

**Neue Straßenverbindung
Straße
An der Schule**

Erneute Variantenbetrachtung 2021

**erstellt durch SenUVK,
V B A 2/ IV B 24/ IV C 42/ IV A 2-2**

Stand 23.04.2021

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	3
2. Bislang durchgeführte Untersuchungen.....	4
2.1. Die Machbarkeitsstudie für eine neue Straßenverbindung aus dem Jahr 2007	4
2.2. Die Machbarkeitsstudie Straßenbahnneu- und –ausbau Ortskern Mahlsdorf 2009.....	6
2.3 Grundlagenuntersuchung im Rahmen der Straßenbahnnetzerweiterung Berlin: Neu- und Ausbau der Straßenbahn Bahnhof Mahlsdorf - Mahlsdorf-Süd 2014	6
2.4. Ergebnis der Untersuchungen	9
3. Städtebauliche Entwicklungen bis 2021	9
3.1. Bauleitplanung (Status)	9
3.2. Auswirkungen.....	10
4. Fazit.....	12

1. Einleitung

Mahlsdorf ist ein Ortsteil von Berlin, liegt im Osten der Stadt und gehört zum Bezirk Marzahn-Hellersdorf. Das Ortsteilzentrum Mahlsdorf befindet sich zwischen S-Bahnhof Mahlsdorf und dem Dorf Mahlsdorf. Die verkehrliche Verbindung zwischen den beiden Mahlsdorfer Stadtteilen nördlich und südlich der wichtigen Ost-West-Radiale B 1/5 ist der Straßenzug Hönower Straße – Hultschiner Damm. Der Straßenraum der Hönower Straße (nördlich der Bundesstraße B1/5) sowie des Hultschiner Damms (südlich der Bundesstraße B1/5) als Träger verschiedener Verkehrsarten (Fuß, Rad, Straßenbahn, Kfz) weist häufig Überlastungserscheinungen auf und befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand. Die Verkehrsführung der Straßenbahn ist untypisch in Seitenlage im Zweirichtungsverkehr auf einem Gleis. Der Knotenpunkt Hönower Straße/Hultschiner Damm mit der B 1/5 ist durch hohe Verkehrsbelastungen der Bundesstraße und auch der querenden Straßen belastet. Die beengten Raumverhältnisse im verfügbaren Straßenraum führen regelmäßig zu einem erheblichen Verlust der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit sowohl für den ÖPNV als auch für den MIV.

Um sowohl die Leistungsfähigkeit dieser Hauptverkehrsstraße, als auch die Verkehrssicherheit zu verbessern, wurde seit Beginn der 2000er Jahre nach den Möglichkeiten einer Ausbauvariante für alle Verkehrsteilnehmenden gesucht. Weitere Ziele waren die städtebauliche Aufwertung, die Verbesserung der Anlagen für den Rad- und Fußverkehr sowie, insbesondere im Ortskern Mahlsdorf, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Im Rahmen des Findungsprozesses der optimalen Verkehrsführung wurden Studien, sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den vorhandenen Straßenbahn-Abschnitt (zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV), durchgeführt.

Darüber hinaus wurden parallel Verkehrsprognosen durchgeführt. Sie dienen den Studien als Grundlage, da im Genehmigungsprozess der Planrechtsverfahren dieser Infrastrukturmaßnahmen des Straßenbahn- und Straßenbaus objektkonkrete Prognosen für das jeweilige Vorhaben durchgeführt werden müssen. Das bedeutet die Durchführung einer rechtssicheren und umsetzbaren Planung unter Berücksichtigung der jeweils gültigen Verkehrsprognose.

Für die Untersuchungen in Mahlsdorf wurden folgende Verkehrsprognosen ermittelt bzw. einbezogen:

- Verkehrsprognose 2015 (Grundlage der Studien Punkt 2.1 und 2.2)
- Gemeinsame Verkehrsprognose (GVP) 2025 Berlin-Brandenburg (Grundlage der Untersuchung Punkt 2.3)
- Verkehrsprognose 2025 mit dem Szenario der wachsenden Stadt
- Verkehrsprognose 2030 (Grundlage der Untersuchung Punkt 2.4)

Anfang der neunziger Jahre wurde von den Planungsbehörden im Bezirksamt, hier insbesondere vom Stadtplanungsamt überlegt, welche Möglichkeiten es gibt, die städtebaulichen Entwicklungsdefizite neben den verkehrlichen Defiziten in Mahlsdorf zu mindern. Es fehlte ein Konzept zur Entwicklung und Attraktivitätserhöhung der alten Ortslage und der näheren Umgebung. Hier waren verschiedene Fragen zu klären. Inwieweit können Teile des historischen Ortes bewahrt und eine städtebauliche Entwicklung vorangebracht werden. Fragen des Verdichtungsgrades, der Ansiedlung von Einzelhandel, Wohnen und der Übergang zu den angrenzenden teilweise noch unbebauten Arealen waren planerisch zu bewältigen. So wurde durch das Stadtplanungsamt begonnen, ein städtebauliches Leitbild zu entwickeln und die im FNP als Ziel formulierte Verbesserung der Verkehrsführung im übergeordneten Straßennetz einschließlich der Straßenbahnführung zu integrieren. Dies mündete in der Aufstellung von ersten Bebauungsplänen (siehe Punkt 3).

Wesentliche Bedeutung kommt der verkehrlich zu entlastenden Dorflage zu. Hier wird dem

neu zu gestaltenden Straßenzug der Hönowener Straße für die weitere Entwicklung des Bereichs der alten Ortslage Alt-Mahlsdorf große Bedeutung beigemessen. Der Straßenraum mit Straßenbahn wird als historisch gewachsener Straßenraum berücksichtigt und soll dementsprechend gestaltet werden. Die Straßenbahn ist hier das maßgebende Verkehrsmittel bei dieser Umgestaltung. Straßenverkehr soll nur für die Erschließung der Grundstücke in der Dorflage und für die benötigte Ver- und Entsorgung möglich bleiben.

Ziel dieser Unterlage ist es nun, die im Vorfeld durchgeführten Untersuchungen zu möglichen Varianten vorzustellen, dabei die Einflüsse der städtebaulichen Entwicklung und die Planungshistorie in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens darzustellen und zu dokumentieren.

2. Bislang durchgeführte Untersuchungen

2.1. Die Machbarkeitsstudie für eine neue Straßenverbindung aus dem Jahr 2007

Die „Machbarkeitsstudie für eine neue Straßenverbindung zwischen der Hönowener Straße nördlich S-Bahnhof Mahlsdorf und dem Hultschiner Damm in Höhe Rahnsdorfer Straße im Bezirk Marzahn-Hellersdorf in Berlin“ aus dem Jahre 2007 (kurz MBS 2007) wurde erstellt, um eine neue verkehrliche Gesamtlösung für Mahlsdorf zu finden. Sie wurde durch eine Raumempfindlichkeitsuntersuchung erweitert, um auch die Eingriffe und Betroffenheit der Schutzgüter neben den verkehrlichen Aspekten bei der Variantenuntersuchung mit zu betrachten und möglichst zu reduzieren. Mit der Vorzugsvariante, der Führung des MIV über die Straße An der Schule, wurde eine Lösung gefunden, die für alle folgenden Studien wegweisend wurde. In diesem Zusammenhang wurden die städtebaulichen Inhalte der Bebauungspläne im Grundsatz bestätigt und das Verkehrskonzept bei weiteren B-Planverfahren weitgehend berücksichtigt.

Es wurde in einem 2-stufigen Verfahren eine Vorzugsvariante nach verkehrsinfrastrukturellen und umweltrelevanten Kriterien herausgearbeitet.

Da das zu betrachtende Gebiet nahezu vollständig mit variierenden Siedlungsstrukturen bedeckt ist, wurde untersucht, welche vorhandenen Straßenzüge, die in geringem Umfang zu ergänzen oder in Teilen zu verbinden sind, für einen Ausbau zu einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung in Frage kommen und welche Auswirkungen und Aufwendungen damit verbunden wären.

In der 1. Stufe wurden insgesamt 5 Varianten (einschließlich der Nullvariante) basierend auf den örtlichen Gegebenheiten ermittelt. Das waren folgende Grobtrassenführungen:

(Alle Varianten beginnen im Bereich des S-Bahnhofs Mahlsdorf und enden an der Einmündung der Rahnsdorfer Straße in den Hultschiner Damm. Während die Variante 1 bis 3 im östlich angrenzenden Bereich verlaufen, orientiert sich Variante 4 in den sich westlich angrenzenden Bereich.)

Variante 1a: KP Hönowener Str./Wodanstr.-KP Hönowener Str./Pestalozzistr.-Pestalozzistr.-Str.
An der Schule-KP B1/5-Weiterführung bis Hultschiner Damm Höhe Gutshaus Mahlsdorf- Hultschiner Damm bis KP Rahnsdorfer Str.

Variante 1b: KP Hönowener Str./Wodanstr.-KP Hönowener Str./Pestalozzistr.-Pestalozzistr.-Str.
An der Schule-KP B1/5-Weiterführung bis KP Hultschiner /Rahnsdorfer Str. in neuer Lage östlich des Hultschiner Damms

Variante 2: KP Hönowener Str./Wodanstr.-KP Hönowener Str./Pestalozzistr.-Pestalozzistr.-Str.
An der Schule- bis Erreichen Bebauungsrand Ostseite - Verbindung zur Landsberger Str.-Landsberger Str. bis KP B1/5-Pilgramer Str. bis Straße Am Theodorpark-Str. Am Theodorpark mit Verlängerung bis Anschluss an Variante 1b-Weiterführung bis KP Hultschiner /Rahnsdorfer Str.

Variante 3: Hönowener Str. nördlich der Wodanstraße-Verbindung nach Osten nördlich der Bahntrasse bis zur Menzelstr.-Menzelstr. bis Landsberger Str.-Querung der Bahntrasse bis KP Landsberger Str./Händelstr.-Landsberger Str. bis Anbindung an Variante 2-Variante 2 folgend bis Rahnsdorfer Str.

Variante 4: Höninger Str.-Treskowstr.-Neuenhagener Str.-KP B1/5-Verlauf an der Bebauungsgrenze bis Eisenstr.-Eisenstr. bis KP Hultschiner Damm-Hultschiner Damm bis KP Rahnsdorfer Str.

Variante 5: Beibehaltung der Trasse und zweigleisiger Ausbau der Tram in der vorhandenen Trasse

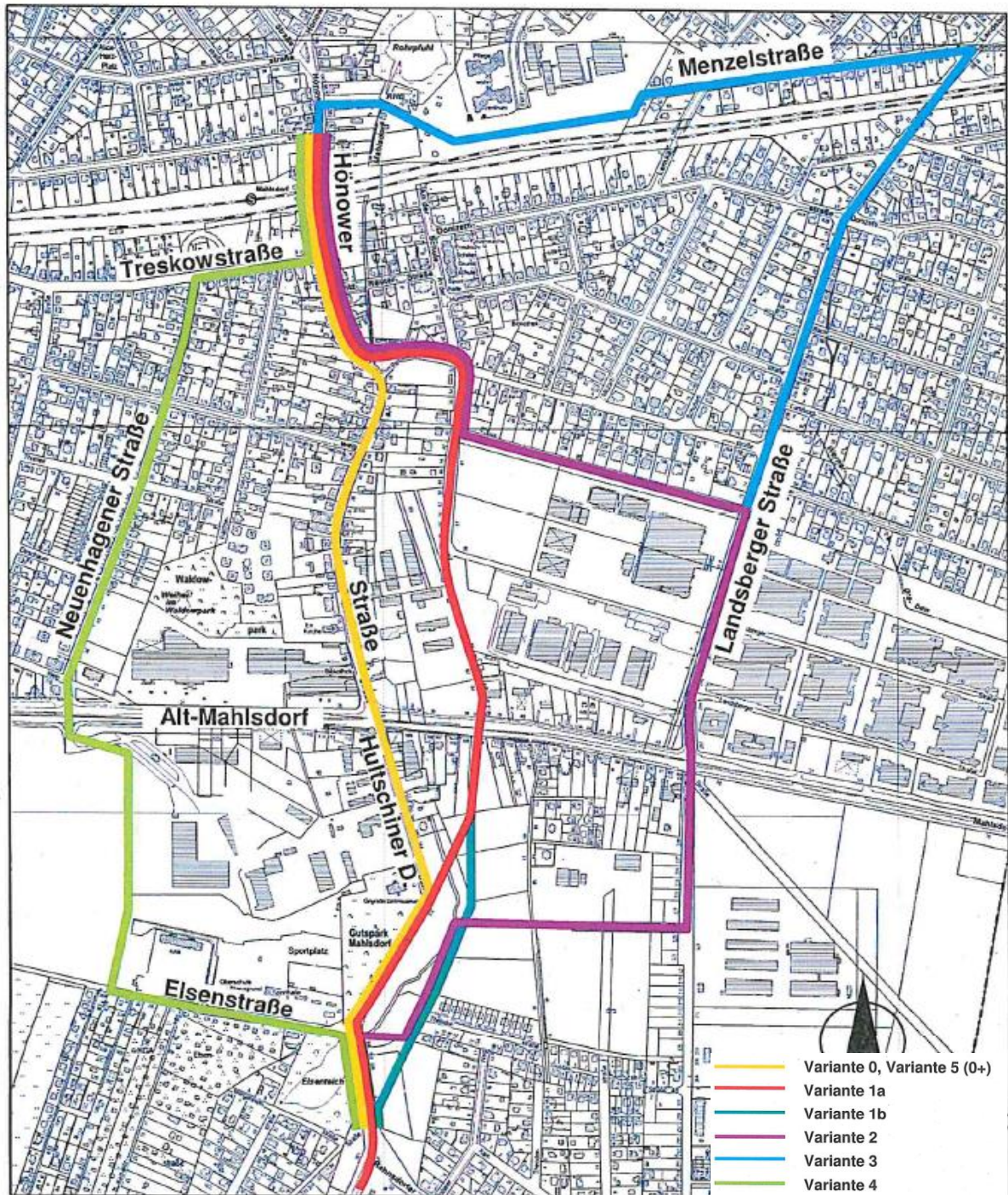


Bild 1: Übersicht der Varianten

Im Rahmen der 1. Stufe wurden konfliktarme Korridore nach den Kriterien

- Verkehrliche Wirksamkeit
- Infrastruktur
- Raumstruktur & Verkehrssicherheit
- Umweltplanerische Bewertung

ermittelt.

Im Ergebnis der 1. Stufe der Variantenauswahl, in der sechs Varianten untersucht worden sind, lagen die Varianten 1a, 1b und 2 auf den vorderen Plätzen. Die Varianten 3, 4 und 5 wurden in der vertiefenden Untersuchung der 2. Stufe nicht weiterverfolgt.

In dem Variantenvergleich der zweiten Stufe, der somit nur noch den Vergleich der Varianten 1a, 1b und 2 umfasste, wurden neben den Bewertungskriterien der ersten Stufe (verkehrliche Aspekte, raumplanerische Aspekte, Infrastruktur, umweltplanerische Aspekte) die Kriterien Grundstücksinanspruchnahme und Investitionskostenschätzung verstärkt mit in die Bewertung einbezogen.

Im Ergebnis wurde die Variante 1a als Vorzugsvariante ermittelt, die folgenden Trassenverlauf hat:

KP Hönower Str./Wodanstr.-KP Hönower Str./ Pestalozzistr.. An der Schule KP B1/5-Weiterführung bis Hultschiner Damm Höhe Gutshaus Mahlsdorf- Hultschiner Damm bis KP Rahnsdorfer Str.

2.2. Die Machbarkeitsstudie Straßenbahnneu- und -ausbau Ortskern Mahlsdorf 2009

Die Machbarkeitsstudie für die Straßenbahn aus dem Jahr 2009 ist eine Studie für den Ausbau der Strecke auf dem Straßenzug Hultschiner Damm/ Hönower Straße zwischen Rahnsdorfer Straße und Bahnhof Mahlsdorf. Der Prognosehorizont für die verkehrliche Betrachtung war 2015. Die Untersuchung ergänzt die straßenseitige Studie aus 2007, um die Straßenbahn im Raum zwischen dem Bahnhof Mahlsdorf und der Rahnsdorfer Straße. Die Basis für diese Straßenbahnstreckenführung - die Straßenbahn auch künftig durch den Ortskern Mahlsdorf zu führen - liefert die Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 1992. Insofern war die Linienführung durch den Ortskern Mahlsdorf für diese Untersuchung vorgegeben.

Ziel der Studie war es aufzuzeigen, welche Möglichkeiten und Auswirkungen eine zweigleisige Straßenbahnstrecke im Untersuchungsraum haben wird. Neben den Belangen der Straßenbahn wurde die Anforderungen aller anderen Verkehrsträger inkl. Anlieger- und Lieferverkehr berücksichtigt. Insbesondere die Gestaltung der vorläufigen Endhaltestelle am Bahnhof Mahlsdorf mit dem umliegenden Straßenraum wurde in verschiedenen Variante untersucht und Vor- und Nachteile der Verkehrsraumgestaltung abgewogen. Die Lage der Gleise, die Haltestellen für Straßenbahn und Bus und die Führung des MIV spielten hierbei u.a. eine Rolle.

Die Haltestellenlagen sollten grundsätzlich barrierefrei ausgebildet werden.

Desweiteren hatte die Machbarkeitsstudie das Ziel, neben der optimalen Einordnung der Straßenbahnanlagen, die weitgehende Entlastung des Ortskerns Mahlsdorf vom Durchgangsverkehr und dessen Bündelung auf der neuen Straßenverbindung Mahlsdorf zu erreichen.

Unter diesen Randbedingungen wurden zunächst Konzepte zur Verkehrsorganisation für den Planungsbereich einschließlich der angrenzenden Straßen entwickelt, um verschiedene grundsätzlich mögliche Führungen des Individualverkehrs darzustellen und in ihrer Qualität sowie den Auswirkungen auf die o. g. Rahmenbedingungen zu vergleichen und zu bewerten. Darauf basierend wurde eine Vorzugsvariante zur Lage der Gleise und der Haltestellen in der Hönower Straße bzw. Hultschiner Damm festgelegt.

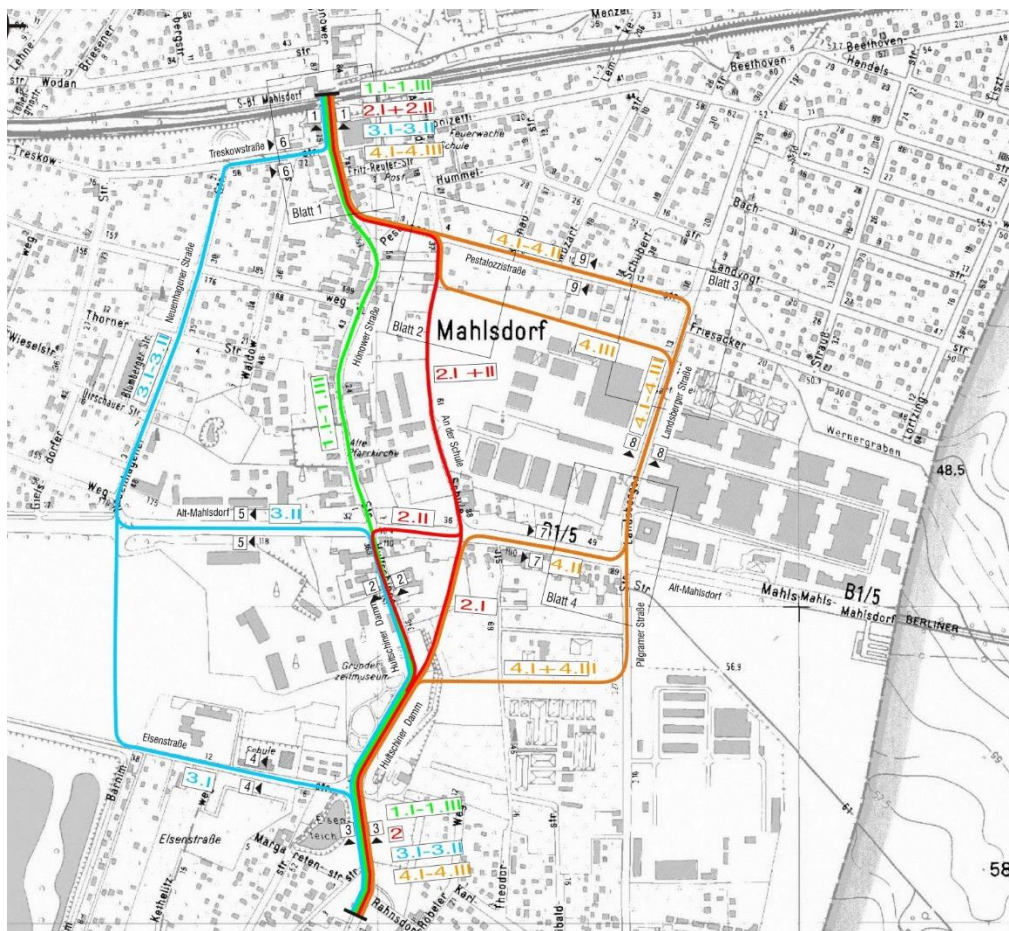
2.3 Grundlagenuntersuchung im Rahmen der Straßenbahnnetzerweiterung Berlin: Neu- und Ausbau der Straßenbahn Bahnhof Mahlsdorf - Mahlsdorf-Süd 2014

In den Jahren 2012 bis 2014 wurde von der Firma BPR Beraten | Planen | Realisieren GmbH die Grundlagenermittlung (mit den Bestandteilen Verkehrsmittelvergleich, Trassenvergleich und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung) durchgeführt. Die planerisch zu bevorzugende Variante sieht eine zweigleisige Führung der Straßenbahn durch die Hönower Straße und südlich von

der B1/B5 im Hultschiner Damm vor, welche in diesem Zusammenhang vom motorisierten Individualverkehr in einem größeren Abschnitt entlastet würde. Ein wesentlicher Abschnitt der Hönower Straße und des Hultschiner Damms würde nicht mehr als Verbindung im übergeordneten Straßennetz fungieren. Diese Funktion wird stattdessen zukünftig durch die neu zu errichtende parallel verlaufende Straße An der Schule übernommen.

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden zehn Varianten untersucht (siehe folgende Abbildung). Die betrachteten Varianten zur Führung der Straßenbahn entsprachen zum Teil den der im Rahmen der Studie für die Straße entwickelten Trassen. Zur Bestimmung der für den Verkehrskorridor Bahnhof Mahlsdorf– Mahlsdorf-Süd am besten geeigneten Trassenführung wurde ein Trassenvergleich durchgeführt. Die Trassenvarianten wurden einem zweistufigen Bewertungsverfahren unterzogen.

Abbildung 1: Darstellung der 10 untersuchten Trassenverläufe für die Straßenbahn



- 1.I vorhandene eingleisige Strecke mit Anordnung einer Kreuzungsstelle und Umbau S-Bahnhof: Knoten Hultschiner Damm / Rahnsdorfer Straße bis S-Bahnhof Mahlsdorf über Hultschiner Damm und Hönower Straße
- 1.II durchgehender zweigleisiger Ausbau: Knoten Hultschiner Damm / Rahnsdorfer Straße bis S-Bahnhof Mahlsdorf über Hultschiner Damm und Hönower Straße
- 1.III teilweiser zweigleisiger Ausbau in den Abschnitten S-Bahnhof - Wilhelmsmühlenweg und Rahnsdorfer Str. - Abzweig Umgehungsstraße
- 2.I Knoten Hultschiner Damm / Rahnsdorfer Straße bis S-Bahnhof Mahlsdorf über An der Schule
- 2.II Knoten Hultschiner Damm / Rahnsdorfer Straße bis S-Bahnhof Mahlsdorf über Alt Mahlsdorf und An der Schule
- 3.I Knoten Hultschiner Damm / Rahnsdorfer Straße bis S-Bahnhof Mahlsdorf über Eisenstraße, Neuenhagener Straße und Treskowstraße
- 3.II Knoten Hultschiner Damm / Rahnsdorfer Straße bis S-Bahnhof Mahlsdorf über Hultschiner Damm, Alt-Mahlsdorf, Neuenhagener Straße und Treskowstraße
- 4.I Knoten Hultschiner Damm / Rahnsdorfer Straße bis S-Bahnhof Mahlsdorf über Hultschiner Damm, Pilgramer Straße, Landsberger Straße, Pestalozzistraße und Hönower Straße
- 4.II Knoten Hultschiner Damm / Rahnsdorfer Straße bis S-Bahnhof Mahlsdorf über Hultschiner Damm, Alt-Mahlsdorf, Landsberger Straße, Pestalozzistraße und Hönower Straße
- 4.III Knoten Hultschiner Damm / Rahnsdorfer Straße bis S-Bahnhof Mahlsdorf über Hultschiner Damm, Pilgramer Straße, Landsberger Straße, und Hönower Straße

Quelle: BPR, 2014.

In der ersten Stufe wurde eine qualitative Bewertung der Trassenalternativen mit Hilfe einer Bewertungsskala nach den Kriterien Reisezeit, Umsteigen, Potentialerschließung, Wirtschaftlichkeit, Streckenqualität, Flexibilität, Investitionen, Bauliche Rahmenbedingungen, Städtebauliche Aspekte, Verkehrsemissionen durchgeführt.

Die vier bestplatzierten Alternativen 1.I, 1.II, 1.III und 2.I wurden für eine vertiefte Bewertung in der Stufe 2 durch quantitative Kenngrößen auf der Grundlage des Verkehrsmodells und auf Basis einer idealisierten Planung übernommen und erneut bewertet.

Die Führung des MIV wurde gemäß der Vorzugsvariante von 2007 zu Grunde gelegt.

Das Verfahren zur Bestimmung der Vorzugsvariante für die Trasse und den Endpunkt hat ergeben, dass die bestehende Streckenführung der Straßenbahnlinie 62 im Abschnitt Bahnhof Mahlsdorf – Rahnsdorfer Straße beizubehalten ist. Dies ermöglicht eine sehr gute Potentialerschließung mit hoher Nachfrage und günstige Reisezeiten sowie insgesamt eine

gute Wirtschaftlichkeit. Wichtig ist bei der Erschließung des Bahnhofs die bessere Anbindung an diesen durch Verkürzung der Umsteigewege im Vergleich zu heute.

Ein langer zweigleisiger Streckenausbau (Erfordernis im Zweirichtungsverkehr siehe auch §15 (5) BoStrab) erhöht die Betriebsqualität, was bedeutet, dass der Fahrplan nicht so anfällig bei Verspätungen ist. Betriebliche Störungen können besser kompensiert und der Verkehr grundsätzlich besser abgewickelt werden. Zusammen mit dem zweigleisigen Ausbau erfolgt auch die Verbesserung der Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr im Vergleich zu heute. Außerdem werden die Einschränkungen für den MIV verringert und die städtebauliche Situation soll insgesamt aufgewertet werden.

Nach Abwägung aller Kriterien wurde festgestellt, dass die planerisch zu bevorzugende Trasse für den Neu- und Ausbau der Straßenbahn zwischen dem Bahnhof Mahlsdorf und der Rahnsdorfer Straße in der Hönower Straße und im Hultschiner Damm verläuft.

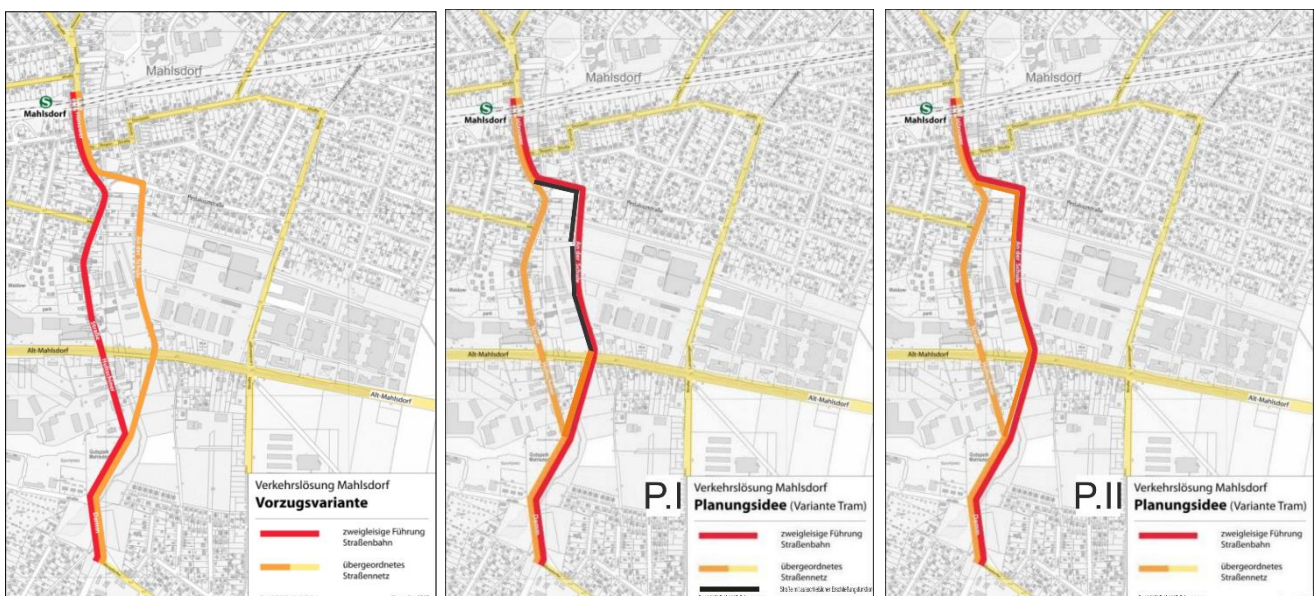
Nach 2014 fanden im Rahmen der Vorplanung BürgerInnenbeteiligungen statt, die eine weitere Variante hervorbrachte, die noch nicht in der Grundlagenuntersuchung Eingang gefunden hatte. Dieses wurde in einer Ergänzungsunterlage 2021 nachgeholt.

Die vorgeschlagene Variante unterscheidet sich von den bislang untersuchten und bewerteten dadurch, dass der Straßenzug Hönower Straße/ Hultschiner Damm weiter Teil des übergeordneten Straßennetzes sein und seine Bedeutung als Nord-Süd-Verbindung für den MIV beibehalten soll. Die Straßenbahn hingegen soll, analog zu Variante 2.I, in der neuen Straße An der Schule verlaufen.

Es wurde geprüft, wie sich die Planungsidee P.I bei einer ausschließlichen Erschließungsnutzung der nördlichen Straße An der Schule inklusive einer fehlenden Durchbindung dieser zur Pestalozzistraße und P.II mit einer teilweisen MIV-Nutzung (parallel zum bestehenden Straßenzug) der Straße An der Schule verhält.

Die folgenden Abbildungen stellen die Streckenführung der Vorzugsvariante und die Streckenführung der beiden Untervarianten dar.

Abbildung 2: Darstellung der ergänzten untersuchten Varianten im Vergleich zur Vorzugsvariante



Quelle: SenUVK, IVA, 2021.

Die beiden zusätzlich untersuchten Varianten belegen Platz 5 (P.II) und Platz 6 (P.I) im ersten Verfahrensschritt und liegen damit im Mittelfeld der nunmehr betrachteten 12 Varianten der Straßenbahnführung. Als Konsequenz dieses Ergebnisses wurde keine weitere Untersuchung in der zweiten Stufe vorgenommen.

Fazit dieser Ergänzungsunterlage ist also, dass die planerisch zu bevorzugende Variante weiterhin als bestgeeignete Variante hervorgeht.

2.4. Ergebnis der Untersuchungen

Die Ergebnisse der einzelnen Machbarkeitsstudien sowie der verkehrlichen Untersuchungen bestätigen sich gegenseitig. Sowohl die Vorzugsvariante für den motorisierten Individualverkehr als auch die Vorzugsvariante für die Straßenbahn sind unabhängig voneinander im Rahmen der o.a. Untersuchungen bewertet worden.

Somit ist die Vorzugsvariante für den Motorisierten Individualverkehr die Führung über: KP Hönow Str./Pestalozzistr.-Pestalozzistr. bis KP Straße An der Schule-Straße An der Schule mit Verbindung beider Teile bis KP B1/5-Weiterführung südlich der B1/5 zwischen den Bebauungen am Hultschiner Damm und Wohngebiet Theodorstraße bis zum Anschluss an den Hultschiner Damm am Knick südlich des Gutshauses Mahlsdorf.

Für die Straßenbahn ist in allen Untersuchungen der zweigleisige Ausbau der Straßenbahn unter Nutzung der Verkehrsräume des Hultschiner Damms sowie der Hönow Str. bis zum Bahnhof Mahlsdorf als beste Variante festzustellen.

Laut Planung werden entsprechend nördlich des KP Pestalozzistraße sowohl der MIV als auch die Straßenbahn im selben Korridor der Verkehrsfläche der Hönow Str. verkehren.

3. Städtebauliche Entwicklungen bis 2021

3.1. Bauleitplanung (Status)

Entsprechend dem Flächennutzungsplan und der aktuellen Bereichsentwicklungsplanung wird mit der Aufstellung und Festsetzung von Bebauungsplänen eine städtebauliche Aufwertung Mahlsdorfs geplant. Die Flächen entlang der neuen Straßenverbindung zwischen Hönow Str. in Höhe des Bahnhofs Mahlsdorf und dem Hultschiner Damm auf Höhe der Rahnsdorfer Straße befinden sich in der Entwicklung.

Aufgrund festgesetzter B-Pläne und der Erteilung vorzeitiger Baureife wurden einzelne Vorhaben bereits genehmigt. Dazu gehören z.B. das Einkaufszentrum einschließlich großem REWE-Markt südlich des Bahnhofes (XXIII-3-2VE festgesetzt), ein Seniorenheim (B-Plan XXIII-3 festgesetzt), das Wohngebiet südlich der Straße Alt-Mahlsdorf zwischen Pilgramer Straße und Hultschiner Damm (B-Pläne XXII-9a und b).

In dem Untersuchungsgebiet der Machbarkeitsstudien wurden in den letzten Jahren mehrere Bebauungsplanverfahren durchgeführt. Die im Rahmen der Studien untersuchten Varianten betreffen mehrere Bebauungspläne. Diese haben den in der folgenden Tabelle dargestellten Status.

B-Plan Nr.	Status 2007	Status 2021
XXIII – 33	im Verfahren	im Verfahren
XXIII – 2a	festgesetzt	festgesetzt
XXIII – 2b	festgesetzt	festgesetzt
XXIII – 2d	festgesetzt	festgesetzt
XXIII – 2e	im Verfahren	im Verfahren
XXIII – 3	festgesetzt	festgesetzt
XXIII – 4a	im Verfahren	im Verfahren
XXIII – 4b	im Verfahren	im Verfahren
XXIII – 4c	im Verfahren	im Verfahren
XXIII – 9a	im Verfahren	im Verfahren
XXIII – 10	im Verfahren	im Verfahren

Schwerpunkte der Entwicklung sind die Ansiedlung von Einzelhandel mit Konzentrationen am Bahnhof Mahlsdorf und nördlich der Bundesstraße B1/5, der Erhalt von einzelnen denkmalwürdigen Gebäuden

und die Wiedererkennbarkeit der historischen Ortslage. Ein weiteres wichtiges Ziel war die Ansiedlung und Entwicklung von Wohnen. Es entstanden verschiedene Wohnformen nördlich und südlich der Straße Alt-Mahlsdorf unter Nutzung von Freiflächenpotentialen. So wurde ein Retentionsbecken geplant und Freiflächen beidseitig des Rohrpfehlgrabens bebaut.

Wesentliche Bedeutung bei der weiteren Entwicklung des Bereichs Alt-Mahlsdorf wird dem Straßenzug Hönower Straße beigemessen; dort sollen die Verkehrsanlagen den historisch gewachsenen Straßenraum berücksichtigen und ihn funktional nicht überformen.

Östlich der Straße An der Schule ist ein Sondergebiet für großflächige Handelsbetriebe entstanden.

Als Beispiele sind zu nennen:

- Mehrgeschossige Wohnungsneubauten an der Straße An der Schule
- Schulneubau an der Straße An der Schule
- Mahlsdorfer Markt (Nahversorgungszentrum) an der Straße An der Schule
- Wohnbebauung (Ein- und Mehrfamilienhäuser) an der Theodorstraße, insbesondere westlich des Arturweges

3.2. Auswirkungen

Bei der Umsetzung der verbindlichen Bauleitplanungen (Bebauungspläne) des Bezirksamtes Marzahn-Hellersdorf ist festzustellen, dass eine Orientierung an den Vorgaben für die darin vorgesehenen Trassenkorridore der verkehrlichen Erschließung erfolgte. Die Hönower Straße und die Straße An der Schule sind mit den vorhandenen bzw. der vorgesehenen Straßenraumbreiten, gemäß den Vorgaben aus den Machbarkeitsstudien (siehe Punkte 2.1 bis 2.3) berücksichtigt worden. Das bedeutet, dass die festgesetzten bzw. im Verfahren befindlichen Bebauungspläne die Vorgaben der Vorzugstrassen als Grundlage übernommen haben. In Bereichen ohne festgesetzten Bebauungsplan wurden ebenfalls unter weitgehender Berücksichtigung der Vorzugsvarianten Bauvorhaben in großem Maße genehmigt.

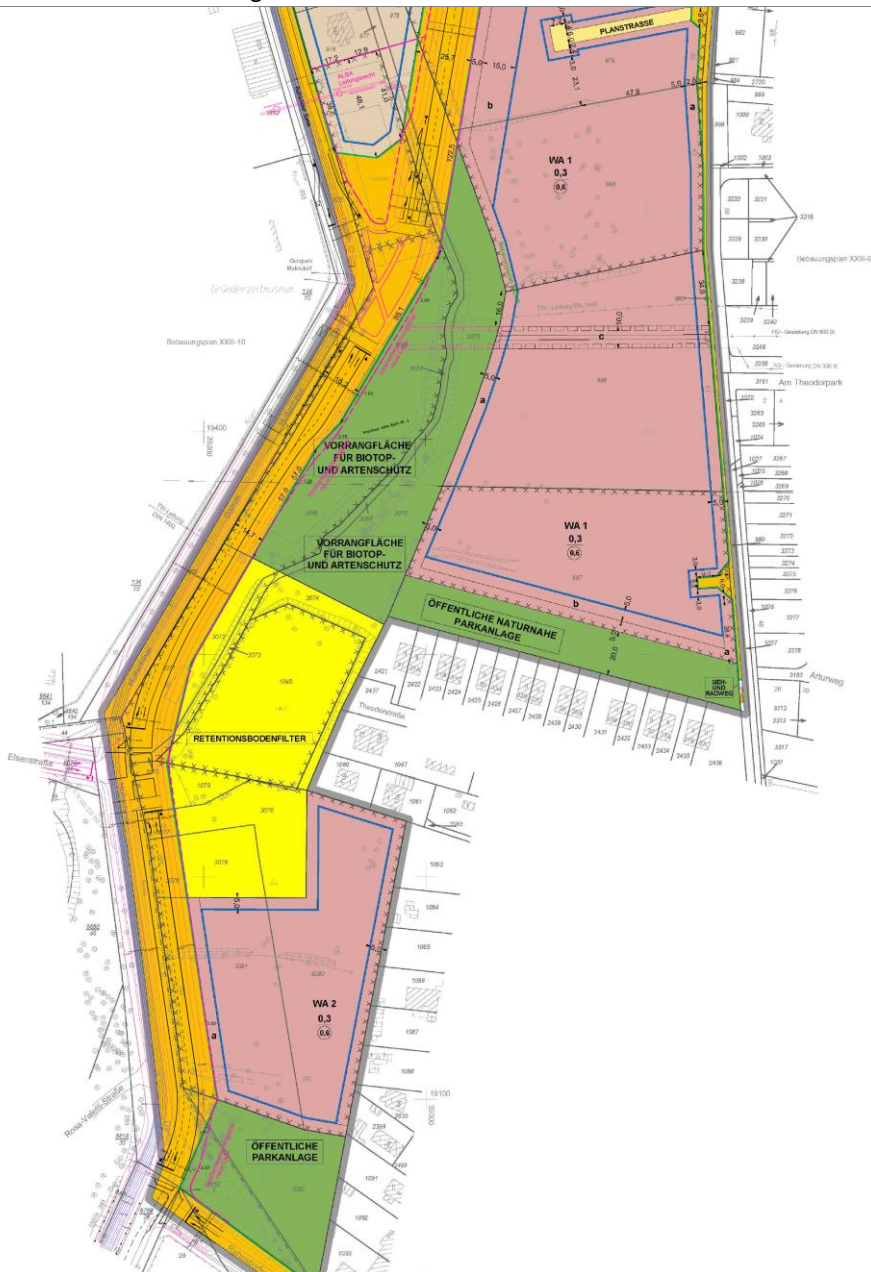


Bild 2: Ausschnitt aus dem Bebauungsplan XXIII-9a 18-1 (im Verfahren)

Der für die weiteren im Rahmen der Machbarkeitsstudien untersuchten Varianten erforderliche Ausbau, zum Teil auch Neubau, mit der Folge einer notwendigen Erweiterung des betrachteten vorhandenen Straßenraumes, wurde bei der zwischenzeitlichen Genehmigung von Bebauungen nicht berücksichtigt.

Durch die genehmigten Bauten in den als Wohngebiet ausgewiesenen Flächen gemäß des im Verfahren befindlichen Bebauungsplans XXIII-9a wäre die Realisierung der Varianten 1b, 2 und 3 (gemäß MBS 2007, Straße) nur mit einem Abriss der Neubauten (Einfamilien- und Reihenhaussiedlungen) möglich.

Nur die Variante 1a ist nunmehr ohne Konfliktpotential gegenüber den Planungen der Berliner Wasserbetriebe für ein Regenwasserfilterbecken im Bereich des Hultschiner Damms. Die Varianten 1b und 2 sind mit diesen Planungen unverträglich.

Gleiches gilt für die in diesen Korridoren angelegten Trassen für die Straßenbahn. Auch hier ist lediglich die Vorzugsvariante (der zweigleisige Ausbau der Straßenbahn über den Hultschiner Damm und die Hönower Straße) möglich. Alle anderen Varianten sind mit erheblichen Abrissarbeiten der Neubauten oder größerem Grunderwerb verbunden.

4. Fazit

Ohne eine konkret Kriterien bezogene erneute Bewertung durchzuführen, kann davon ausgegangen werden, dass mit der der weiteren Planung zugrundeliegenden Variante 1a aus heutiger Sicht keine schlechteren Auswirkungen als zum Zeitpunkt der Machbarkeitsstudie im Jahr 2007 zu erwarten sind. Das betrifft zum einen die direkte Bewertung der Variante und zum anderen die Bewertung der Vorzugsvariante im Verhältnis zu den anderen Varianten. Somit gibt es aufgrund der städtebaulichen Entwicklung und den heute herrschenden Randbedingungen keine Variante, die sich zur Erreichung der Planungsziele (Verbesserung der Verkehrssicherheit, die städtebauliche Aufwertung, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Schaffung von sicheren Verkehrsanlagen für Radfahrer und Fußgänger und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den Motorisierten Individualverkehr sowie die Lage der Straßenbahntrasse) besser eignet als die Vorzugsvariante.
