

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Mario Czaja (CDU)

vom 15. Dezember 2008 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Dezember 2008) und **Antwort**

Neubau einer Straßenverbindung zwischen dem S-Bahnhof Mahlsdorf und der Rahnsdorfer Straße im Bezirk Marzahn-Hellersdorf (sogenannter „Neuer Hultschiner Damm“)

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

Frage 1: Welche Machbarkeitsstudien einschl. Raumempfindlichkeitsuntersuchungen und welche weitere Planungen liegen zum Bau einer neuen Straßenverbindung zwischen dem S-Bahnhof Mahlsdorf und der Rahnsdorfer Straße im Bezirk Marzahn-Hellersdorf (sog. „Neuer Hultschiner Damm“) vor?

Antwort zu 1.: Es liegt eine Machbarkeitsstudie für eine neue Straßenverbindung zwischen der Hönower Straße nördlich S-Bahnhof Mahlsdorf und dem Hultschiner Damm in Höhe Rahnsdorfer Straße im Bezirk Marzahn-Hellersdorf vom 20. Dezember 2007 vor.

Frage 2: Welche Ausgangslagen und welche Auswirkungenprognosen wurden bei diesen Planungen berücksichtigt?

Antwort zu 2.: Planerische Grundlagen für die Bearbeitung waren der Flächennutzungsplan (FNP) 2004 und der Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr). Hier ist diese neue Straßenverbindung im Maßnahmenplan Straßenbau bis 2015 enthalten. Im Straßenplan des Landes Berlin ist sie als geplante Landesstraße II. Ordnung enthalten.

Aufgabe der Auswirkungsprognose und des Variantenvergleiches in der Machbarkeitsstudie war die einheitliche und vergleichbare Bewertung und Risikoabschätzung der zu erwartenden Umweltauswirkungen sowie die Beurteilung der Vor- und Nachteile der Varianten und das Herausstellen der Unterschiede. Eine umfassende Darstellung ist im Rahmen einer Kleinen Anfrage nicht möglich.

Frage 3: Welchen Verlauf haben die unterschiedlichen Varianten?

Frage 4: Welche Raum- und Konfliktanalysen wurden durchgeführt, und welche Konfliktschwerpunkte werden dabei gesehen?

Antwort zu 3. und 4.: Die sieben Varianten wurden als Trassenalternativen sowohl westlich als auch östlich der Hönower Straße und des Hultschiner Dammes (alte Ortslage Mahlsdorf) gewählt. Die Darstellung der Varianten in Wort und Bild einschließlich der Darstellung der Ergebnisse der Raum- und Konfliktanalyse sprengen den Rahmen einer Kleinen Anfrage.

In der Raumanalyse wurden die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft mit den jeweiligen Wechselwirkungen sowie Kultur- und sonstige Sachgüter im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeit als zu schützende Güter untersucht. Im Ergebnis der sich anschließenden Konfliktanalyse sind Teilräume unterschiedlicher Konfliktdichte bzw. Raumwiderstände ermittelt worden. Bezüglich der Konfliktschwerpunkte haben sich der Guts-park Mahlsdorf, der Barnimhang, Alt-Mahlsdorf, die Querverbindung Hönower Straße /Landsberger Straße, Wohngebiete an der Landsberger Straße sowie der Rohrpfuhr Mahlsdorf und Grünflächen nördlich der S-Bahn gezeigt.

Frage 5: Welche Vorzugsvariante für das weitere Planverfahren sieht der Senat bei dieser Planung?

Antwort zu 5.: Für das weitere Planverfahren hat sich eine Variante herauskristallisiert, die in weiten Teilen der bisherigen Flächenfreihaltung gemäß FNP und StEP Verkehr entspricht.

Frage 6: Mit welcher Zunahme des Straßenverkehrs wird mit dem Bau der Ost-West-Trasse in Köpenick-Nord auf die Mahlsdorfer Straße und in der Folge auf dem Hultschiner Damm gerechnet?

Antwort zu 6.: Durch den ersten Abschnitt der Ost-West-Trasse zwischen Straße An der Wuhlheide und Mahlsdorfer Straße in Köpenick wird die Mahlsdorfer Straße im unmittelbaren Anschluss an dieses Vorhaben mit ca. 8.000 Kfz/24 h werktags im Querschnitt zusätzlich belastet. Diese Verkehrszunahme verringert sich nach Norden mit jedem Straßenabschnitt. Auf dem Hultschiner Damm in Höhe Bundesstraße B 1/5 beträgt diese Verkehrszunahme nur noch ca. 2.600 Kfz/24 h werktags im Querschnitt.

Frage 7: Welche Berücksichtigung hat der Bau der Ost-West-Trasse in Köpenick-Nord und die damit zu erwartende Zunahme des Straßenverkehrs auf der Mahlsdorfer Straße und in der Folge auf dem Hultschiner Damm gefunden?

Antwort zu 7.: Die Berücksichtigung erfolgte für die verkehrliche Untersuchung der Varianten im Verkehrsmodell auf der Grundlage des Straßennetzmodells aus dem gesamtstädtischen Prognosemodell 2015.

Frage 8: Sieht der Senat einen Zusammenhang zwischen dem Bau der Ost-West-Trasse in Köpenick-Nord und den Planungen zum Neubau der Straßenverbindung zwischen dem S-Bahnhof Mahlsdorf und der Rahnsdorfer Straße in Mahlsdorf?

Antwort zu 8.: Nein. Die verkehrlichen Wirkungen beschränken sich weitgehend auf den Bereich der Köpenicker Dammvorstadt, der durch die Ost-West-Trasse belastet werden wird.

Frage 9: Wird der Senat oder der Bezirk die Vorhabenträgerschaft für den Neubau einer Straßenverbindung zwischen dem S-Bahnhof Mahlsdorf und der Rahnsdorfer Straße übernehmen?

Antwort zu 9.: Gemäß Berliner Straßenbaugesetz (BerlStrG), § 22 ist für den Bau von Straßen II. Ordnung die für das Bauwesen zuständige Senatsverwaltung Träger des Vorhabens.

Frage 10: Wie ist die Einbeziehung der BVG in dieses Neubauvorhaben bislang erfolgt, und welche Stellungnahmen sind seitens der BVG vorhanden?

Antwort zu 10.: Die BVG war in die Bearbeitung der unter Punkt 1 genannten Machbarkeitsstudie einbezogen und trägt die gewählte Vorzugsvariante der Straßenführung mit.

Frage 11: Wie hoch werden vom Senat die Kosten für die jeweiligen Varianten für den Neubau der Straßenverbindung geschätzt?

Antwort zu 11.: Die Kosten für die neue Straßenverbindung in Mahlsdorf werden mit ca. 8,6 Mio € veran-

schlagt, wobei ca. 1,1 Mio € für den Grunderwerb enthalten sind. Gleisbaukosten für die Straßenbahn sind hier nicht berücksichtigt.

Frage 12: Wurde bislang eine Finanzierung über GA-Mittel geprüft, und wenn ja, wie hoch könnte eine mögliche Förderung sein?

Antwort zu 12.: Nein, die Frage einer GA-Förderung stellt sich erst bei einer Planreife und kann auch nur den Teil der Straßenverbindung betreffen, der dem Ausbau zur Anbindung von Gewerbebetrieben an das überregionale Verkehrsnetz dient.

Frage 13: Werden für diese Maßnahmen Ersterschließungsbeiträge und/oder Straßenausbaubeiträge erhoben werden müssen?

Antwort zu 13.: Ja, im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben.

Frage 14: Wenn ja, in welchen Straßen bzw. für welche Anlieger ist mit Ersterschließungsbeiträgen und/oder Straßenausbaubeiträgen zu rechnen?

Antwort zu 14.: Eine seriöse Auskunft ist in einer derart frühen Planungsphase noch nicht möglich.

Frage 15: Welche Wechselwirkungen auf die umliegenden Raum- und Verkehrsstrukturen hat diese geplante Maßnahme?

Antwort zu 15.: Im Zusammenhang mit der Verbesserung der Bedingungen für die Führung der Straßenbahn im Hultschiner Damm und in der Hönower Straße ist die abschnittsweise Entlastung der Hönower Straße vom übergeordneten Kraftfahrzeugverkehr geplant.

Der Grund für die Untersuchung einer neuen Straßenverbindung zwischen der Hönower Straße nördlich des S-Bahnhofs Mahlsdorf und dem Hultschiner Damm in Höhe Rahnsdorfer Straße ist die Beseitigung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse durch eine Entflechtung der Verkehrsströme des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der neuen Straßenverbindung gegenüber dem Bestand würde zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens in bisher zur Umfahrung der Ortslage Mahlsdorf genutzten Straßen führen.

Frage 16: 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.

Antwort zu 16.: Hier handelt es sich im Wesentlichen um Straßen, die nicht durch das Straßennetzmodell aus dem gesamtstädtischen Prognosemodell abgebildet werden. Aus der genannten Machbarkeitsstudie sind Entlastungseffekte für die Donizettistraße und die Rahnsdorfer Straße erkennbar.

Frage 17: Welche Verkehrsbelastungen (DTV-Werte) haben bislang die unter Frage 16 genannten Straßen (bitte einzeln auflisten)?

Antwort zu 17.: Die aufgeführten Straßen sind in der Verkehrsstärkenkarte DTV Werktag von 2005 nicht enthalten. So können die Verkehrsbelastungen als DTV werktags nur für ausgewählte Ergänzungsstraßen hier aufgeführt werden:

Elsenstraße westlich Hultschiner Damm
mit 5300 Kfz/24 Stunden,
Landsberger Straße mit 5330 Kfz/24 Stunden
Wilhelmsmühlenweg östlich Am Kornfeld
mit 3000 Kfz/24 Stunden.

Frage 18: Welche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind bislang in den unter Frage 16 genannten Straßen geplant?

Antwort zu 18.: Hierzu liegen dem Senat keine aktuellen Erkenntnisse vor.

Frage 19: Welche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind in den unter Frage 16 genannten Straßen im Rahmen des Neubaus der Straßenverbindung zwischen dem S-Bahnhof Mahlsdorf und der Rahnsdorfer Straße vorgesehen?

Antwort zu 19.: Keine. Ein direkter Zusammenhang zur Planung der neuen Straßenverbindung in Mahlsdorf wird vor allem angesichts des frühen Planungsstadiums nicht gesehen. Inwiefern in der Folge dieser Baumaßnahme oder bedingt verkehrsorganisatorische Maßnahmen notwendig werden, bleibt dem weiteren Planungsprozess vorbehalten.

Berlin, den 20. Januar 2009

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Januar 2009)