

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stefan Ziller (Bündnis 90/ Die Grünen)

vom 25. Mai 2010 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Mai 2010) und **Antwort**

Entwicklung des Ortsteils Mahlsdorf - Wann kommen Straßen- und Regionalbahn?

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

1. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen für einen Regionalbahnhalt am S-Bahnhof Mahlsdorf im Zusammenhang mit der Verlängerung der Ostbahn zum Ostkreuz bzw. zum Ostbahnhof?

Zu 1: Im Jahr 2011 wird die DB AG die Planung für den R-Bahnhof Mahlsdorf aufnehmen.

2. Konnte ein solcher Regionalbahnhalt in die neue Länderliste Berlin zur Umsetzung der Maßnahmen nach der LuFV 2009, Anlage 8.7 übernommen werden?

3. Wenn nein, was wird der Senat unternehmen, um einen Regionalbahnhalt einzurichten, um damit den Bezirk Marzahn-Hellersdorf weiter zu erschließen und den S-Bahnverkehr zu ergänzen?

Zu 2 und 3: Es wurde mit der DB AG Einvernehmen erzielt, den Regionalbahnhof Mahlsdorf in die Länderliste der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)-Maßnahmen zu übernehmen.

4. Wie ist der aktuelle Stand der Straßenbahnverlängerung vom S-Bahnhof Mahlsdorf in Richtung Helle Mitte?

Zu 4: Die Infrastrukturmaßnahme Bahnhof Mahlsdorf – Riesaer Straße (Hellersdorf) ist gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr 2003 als Neubaustrecke im Zeitraum bis 2015 ausgewiesen, mit Drs. Nr. 15/1598 („Veränderte Prioritäten in der Verkehrspolitik ...“) wurde die Maßnahme zur langfristigen Umsetzung bestimmt.

Im Rahmen der Überarbeitung des StEP Verkehr ist zunächst die Verlängerung von der Treskowstraße zum Bahnhof Mahlsdorf vorgesehen. Die weitere Fortführung

Richtung Riesaer Straße hängt von der Realisierung dieses ersten Abschnitts und von den Finanzierungsmöglichkeiten des Landes Berlin ab.

5. Welcher Teil der Vorbereitungskosten für den schienenengebundenen Nahverkehr des Haushaltsplans 2010/2011 ist für planende Maßnahmen für diese Straßenbahnlinie vorgesehen?

Zu 5: Sofern Untersuchungen erforderlich werden sollten, könnte dazu Kapitel 1270, Titel 54220 „Vorbereitungskosten für den schienenengebundenen Nahverkehr“ herangezogen werden.

6. Welche Verbesserungen der bisherigen Straßenbahnverbindung (Köpenick - Mahlsdorf) sind geplant, um die Attraktivität derselben zu verbessern?

Zu 6: Geplant ist, im Bereich zwischen Rahnsdorfer Straße und Bahnhof Mahlsdorf Straßen- und Straßenbahnverkehr so weit wie möglich räumlich voneinander zu trennen, teilweise durch Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf eine neue Straßenverbindung, teilweise durch Abmarkierung der Gleise. Im Ergebnis dieser Maßnahmen ist eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn zu erwarten.

Daneben ist geplant, die bisher eingleisige Strecke durchgehend zweigleisig auszubauen, so dass eine Verdichtung der Taktfrequenz von heute 20 auf z.B. zehn Minuten möglich ist.

Weiterhin ist geplant, die Endhaltestelle der Straßenbahn von der Treskowstraße in die Hönower Straße direkt vor den Bahnhof Mahlsdorf zu verlegen, wodurch sich die Wege für Umsteiger zwischen den Verkehrsmitteln Straßenbahn und S-Bahn und Straßenbahn und Bus deutlich verringern.

Der Umbau sämtlicher Haltestellen zwischen Rahnsdorfer Straße und Bahnhof Mahlsdorf zu barrierefreien Haltestellen ist ebenfalls geplant.

7. Welche weiteren Planungen zur Verbesserung im ÖPNV sind vom Senat geplant, um den notwendigen Umstieg auf klimaverträgliche Mobilität zu ermöglichen?

Zu 7: Im Stadtentwicklungsplan Verkehr wurden im Rahmen der Teilstrategie „Förderung Umweltverbund“ eine Reihe von Maßnahmen entwickelt, die den Umstieg auf klimafreundliche Mobilität fördern. Diese wurden auch am „Runden Tisch StEP Verkehr“ den verkehrspolitischen Sprechern aller Parteien des Abgeordnetenhauses vorgestellt. Erinnert sei z.B. an die Förderung der Kombinationsmöglichkeit zwischen ÖPNV und Rad durch den Ausbau von Bike&Ride - Anlagen und die fahrzeugseitige Verbesserungsmöglichkeit einer Fahrradmitnahme im schienengebundenen ÖPNV. Wichtig sind aber auch Maßnahmen, die das Verkehrsmittelwahlverhalten im Berufs- und Ausbildungsverkehr zugunsten einer klimafreundlichen Mobilität beeinflussen. Hier sei z.B. an die Maßnahme „Schrittweise Ausdehnung der Gebietskulisse für Parkraumbewirtschaftung auf alle verdichteten Gebiet mit hohem Nachfragedruck“ erinnert.

8. Welche Verkehrskonzepte für den S-Mahlsdorf und Umgebung liegen bereits vor und inwiefern berücksichtigen diese die Schienenführung unter der S-Bahnbrücke?

Zu 8: Für die Verkehrslösung Mahlsdorf liegen als aktuelle Materialien eine Machbarkeitsstudie für eine neue Straßenverbindung zwischen der Hönower Straße nördlich S-Bahnhof Mahlsdorf und dem Hultschiner Damm Höhe Rahnsdorfer Straße vom 20. Dezember 2007 und eine darauf aufbauende Machbarkeitsstudie für den Straßenbahnneu- und -ausbau für den Ortskern Mahlsdorf vom 28.09.2009 vor.

Insbesondere in der letztgenannten Untersuchung wurden Varianten für eine neue Endstelle der Straßenbahn untersucht.

9. Welches Verkehrskonzept verfolgt der Senat zur Regelung des Verkehrs auf der Straßenverbindung zwischen dem S-Bahnhof Mahlsdorf und der Rahnsdorfer Straße?

Zu 9: Das im Stadtentwicklungsplan Verkehr enthaltene Verkehrskonzept beinhaltet im Wesentlichen :

- die Trennung des übergeordneten Straßenverkehrs von der Straßenbahnführung in der engeren Ortslage durch eine neue Straßenverbindung östlich im Zuge der Straße An der Schule und Weiterführung südlich der B 1/5
- den hierdurch möglichen zweigleisigen Ausbau der Straßenbahnstrecke
- die Neuaufteilung der Straßenräume der Hönower Straße und des Hultschiner Damms außerhalb der

engeren Ortslage durch eine weitgehend separate Führung der Straßenbahn

- eine veränderte Verkehrsorganisation auch im Umfeld der neuen Verkehrsführung.

10. Inwiefern ist dieses mit dem Vorhabenbezogenen Bebauungsplan XXIII-3-1 VE des Bezirks Marzahn-Hellersdorf vereinbar und abgestimmt?

Zu 10: Die bisherigen Abstimmungen zur Verkehrerschließung der im genannten Vorhaben- und Erschließungsplan vorgesehenen neuen Nutzungen zeigen, dass eine Vereinbarkeit sowohl mit der gegenwärtigen als auch mit der zukünftigen Verkehrslösung Mahlsdorf hergestellt werden kann bzw. möglich ist.

11. Wie bewertet der Senat den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan XXIII-3-1 VE vor dem Hintergrund, dass im AV Einzelhandel von 2007 im Anhang VI von Handlungsbedarf im Bahnhofsbereich als ausgewählte Maßnahme zur Zentrenstärkung gesprochen wird?

12. Sieht der Senat darin einen Widerspruch gegen die im AV Einzelhandel von 2007 im Anhang VII aufgeführten Werte des Zielkorridors für die Verkaufsflächenentwicklung im OTZ Mahlsdorf?

Zu 11 und 12: Der Geltungsbereich des gegenwärtig im Verfahren befindlichen Bebauungsplanes ist Bestandteil des Ortsteilzentrums (OTZ) Mahlsdorf und soll zur Stärkung des OTZ beitragen. Da im Flächennutzungsplan (FNP) die Ortsteilzentren nur symbolisch dargestellt sind, ist eine Übereinstimmung gegeben.

Im Rahmen des Verfahrens wurde zwischen allen Beteiligten abgestimmt, dass zur Entwicklung des gesamten Bereiches zwischen Hönower Str. und Stadtgrenze beiderseits der B1/5 noch Klärungsbedarf besteht und ein vertiefendes Gutachten zur Entwicklung dieses Raumes erarbeitet werden soll. Nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse wird eine gemeinsame Position zwischen Bezirk und Senat unter Berücksichtigung und Abwägung der übergeordneten Vorgaben aus Landesentwicklungsplan (LEP) B-B, FNP, StEP Zentren, Ausführungsvorschriften (AV) zum großflächigen Einzelhandel und bezirklichem Zentrenkonzept abgestimmt.

13. Wie bewertet der Senat in dieser Hinsicht die Brandenburger Planungen im Umfeld des S Birkenstein Fach- und Einzelhandel massiv zu entwickeln und welche Auswirkungen auf die Entwicklung des Gebietes rund um den S-Bahnhof Mahlsdorf sind zu erwarten?

Zu 13: Massive Einzelhandelsplanungen um den S-Bahnhof Birkenstein sind nicht bekannt. Die uns bekannten Planungen beziehen sich ausschließlich auf die Sicherung der unmittelbaren Nahversorgung der angrenzenden Wohngebiete Birkenstein und Neu- Birkenstein und haben keine negativen Auswirkungen auf die Entwicklung im Umfeld des S-Bahnhofes Mahlsdorf.

14. Wie ist der Stand der diesbezüglichen Abstimmungen zwischen der Berliner Verwaltung (Senat / Bezirk) mit den entsprechenden Brandenburger Stellen?

Zu 14: Im Rahmen des Flächennutzungsplanes Hoppegarten wurde die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und im Rahmen von Bebauungsplänen der Bezirk entsprechend beteiligt.

Im Rahmen der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes XXIII-3-1 wurde auch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung beteiligt.

Die Gemeinde Hoppegarten wird in das Aufstellungsverfahren zu diesem Bebauungsplan einbezogen.

Berlin, den 01.07.2010

In Vertretung

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

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Juli 2010)