

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Mario Czaja (CDU)

vom 02. Mai 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Mai 2018)

zum Thema:

Verkehrslösung Mahlsdorf

und **Antwort** vom 11. Mai 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Mai 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Mario Czaja (CDU)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/14889
vom 02. Mai 2018
über Verkehrslösung Mahlsdorf

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

Frage 1:

Wie viele Verkehrsunfälle hat es in den letzten zehn Jahren auf dem Streckenabschnitt des Hultschiner Damms/der Hönower Straße zwischen S- Bahnhof Mahlsdorf und Rahnsdorfer Straße gegeben (bitte nach Jahren auflisten und differenziert nach Personenschaden und ohne Personenschaden)?

Antwort zu 1:

Die Daten können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Jahr	Verkehrsunfälle (VU) mit Personenschaden	VU ohne Personen- schaden	Gesamt
2008	23	81	104
2009	13	78	91
2010	16	72	88
2011	16	78	94
2012	13	96	109
2013	15	82	97
2014	14	72	86
2015	16	82	98
2016	17	73	90
2017	16	89	105
Gesamtergebnis	159	803	962

(Stand: 04.05.2018)

Frage 2:

An wie vielen dieser Unfälle waren Straßenbahnen beteiligt (bitte nach Jahren auflisten und differenziert nach Personenschaden und ohne Personenschaden)?

Antwort zu 2:

Die Daten können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Jahr	VU mit Personenschaden	VU ohne Personenschaden	Gesamt
2008	0	4	4
2009	0	2	2
2010	1	2	3
2011	1	3	4
2012	1	9	10
2014	0	7	7
2015	2	6	8
2016	3	10	13
2017	0	8	8
Gesamtergebnis	8	51	59

(Stand: 04.05.2018)

Frage 3:

Wie viele Verkehrsunfälle hat es in den letzten zehn Jahren auf dem Streckenabschnitt des Hultschiner Damms zwischen Rahnsdorfer Straße und Mahlsdorf-Süd gegeben (bitte nach Jahren auflisten und differenziert nach Personenschaden und ohne Personenschaden)?

Antwort zu 3:

Die Daten können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Jahr	VU mit Personenschaden	VU ohne Personenschaden	Gesamt
2008	31	73	104
2009	28	60	88
2010	22	80	102
2011	20	62	82
2012	16	69	85
2013	26	72	98
2014	21	78	99
2015	21	56	77
2016	30	73	103
2017	28	57	85
Gesamtergebnis	243	680	923

(Stand: 04.05.2018)

Frage 4:

An wie vielen dieser Unfälle waren Straßenbahnen beteiligt (bitte nach Jahren auflisten und differenziert nach Personenschaden und ohne Personenschaden)?

Antwort zu 4:

Die Daten können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Jahr	VU mit Personenschaden	VU ohne Personenschaden	Gesamt
2008	1	7	8
2009	2	5	7
2010	2	8	10
2011	1	1	2
2012	0	7	7
2013	0	7	7
2014	1	5	6
2015	1	4	5
2016	1	6	7
2017	1	3	4
Gesamtergebnis	10	53	63

(Stand: 04.05.2018)

Frage 5:

Vor welchen Oberschulen in Berlin befinden sich Straßen, auf denen mehr als 15.000 Fahrzeuge am Tag fahren (bitte nach Bezirk und Schule auflisten)?

Frage 6:

Vor welchen Oberschulen in Berlin befinden sich Straßen, an denen weniger als 15.000 Fahrzeuge am Tag fahren (bitte nach Bezirk und Schule auflisten)?

Antwort zu 5 und 6:

In Berlin gibt es ca. 550 Oberschulen. In der Verkehrsstärkenkarte von Berlin (https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/download/verkehrsmengen_2014.pdf) kann für jede Straße des übergeordneten Netzes für das Jahr 2014 die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke abgelesen werden.

Für Schulen an Nebennetzstraßen stehen bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zuständigkeitshalber keine Daten zur Verfügung.

Frage 7:

Wie viele Grundstücke mit jeweils wie viel Quadratmeter müssten für die Vorzugsvariante der Verkehrslösung Mahlsdorf angekauft werden?

Frage 8:

Wie viele Grundstücke mit jeweils wie viel Quadratmeter müssten für die Planungsidee angekauft werden?

Antwort zu 7 und 8:

Gemäß der vorliegenden Machbarkeitsstudien zur Straßenbahnaus- und umbaumaßnahme vom Bahnhof Mahlsdorf bis zur Rahnsdorfer Straße wurde für die Vorzugsvariante der Straßenbahn, welche in der Hönower Straße und im Hultschiner Damm verläuft, ein Grunderwerbsbedarf von ca. 13.500 m² Fläche ermittelt.

Da allerdings inzwischen Bauvorhaben umgesetzt wurden, die Weiterentwicklung und Festsetzung von Bebauungsplänen und Vorhaben- und Erschließungsplänen mit vertraglichen Vereinbarungen erfolgt sind, ist eine fundierte Angabe, ob sich Veränderungen bzgl. des Grunderwerbsbedarfs ergeben haben, derzeit nicht möglich.

Genauere Angaben zum Grunderwerb bedürfen einer aktuellen Vermessungsgrundlage und einer Vorplanungsunterlage, deren Beauftragung und Bearbeitung durch die Vorhabenträger BVG (Berliner Verkehrsbetriebe) und Abteilung Tiefbau der Senatsverwaltung für Umwelt und Klimaschutz erfolgen wird.

Bei einem Vergleich der Planungsidee mit der Vorzugsvariante wurden deutliche Mehrbedarfe für Verkehrsflächen für die Planungsidee identifiziert.

Frage 9:

Wann wäre mit der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zu rechnen, wenn nunmehr die Wiederaufnahme der Planungsarbeiten erfolgt?

Antwort zu 9:

Nach derzeitigem Planungsstand könnte ein Planfeststellungsverfahren im Jahr 2021 eingeleitet werden.

Frage 10:

Wann wäre mit dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zu rechnen, wenn zeitnah die Wiederaufnahme der Planungsarbeiten erfolgt?

Frage 11:

Wann wäre mit einem Baubeginn und wann mit einer Fertigstellung der Verkehrslösung Mahlsdorf zu rechnen, wenn zeitnah die Wiederaufnahme der Planungsarbeiten erfolgt?

Antwort zu 10 und 11:

Aufgrund des Planungsstandes sind hier noch keine belastbaren Aussagen möglich.

Frage 12:

Wie sieht der entsprechende Zeitplan unter der Annahme aus, dass die Planungsidee vorab einer erneuten Linienprüfung unterzogen wird?

Antwort zu 12:

Die sogenannte Planungsidee wurde überprüft. Sie zeigt bei wichtigen verkehrsplanerischen als auch planrechtsrelevanten Kriterien erhebliche Nachteile

gegenüber der bisher verfolgten Verkehrslösung auf. Ein erneutes Trassenauswahlverfahren ist daher nicht zielführend.
Es wird auch auf Antwort zu Frage 13 der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/13480 verwiesen.

Frage 13:

Wie hoch sind die derzeit geschätzten Kosten für die Verkehrslösung Mahlsdorf und wie setzen sie sich zusammen?

Frage 14:

Welche Fördermittel wären für diese Investitionsmaßnahme zu erhalten?

Antwort zu 13 und 14:

Eine belastbare Einschätzung der Kosten für die Verkehrslösung Mahlsdorf kann derzeit nicht gegeben werden. Im Rahmen der anstehenden Vorplanung würde eine Kostenschätzung erfolgen.

Auf Grundlage dieser Kostenschätzung kann die konkrete Finanzierung erfolgen.

Berlin, den 11.05.2018

In Vertretung
Jens-Holger Kirchner
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz