bauliche Ausgestaltung, die im

weiteren Planungsverlauf noch zu konkretisieren sind, wird die Orientierung der übergeordneten Kfz-Verkehre auf die Führung über die westliche Pestalozzistraße und die Straße An der Schule unterstützt.

Muss die Straßenbahn tatsächlich durchgängig zweigleisig ausgebaut werden? Reicht nicht eine Ausweichstelle am Teglitz-Park für den 10-Minuten-Takt? Wurde deren Machbarkeit schon untersucht?

Es wurde untersucht, ob eine Ausweichstelle im Bereich der B1/5 ausreichen würde, um den 10-Minuten-Takt umzusetzen. Außerdem wurde geprüft, ob eine Ausweichstelle überhaupt räumlich umsetzbar wäre. Beide Fragen konnten nicht positiv beantwortet werden. Eine Ausweichstelle bietet keine Möglichkeit zur Bewältigung der Verkehrsprobleme, da sie u.a. die komplexen Herausforderungen bzgl. der Leistungsfähigkeit des Knotens und der unzureichenden Straßenquerschnitte nördlich der B1/5 nicht lösen kann. Somit bliebe die Straßenbahn weiterhin störanfällig und auch die übrigen Verkehrsteilnehmenden würden keine Verbesserung der Situation erfahren. Einer Ausweichstelle im Bereich bzw. im Umfeld B1/5 kann auch aus technischen Gründen (Weichenanlagen bzw. Rückstaubereich würden zum Teil direkt im Bereich der B1/5 liegen) nicht umgesetzt werden.

Kann der Radius der Gleise verändert werden?

Der Gleisbau ist an technische Rahmenbedingungen gekoppelt. Regelradius ist >30m. Je kleiner der Gleisradius desto größer der Verschleiß an Gleisen und Rädern. Infolge dessen muss langsamer gefahren werden. Somit steigen die Reisezeiten und die Geräuschentwicklung in den Kurven.

Schule

Wie werden Anwohner*innen und Schüler*innen vor den Auswirkungen des motorisierten Individualverkehr (MIV) geschützt? Wie wird die Verkehrssicherheit an der Schule gewährleistet?

Die baurechtliche Grundlage für den Neubau der Schule ist der Bebauungsplanentwurf XXIII - 4b. Hier ist das Verkehrskonzept Mahlsdorf berücksichtigt. Somit musste im Rahmen der Erarbeitung des Bebauungsplans sowie der daraus resultierenden Rahmenbedingungen für die Bebauung bereits mit den Folgen, die sich aus dem Verkehrskonzept ergeben, umgegangen werden.

Vor der Schule wird eine sichere und direkte Querung der Straße in die Planung aufgenommen. Ebenso werden sichere Radverkehrsanlagen geplant, sodass auch die Erreichbarkeit der Schule mit dem Fahrrad uneingeschränkt möglich ist.

Wie wird die Erreichbarkeit der Schule durch den Öffentlichen Verkehr sichergestellt?

Die Erreichbarkeit der Haltestelle Wilhelmsmühlenweg wird mithilfe einer Durchwegung zur Schule sichergestellt. Diese ist im Bebauungsplan XXIII-3 festgesetzt und hat eine Länge von ca. 90 m Fußweg.

B1/5 - Knoten

Welche Lösung sichert nachhaltig den Verkehrsfluss an der B1/5 (Verbesserung der Abbiegesituation)?

Der neue Kreuzungspunkt der Straße An der Schule mit der B1/5 ist flächenseitig und verkehrstechnisch so konzipiert, dass er eine gute Verkehrsqualität aufweisen wird. Die auftretenden Verkehre können an diesem Knoten abgewickelt werden. Auch Stauräume können deutlich länger ausgebildet werden, als sie im Bestand der Kreuzung Hönower Straße/B1/5 vorhanden bzw. zukünftig möglich sind.

An der Kreuzung Hönower Straße/B1/5 werden Linksabbiegeverkehre nicht mehr möglich sein, so dass hier sehr gute Bedingungen für umweltverträgliche Verkehrsarten (Fuß-, Fahrrad- und Straßenbahnverkehr) erreicht werden können.

Ist die neue Straße hinsichtlich ihrer verkehrlichen Kapazität für den motorisierten Individualverkehr (MIV) hinreichend untersucht?

Im Rahmen der Voruntersuchungen sowie in den Verkehrsuntersuchungen zu größeren Ansiedlungen wie dem EDEKA-Einkaufszentrum als auch dem Porta-Möbelmarkt wurden Nachweise für die Leistungsfähigkeit gemäß der Prognosedaten geführt.

Im Rahmen der Entwurfsplanung wird eine verkehrstechnische Untersuchung und ein Nachweis der Leistungsfähigkeit für das Verkehrskonzept Mahlsdorf durchgeführt werden. Grundlage dafür sind die Verkehrsprognosezahlen für das Jahr 2030. Eine Bestätigung der Leistungsfähigkeit ist auf Grund der planerischen Behandlung bei allen größeren Ansiedlungen im Vorfeld zu erwarten.

Angenommen der Kfz Hauptstrom würde in der bestehenden Hönower Straße verbleiben und die Straßenbahn würde über die Straße An der Schule geführt werden, wäre die Hönower Straße im Bereich der B1/5 dann ausreichend breit, um die notwendigen Abbiegemöglichkeiten aufzunehmen?

Der Stauraumbereich der Hönower Straße kann auf Grund der räumlichen Gegebenheiten nicht ausreichend breit ausgebildet werden, um der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsbelastungen gerecht zu werden.

Gibt es zu den Bebauungsplänen ein Verkehrsgutachten?

Zum Teil gibt es Verkehrsgutachten. Insbesondere zu den Vorhaben- und Erschließungsplänen wurden Verkehrsuntersuchungen erstellt, da hier die Zwischenzustände und die zukünftige Verkehrssituation betrachtet wurden.

Ist noch eine Verkehrszählung geplant?

Verkehrszählungen werden in regelmäßigen Abständen durchgeführt, um die Planungsgrundlagen zu aktualisieren.

Bereich südlich der B1/5

Wie verläuft der neue Hultschiner Damm südlich der B1/5 konkret?

Der genaue Verlauf des neuen Straßenabschnittes ist im Bebauungsplanentwurf XXIII-9a flächenseitig enthalten. Er wird in der Vorplanung konkretisiert.

In welchem Ausmaß müssen Enteignungen vorgenommen werden?

Mit den Bebauungsplänen wurden die Flächen für die Straße bereits vorgehalten. Baugenehmigungen, die auf Grundlage der Bebauungspläne erteilt wurden, mussten somit die vorgesehene Flächenfreihaltung bereits berücksichtigen.