

An aerial orthophoto of an urban area, likely in Berlin, showing a grid of streets, residential buildings, and some industrial structures. A thick green line is drawn across the image, starting from the top center, curving to the left, then down, then right, and finally down again, forming a path through the urban landscape. The path starts near a large industrial building complex in the upper right and ends near a residential area in the lower right.

Gegenüberstellung Vorzugsvariante – Planungsidee

Verkehrsführung – Vorzugsvariante und Planungsidee



Vergleich – Verkehrspolitische Zielstellungen

Vorzugsvariante Verkehrskonzept Mahlsdorf	Planungsidee „Tram über Straße An der Schule“
<p>Vorrang ÖPNV und Radverkehr wird konsequent verfolgt</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ direkte Führung der Straßenbahn ▶ sichere Radverkehrsführung durch separate Anlagen bei hohem Kfz-Verkehr <p>Durchgehender Straßenverkehr leistungsfähig und konzentriert, Vermeidung von Ausweichverkehren</p> <p>Engpässe an der B1/5 werden beseitigt</p> <p>Städtebauliche Stärkung durch Neuordnung des Verkehrs</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ für enge Ortslage südlich Pestalozzistraße Aufwertung durch Verkehrsentlastung ▶ gestalterische Qualität im Straßenraum An der Schule einschließlich Baumreihen 	<p>Geringere Stärkung des Umweltverbundes</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ längere Strecke für Tram mit Kurvenführung ▶ Einzugsbereiche werden nicht erreicht ▶ keine sichere Radverkehrsführung in der Hönower Straße – Hultschiner Damm <p>Durchgehender Straßenverkehr zusätzlich in der Straße An der Schule</p> <p>Stauerscheinungen, Qualitätsengpässe entlang der B1/5</p> <p>Städtebauliche Defizite bleiben</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Hauptachse für Straßenverkehr durchgängig in engen Straßenräumen mit Lärm und Emissionen ▶ gestalterische Qualität in der Straße An der Schule erfordert deutlich mehr Flächenbedarf

Vergleich – Belange Straßenbahn

Vorzugsvariante Verkehrskonzept Mahlsdorf	Planungsidee „Tram über Straße An der Schule“
<p>Geradlinige Streckenführung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ geringe Kurvigkeit ▶ kurze Fahrzeit ▶ geringere Investitionskosten ▶ stabiler Betrieb durch geringes MIV-Aufkommen in Hönower Straße <p>Sehr gute Erschließung des Fahrgastpotentials</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Führung der Straßenbahn mittig des Siedlungsbereiches führt zu kurzen Zugangszeiten ▶ neue Zuwegungen in den B-Plänen auf die Streckenführung ausgerichtet <p>Integrierte städtebauliche Entwicklung des Ortskerns Mahlsdorf durch Impuls durch Straßenbahnprojekt</p>	<p>Umwegige Streckenführung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ zwei enge Kurvenradien ▶ längere Strecke und Fahrzeit ▶ höhere Investitionskosten ▶ zusätzlicher Flächenbedarf <p>Führung der Straßenbahn in „Randlage“</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Verlängerung der Zugangszeiten führt zu längeren Reisezeiten <p>Städtebauliche Entwicklung des Ortskerns weiter eingeschränkt</p>

Vergleich – Belange Rad- und Fußverkehr

Vorzugsvariante Verkehrskonzept Mahlsdorf	Planungsidee „Tram über Straße An der Schule“
<p>Radverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ separate Führung des Radverkehrs in Hauptachsen des Straßenverkehrs möglich ▶ verträgliche Führung südlich Pestalozzistraße bis Gut Mahlsdorf gemeinsam mit Straßenbahn durch Verkehrsentlastung <p>Fußverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ durch Verkehrsentlastung südlich der Pestalozzistraße deutliche Attraktivitätssteigerung für Fußgänger und bessere Quermöglichkeiten 	<p>Radverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ wegen engem Straßenraum und Überlagerung mit Durchgangsverkehr separate Radverkehrs-anlagen entlang der Hönower Straße und Hultschiner Damm nicht durchgängig möglich ▶ separate Anlagen in der Straße An der Schule würden zusätzl. Flächen benötigen. Keine hohe Attraktivität für Rad fahrende Schüler <p>Fußverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ die Querung für Fußgänger in der engen Hönower Straße ist weiterhin deutlich erschwert

Vergleich – Belange Straßenverkehr

Vorzugsvariante Verkehrskonzept Mahlsdorf	Planungsidee „Tram über Straße An der Schule“
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrsbelastung für Prognose 2030 kann bewältigt werden ▶ Flächenverfügbarkeit durch B-Pläne und Verträge gut vorbereitet ▶ Konzentration des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs auf eine durchgehende Trasse ▶ Schleichverkehr durch das Wohn- und Siedlungsgebiet westlich der Hönower Straße kann weitgehend ausgeschlossen werden ▶ Nachweis der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität der Knotenpunkte insbesondere mit der B1/5 liegt vor, Koordinierbarkeit der Knoten an der B1/5 ist gegeben 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verkehrsbelastung kann durch engen Straßenraum an den KP zu Problemen führen ▶ Flächenbedarf gegenüber bisheriger Planung erhöht sowohl in der Hönower Straße als auch entlang der Straße An der Schule ▶ aufgrund der Lage als erste Zufahrt in/aus Richtung Ost und Anbindung für alle Relationen wird übergeordneter Verkehr die neue Trasse nutzen, Anteil liegt bei ca. 3000 Kfz/Tag ▶ Schleichverkehr westlich der Hönower Straße wird nicht wirkungsvoll begrenzt, Zusatzverkehre durch Kompanistenviertel möglich ▶ Ausbildung der zwei Knotenpunkte mit B1/5 für alle Richtungen gefährdet Koordinierung und Leistungsfähigkeit

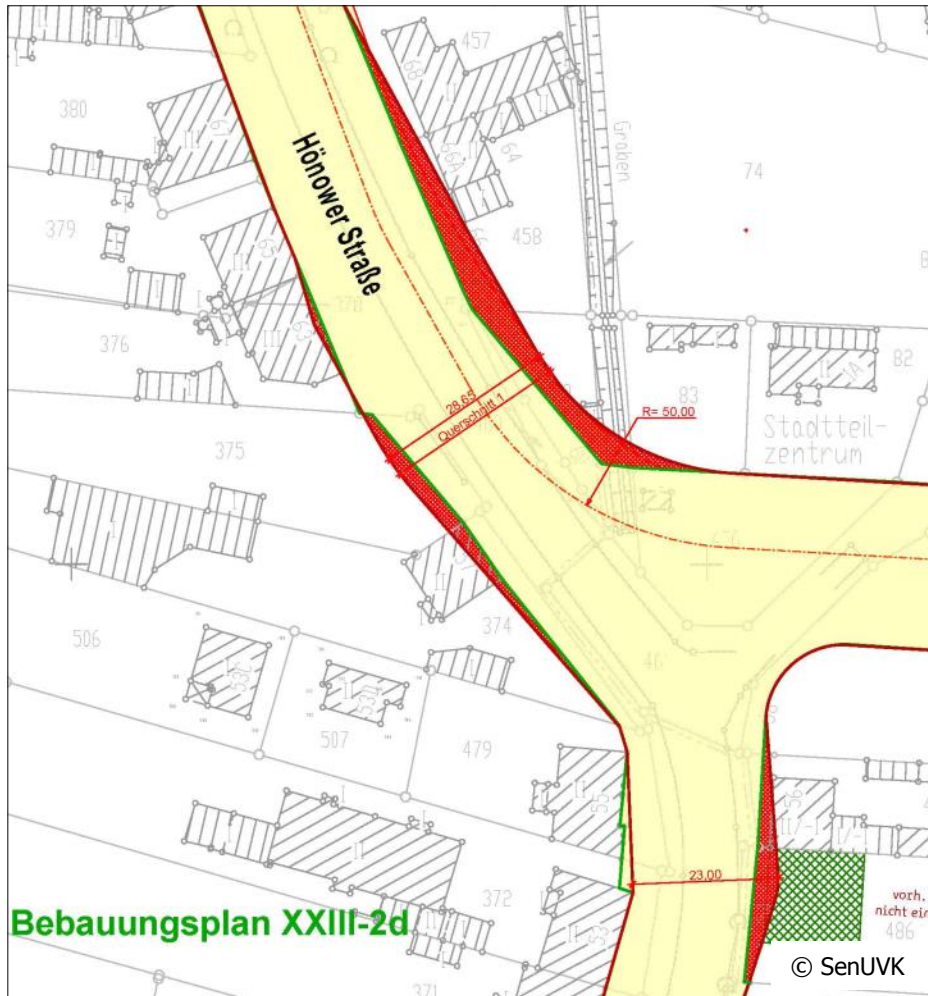
Problematik Flächenbedarf – Planungsidee

Prüfung ob bisherige Flächenfreihaltung für Vorzugslösung auch einer Straßenbahn-führung über Straße An der Schule und Verlängerung bis Gut Mahlsdorf genügt.

Kritische Bereiche mit zusätzlichen Grunderwerb und Eingriffen identifiziert:

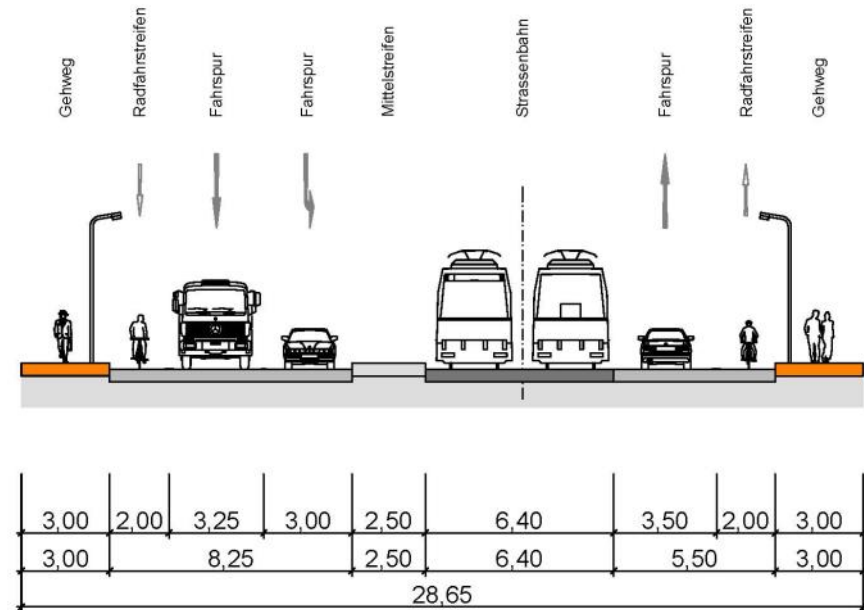
- ▶ KP Hönower Straße / Pestalozzistraße
- ▶ Hönower Straße / B1/5
- ▶ An der Schule – Haltestellenbereich neue Schule
- ▶ KP An der Schule / B1/5
- ▶ Querschnitt Hultschiner Damm
- ▶ KP Gut Mahlsdorf – Zufahrt Hultschiner Damm

Problematik Flächenbedarf – Planungsidee



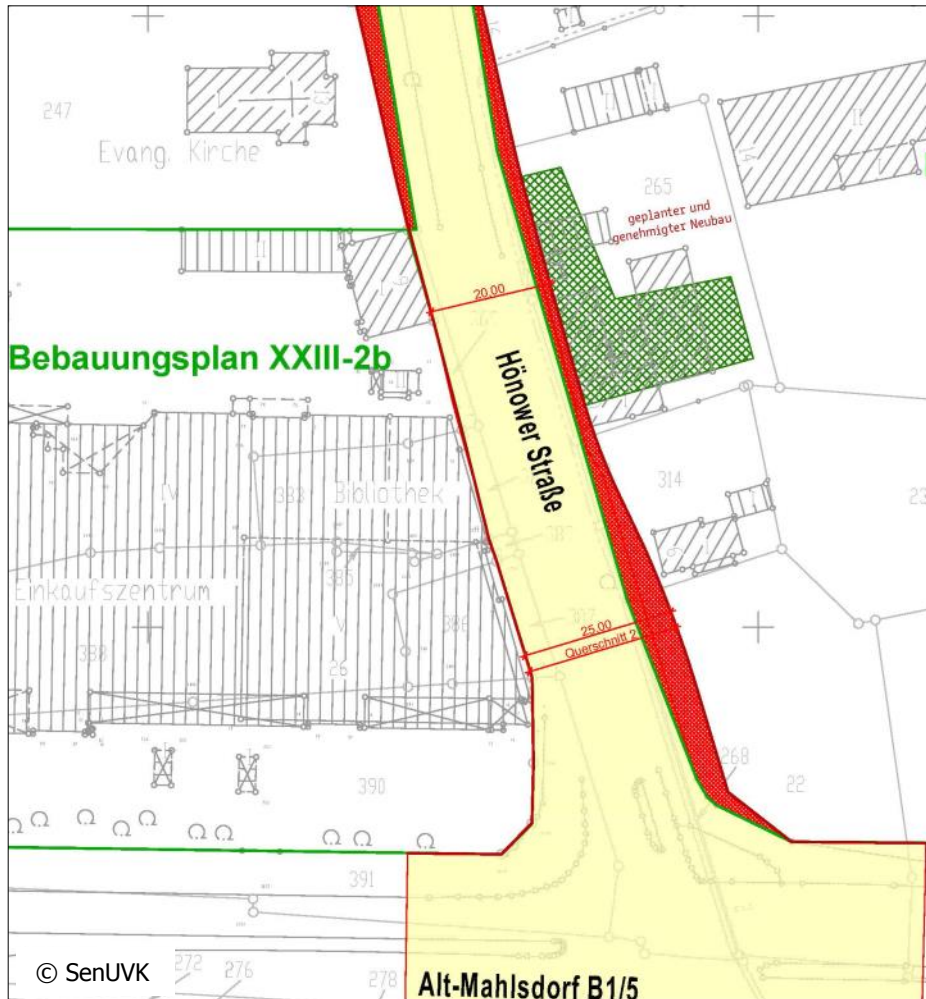
Notwendiger Regelquerschnitt

Hönower Straße nördlich Pestalozzistraße



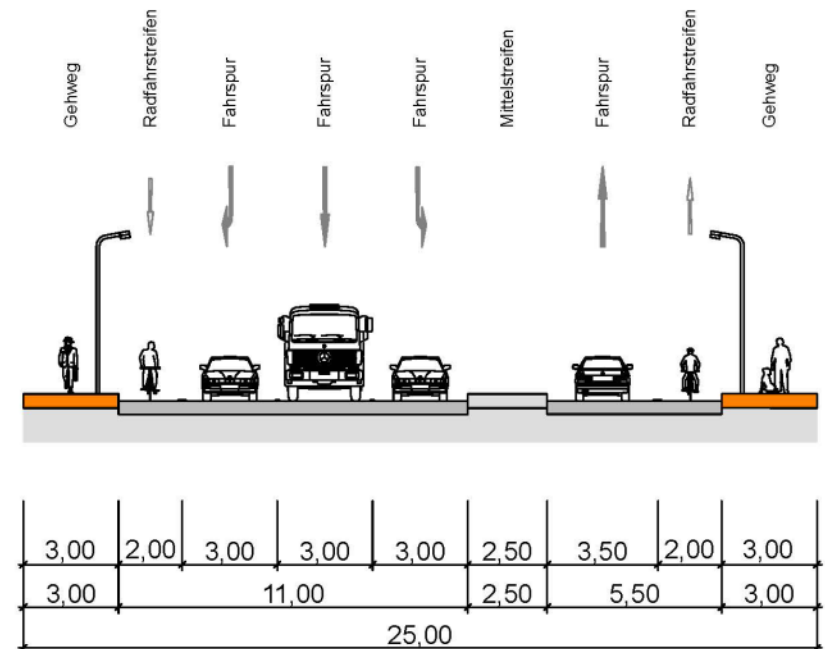
© SenUVK

Problematik Flächenbedarf – Planungsidee



Notwendiger Regelquerschnitt

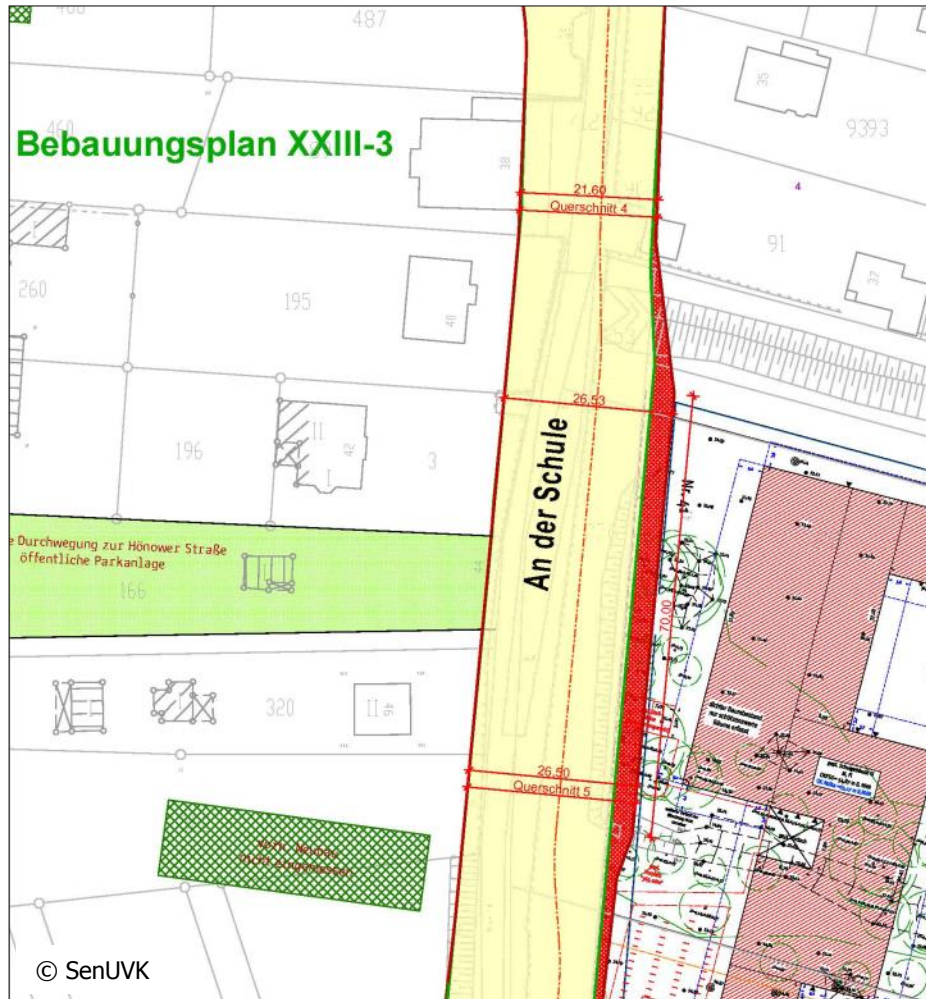
Hönow Straße nördlich B1/5



Hinweis: Hultschiner Damm südl. KP mit > 20m Breite ausfüllen

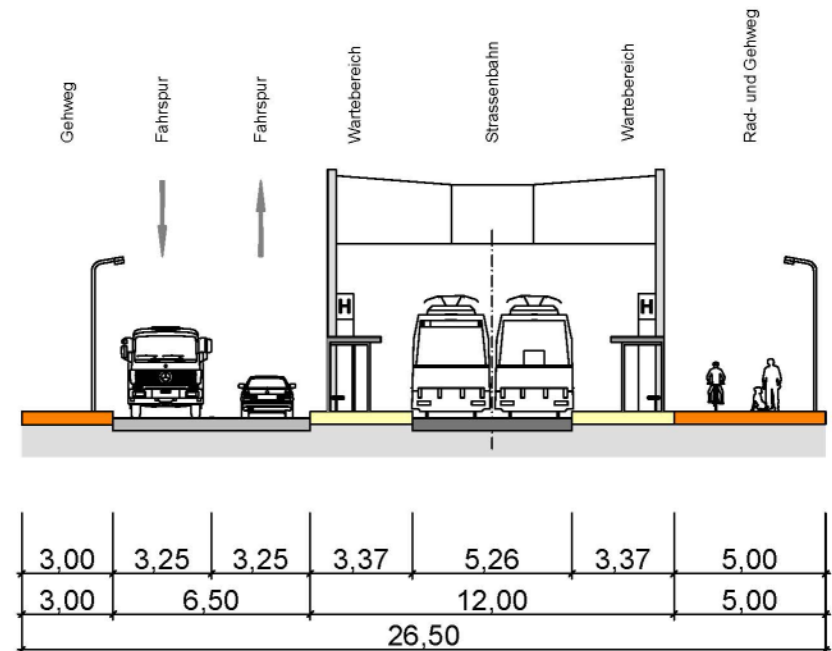
© SenUVK

Problematik Flächenbedarf – Planungsidee



Notwendiger Regelquerschnitt

Straße An der Schule Haltestelle



Hinweis: zwischen Schule und B1/5 Querschnitt B = 22 m

© SenUVK

Fazit und Empfehlung

- ▶ Die Führung der Straßenbahn über die Straße An der Schule hat deutliche Nachteile gegenüber der bisher gültigen Planungsvariante
- ▶ Keine planrechtsrelevante Begründung zur Vertiefung der Planungsidee
- ▶ Weitere Planungsverzögerungen führen zum Investitionsstau für nötige Infrastrukturerneuerungen (veralteter Leitungsbestand insbesondere BWB, BVG, Chance der Neuordnung für zweigleisigen Ausbau der Straßenbahnstrecke)
- ▶ Städtebauliche Defizite in der engeren Ortslage bleiben

Empfehlung:

- ▶ Zustimmung zur bisher mit B-Plänen begleiteten Verkehrslösung
- ▶ Grünes Licht für den Beginn der Vorplanung durch BVG und SenUVK Abt V
- ▶ Behördenbeteiligung und Information der Öffentlichkeit auf Grundlage der Vorplanungsunterlagen