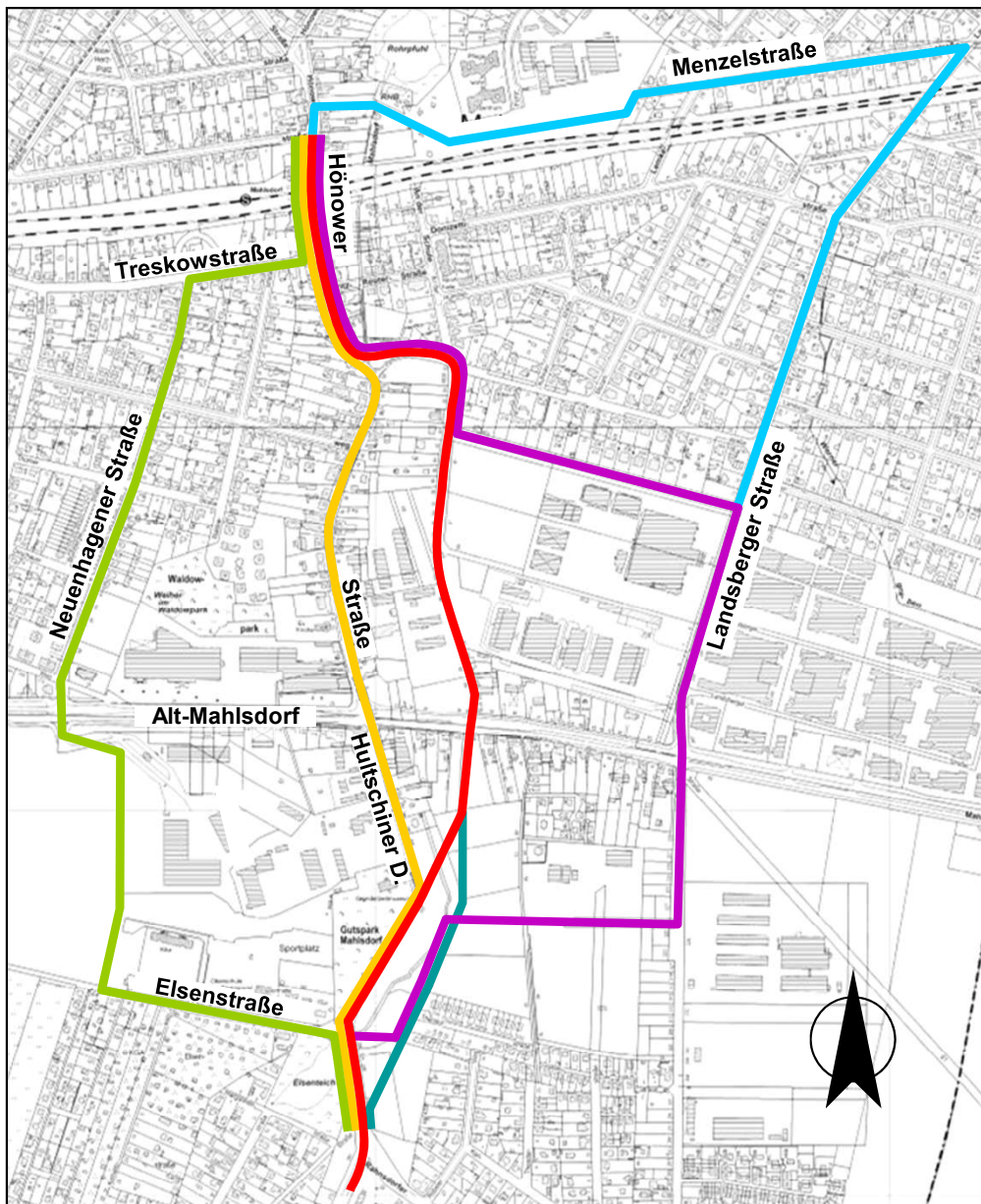


Varianten Straßenführung und ermittelte Vorzugsvariante



Ergebnis:

Umfahrung Kfz-Verkehr über Pestalozzistr. und Straße An der Schule (Variante 1a)

Vorteile

- Regelquerschnitt einschl. Radstreifen
- Leistungsfähigkeit der KP gesichert
- Erschließung für städtebauliche Entwicklung

- Variante 0, Variante 5 (0+)
- Variante 1a
- Variante 1b
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4

Politischer und fachlicher Planungsauftrag

Politischer und fachlicher Planungsauftrag für die Verkehrslösung Mahlsdorf besteht weiterhin (Bestandteil Koalitionsvertrag)

- ▶ Stärkung des **Umweltverbundes**
- ▶ Herstellung **eines attraktiven Umsteigepunktes** zwischen S-/Regional-/Straßenbahn und Bus am Bahnhof Mahlsdorf
- ▶ Herstellung einer zweigleisigen Straßenbahnstrecke für einen **10 Minuten-Takt**
- ▶ Erhöhung der **Verkehrssicherheit** für Radfahrer und Fußgänger
- ▶ Sicherung der **Mindestanforderungen der Verkehrsqualität** für Kfz-Verkehr mit Schwerpunkt der Bundesstraße B1/5 als großräumige Straßenverbindung

Verkehrsführung - Vorzugsvariante und Planungsidee



Vergleich – Verkehrspolitische Zielstellungen

Vorzugsvariante Verkehrslösung Mahlsdorf	Planungsidee „Tram über Straße An der Schule“
Vorrang ÖPNV und Radverkehr wird konsequent verfolgt ▶ direkte Führung der Straßenbahn ▶ sichere Radverkehrsführung durch separate Anlagen bei hohem Kfz-Verkehr Durchgehender Straßenverkehr leistungsfähig und konzentriert, Vermeidung von Ausweichverkehren Engpässe an der B1/5 werden beseitigt Städtebauliche Stärkung durch Neuordnung des Verkehrs ▶ für enge Ortslage südlich Pestalozzistraße Aufwertung durch Verkehrsentlastung ▶ gestalterische Qualität im Straßenraum An der Schule einschließlich Baumreihen	Geringere Stärkung des Umweltverbundes ▶ längere Strecke für Tram mit Kurvenführung ▶ Einzugsbereiche werden nicht erreicht ▶ keine sichere Radverkehrsführung in der Hönower Straße – Hultschiner Damm Durchgehender Straßenverkehr zusätzlich in der Straße An der Schule Stauerscheinungen, Qualitätsengpässe entlang der B1/5 Städtebauliche Defizite bleiben ▶ Hauptachse für Straßenverkehr durchgängig in engen Straßenräumen mit Lärm und Emissionen ▶ gestalterische Qualität in der Straße An der Schule erfordert deutlich mehr Flächenbedarf

Vergleich – Belange Straßenbahn

Vorzugsvariante Verkehrslösung Mahlsdorf	Planungsidee „Tram über Straße An der Schule“
Geradlinige Streckenführung ▶ geringe Kurvigkeit ▶ kurze Fahrzeit ▶ geringere Investitionskosten ▶ stabiler Betrieb durch geringes MIV-Aufkommen in Hönower Straße Sehr gute Erschließung des Fahrgastpotentials ▶ Führung der Straßenbahn mittig des Siedlungsbereiches führt zu kurzen Zugangszeiten ▶ neue Zuwegungen in den B-Plänen auf die Streckenführung ausgerichtet Integrierte städtebauliche Entwicklung des Ortskerns Mahlsdorf durch Impuls durch Straßenbahnprojekt	Umwegige Streckenführung ▶ zwei enge Kurvenradien ▶ längere Strecke und Fahrzeit ▶ höhere Investitionskosten ▶ zusätzlicher Flächenbedarf Führung der Straßenbahn in „Randlage“ ▶ Verlängerung der Zugangszeiten führt zu längeren Reisezeiten Städtebauliche Entwicklung des Ortskerns weiter eingeschränkt

Vergleich – Belange Rad- und Fußverkehr

Vorzugsvariante Verkehrslösung Mahlsdorf	Planungsidee „Tram über Straße An der Schule“
Radverkehr ▶ separate Führung des Radverkehrs in Hauptachsen des Straßenverkehrs möglich ▶ verträgliche Führung südlich Pestalozzistraße bis Gut Mahlsdorf gemeinsam mit Straßenbahn durch Verkehrsentlastung Fußverkehr ▶ durch Verkehrsentlastung südlich der Pestalozzistraße deutliche Attraktivitätssteigerung für Fußgänger und bessere Querungsmöglichkeiten	Radverkehr ▶ wegen engem Straßenraum und Überlagerung mit Durchgangsverkehr separate Radverkehrsanlagen entlang der Hönower Straße und Hultschiner Damm nicht durchgängig möglich ▶ separate Anlagen in der Straße An der Schule würden zusätzl. Flächen benötigen. Keine hohe Attraktivität für Rad fahrende Schüler Fußverkehr ▶ die Querung für Fußgänger in der engen Hönower Straße ist weiterhin deutlich erschwert

Vergleich – Belange Straßenverkehr

Vorzugsvariante Verkehrslösung Mahlsdorf	Planungsidee „Tram über Straße An der Schule“
▶ Verkehrsbelastung für Prognose 2030 kann bewältigt werden ▶ Flächenverfügbarkeit durch B-Pläne und Verträge gut vorbereitet ▶ Konzentration des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs auf eine durchgehende Trasse ▶ Schleichverkehr durch das Wohn- und Siedlungsgebiet westlich der Hönower Straße kann weitgehend ausgeschlossen werden ▶ Nachweis der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität der Knotenpunkte insbesondere mit der B1/5 liegt vor, Koordinierbarkeit der Knoten an der B1/5 ist gegeben	▶ Verkehrsbelastung kann durch engen Straßenraum an den KP zu Problemen führen ▶ Flächenbedarf gegenüber bisheriger Planung erhöht sowohl in der Hönower Straße als auch entlang der Straße An der Schule ▶ aufgrund der Lage als erste Zufahrt in/aus Richtung Ost und Anbindung für alle Relationen wird übergeordneter Verkehr die neue Trasse nutzen, Anteil liegt bei ca. 3000 Kfz/Tag ▶ Schleichverkehr westlich der Hönower Straße wird nicht wirkungsvoll begrenzt, Zusatzverkehre durch Komponistenviertel möglich ▶ Ausbildung der zwei Knotenpunkte mit B1/5 für alle Richtungen gefährdet Koordinierung und Leistungsfähigkeit

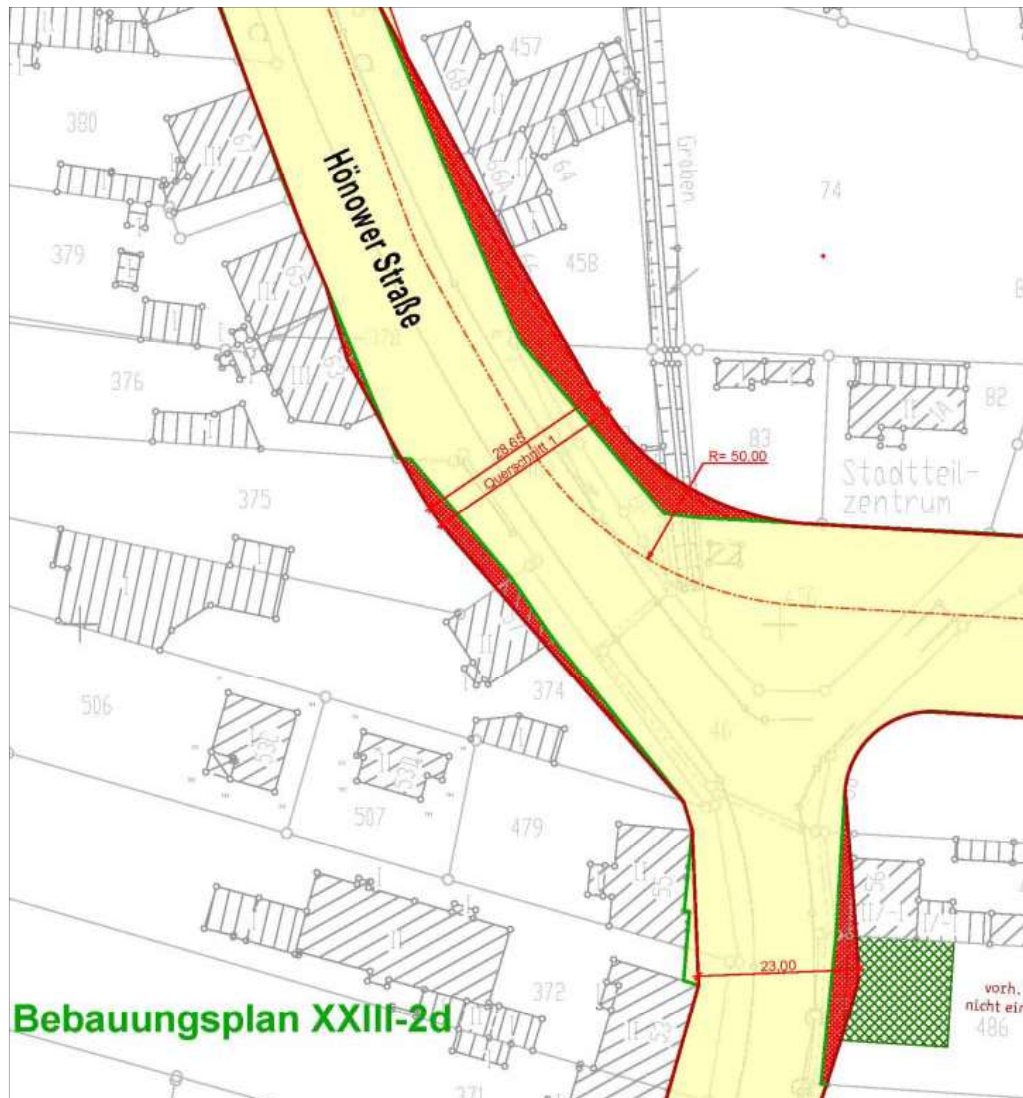
Problematik Flächenbedarf - Planungsidee

Prüfung ob bisherige Flächenfreihaltung für Vorzugslösung auch einer Straßenbahnführung über Straße An der Schule und Verlängerung bis Gut Mahlsdorf genügt.

Kritische Bereiche mit zusätzlichem Grunderwerb und Eingriffen identifiziert:

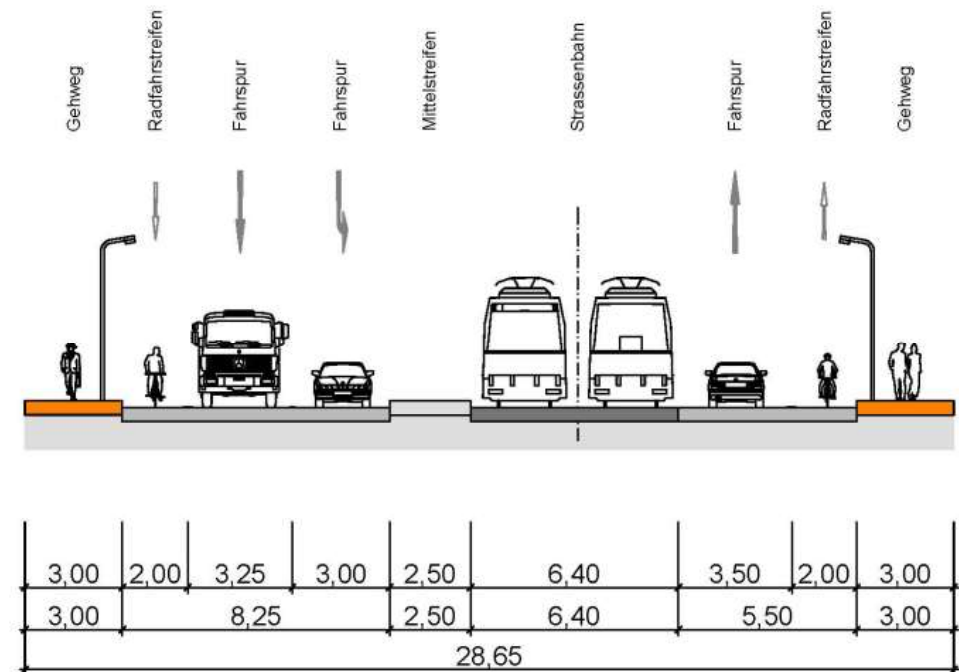
- ▶ KP Hönower Straße / Pestalozzistraße
- ▶ Hönower Straße / B1/5
- ▶ An der Schule - Haltestellenbereich neue Schule
- ▶ KP An der Schule / B1/5
- ▶ Querschnitt Hultschiner Damm
- ▶ KP Gut Mahlsdorf - Zufahrt Hultschiner Damm

Problematik Flächenbedarf - Planungsidee

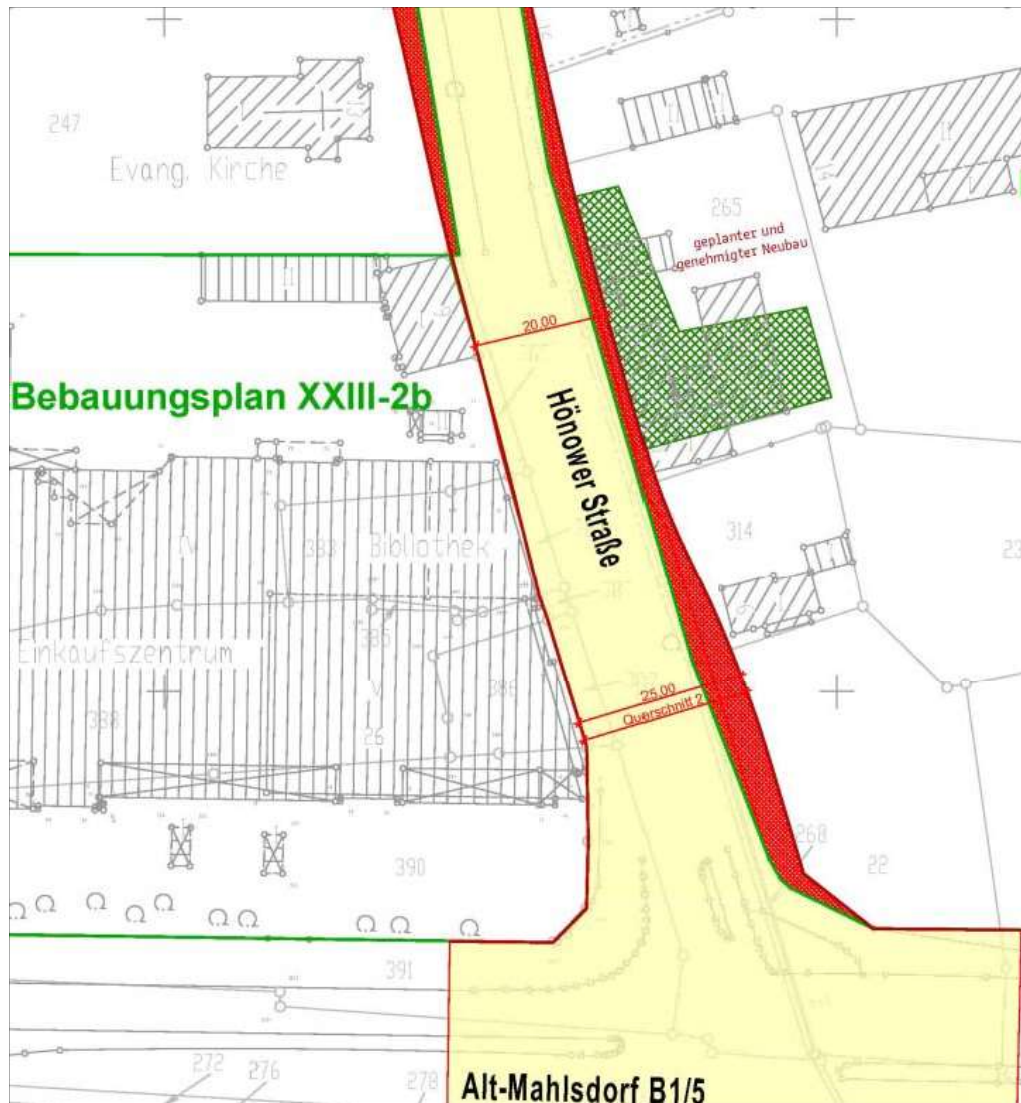


Notwendiger Regelquerschnitt

Hönow Straße nördlich Pestalozzistraße

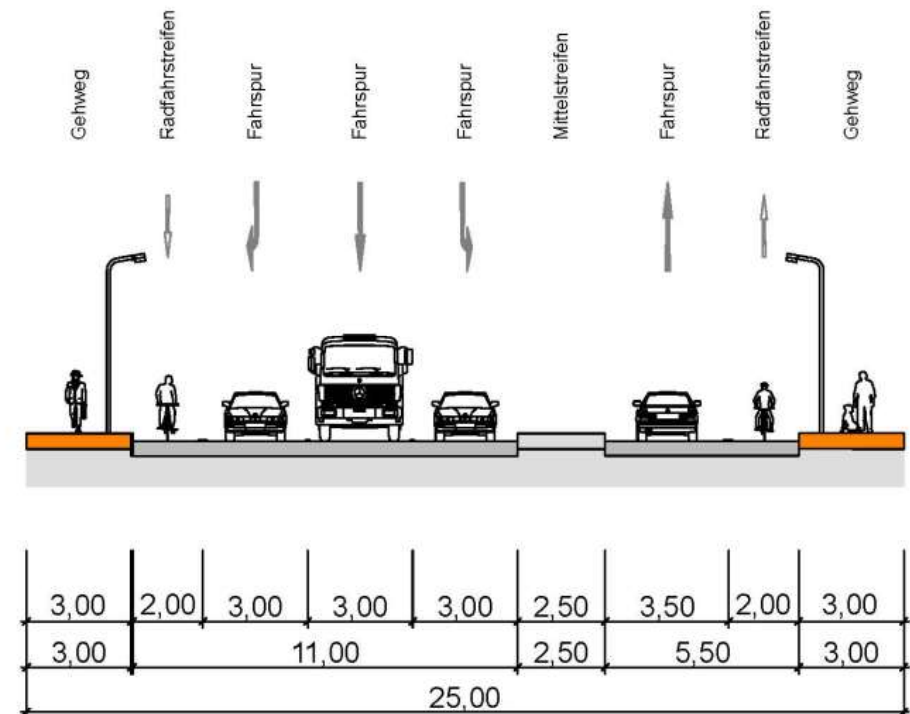


Problematik Flächenbedarf - Planungsidee



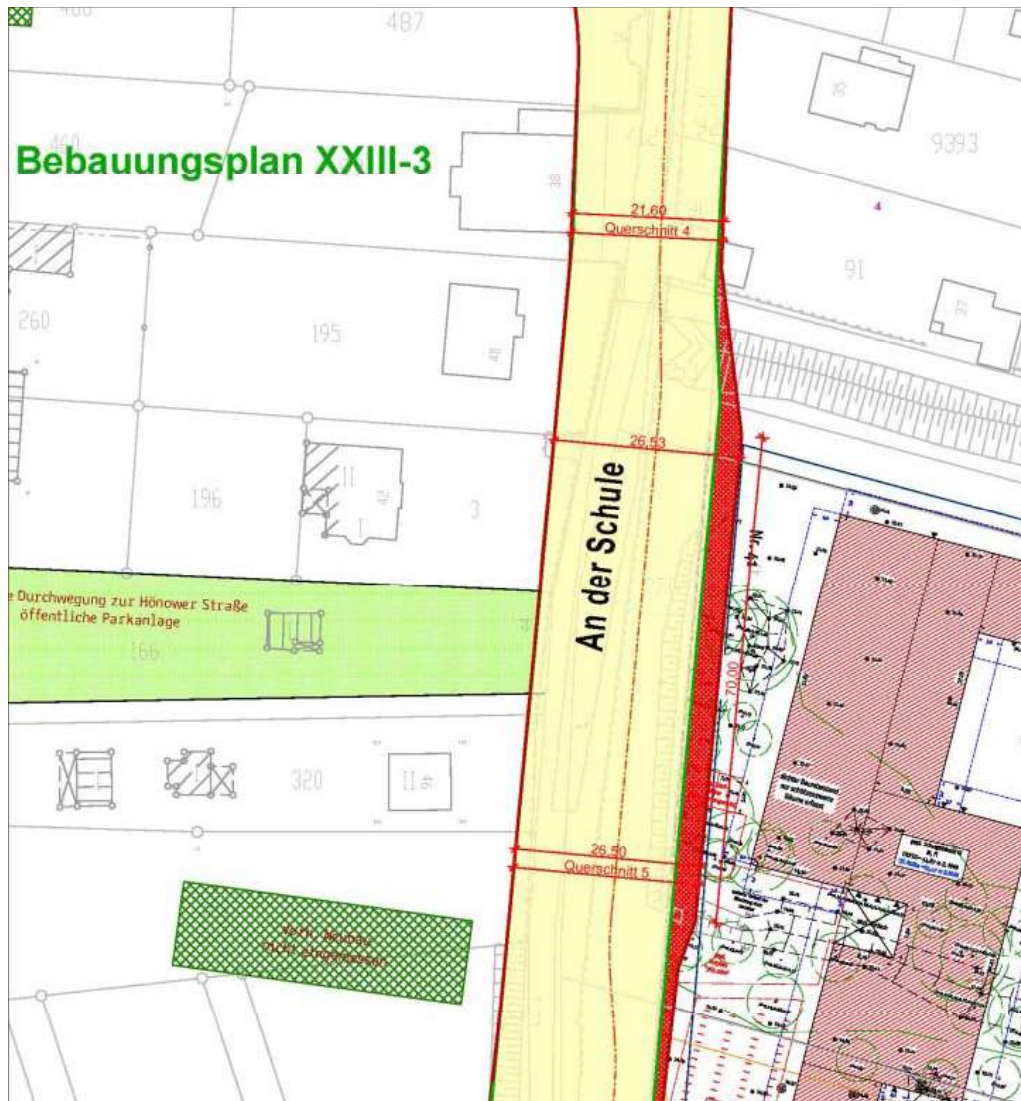
Notwendiger Regelquerschnitt

Hönowe Straße nördlich B1/5



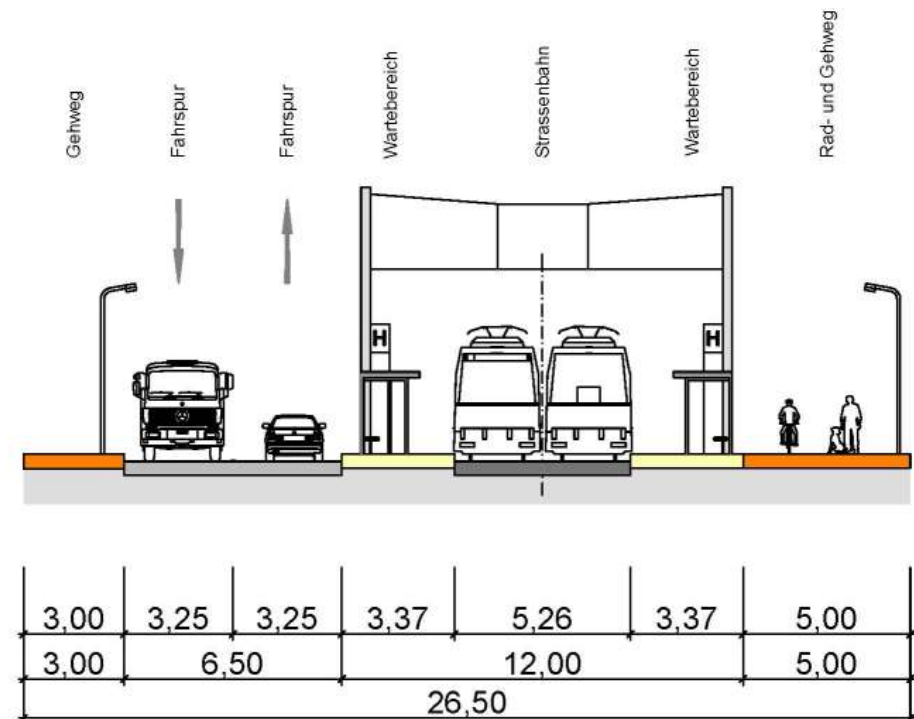
Hinweis: Hultschiner Damm südl. KP mit > 20m Breite ausfüllen

Problematik Flächenbedarf - Planungsidee



Notwendiger Regelquerschnitt

Straße An der Schule Haltestelle



Hinweis: zwischen Schule und B1/5 Querschnitt B = 22 m

Fazit und Empfehlung

Fazit:

- ▶ Die Führung der Straßenbahn über die Straße An der Schule hat deutliche Nachteile gegenüber der bisher gültigen Planungsvariante
- ▶ Keine planrechtsrelevante Begründung zur Vertiefung der Planungsidee
- ▶ Weitere Planungsverzögerungen führen zum Investitionsstau für nötige Infrastrukturerneuerungen (veralteter Leitungsbestand insbesondere BWB, BVG Chance der Neuordnung für zweigleisigen Ausbau der Straßenbahnstrecke)
- ▶ Städtebauliche Defizite in der engeren Ortslage bleiben

Empfehlung:

- ▶ Zustimmung zur bisher mit B-Plänen begleiteten Verkehrslösung
- ▶ Grünes Licht für den Beginn der Vorplanung durch BVG und SenUVK Abt V
- ▶ Behördenbeteiligung und Information der Öffentlichkeit auf Grundlage der Vorplanungsunterlagen

Ausblick

Übersicht – Prozess der Neubaustreckenplanung

✓	Bedarfsermittlung, Grundlagenanalyse	SenUVK
✓	Aufnahme in den „StEP-Verkehr“	Senatsbeschluss
✓	Fachplanerische Untersuchung (Trassen-, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung)	SenUVK
✓	Variantenentscheidung, Planungsauftrag	SenUVK
➔	Vorentwurfsplanung und Entwurfsplanung, Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 VwVfG	SenUVK BVG
	Antrag Planfeststellungsverfahren	BVG
	Planfeststellungsverfahren, Planfeststellungsbeschluss	Planfeststellungs- / Anhörungsbehörde
	Ausführungsplanung, Ausschreibung Bauleistungen	BVG
	Bauliche Umsetzung	BVG
	Inbetriebnahme	BVG TAB

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Iris Löchner und Dominik Stanonik

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz | Abt. IV