

**18. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 22. Mai 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Mai 2018)

zum Thema:

**Verkehrslösung Mahlsdorf**

und **Antwort** vom 01. Juni 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Juni 2018)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)  
über

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

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/15099**  
**vom 22.Mai 2018**  
**über Verkehrslösung Mahlsdorf**

---

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

Frage 1:

Ist es geplant, den doppelgleisigen Straßenbahnkörper unter die Eisenbahnbrücke am Bahnhof Mahlsdorf westbündig anzulegen, um den Umstieg der Fahrgäste von der Straßenbahn zu S- und Regionalbahnhof zu erleichtern?

Antwort zu 1:

Hierzu gibt es im Rahmen der Machbarkeitsstudien verschiedene Lösungsansätze. Die westlich an den Zugängen zu S- und Regionalbahn orientierten Haltestellenlagen von Bus und Straßenbahn waren seinerseits favorisiert. Inwiefern sich diese Lösung im Rahmen der Vorplanung weiter verfolgt konkretisieren lässt, wird im weiteren Planungsablauf durchgearbeitet und überprüft.

Frage 2:

Ist es möglich, die neu zu verlegenden Straßenbahngleise mindestens bis zum nördlich des Bahnhofs gelegenen Kreisverkehr (Offenbachplatz) zu planen?

Antwort zu 2:

Infrastrukturmaßnahmen sind in verkehrlich und baulich sinnvollen Abschnitten zu planen. Der S- und Regionalbahnhof Mahlsdorf ist ein zentraler und wichtiger Umsteigepunkt für Mahlsdorf. Er stellt aus verkehrlicher Sicht somit einen idealen Ausgangspunkt für eine sinnvolle Abschnittsbildung dar. Im Rahmen einer langfristig geplanten Weiterführung der Straßenbahn Richtung Norden ist es sinnvoll, in einem nächsten Abschnitt auch den Jacques-Offenbach-Platz an das Straßenbahnnetz anzuschließen.

Frage 3:

Ist es möglich, die geplante Straßenbahnhaltestelle auch zugleich als gemeinsame Haltestelle für die eingefädelt Buslinien zu nutzen?

Antwort zu 3:

Ein Ziel der geplanten Umgestaltung der ÖPNV-Infrastruktur (Öffentlicher Personen-Nahverkehr-Infrastruktur) ist es, Umsteigewege möglichst kurz und attraktiv zu gestalten. Eine zu prüfende Variante wird hierbei eine gemeinsame Nutzung der Haltestelleninfrastruktur durch Straßenbahn- und Busverkehren sein. Die Planung der genauen Ausgestaltung der Haltestellenanlage wird in den folgenden Planungsphasen erfolgen.

Frage 4:

Wie viel Straßenraum steht für die Umsetzung der unterschiedlichen Varianten der Verkehrslösung Mahlsdorf anhand der Bebauungspläne an folgenden Punkten zur Verfügung:

- a. Höhe Hönower Str. 71 und 72,
- b. Höhe Hönower Str. 57 und 59,
- c. Höhe Hönower Str. 40 und 41,
- d. Höhe Hönower Str. 17 und 20,
- e. Höhe Hultschiner Damm 350 und 353,
- f. entlang des Grundstückes „Straße an der Schule“ der neu zu errichtenden ISS?

Antwort zu 4:

Die bisher frei gehaltenen bzw. zur Verfügung stehenden Straßenraumbreiten betragen annähernd:

- a. 20 m,
- b. größer gleich 24 m (zukünftiger Einmündungsbereich Pestalozzistraße),
- c. 15 m,
- d. 18,50 m,
- e. 15 m,
- f. 22 bis 23 m.

Entlang der Ostseite der Hönower Straße südlich des Wilhelmsmühlenweges und der Ostseite des Hultschiner Dammes südlich der B1/B5 sind keine Bebauungspläne (B-Pläne) festgesetzt, hier ist der Bestand (Flurstücks- bzw. Vorgartengrenze) berücksichtigt worden.

Frage 5.:

Welche Mindestbreite (in Metern) sollten im Straßenraum von Hauptverkehrsstraßen vorgehalten werden für

- a. Fußweg beidseitig,
- b. Radweg oder Radstreifen beidseitig,
- c. zweigleisigen Straßenbahnkörper,
- d. jeweils eine MIV-Richtungsfahrbahn?

Antwort zu 5:

Gemäß Ausführungsvorschriften des Berliner Straßengesetzes bzw. zur Zeit noch gültigen Regelplänen der Verkehrslenkung Berlin sowie der Bahn- und Betriebsordnung Straßenbahn bzw. Bahnbetriebskonzept Straßenbahn sind folgende Mindestbreiten an Hauptverkehrsstraßen gültig:

Fußweg	2,50 m
Radweg	1,00 m
Radfahrstreifen	1,50 m
Zweigleisiger Straßenbahnkörper (abmarkiert in Fahrbahnlage)	6,40 m
Fahrspur	3,25 m

Hinzu kommen Sicherheits- und Abstandsmaße, Seitenstreifen, Baumstandorte, Zuschläge für die Breite des abmarkierten Gleiskörpers für die Straßenbahn bei Bogenfahrt oder Mitbenutzung durch den Linienbusverkehr sowie zusätzliche Breiten für Beschilderung, Abspannmasten, Haltestellenbereiche u. s. w. Für den Bereich der Radwege werden größere Maße als die Mindestbreite angestrebt.

Frage 6.:

Beabsichtigt der Senat als künftiger Straßenbaulastträger, im Vorgriff auf die Verkehrslösung Mahlsdorf die Erschließung der neuen ISS im Rahmen der Schulwegesicherung zu realisieren?

Antwort zu 6:

Nein. Die Sicherung der verkehrlichen Erschließung des neuen Schulstandortes liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit des Bezirksamtes Marzahn-Hellersdorf, da die Realisierung des Schulstandortes nunmehr deutlich vor der Inbetriebnahme des Neubaus der Straße An der Schule als übergeordnete Straßenverbindung liegt.

Frage 7.:

Wie hoch sind die Kosten für eine „provisorische“ Schulerschließung, wenn der Senat nicht selbst in Vorleistung geht?

Antwort zu 7:

Diese Kosten sind hier nicht bekannt.

Berlin, den 01.06.2018

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