



Berlin: mobiler

Verkehrskonzept Mahlsdorf

Protokoll zur Informationsveranstaltung
am 21.08.2019 in der Kiekemal-Grundschule

Verkehrskonzept Mahlsdorf

Infoveranstaltung am 21.08.2019

Protokoll

Paul-Martin Richter, Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG

Sabine Schröder, nexus Institut

Teilnehmende

Ca. 100 Bürgerinnen und Bürger

Ablauf

	17:00-18:00	Materialienausstellung
TOP 1	18.00-18.30	Begrüßung und inhaltliche Einführung
TOP 2	18.30-20.30	Information und Diskussion in 4 Themenräumen
TOP 3	20.30-20.55	Vorstellung der Ergebnisse im Plenum
TOP 4	20.55-21.00	Dank und Ausblick

Moderation:

Dr. Angela Jain, nexus Institut

Das Land Berlin plant mit dem Verkehrskonzept Mahlsdorf eine zeitgemäße und attraktive Verkehrsinfrastruktur für den Ortskern Mahlsdorf. Nun liegen für die Projekte „Ausbau Straße an der Schule“ und „Zweigleisiger Ausbau der Straßenbahninfrastruktur zwischen Rahnsdorfer Straße und S Mahlsdorf“ die aktuellen Zwischenstände der Vorplanung vor. Vertreter*innen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und der BVG beantworteten Fragen der Anwesenden und informierten über die weiteren Planungsschritte. Es wurden Lagepläne und Querschnitte der beiden Projekte sowie eine 3D-Visualisierung des geplanten Streckenverlaufes der Straßenbahn präsentiert. Interessierte hatten die Möglichkeit sich bereits eine Stunde vor Veranstaltungsbeginn in einer Materialienausstellung und im bilateralen Gespräch mit Expert*innen der Senatsverwaltung und der BVG zu informieren und auszutauschen.

TOP 1 Begrüßung und inhaltliche Einführung

Moderatorin Dr. Angela Jain, nexus Institut, begrüßt die Anwesenden und leitet mit einem kurzen Rückblick in die Planungshistorie ein. Bereits seit 1992 existieren Planungen zur Entlastung der Hönower Straße und dem Ausbau der Straße An der Schule. Nachdem die Planungen zeitweise für mehrere Jahre ruhten, wurden sie im Zuge der Ausbaupläne für den ÖPNV und konkret für den zweigleisigen Ausbau der Straßenbahn im Ortskern Mahlsdorf wiederaufgenommen. In 2018 fanden hierzu zwei öffentliche Informationsveranstaltungen statt. Mit dem heutigen Termin soll an diese Veranstaltungen angeknüpft, der aktuelle Planungsstand präsentiert und mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert werden.

Hartmut Reupke, SenUVK Leiter Abt. IV Verkehr, bedankt sich für das Interesse der Anwesenden in der Aula der Kiekemal-Grundschule. Er begrüßt u.a. Bezirksbürgermeisterin Dagmar Pohle. Er knüpft an die Einleitung der Moderation an und schildert die Planungsüberlegungen zum Ausbau der Straßenbahn und dem Straßenausbau An der Schule bereits zu DDR-Zeiten. Diese seien in den 1990er Jahren aufgegriffen und mit Festlegung der zukünftigen Umfahrung des Ortskerns Mahlsdorf seit Mitte der 1990er Jahre in den nach und nach festgesetzten Bebauungsplänen rechtssicher verankert worden. Eine Realisierung des Straßenausbaus sei allerdings im Zuge des Sparkurses viele Jahre zurückgestellt worden.

Herr Reupke geht auf die zunehmenden Probleme der aktuellen Verkehrslage und auf den Zustand der Verkehrsinfrastruktur im Ortskern Mahlsdorf ein und erläutert die Ziele, die mit dem Verkehrskonzept Mahlsdorf verfolgt werden: Während auf der einen Seite die Bevölkerung in Berlin und im Umland seit einigen Jahren wächst und der Verkehr aller Verkehrsarten zunimmt, müssen auf der anderen Seite die bestehende Verkehrsinfrastruktur, wie auch unterirdische Leitungen zum Teil grundhaft erneuert und die Verkehrssicherheit verbessert werden. Nach Jahren des Investitionsstopps stehen umfangreiche Erneuerungsmaßnahmen an. Mit einem Straßenausbau allein sei der zunehmende Verkehr im Ortskern Mahlsdorf nicht zu bewältigen. Es müssten zusätzliche Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes, d.h. zum Ausbau des ÖPNV, des Fuß- und Radwegenetzes ergriffen werden. Attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr sollen geschaffen werden, um den Verkehr auf den Straßen zu entlasten und damit auch diejenigen, die zwingend auf ein Auto angewiesen sind.

Herr Reupke betont das Interesse der planenden Verwaltung und der BVG an einer bestmöglichen Lösung für die besonderen Herausforderungen der Verkehrssituation im Ortskern Mahlsdorf. Für die vielfältigen Ansprüche an den Verkehrsraum bei einer Vielzahl an äußeren Rahmenbedingungen und unterschiedlichem Mobilitätsverhalten der einzelnen Bürgerinnen und Bürger sei es wichtig, Transparenz über die Planungsverfahren und -inhalte herzustellen. Dies könne auch zur Akzeptanzsteigerung für das Verkehrskonzept beitragen. Bisherige Hinweise aus der Bevölkerung zeigten wichtige Konfliktpunkte auf, für die es im Zuge der Konkretisierung der Planung gilt, Antworten zu finden.

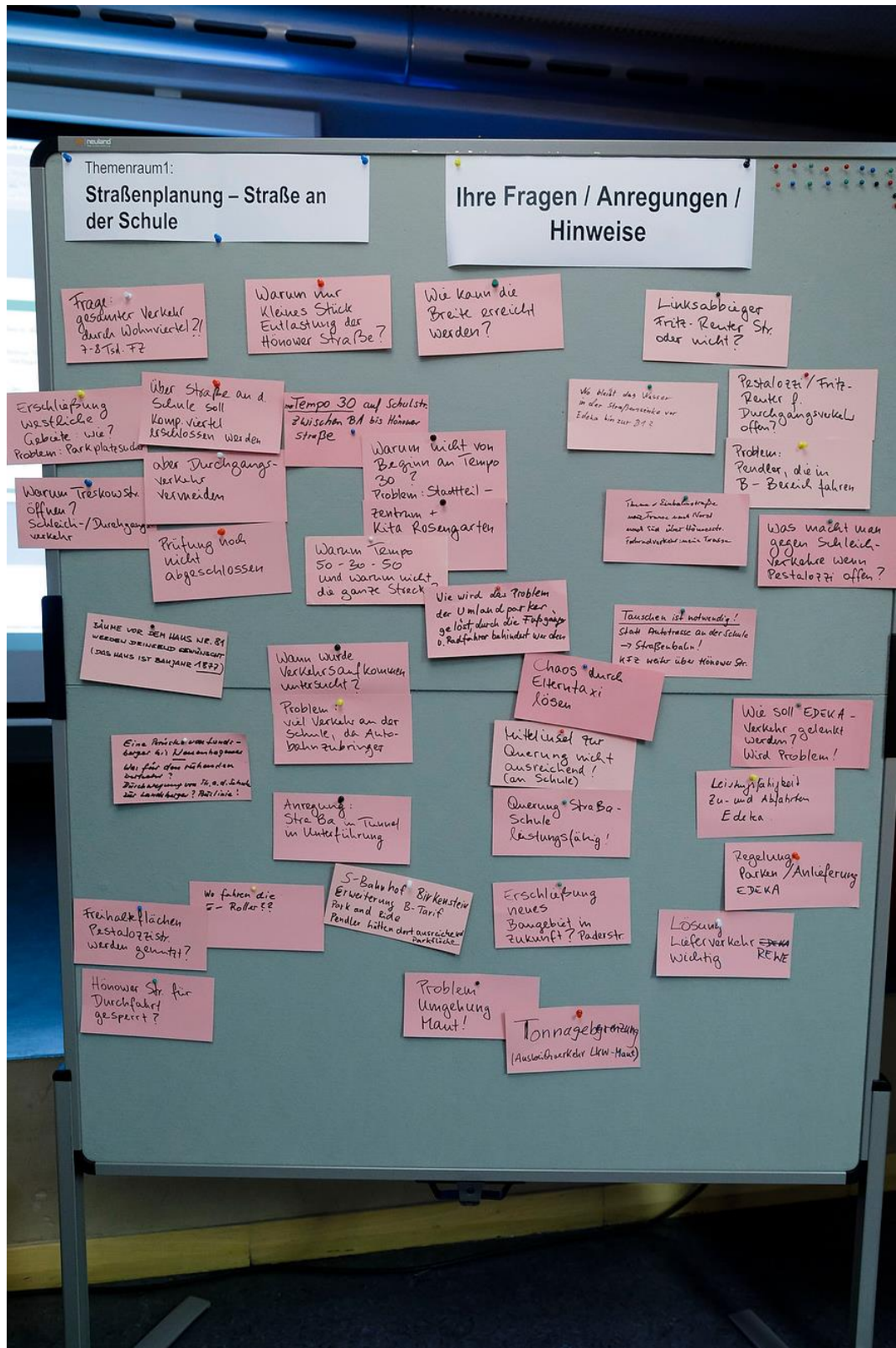
Er benennt die Projektbestandteile und Zuständigkeiten und schildert den Prozess von der Planung bis zur Umsetzung. Die Bedarfsermittlung und Grundlagenanalyse, die Trassen- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sind nunmehr abgeschlossen. Die in der Vergangenheit vorgeschlagenen möglichen Alternativ-Trassen wurden demnach untersucht und bewertet mit dem Ergebnis, die bereits vorgestellte Vorzugsvariante mit zweigleisiger Führung der Straßenbahn in der Hönower Straße und dem Ausbau der Straße An der Schule für das übergeordnete Straßennetz als Grundlage für die weiteren Planungen festzulegen. Daraufhin wurde ein entsprechender Planungsauftrag erteilt. Mit Planung und baulicher Umsetzung bis zur Inbetriebnahme ist im Regelfall von bis zu sieben Jahren auszugehen.

TOP 2 Information und Diskussion in 4 Themenräumen (TR)

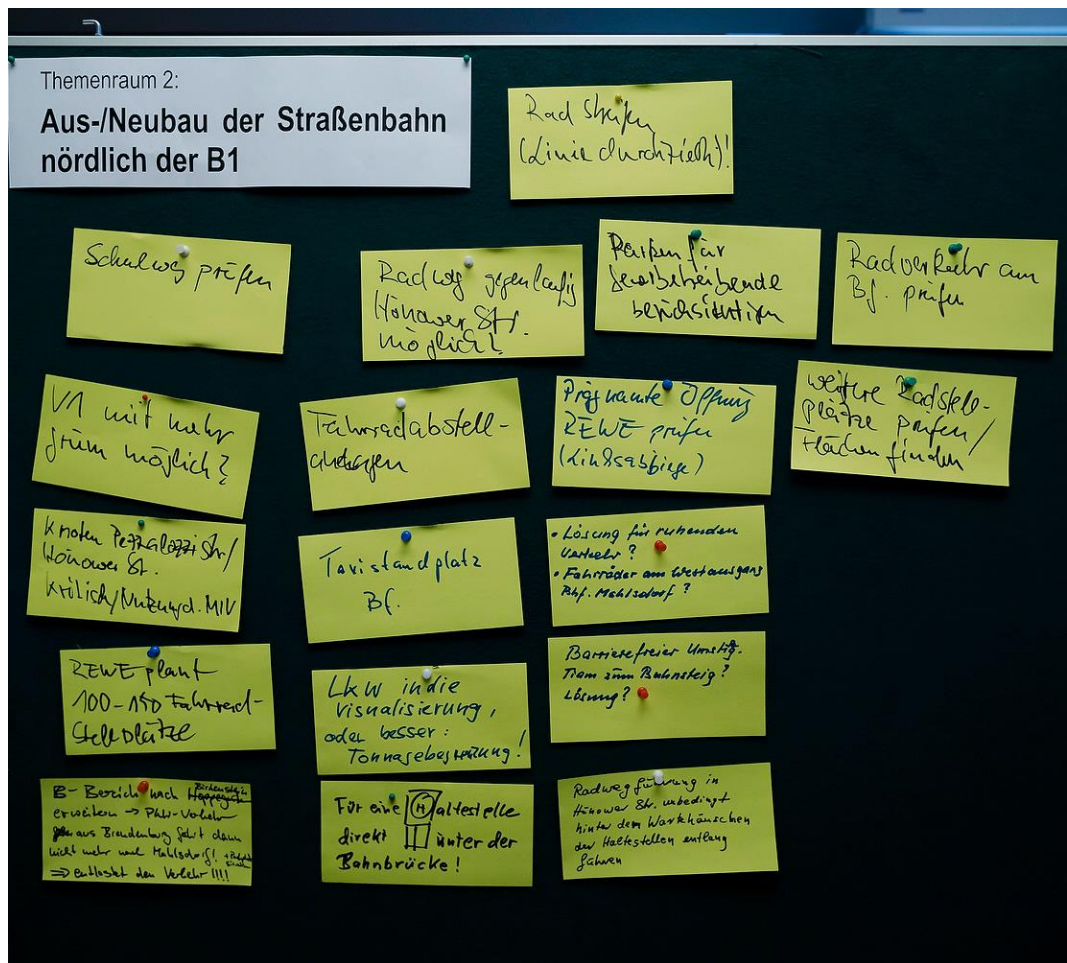
Die Aufteilung der Planungsinhalte auf insgesamt 4 Themenräume bietet den Anwesenden Gelegenheit, sich vertiefend zu informieren und weitere konkrete Hinweise für nachfolgende Planungsschritte zu geben. In drei Durchgängen geben Expert*innen der Verwaltung und der BVG zur Straßenplanung An der Schule (TR 1), zur Straßenbahnplanung nördlich der B1 (TR 2), zur Straßenbahnplanung südlich der B1 (TR 3) und zu weitergehenden Planungen (TR 4) zunächst eine Einführung zu den Planungsinhalten anhand von Planmaterial. Auch eine 3D-Visualisierung für die Gestaltung des Streckenverlaufs zwischen der Haltestelle Rahnsdorfer Straße und S Mahlsdorf wird gezeigt. Fragen werden - soweit entsprechend des aktuellen Planungsstandes bereits möglich - beantwortet, Anregungen werden auf Moderationskarten gesammelt und für die spätere Bearbeitung bzw. Beantwortung dokumentiert.

TOP 3 Vorstellung der Ergebnisse im Plenum

Themenraum 1 Straßenplanung - Straße An der Schule



Themenraum 2 Aus-/Neubau der Straßenbahn nördlich der B1



Themenraum 3 Straßenbahnplanung südlich der B1

Themenraum 3:
Aus-/Neubau der Straßenbahn südlich der B1

Ihre Fragen / Anregungen / Hinweise

Hultschiner Damm

Können dort auch noch Autos fahren?

Wird geregelt, dass nur Busse in die Straße fahren dürfen? Keine Anwohnerstraße?

Wie kommen die Anwohner zu ihren Häusern?

Elisenstr. mit Ampel? Ja!

LSA wird nicht durch PTV festgelegt

Wie groß ist der Radweg auf der Elisenstr. 10m → Bitte einzeichnen (30-40m)

Kreuzung Elisenstr.: Linksabwärtspass zu kurz geplant? Viele Linksabwärtspass

Autofahrer müssen rechts abbiegen, können nicht in Hultschiner Damm

Wer hat Vorfahrt? Straße an der Schule o. Hultschiner Damm?

Ist Autoverkehr nur einspurig auf dem Hultschiner Damm?

Bleibt die Breite der Straße insgesamt gleich?

30 km/h oder 50 km/h → 50 km/h

Verge für Rettungsfahrzeuge, Flaschenhals Mahlsdorf / Rückstau

Wird der Verkehr auf der Elisenstr. 8.1

Das muss doch alles gleichzeitig geplant werden! 2 PTV → erst Straße an der Schule, dann Str. nach

10 min - Falschung auch am WE? Unkon- Wochentage! Veranstaltungstermin

Radwegführung

Ist Fahrradweg nicht mehr 2-spurig (Radweg ohne Str.?) → 10m gerade nicht mehr erlaubt.

Radfahrer können weiterhin geradeaus fahren?

Radfahrer-Sicherheit: Abzweigmahlsdorf wird per Lichtsignal geregelt. Außerdem Sicherheit durch

Schmale Gehwege dort sind nur w Fußgänger

Radwege mit dem zugehörigen Linien ausstellen!

Radweg zu PKW 2 Str. - Ca. Straßen zu gefährlich, unsicher

Ab Rückstau Fahrradweg nur noch westlich auf einer Seite? Ja!

Warum gibt es nicht schon früher einen Bypass für Radfahrer? → Sicherheit

Planung mit Radweg: Radweg erst südlich der Kreuzung einmünden

Wunsch: Radweg soll auch südlich der Rückstau Str. beidseitig geführt werden!

Fahrradsteige errichten

Gleissanierung

Wird das alte Gleis komplett saniert? (Bisher viel Lärm, etc.) → kein Auftrag, erst an 10-15m

→ Lärmbelästigung → Was muss das beauftragt? → Sanierung

Wann wird es los sein? Neuen Instandhaltungsmassnahmen geplant?

Radweg bei Einmündung Str. an der Schule LSA für Radfahrer links abbiegen (Rechtsabbiegen für Fußgänger)

Wann Radweg zwischen PKW 2 Str. - Ca. Straße, Bäume

Strom

Es gibt eine Menge Grün verloren (Klempen) Was passiert mit dem Fleischen? → bei Wasserarbeiten

Wo wird Ersatz geplant?

Wann werden auf dem Hultschiner Damm so viele Bäume gefällt? 6 nicht weniger

Stromleitungen Hauptproblem sind die Straßenbahn aus Kapazität → jetzt weniger

Anbindung Wohnstraßen

Was passiert mit der Rosa-Valotti-Str.? Wird abgebaut und kommen Anwohner dort hin?

Was passiert mit dem zugehörigen Wohngebiet? Wo fahren die zugehörigen Anwohner hin?

Nicht über Pörschstr., Goldregener, zu schmal, wie steht da Kreuzung mit der Pörschstr. aus?

Vorsicht! mehr Schall als sonst! Schallbarriere / Einbauten, damit sie nicht zu hoch werden. Stromleitungen, die nicht mehr in der Höhe sein können (Wasser und Gas Leitungen)

Lösung so wie sie ist für Gewerkschaften ungünstig.



TOP 4 Dank und Ausblick

Herr Reupke fasst die Ergebnisse des Abends zusammen. Es sei spürbar, dass Unsicherheit besteht hinsichtlich der Frage, ob die Umsetzung des Verkehrskonzeptes zur Verbesserung der Verkehrssituation führt oder insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Wohnqualität eine Weiterverteilung von Belastungen auf andere bedeutet. Es sei daher Aufgabe aller Verantwortlichen hier das dementsprechende Vertrauen zu schaffen, bei den Planungen auch angrenzende Verkehrsräume und den überörtlichen Zusammenhang im Blick zu behalten und im Zuge des weiteren Planungsprozesses viel zu kommunizieren.

Die Planung sei noch nicht an allen Stellen „in Stein gemeißelt“, z.T. auch noch sehr grob. Sie müsse zumindest flexibel genug sein, um Möglichkeiten der Verbesserung aufnehmen zu können. Es sei nötig, dass alle Beteiligten im Bezirk und auf Landesebene zusammenarbeiten.

Veränderungen im Verkehrsangebot in der wachsenden Stadt sind notwendig. Veränderungen im Verkehrsverhalten durch neue Verkehrsangebote sind möglich. Als Beispiel nennt Herr Reupke die Straßenbahn zum Hauptbahnhof, die - entgegen einiger Befürchtungen - mittlerweile sehr stark nachgefragt wird. Ein attraktives Angebot sei dafür eine Grundvoraussetzung. Dies werde die Senatsverwaltung auch zukünftig weiterverfolgen, damit der Verkehr in Berlin weiterhin funktioniert und der öffentliche Nahverkehr verbessert wird.

Als selbstverständlich erachtet Herr Reupke Wünsche und Forderungen Einzelner, die das Recht haben sich Gehör zu verschaffen und gehört zu werden. Im Zuge der Konkretisierung der Planungen müssen bestmögliche Lösungen für individuelle Betroffenheiten erarbeitet werden. Herr Reupke schließt die Veranstaltung und stellt die nächste Informationsveranstaltung zum Planungsfortschritt in ca. 1,5 Jahren in Aussicht.

Informationen zum Verkehrskonzept sowie Präsentationen und Dokumentationen der Informationsveranstaltungen können auf der Website der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgerufen werden:

https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/netzplanung/de/tram_ortskern_mahlsdorf.shtml

https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/mahlsdorf/

