

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Stefan Ziller (GRÜNE)**

vom 09. Juni 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Juni 2016) und **Antwort**

#### **Verkehrslösung Mahlsdorf durch viele neue Straßen und Lösung für den 10-Minuten-Takt der TRAM?**

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1: Wie ist der aktuelle Stand der Planungen für die „Verkehrslösung Mahlsdorf“ (u.a. Neuer Hultschiner Damm, Straße an der Schule, Landsberger Straße)?

Antwort zu 1: Die bisher ruhend gestellten Planungen zur Verkehrslösung Mahlsdorf werden wieder aufgenommen. Das Ziel ist, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Straßenbau- und Straßenbahnmaßnahmen zu schaffen, um das Verkehrssystem einschließlich der Führung des Straßenbahn- und Fahrzeugverkehrs zwischen dem Bahnhof Mahlsdorf und der Rahnsdorfer Straße neu zu gestalten und deutlich zu verbessern.

Bezüglich der Planung einer neuen niveaufreien Querung der Bahnanlagen im Zuge der Landsberger Straße über die Bahnanlagen und für die Machbarkeit und die planungsrechtliche Sicherung ist federführend das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf zuständig.

Frage 2: Wann wurden die angekündigten Planungen für das formale Planfeststellungsverfahren für den neuen Hultschiner Damm sowie die Straße an der Schule und den damit verbundenen zweigleisigen Ausbau der TRAM begonnen bzw. wann sollen diese beginnen?

Antwort zu 2: Die Planungen werden sowohl durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt für den Straßenbau als auch in Kürze durch die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) für den Straßenbahnbau aufgenommen.

Frage 3: Wann wurden die Planungen für eine neue S-Bahn-Querung östlich des S-Bahnhofs Mahlsdorf begonnen bzw. wann soll diese beginnen und welche Möglichkeiten ergänzend zur Querung in Höhe der Landsberger Straße werden dabei geprüft?

Antwort zu 3: Die Planungen wurden noch nicht begonnen, insofern liegen noch keine Variantenbetrachtungen vor. Das Bezirksamt möchte hier eine neue den Bahnübergang Lemkestraße ersetzende niveaufreie Straßenquerung im Zuge der Landsberger Straße herstellen.

Frage 4: In welcher zeitlichen Abfolge sollen die Straßenbaumaßnahmen erfolgen und gibt es für die Planungen Einvernehmen zwischen Senat und Bezirksamt?

Antwort zu 4: Zu den Planungen zur Verkehrslösung Mahlsdorf und zur Planung einer neuen Querung der Bahnanlagen im Zuge der Landsberger Allee gibt es Einvernehmen zwischen Senat und Bezirksamt. Die Verkehrslösung Mahlsdorf ist jedoch prioritär, für das Vorhaben Landsberger Straße gibt es derzeit noch keine zeitlichen Vorgaben.

Frage 5: Mit welchen Be- oder Entlastungen wird für folgende Straßen gerechnet:

- a) Rahnsdorfer Straße (in Mahlsdorf),
- b) Pilgramer Straße,
- c) Landsberger Straße (in Mahlsdorf),
- d) Pestalozzistraße (in Mahlsdorf),
- e) Hummelstraße,
- f) Donizettistraße,
- g) Straße „An der Schule“,
- h) Fritz-Reuter-Straße,
- i) Wilhelmsmühlenweg,
- j) Straße „Am Kornfeld“,
- k) Kressenweg und
- l) Elsenstraße.

Frage 6: Welche Verkehrsbelastungen (DTV-Werte) haben bislang die unter Frage 5 genannten Straßen (bitte einzeln auflisten)?

Antwort zu 5 und 6: Die Ist-Belastungen der genannten Straßen können nur teilweise und nur für das übergeordnete Straßennetz angegeben werden. Die folgenden Verkehrsdaten sind der Karte der Kfz- und Lkw- Verkehrsstärken für einen durchschnittlichen Werktag aus 2014 entnommen worden, siehe auch <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/lenkung/vlb/de/erhebungen.shtml>.

Die Verkehrsstärken im Einzelnen:

-Rahnsdorfer Straße	5.600 Kfz/24 h werktags (Verkehrsstärke [DTV <sub>w</sub> ])
-Pilgramer Straße	4.600 Kfz
-Landsberger Straße	8.200 Kfz
-Fritz-Reuter-Straße	4.800 Kfz
-Elsenstraße	5.400 Kfz

Entsprechend bisher durchgeführter Machbarkeitsstudien für die Verkehrslösung Mahlsdorf (2007 und 2009) würden mit der Umsetzung derselben für die Fritz-Reuter-Straße und die Donizettistraße Entlastungen gegenüber dem Bestand erwartet. In anderen Bereichen wie dem westlichen Abschnitt der Pestalozzistraße würde es wegen der Verlagerung des übergeordneten Kfz-Verkehrs aus der engen Ortslage Mahlsdorf zusätzliche Belastungen geben.

Erst mit der Wiederaufnahme des Planungsprozesses wird es hierzu aktuelle und umfassendere Aussagen geben können. Hier fließt dann auch die aktuelle städtebauliche Entwicklung im umgebenden Stadtraum ein (u.a. neu entstandene Wohn- und Gewerbestandorte sowie Verbrauchermärkte).

Frage 7: Wird es bis zur Inbetriebnahme der neuen Straßen und bis Abschluss der umfangreichen Bauarbeiten eine Zwischenlösung (bspw. durch eine Begegnungsstelle) für einen regulären 10-Minuten-Takt der TRAM bis zum S-Bahnhof Mahlsdorf geben?

Antwort zu 7: Seit Anfang April 2016 konnte der 10-Minuten Takt der Straßenbahn zwischen Köpenick und Rahnsdorfer Straße ausgeweitet werden. Eine Weiterführung eines stabilen 10-Minuten Taktes zum S-Bahnhof Mahlsdorf ist mit der derzeit zur Verfügung stehenden Infrastruktur nicht möglich.

Die Einrichtung einer zusätzlichen Begegnungsstelle zur Umsetzung eines 10-Minuten-Taktes bis zum S-Bahnhof Mahlsdorf wurde geprüft. Die Untersuchung kam zum Ergebnis, dass für eine neue Begegnungsstelle die Hönowener Straße erheblich umgestaltet werden müsste. Allerdings ist die Straße an der Schule eine Voraussetzung, um die Umgestaltung der Hönowener Straße vornehmen zu können. Ohne eine Entlastung der engeren Ortslage Mahlsdorf vom übergeordneten Kfz-Verkehr und den zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn in der Hönowener Straße kann kein stabiler 10-Minuten Takt im Straßenbahnverkehr angeboten werden. Für Details bzgl. der Prüfung der zusätzlichen Begegnungsstelle verweise ich auf Antwort zu Frage 5 der Schriftlichen Anfrage Nr. 17/15 387.

Berlin, den 23. Juni 2016

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Juni 2016)