

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Jan Lehmann (SPD)**

vom 27. Februar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. März 2023)

zum Thema:

**Zum aktuellen Stand des Modellprojekts Sanierung Lemkestraße**

und **Antwort** vom 14. März 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. März 2023)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Jan Lehmann (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14996  
vom 27. Februar 2023  
über Zum aktuellen Stand des Modellprojekts Sanierung Lemkestraße

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft ausschließlich Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie ist der aktuelle Stand der Planungen zum Modellprojekt der Sanierung der Lemkestraße in Mahlsdorf-Nord?

Antwort zu 1:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt hat sich für eine Antragstellung eines Modellprojektes entschieden, um die Zielsetzung schadstofffrei, regendurchlässig, fahrradfreundlich und natürlich auch ÖPNV-geeignet umzusetzen. Innerhalb der letzten Jahren hatten sich auf mehrere Veranstaltungen die Zielsetzungen und das Machbare konkretisiert. Ein vollständiger Erhalt des Pflasters, wie von der einen Seite der Bürgerinnen und Bürger vertreten, war ebenso wenig umsetzbar wie eine Baufällung und Verzicht auf Pflaster und ökologische Ansprüche.“

## Kernpunkte

### Modellprojekt BV Lemkestraße (Ortsteil Mahlsdorf)

Es soll in einem Modellprojekt eine Fahrbahnbefestigung eingebaut und erprobt werden, die möglichst regendurchlässig, leise, schadstofffrei und radverkehrsfreundlich ist.

Als Vorschlag wird folgende Kompromiss-Lösung und -zusammenstellung aus verschiedenen Bauweisen unterbreitet:

- Aufbruch der vorhandenen Fahrbahn auf ganzer Breite, einschließlich vorhandener Tragschichten,
- Verlegen neuer Bordsteine in den geplanten Fluchten, sodass die Gehwege wie geplant verbreitert werden,
- Einbau von ungebundenen Tragschichten in der Fahrbahn ausschließlich aus Natursteinmaterial (kein Beton-Recycling-Material),
- Einbau einer modernen ebenen Asphaltbefestigung in der FAHRGASSE, die beidseits begrenzt wird durch die beidseitigen Gehwegvorstreckungen,
- Im Schatten der Gehwegvorstreckungen, in denen voraussichtlich weiterhin wie bisher Längsparken mit Pkw stattfinden wird, Wiedereinbau (soweit verwendbar) des vorhandenen Naturstein-Pflasters,
- Einbau von Straßenabläufen und deren Anschluss an den Regenkanal, wie bisher geplant.

Was wird damit besser, als im derzeitigen Zustand? U.a.:

- Breitere Gehwegbereiche, als im Bestand,
- Vergrößerte Baumscheiben, mehr Luft und Platz für Bäume und damit weniger Versiegelung, als bisher im Bestand,
- Reduzierte Fahrbahnbreite auf das für Busverkehr notwendige Maß von 6,50m (bisher: ca. 8 Meter),
- ebene, sicher und barrierefrei begehbare Gehwegoberflächen,
- ebene, moderne Fahrbahnkonstruktion, die leise und sicher befahren wird,
- Natursteinmaterialien in den Tragschichten.

Was ist im Kompromissvorschlag anders, als in der bisherigen Planung? U.a.:

- Nur geprüftes Natursteinmaterial (Schotter) in Tragschichten,
- Weniger Versiegelung, als bisher geplant (nur die Fahrgasse wird asphaltiert, die Parkstreifen aber nicht),
- Wiederverwendung vorhandener Materialien, soweit möglich,
- ein kleiner Teil des Regenwassers, kann durch die Fugen zwischen den Pflastersteinen versickern,
- Modellversuch ist u.a., zu beobachten und zu evaluieren, welche Auswirkungen dies auf die Ableitung des Regenwassers haben wird.

Fazit:

Mit diesem Kompromissvorschlag zum Modellversuch, würde in einem Teilbereich der Fahrbahn eine teilweise regendurchlässige Fahrbahn, erprobt.

Die einzubauende Fahrbahnkonstruktion wäre leise, schadstofffrei und radverkehrsfreundlich. Das Bezirksamt befindet sich mit der Senatsverwaltung und externen Gutachtenden im Gespräch bezüglich bau- und finanz- bzw. haushaltstechnischer Auswirkungen des Modellprojektes. Ergebnisse liegen noch nicht abschließend vor.“

Frage 2:

Wann ist mit dem Baubeginn des zweiten Bauabschnitts und der ggf. folgenden Bauabschnitte und wann jeweils mit einer Fertigstellung aller Bauabschnitte zu rechnen?

Antwort zu 2:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt beabsichtigt, vsl. im 2. oder 3. Quartal 2023, nach Fertigstellung der Arbeiten der Berliner Wasserbetriebe im 2. Bauabschnitt, mit den Straßenbauarbeiten in dem 2. Bauabschnitt zu beginnen. Siehe auch Antwort zu Frage 1.

Das Bezirksamt veranschlagt aktuell eine Bauzeit von ca. 12 Monaten, je nach Wetterbedingungen in der sog. „kalten Jahreszeit“, für den 2. Bauabschnitt.

Der Baubeginn des 3. und 4. BA sind noch nicht terminiert. Dazu wird sich das Bezirksamt weiter eng mit den Berliner Wasserbetrieben (BWB) abstimmen. Der Baubeginn der Straßenbauarbeiten des Bezirksamtes hängt unmittelbar von Baubeginn und Baufortschritt der BWB ab.“

Frage 3:

Welche Planungs- und Arbeitsschritte müssen jetzt noch erfolgen, bevor die Bauarbeiten weitergehen können?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:

„Es werden abschließende Ergebnisse bezüglich der bau- und finanz- bzw. haushaltstechnischen Fragestellungen benötigt, um auf dieser Grundlage die Überarbeitungen der Ausführungsplanung und der Ausschreibungsunterlagen fertigzustellen. Siehe auch Antwort zu Frage 2.“

Frage 4:

Ist den Antworten vonseiten des Senats etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 4:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit:  
„Nein.“

Berlin, den 14.03.2023

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz