

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Stefan Gelbhaar und Harald Moritz (GRÜNE)

vom 26. Januar 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Januar 2015) und **Antwort**

Wohin mit dem Verkehr nach Schließung des Bahnübergangs Lemkestraße in Mahlsdorf?

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

Frage 1: Ist dem Senat bekannt, dass der Bahnübergang Lemkestraße in Mahlsdorf mit Inbetriebnahme des geplanten Regionalbahnhofes Mahlsdorf geschlossen werden muss?

Antwort zu 1: Nein. Zur Inbetriebnahme des Regionalbahnhofes Mahlsdorf sind die signaltechnischen Abhängigkeiten des Bahnübergangs (BÜ) Lemkestraße an die veränderten Gegebenheiten (z.B. haltende Regionalzüge) anzupassen. Eine Schließung des BÜ im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Regionalbahnhofes ist nicht vorgesehen. Der BÜ Lemkestraße hat eine wichtige Funktion für die Führung des Linienbusverkehrs sowie der Verbindung zwischen den Gebieten nördlich und südlich der Bahnanlagen.

Frage 2: Welche Folgen erwartet der Senat für den ohnehin schon überlasteten Verkehrsknoten an der S-Bahn-Brücke in der Hönower Straße in Mahlsdorf?

Antwort zu 2: Die bestehenden Verkehrsprobleme in der engen Ortslage in Mahlsdorf und die Defizite am Bahnhof Mahlsdorf sind nur durch die von der Senatsverwaltung seit Jahren vorgesehene komplexe Verkehrslösung einschließlich der Verlängerung der Straßenbahn zum Bahnhof Mahlsdorf zu lösen.

Frage 3: Wie viele Fahrzeuge queren heute im Durchschnitt täglich den Bahnübergang in der Lemkestraße?

Antwort zu 3: Die Verkehrsbelastung im Querschnitt des Bahnüberganges Lemkestraße beträgt gemäß einer Studie der Firma Stadtraum aus dem Jahr 2012 ca. 2900 Kfz/24 Stunden.

Frage 4: Würde eine alternative Bahn-Unterführung in Mahlsdorf zu einer Entlastung des Nadelöhrs in der Hönower Straße führen? Wenn ja, an welcher Stelle wäre eine solche Bahn-Unterquerung sinnvoll möglich?

Antwort zu 4: Hierzu wurden Untersuchungen durchgeführt, z.B. wurde die Möglichkeit einer niveaufreien Querung der Bahnanlagen im Zuge der Landsberger Straße bezüglich einer Machbarkeit und der Entlastungswirkungen für die Hönower Straße untersucht. Diese dann parallel zur Hönower Straße liegende Verbindung könnte ca. 25 bis 35 % des dort geführten Verkehrs aufnehmen. Da die Hönower Straße auch Verkehrsbeziehungen über das Straßennetz südwestlich und nordwestlich des Bahnhofes Mahlsdorf aufnimmt bzw. verteilt und dieser Anteil wegen der Bebauungsdichte und Gebietsstruktur deutlich größer ist gegenüber dem nordöstlich liegenden Siedlungsgebiet der Hönower Straße und dem Ort Hönow, bleibt die Entlastungsfunktion begrenzt. Es gibt Einvernehmen mit dem Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf, dass eine Führung über die Landsberger Straße einschließlich Brücke eine sinnvolle Netzergänzung wäre.

Frage 5: Welche rechtlichen Möglichkeiten sieht der Senat, die Deutsche Bahn AG für die Finanzierung einer möglichen alternativen Bahn-Unterführung in Mahlsdorf zu verpflichten?

Antwort zu 5: Keine, da es hierzu keine Veranlassung durch die DB AG gibt.

Frage 6: Welche Möglichkeiten sieht der Senat für das Land Berlin als „Auftraggeber des Regionalbahnhofes“ zur Finanzierung einer möglichen alternativen Bahn-Unterführung in Mahlsdorf beizutragen?

Antwort zu 6: Im Zusammenhang mit dem Regionalbahnhof ist keine Finanzierung möglich. Die Straßenbaumaßnahme einer niveaufreien Bahnquerung einschließlich Rampen und Anpassungen im Straßenland müsste durch das Bezirksamt im Rahmen der Investitionsplanung des Landes Berlin angemeldet werden.

Frage 7: Welche Möglichkeit sieht der Senat, die Investoren diverser Bauvorhaben in dem Gebiet aufgrund des Anstieges des Verkehrsaufkommens, zur Finanzierung einer möglichen alternativen Bahn-Unterführung in Mahlsdorf zu gewinnen?

Antwort zu 7: Keine. Die bereits mit den Investoren abgeschlossenen bzw. noch in Abstimmung befindlichen Verträge durch das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf beinhalten bereits Leistungen der Investoren für Erschließungsanlagen und Anpassungen an die vorhandene Infrastruktur. Im Vorfeld einer komplexen Verkehrslösung in Mahlsdorf, die sowohl die Führung der Straßenbahn und des Busverkehrs verbessert und die auch den Anforderungen des Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehrs ausreichend gerecht wird, müssen Zwischenlösungen zur Erschließung von Einkaufsmärkten, einer neuen Schule und weiteren Wohnungsbauvorhaben verkehrssicher gestaltet und finanziert werden.

Berlin, den 05. Februar 2015

In Vertretung

Prof. Dr.-Ing. Engelbert Lütke Daldrup

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Feb. 2015)