



A cable car is shown from a high angle, looking down at a residential area in Marzahn-Hellersdorf, Berlin. The cable car's white frame and black window are visible. The window reflects the surrounding houses and trees. Below the cable car, a dense forest of green trees covers a hillside. In the background, a city skyline with various apartment buildings is visible under a clear blue sky. The cable car is suspended from a metal track that curves over the landscape.

**EINWOHNERVERSAMMLUNG
LEMKESTRASSE
10. SEPTEMBER 2018**



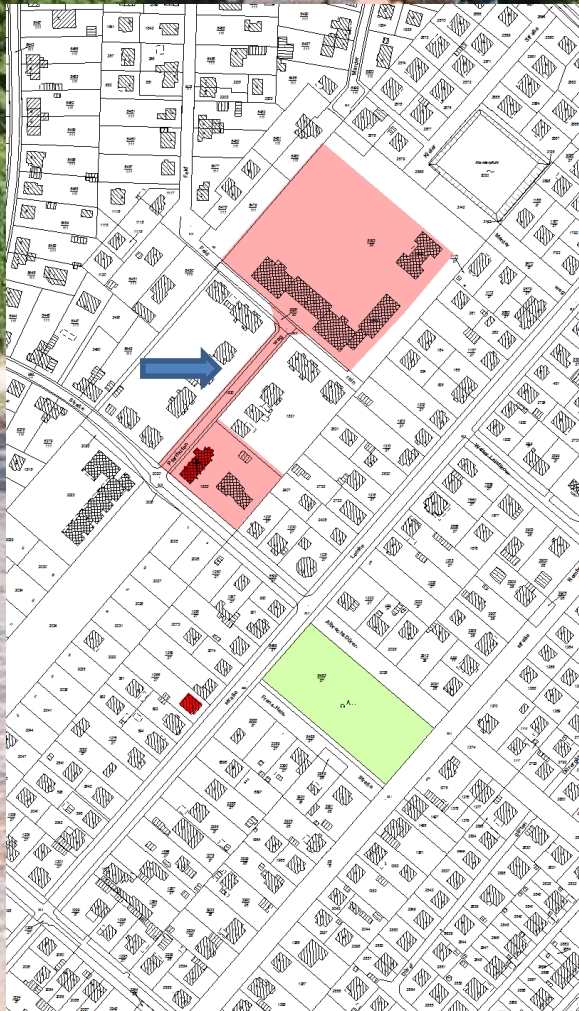
1. **Denkmalschutz und Sachstand Baumgutachten**

2. **Hintergrund der Sanierung Lemkestraße**

3. **Bestand**

4. **Zielstellung der Sanierung**

5. **Varianten**



Denkmalkarte Berlin, Ausschnitt
Lemkestraße und Pfarrhufenweg

Erfüllt der Straßenraum der Lemkestraße den Tatbestand eines Denkmals?

Die Zuständigkeit für die Wertung und Entscheidung über die Denkmalswürdigkeit von Objekten liegt beim Landesdenkmalamt Berlin.

Auf Anfrage beim Landesdenkmalamt wurde dem Bezirk mitgeteilt, dass der Straßenpflasterung der Lemkestraße im Wohngebiet Mahlsdorf Nord eine allgemeine ortsgeschichtlichen Relevanz zukommt, aber keine Denkmalbedeutung festgestellt werden kann.

Historisches Straßenpflaster ist exemplarisch im Denkmalsbereich des Pfarrhufenweges denkmalgeschützt. (siehe Markierung ➡ in Denkmalkarte)

FESTSTELLUNGEN DES BAUMGUTACHTENS



60 Bäume zwischen Bahnübergang und Kieler Straße



Lebensalter zwischen 80-100 Jahre
(Ø Standzeit Straßenbaum Berlin 90 Jahre)



Reststandzeit 10 bis 15 Jahre

FESTSTELLUNGEN DES BAUMGUTACHTENS



typische Schäden alter Straßenbäume, mechanische Schäden und Morschungen an Wurzeln und Stammbereich. Risse, eingefaulte Astungswunden



für 19 Bäume ist bereits aktuell die Standsicherheit nicht mehr gegeben und eine Fällung notwendig



Alle Bäume weisen eine Neigung zur Straße hin auf



Gehwegsanierung nicht ohne Eingriff in Baumbestand möglich

KEINE REDUZIERUNG BAUMSTANDORTE



Anzahl der Baumstandorte bleibt mind. gleich oder wird erhöht



60 bis 70 Baumstandorte können im Rahmen der Sanierung eingerichtet und bepflanzt werden



Baumscheiben von mind. 6m² garantieren unabhängig vom Fahrbahnbelag Wasserzufuhr



Nachpflanzungen inkl. Aufwuchspflege können nur im Rahmen der Sanierung finanziert

Lage des Leitungsbestandes wird optimiert

KEINE REDUZIERUNG BAUMSTANDORTE



Anzahl der Baumstandorte bleibt mind. gleich oder wird erhöht



60 bis 70 Baumstandorte können im Rahmen der Sanierung eingerichtet und bepflanzt werden



Baumscheiben von mind. 6m² garantieren unabhängig vom Fahrbahnbelag Wasserzufuhr



Nachpflanzungen inkl. Aufwuchspflege können nur im Rahmen der Sanierung finanziert

Lage des Leitungsbestandes wird optimiert

HINTERGRUND SANIERUNG LEMKESTRASSE



„Asphaltdecke in der Lemkestraße aufbringen“
(Vorschlag 2014 -0145)



„Sanierung der Lemkestraße in Mahlsdorf“
(Vorschlag 2016-0175)



„Erhalt von privater Bausubstanz -Erschütterungen und Zerstörungen sind durch Überarbeitung der Straßen zu vermeiden.“ (Vorschlag 2014 -0147)



Beschwerden Nutzer ÖPNV



Infragestellen des Bestands der Linie 395 Infragestellen
des Bestands der Linie 395 Infragestellen

HINTERGRUND SANIERUNG LEMKESTRASSE

Sanierung der Lemkestraße - jetzt (DRS 0342/VI) 2007

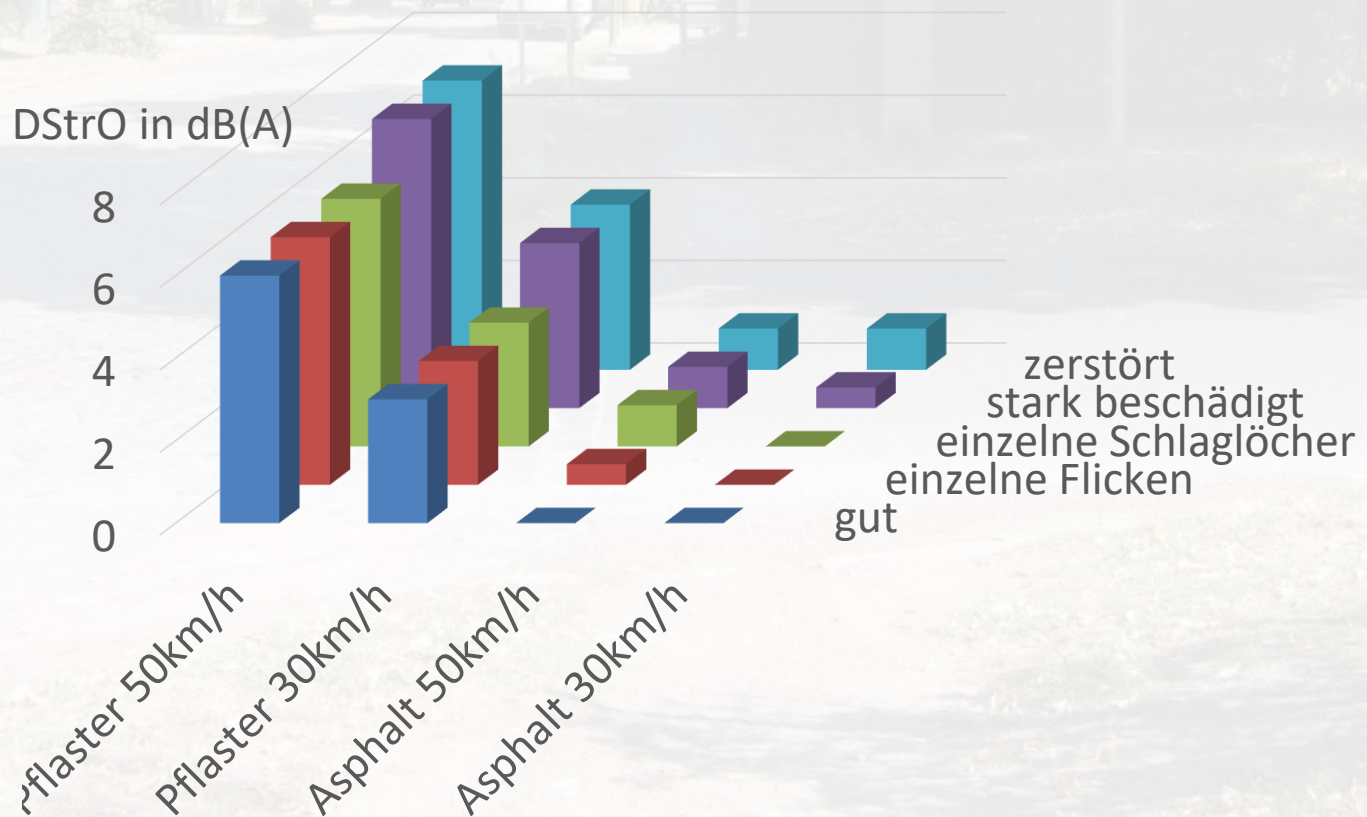
**Zur Verkehrssituation in der Lemkestraße und Umgebung
(DRS 1972/VI) 2010**

**Anmeldung Investitionsplanung 2011 – 2015
(erste Rate 2015)**

HINTERGRUND SANIERUNG LEMKESTRASSE



„Hohe Lärminderungspotentiale bestehen bei dem Austausch von Betonfahrbahnen mit 2 dB(A) oder Pflasterfahrbahnen mit bis zu 6 dB(A).“ (S. 60)

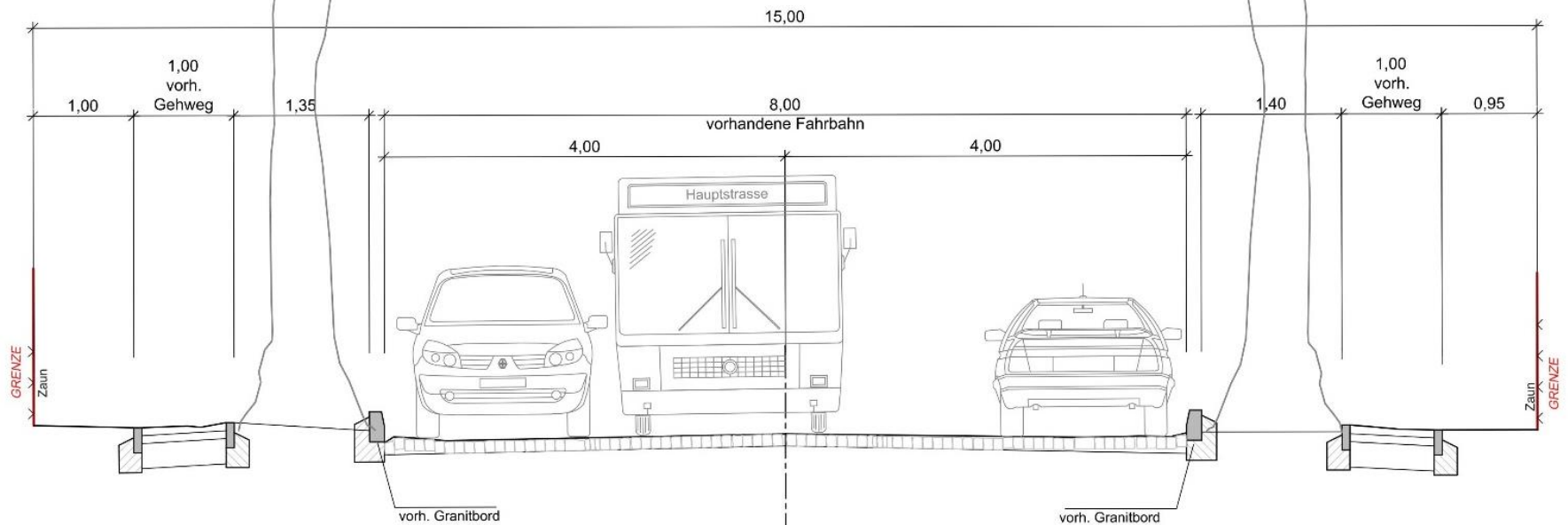








Bestand



ZIELSTELLUNG DER SANIERUNG

Verkehrssichere Anlagen für Fußgänger, Radfahrer, PKW's ,
Linienbus



Minderung von Lärm und Vibrationen



durchgängig befestigte Gehwege

+33%



Verbreiterung der Gehwege (mind. um 33% bis hin zur
Verdoppelung der Breite)

-20%



Verengung der Fahrbahn von 8,00m auf 6,50m

ZIELSTELLUNG DER SANIERUNG



Erhalt der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum
(auf der Fahrbahn)



Verbesserung des Komforts für den ÖPNV



Verbesserung des Komforts für den Radverkehr



Ersatz- und Nachpflanzung von Bäumen inkl. intensiver
Aufwuchspflege



Investitions- und Unterhaltungskosten sowie -aufwand

VARIANTEN FAHRBAHNSANIERUNG

Asphaltierung

Neuverlegung Kopfsteinpflaster?

Beidseitige Pflasterrinnen; Pflaster für Auffahrten?

Erhalt und Sanierung des bestehenden Pflasters ist ausgeschlossen.

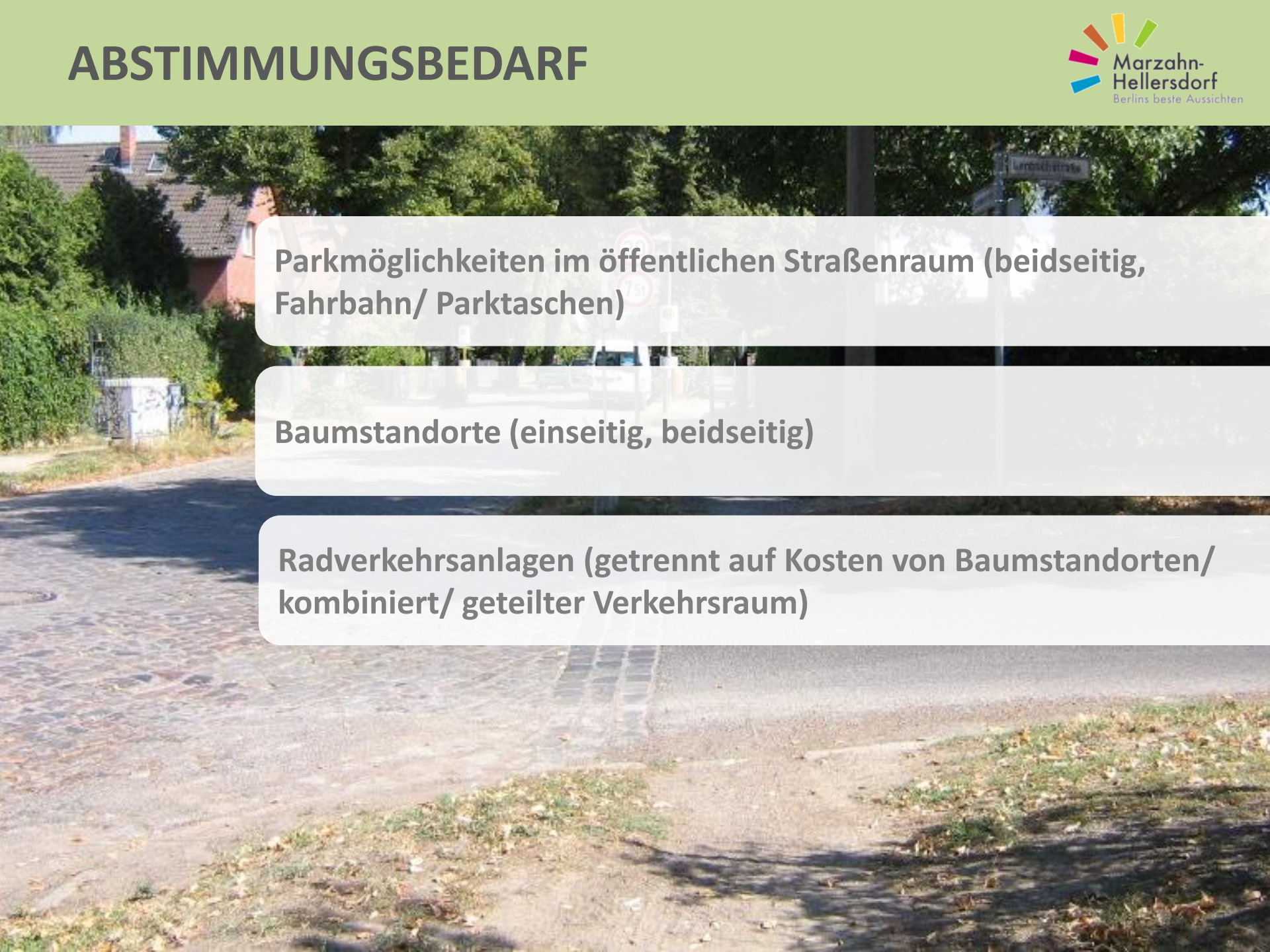
VARIANTEN FAHRBAHNSANIERUNG



	Asphaltbeton	Großpflaster
Herstellungskosten Fahrbahn		+50%
Unterhaltungskosten Verkehrs- und Grünanlagen	Reinigung, Baumpflege, Wässerung	Reinigung, Baumpflege, Wässerung, Fugen
Bauzeit, Belastung Anlieger	abschnittsweise 2 - 3 Jahre	abschnittsweise 4 - 6 Jahre
Verkehrssicherheit		Bremswege, Reinigungs- und Winterdienst
Barrierefreiheit		Unebenheiten behindern Rollatoren etc.

VARIANTEN FAHRBAHNSANIERUNG





Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum (beidseitig, Fahrbahn/ Parktaschen)

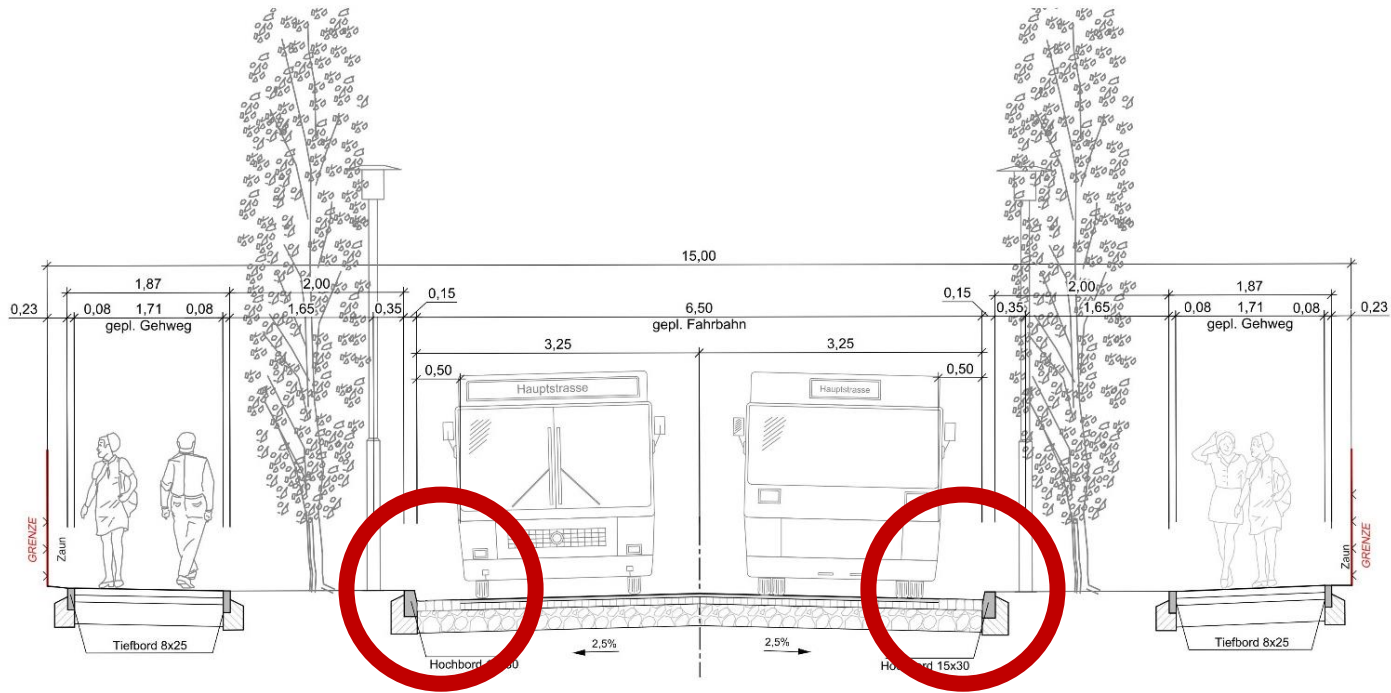
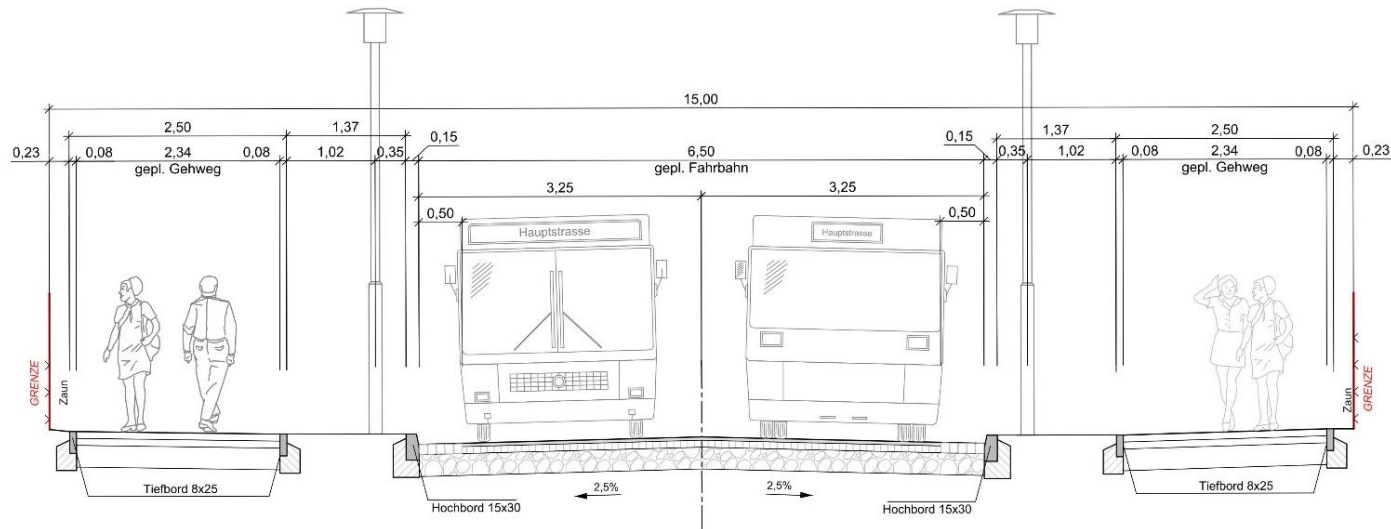
Baumstandorte (einseitig, beidseitig)

Radverkehrsanlagen (getrennt auf Kosten von Baumstandorten/ kombiniert/ geteilter Verkehrsraum)

Marzahn-Hellersdorf
Berlins beste Aussichten

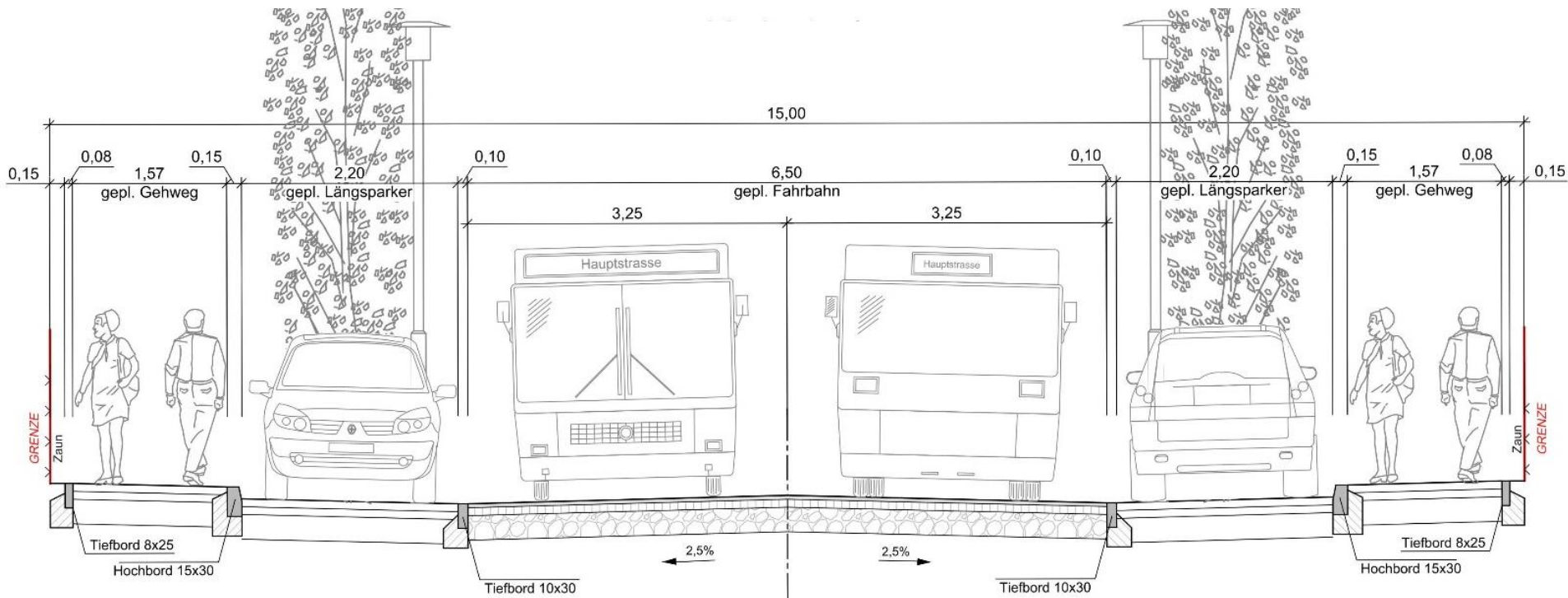


GESTALTUNGSVARIANTEN



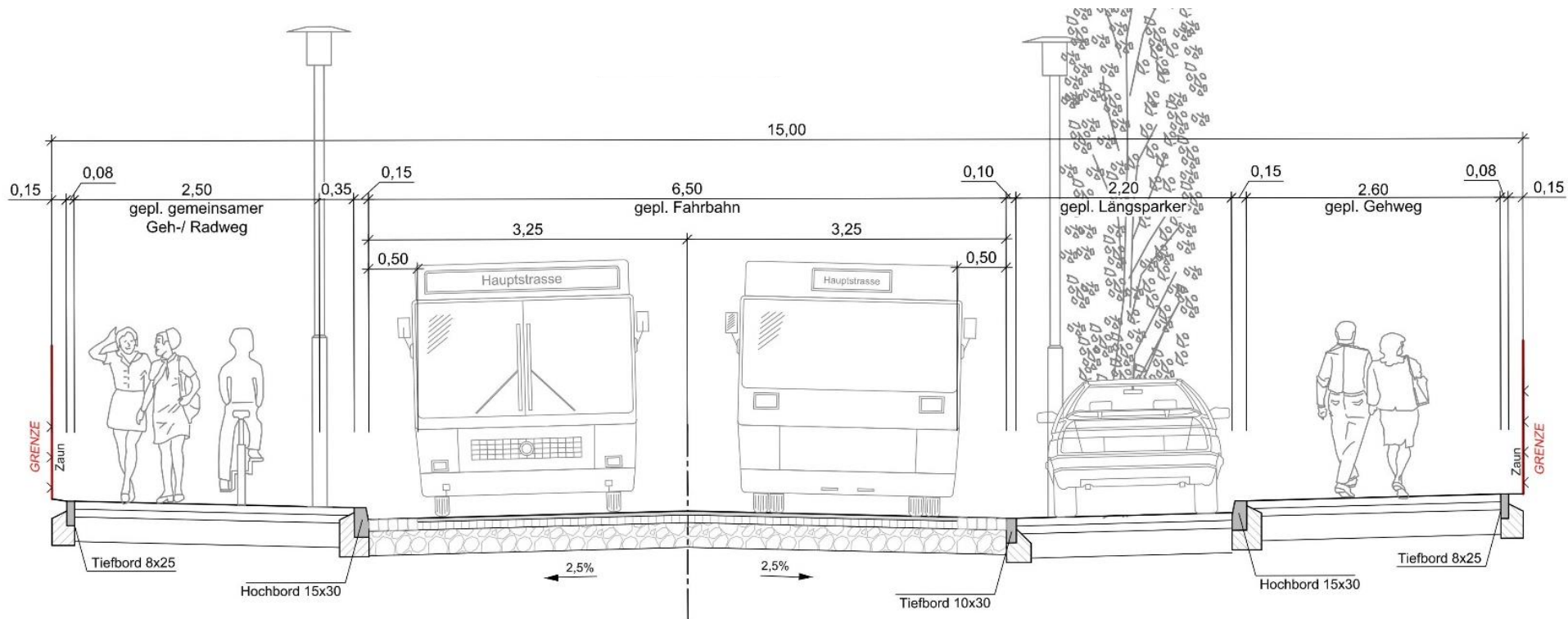
GESTALTUNGSVARIANTEN

Gehweg beidseitig ca. 1,57cm
Baumstandorte beidseitig
Parktaschen



GESTALTUNGSVARIANTEN

Komb. Geh-/ Radweg
Baumstandorte einseitig
Parktaschen einseitig
Parken auf ggü.liegender Seite möglich



GESTALTUNGSVARIANTEN





VIELEN DANK FÜR DIE AUFMERKSAMKEIT