

Informationsveranstaltung zum Verkehrskonzept Mahlsdorf

am 11. September 2018

Hier: Sammlung aller Anregungen und Fragen aus den Themenräumen als Ergänzung zum Kurzprotokoll

Die Moderationskarten wurden von den Moderator*innen der Themenräume ausformuliert, um die Sinnhaftigkeit der jeweiligen Stichworte zu verdeutlichen, soweit erforderlich. Die Formulierungen, wie auch die z.T. angedeuteten Antworten entstammen Protokollnotizen oder Stichworten, die bereits auf einzelnen Moderationskarten festgehalten sind.

Das Ziel dieser Sammlung ist, alle von den anwesenden Bürger*innen genannten Anregungen / Fragen transparent wieder zu geben. Die Gliederung erfolgt gem. den Themenräumen, in denen die Themen genannt wurden. Daher kann es vorkommen, dass Themen doppelt genannt werden.

Themenraum „Verkehrskonzept Mahlsdorf zwischen Bahnhof und B1/5“

Fragen und Anmerkungen zur Grundsatzentscheidung „Straßenbahnführung durch die Hönower Straße“

Warum kommen die Straßenbahn in die Hönower Straße und der Autoverkehr in die Straße An der Schule?

Grundsätzlich hat das Verkehrskonzept Mahlsdorf zum Ziel, die bestehenden Konflikte aufzulösen. Hierzu wird auf die Folien des Eingangsvortrages der Veranstaltung am 11.09.2018 verwiesen.

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

In der Hönower Straße kann für den KFZ-Verkehr keine notwendige Kapazität angeboten werden. So sind zum Beispiel die für einen leistungsfähigen Knoten mit der B1/5 sowie mit der Pestalozzistraße benötigten Flächen bereits belegt. Alternativ müssen Bestandsgebäude abgerissen werden. Eine Straßeninfrastruktur die sowohl für den Individualverkehr als auch die Straßenbahn leistungsfähig ist und den gültigen Regelwerken entspricht, kann in der Hönower Straße u.a. auch aus Platzgründen nicht umgesetzt werden.

Was würde passieren, wenn der gesamte MIV und Straßenbahn durch Hönowe Straße läuft?

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse gibt es nicht genug Verkehrsfläche für den MIV und die Straßenbahn. Dies führt dazu, dass die Stauerscheinungen und Behinderungen bestehen bleiben und sich weiter verschlechtern. Weiterhin bleiben die schlechten Bedingungen für Radfahrende bestehen. Sie sind nicht mit dem neuen Mobilitätsgesetz vereinbar. Auch der Lärm und die Emissionen in dieser engen Straße sind kaum zu bewältigen. Für die Straßenbahn kommt hinzu, dass sich in diesem Verkehrsraum eine barrierefreie Gestaltung der Haltestellen dann sehr schwierig gestaltet.

Bleibt die Hönowe Straße für den MIV offen? Wo verläuft der Autoverkehr, wenn die Hönowe Str. zweigleisig ausgebaut ist?

Die Erschließung der Anlieger an der Hönowe Straße wird weiterhin gesichert bleiben. KFZ-Verkehr dessen Ziel bzw. Quelle nicht in der Hönowe Straße liegt, wird zukünftig über die Straße An der Schule geleitet. Nördlich werden Straßenbahn und Kfz weitgehend getrennt geführt.

Warum keine Einbahnstraße? 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 Oberschule sind mithilfe der Bebauungspläne über die Straße An der Schule planungsrechtlich und vertraglich vorgesehen und realisiert worden. 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 dann in unterschiedlichen Straßen liegen, führen Straßenbahnen in Einbahnssystemen 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.

Bekommt die Straßenbahn ein eigenes Gleisbett?

Nördlich der Pestalozzistraße werden Straßenbahn und Kfz weitgehend getrennt geführt. Im Bereich der Hönowe Straße zwischen Pestalozzistraße und B1/5 ist eine straßenbündige Führung der Straßenbahn vorgesehen. Südlich des Gutes Mahlsdorf kann aufgrund der größeren Platzverhältnisse ein besonderer Bahnkörper umgesetzt werden.

Warum bleibt es nicht 1-gleisig wie in Köpenick?

Für die Altstadt in Köpenick, die flächenmäßig deutlich ausgedehnter ist als die Ortslage Mahlsdorf, gibt es ein Umfahrungs- bzw. Tangentenkonzept zur Ableitung der Kfz-Verkehre. Hier war sowohl eine zweigleisige Anlage in Alt Köpenick wie auch die gegenwärtige Straßenbahnführung abzuwägen. Für jede Fahrtrichtung der Straßenbahn gibt es jeweils ein Gleis, sonst könnte man die Taktichte nicht bewältigen.

In der Hönower Straße ist der 2-gleisige Ausbau der Straßenbahn die Voraussetzung um einen 10-Minuten-Takt der Straßenbahn umsetzen zu können. In Mahlsdorf hat die Straßenbahninfrastruktur eine Reihe weiterer infrastruktureller Restriktionen, wie z.B. weitere längere 1-gleisige Abschnitte, die mit der Situation in Köpenick nicht vergleichbar sind.

Schüler fahren selbst mit der Straßenbahn; daher sollte die Haltestelle vor der Oberschule sein.

Es ist geplant eine direkte und attraktive Anbindung des Schulstandortes an die Haltestelle Wilhelmsmühlenweg durch eine kurze Wegeverbindung herzustellen. Diese Verbindung wurde bereits im Bebauungsplan XXIII-3 berücksichtigt und beträgt rund 90m.

Wie "schnell" soll in der Straße An der Schule gefahren werden? Wie wird der Verkehr an der Oberschule sicher? Wie ist die Situation an der Oberschule geregelt? Wie kann eine Verkehrsführung (Autoverkehr) vor einer Oberschule geplant werden?

Bei der Straße An der Schule wird es sich um eine Stadtstraße handeln, die Regelgeschwindigkeit in Ortslagen ist mit 50 km/h festgelegt. Im Bereich des Schulstandortes wird im weiteren Planungsverlauf eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 zu prüfen sein. Darüber hinaus wird eine sichere Querung der Straße An der Schule (z.B. Fußgängerüberweg mit Mittelinsel und Zebrastreifen, Ampel für Fußverkehr) angeboten werden. Im Bereich der Oberschule werden breite Geh- und Radverkehrsanlagen geplant.

Die Hönower Str. braucht keine Aufwertung, sondern der Ortskern.

Der Ortskern Mahlsdorf befindet sich beidseitig der Hönower Straße. Als zentrales Element ist hier die Kirche hervorzuheben.

Es ist gut, wenn die Straßenbahn in der Hönower Str. bleibt.

Das haben auch die Grundlagenuntersuchungen bestätigt.

Die "Edeka-Straße" geht in der Straße An der Schule auf, was passiert mit dem Anwohnerverkehr? Bleibt die Erschließungsstraße in Teilen erhalten?

Die Straße An der Schule hat Erschließungsaufgaben für den EDEKA-Markt, die neue Wohnbebauung, Gewerbe und den neuen Schulstandort. Mit dem Bau der neuen Straße sind diese Funktionen weiter zu bedienen.

Stand die Variante des Planungsbeirats überhaupt zur Diskussion?! Bitte Vorschläge Planungsbeirat prüfen. Warum wird Straßenbahn An der Schule beiseite gewischt?

Dies stimmt so nicht. Es gab eine Prüfung der Vor- und Nachteile gegenüber der bisher ermittelten Vorzugsvariante. Die Führung der Straßenbahn in der Straße An der Schule wurde geprüft.

Hierzu wird auf die Präsentation aus der Veranstaltung im April 2018 verwiesen.

Sichere Querungsmöglichkeiten

Wird es Haltelinien für die Straßenquerung an der Kreuzung Hönower Straße/B1/5 geben?

Haltelinien an Kreuzungen sind bei Kreuzungen mit Ampeln Standard.

Wunsch: Es soll eine Querung von der Haltestelle Hönower Straße zur Straße An der Schule geben.

Es gibt eine Querung nördlich der Haltestelle durch das EDEKA-Gelände und südlich über den Gehweg der Straße Alt- Mahlsdorf.

Ein Zebrastreifen vor der Oberschule reicht nicht aus.

Wie die genaue Querung zukünftig aussehen soll, wird in der weiteren Planung näher betrachtet und eruiert. Sollten hier Konflikte entstehen, wird eine Fußgängerampel vorgesehen werden.

Siehe auch Antwort S.3

Wo können Fußgänger die Hönower Straße überqueren?

Im Bereich des Bahnhofs, an der Pestalozzistraße sowie an der Kreuzung mit der B1/5 wird es gesicherte Querungen geben. Die Querung der verkehrsberuhigten Hönower Straße südlich der Pestalozzistraße wird zukünftig deutlich einfacher werden. Die genaue Lage der Querungsmöglichkeiten wird in den kommenden Planungsphasen festgelegt.

Wird es eine sichere Querung von der Oberschule zu Edeka geben?

Die Querungsstelle direkt vor der Oberschule kann genutzt werden, weitere Möglichkeiten werden im Zuge der Straßenplanung geprüft.

Inwieweit wird die Verkehrssicherheit sichergestellt?

Das Ziel ist stets eine Verkehrsanlage sicher zu planen. Hier spielen mehrere Gestaltungsgrundsätze eine Rolle, wie z.B. die leichte Begreifbarkeit des Straßenraumes, gute Sichtverhältnisse und sichere Querungen für Fußverkehr.

Verkehrsorganisation im Gebiet

Wie wird Durchgangsverkehr in den Wohngebieten verhindert?

Durch eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Straßen für den übergeordneten Verkehr und ein separates Konzept für die Verkehrsorganisation zur Verhinderung von Ausweich- bzw. Schleichverkehren werden die sekundären Wegeverbindungen durch die Wohngebiete unattraktiv.

Wie wird Ausweichverkehr in Richtung Grundschule vermieden?

Welche Anbindungen letztlich auch von der Pestalozzistraße erlaubt werden, ist noch zu prüfen. Das Linksabbiegen in die Fritz-Reuter-Straße aus Richtung Norden (Bahnhof) wird nicht mehr erlaubt sein.

Wie werden die Zufahrten in die „alte“ Hönowe Straße geregelt? Wo werden Ampeln sein?

Die Verkehrsorganisation sieht bislang Folgendes vor: Von Alt Mahlsdorf kann in die Hönowe Straße nur rechts eingebogen werden. Ziel der LSA-Regelung ist, den übergeordneten Verkehr über die Straße An der Schule und deren südliche Verlängerung zu leiten. Die detaillierte Gestaltung der Knoten entsprechend der Verkehrsorganisation, muss in den kommenden Planungsphasen weiter durchgearbeitet werden.

Wie ist die Situation in der Pestalozzistraße gedacht?

In der Pestalozzistraße, östlich der Straße An der Schule sind nur Anliegerverkehre vorgesehen. Das Gebiet bleibt Tempo 30-Zone.

Wie wird sichergestellt, dass Verkehr nicht in die Fritz-Reuter-Str. ausweicht?

Die Fritz-Reuter-Straße hat weiterhin die Funktion, Teilverkehre von der Hönowe Straße bzw. Einkaufszentrum am Bahnhof Richtung Mahlsdorf Nord und zurück über den Bahnübergang Lemkestraße zu leiten. Auch der Buslinienverkehr wird in dieser Straße fahren.

LKW-Durchgangsverkehr muss reduziert werden! Z.B. durch eine "Gewichtskontrolle" zur Vermeidung des Schwerlast-Schleichverkehrs der durch die Umgehung der Mautpflicht auf der Bundesstraße entsteht.

Es wird geprüft, ob zur genannten Thematik Erkenntnisse vorliegen und ob ggf. Maßnahmen ergriffen werden können.

Fragen und Anregungen zum Thema „Fuß- und Radverkehr“

Wird es Radwege geben?

Das Verkehrskonzept Mahlsdorf sieht Radverkehrsanlagen und Fußwege vor.

Wie genau ist Platz für Fuß und Rad?

In der Hönower Straße werden sich aufgrund der engen Platzverhältnisse nach derzeitiger Planung nur Mindestmaße umsetzen lassen. Im Bereich des Straßenneubaus (Straße An der Schule, Verlängerung zum Hultschiner Damm) werden Anlagen mit Regelbreiten umgesetzt werden können.

Wunsch: Der Verkehr in der Hönower Str. soll reduziert und dem Rad- und Fußverkehr Vorrang eingerichtet werden.

Mit dem Verkehrskonzept Mahlsdorf kann dieser Wunsch südlich der Pestalozzistraße umgesetzt werden.

Wunsch: Der Radweg entlang des Hultschiner Dammes soll bitte nicht zwischen Straßenbahn und Autos geplant werden!

Die genaue Straßenraumaufteilung inkl. der Lage der Radwege wird in der weiteren Planung geprüft. Aspekte wie die Sichtbarkeit an Knoten für den Abbiegeverkehr, Aufstellflächen für abbiegende Radfahrende und zu Fuß Gehende sowie die Eingriffe in Baumbestand sind hier zu berücksichtigen.

Generelle Anmerkungen und Fragen

Welche Verkehrszahlen werden berücksichtigt?

Im Rahmen der weiteren Planungsschritte werden aktuelle Verkehrsprognosen erarbeitet. Alle im Planungsbereich relevanten, vorhersehbaren Verkehrserzeuger werden dabei berücksichtigt.

Braucht man überhaupt ein zusätzliches Straßenbahn-Angebot?

Es wird auf Seite 1 der Antworten zur Veranstaltung vom 23. April 2018 verwiesen.

Enttäuschung über andere "Beteiligungsregeln"

Mit der Wiederaufnahme der Planungen zur Verkehrslösung Mahlsdorf wurde ein erhöhter Informationswunsch der Bürger*innen wahrgenommen. Vor diesem Hintergrund wurden die zwei Veranstaltungen am 23. April 2018 und am 11. September 2018 freiwillig von der Senatsverwaltung organisiert. Es wurden Hinweise, Anregung und Ideen der Bürger*innen entgegengenommen. Offen gebliebene Fragen wurden mitgenommen und auf der Homepage der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz beantwortet. Aufgrund der frühen Planungsphase können bestimmte Fragen erst im weiteren Planungsverlauf beantwortet werden. Die Inhalte der Planung sollen transparent kommuniziert werden.

Ausführungen entsprechen nicht der Darstellung der Veranstaltung in 4/18!

Schwerpunkt der Veranstaltung im April war die Gegenüberstellung der Vorzugsvariante und der Planungsvariante und deren räumliche Auswirkungen. In der im September durchgeführten Veranstaltung sollten weiterhin offene Fragen zur Vorzugsvariante beantwortet werden. Die vorgestellten Planungsinhalte sind die gleichen wie in der Veranstaltung im April.