



Verkehrsstudie Landsberger Straße in Berlin-Mahlsdorf - Kurzfassung -

Auftraggeber

**Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von
Berlin**

Abteilung Wirtschaft, Tiefbau, Bürgerdienste
und öffentliche Ordnung
Tiefbauamt
Schkopauer Ring 2
12681 Berlin

Auftragnehmer

stadtraum

Gesellschaft für Raumplanung,
Städtebau & Verkehrstechnik mbH
Rotherstraße 22
10245 Berlin

Bearbeiter

Dipl.-Ing. Volker Müller

Dipl.-Ing. Ulf Kühne

Telefon

030 - 556 75 137

E-Mail

Ulf.Kuehne@stadtraum.com

Projekt-Nr.

5132

Berlin, 30. Mai 2011

Inhaltsverzeichnis

Hinweis: Die im Inhaltsverzeichnis grau dargestellten Abschnitte sind in der vorliegenden Kurzfassung der Verkehrsstudie Landsberger Straße in Berlin-Mahlsdorf nicht enthalten. Die angegebenen Seitenzahlen beziehen sich auf den Abschlußbericht und nicht auf diese Kurzfassung.

Erläuterungsbericht	Seite
1 Anlass der Studie	1
2 Aufgabenstellung	2
3 Bereits durchgeführte Untersuchungen	3
4 Vorhandene Situationen, Ausgangslage	6
4.1 Beschreibung des Untersuchungsraumes	6
4.2 Beschreibung der verkehrlichen Situation	7
4.3 Stadt- und raumplanerische Entwicklung	8
5 Verkehrsanalyse	10
5.1 Analyseziel	10
5.2 Methodik der Analyse	11
5.3 Verkehrsermittlung	11
5.3.1 Verkehrsdatenerfassung	11
5.3.2 Aufbereitung der Verkehrsdatenerfassung, Zählergebnisse	12
6 Strukturbasierte Verkehrsentwicklung	26
6.1 Induzierte Verkehre	26
6.2 Verteilungsbetrachtung der induzierten Verkehre	28
6.3 Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte	28
6.4 Verträglichkeit des prognostizierten Verkehrsaufkommens	32

7	Auswertung der Verkehrsstromanalysen	34
7.1	Verkehrsentwicklung	34
7.2	Verkehrsaufkommen nördlich des S-Bahnhofes Mahlsdorf	34
7.3	Verkehrsaufkommen südlich des S-Bahnhofes Mahlsdorf	37
8	Bewertung der Untersuchungsergebnisse	38
8.1	Bewertung der Szenarien	38
8.2	Mögliche Baukosten	41
9	Schlussbetrachtung	43

Anlagen

Teil I: Karten	Blatt
Trassenführung	1
Zählstellen	2
DTV (24-h-Werte)	3
Quell- und Zielverkehr (DTV 24h-Werte)	4
Ostbahnquerung Landsberger Straße (DTV 24h-Werte)	5
Prognosebelastung	6
Zählergebnisse Fahrtrichtung Nord	7
Zählergebnisse Ridbacher Straße	8
Zählergebnisse Fahrtrichtung Süd	9
Durchgangsverkehr	10

**Teil II: Knotenpunkt Alt-Mahlsdorf (B1/5) /
Hönower Straße – Hultschiner Damm** **Blatt**

Zählergebnisse (28.10.2010)	II.1.1 – II.1.20
Vormittägliche Belastung (28.10.2010; 05:30 – 08:00 Uhr)	II.2.1
Nachmittägliche Belastung (28.10.2010; 05:30 – 08:00 Uhr)	II.2.2
Spitzenstunden (28.10.2010)	II.2.3 – II.2.6
Ganglinien (28.10.2010)	II.2.7 – II.2.12
HBS-Bewertung (28.10.2010)	II.2.13
Signalzeitenplan SZP 4 / Spät	II.2.14

Teil III: Hönower Straße / Riesaer Straße **Blatt**

Zählergebnisse (28.10.2010)	III.1.1 – III.1.16
Vormittägliche Belastung (28.10.2010; 05:30 – 08:00 Uhr)	III.2.1
Nachmittägliche Belastung (28.10.2010; 05:30 – 08:00 Uhr)	III.2.2
Spitzenstunden (28.10.2010)	III.2.3 – III.2.6
Ganglinien (28.10.2010)	III.2.7 – III.2.12
HBS-Bewertung (28.10.2010)	III.2.13
Signalzeitenplan SZP 4 / Spät	III.2.14

Teil IV: Ridbacher Straße **Blatt**

Zählergebnisse (28.10.2010)	IV.1.1 – IV.1.6
Vormittägliche Belastung (28.10.2010; 05:30 – 08:00 Uhr)	IV.2.1
Nachmittägliche Belastung (28.10.2010; 05:30 – 08:00 Uhr)	IV.2.2
Spitzenstunden (28.10.2010)	IV.2.3 – IV.2.4
Ganglinien (28.10.2010)	IV.2.5 – IV.2.6

Teil V: Donizettistraße / Lemkestraße

Blatt

Zählergebnisse (17.11.2010)	V.1.1 – V.1.16
Nachmittägliche Belastung (17.11.2010; 15:00 – 19:00 Uhr)	V.2.1
Nachmittagsspitzenstunde (17.11.2010)	V.2.2
Ganglinien (17.11.2010)	V.2.3 – V.2.9
Berechnung DTV (17.11.2010)	V.2.10
Strombelastungsplan DTV PKW (17.11.2010)	V.2.11
Strombelastungsplan DTV LKW (17.11.2010)	V.2.12
Zählergebnisse (14.04.2011)	V.3.1 – V.3.16
Nachmittägliche Belastung (14.04.2011; 15:00 – 19:00 Uhr)	V.4.1
Nachmittagsspitzenstunde (14.04.2011)	V.4.2
Ganglinien (14.04.2011)	V.2.3 – V.3.9
Berechnung DTV 14.04.2011	V.4.10
Strombelastungsplan DTV PKW (14.04.2011)	V.4.11
Strombelastungsplan DTV LKW (14.04.2011)	V.4.12

1. Anlass der Studie

Mit der Machbarkeitsstudie der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, VII B, zur Verkehrslösung „An der Schule – Neuer Hultschiner Damm“ aus den Jahren 2008/2009 konnte der Nachweis erbracht werden, dass im Bereich der Querung dieser neuen Trasse mit der Straße Alt-Mahlsdorf (B1/5) eine wesentlich flüssigere Verkehrsabwicklung im südlichen Teil des Ortskernes Mahlsdorf zu erwarten ist. Diese Verbesserungen betreffen den südlichen Teil der Hönower Straße mit dem bisherigen Kreuzungspunkt B1, Alt-Mahlsdorf, sowie den anschließenden nördlichen Teil des Hultschiner Dammes.

Problematisch bleiben die Verkehrsbedingungen für den nördlichen Teil der Hönower Straße ab Pestalozzistraße und insbesondere auch im Bereich des S-Bahnhofes Mahlsdorf und nördlich der S-Bahntrasse.

Dies vor allem auch deshalb, weil dieser Bereich nicht in gleichem Maße von den Vorteilen der neuen Trassenführung profitieren kann und zudem darüber hinaus noch durch die leistungs- und qualitätsmäßige Aufwertung der neuen Umfahrung stärker angenommen wird und damit auch höher belastet wird.

So gesehen ist die Sorge der Verantwortlichen des Bezirkes Marzahn-Hellersdorf zu verstehen, die befürchten, dass speziell für den Teil der Hönower Straße zwischen Pestalozzistraße und Ridbacher Straße eine spürbare Verschlechterung der Verkehrsqualität eintritt, die nur durch mögliche entlastende Lösungen oder Bypassangebote vermieden werden könnte.

Eine schon oft ins Gespräch gebrachte Lösung für eine Entlastung des Verkehrs in der Hönower Straße wäre die Querung der Ostbahntrasse im Zuge der Landsberger Straße und damit die Schaffung einer zweiten leistungsgerechten Nord-Süd-Trasse.

Mit der vorliegenden Studie soll zunächst hinterfragt und ermittelt werden, ob es einen begründeten Bedarf für diese Trasse gibt und welche Bedingungen sich aus einem begründeten Bedarf für die Trassenführung an sich ergeben könnten.

2. Aufgabenstellung

Die Aufgabenstellung des Tiefbauamtes Marzahn-Hellersdorf vom 12.07.2010 enthielt folgende Grundanforderungen an die Bearbeitung der Verkehrsstudie:

1. Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Bereich nördlich des S-Bahnhofes Mahlsdorf vor dem Hintergrund der vorgesehenen verkehrlichen und städtischen Infrastrukturmaßnahmen.
2. Verträglichkeit des prognostizierten Verkehrsaufkommens mit dem vorhandenen Fahrbahnquerschnitt und den vorhandenen Knotenpunkten nördlich des S-Bahnhofes Mahlsdorf.
3. Verkehrliche Wirkung für den Kfz-Verkehr bei einer Durchbindung der Landsberger Straße per Über- oder Unterquerung der Ostbahntrasse bei gleichzeitiger Schließung des beschränkten Bahnüberganges Lemkestraße.
Verträglichkeit dieser Maßnahmen im unmittelbaren Umfeld.
4. Verkehrliche Wirkung der vorgenannten Durchbindung auf der Hönower Straße nördlich des S-Bahnhofes Mahlsdorf, mit und ohne möglicher Straßenbahnverlängerung über die Ridbacher Straße Richtung Hellersdorf.
5. Einschätzung der verkehrlichen Wirkung der 3 Szenarien
 - Bau der Durchbindung vor dem Bau der kompletten Umgehungsstraße über die Straße Alt-Mahlsdorf (B1/5),
 - Bau der Durchbindung vor dem Bau der Umgehungsstraße zwischen S-Bahnhof Mahlsdorf und Straße Alt-Mahlsdorf (B1/5), aber nach Fertigstellung des Teiles der Umgehungsstraße südlich der B1/5,
 - Bau der Durchbindung nach dem Bau der kompletten Umgehungsstraße über die Straße Alt-Mahlsdorf (B1/5).

6. Verbale Grobdarstellung des baulichen Aufwandes für die Durchbindung der Landsberger Straße für die zurzeit unterschiedlich ausgebauten Abschnitte der Dahlwitzer Straße und der Landsberger Straße unter Berücksichtigung der Relevanz der Erschließungs- und Straßenausbaubeiträge.

4. Vorhandene Situation, Ausgangslage

4.1 Beschreibung des Untersuchungsraumes

Die Hönower Straße im Ortskern Mahlsdorf ist Teil einer stark beanspruchten Süd-Nord-Verbindung an der östlichen Peripherie des Landes Berlin zwischen den Ortsteilen Köpenick im Süden und Hellersdorf im Norden mit der Anbindung über die L 33 an die BAB A 10, AS Hohen Schönhausen.

Im Gesamtnetz des Landes Berlin ist dieser Straßenzug als übergeordnete Tangentialverbindung ausgewiesen. Sie weist an durchschnittlichen Werktagen mit einer Belastung von DTV = 15.000 Kfz eine für diesen Straßenzug an der Grenze der Belastung liegende Verkehrsmenge auf.

Parallele Süd-Nord-Verbindungen westlich oder östlich dieser Trasse sind nicht durchgehend, sehr zersplittert, nicht in räumlicher Nähe und weisen zudem wie die ostwärts liegende Dahlwitzer Straße noch einen zeitlich unattraktiven Bahnübergang auf.

Diese Trassen können daher auch nicht als Alternativtrassen bezeichnet werden.

Bezüglich Lage und Netzstruktur bietet sich die Trasse über die Landsberger Straße als eine interessante Alternative zur Entlastung des Verkehrsraumes Hönower Straße - Nord an, die allerdings mit dem Makel eines Versatzes über die Lemkestraße und zudem einen niveaugleichen Bahnübergang Lemkestraße behaftet ist.

Für eine alternative Betrachtung des Verkehrsraumes Hönower Straße südlich der Pestalozzistraße ist sie allerdings relativ uninteressant.

Es kann vor dem Hintergrund der vorliegenden und sehr ausführlichen Untersuchungen davon ausgegangen werden, dass eine Entlastung der

bisherigen Trasse Hönowe Straße – Hultschiner Damm durch die vorgesehene neue Trasse über die Straße An der Schule – Verlängerte Straße An der Schule als alternativlos gelten kann.

5. Verkehrsanalyse

5.3.2 Aufbereitung der Verkehrsdatenerfassung, Zählergebnisse

Die ermittelten Daten wurden so aufbereitet, dass Tagesganglinien pro Zählquerschnitt aufgestellt werden konnten. Aus den Tagesganglinien sind die Spitzenstunden für die einzelnen Zeitbereiche ablesbar.

Knotenpunkt Alt-Mahlsdorf (B 1/5) / Hönowe Straße – Hultschiner Damm

Die nachfolgende Tabelle bildet die Veränderung der Querschnittsbelastung auf der Hönowe Straße in der jeweiligen Spitzenstunde ab.

	2007	2010	Veränderung
vormittägliche Spitzenstunde	818 Kfz / h	763 Kfz / h	- 7 %
nachmittägliche Spitzenstunde	869 Kfz / h	952 Kfz / h	+ 9 %

Knotenpunkt Hönowe Straße / Riesaer Straße

Nachfolgend die tabellarische Darstellung der Querschnittsbelastungen der Hönowe Straße in Höhe Riesaer Straße in Abhängigkeit der Tageszeit.

	2009	2010	Veränderung
vormittägliche Spitzenstunde	968 Kfz / h	903 Kfz / h	- 7 %
nachmittägliche Spitzenstunde	1.263 Kfz / h	1.285 Kfz / h	+ 2 %

Tabellarische Darstellung der Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre

Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre auf der Hönower Straße für die Fahrtrichtung von Nord nach Süd bzw. in Gegenrichtung ergeben folgendes Zahlenbild:

Für die Fahrtrichtung Nord – Süd
(von Riesaer Straße nach Alt-Mahlsdorf)

	Quellverkehr	Zielverkehr	Durchgangs- verkehr
05:30 – 08:00	521 Kfz	762 Kfz	205 Kfz (20 %)
15:30 – 18:00	684 Kfz	1.127 Kfz	208 Kfz (15 %)

Für die Fahrtrichtung Süd– Nord
(von Alt-Mahlsdorf nach Riesaer Straße)

	Quellverkehr	Zielverkehr	Durchgangs- verkehr
05:30 – 08:00	740 Kfz	649 Kfz	140 Kfz (15 %)
15:30 – 18:00	1384 Kfz	897 Kfz	252 Kfz (18 %)

Aus der Hochrechnung der Zählwerte ergibt sich folgende
Tagesbelastung:

Für die Fahrtrichtung Nord – Süd
(von Riesaer Straße nach Alt-Mahlsdorf)

	Quellverkehr	Zielverkehr	Durchgangs- verkehr
DTV (früh)	2 790 Kfz	4.085 Kfz	1.100 Kfz (20 %)
DTV (spät)	3 540 Kfz	5.820 Kfz	1.100 Kfz (15 %)

Für die Fahrtrichtung Süd– Nord
(von Alt-Mahlsdorf nach Riesaer Straße)

	Quellverkehr	Zielverkehr	Durchgangs- verkehr
DTV (früh)	3 955 Kfz	3 455 Kfz	765 Kfz (15 %)
DTV (spät)	4 000 Kfz	4 630 Kfz	1.350 Kfz (18 %)

8. Bewertung der Untersuchungsergebnisse

8.1 Bewertung der Szenarien

Die Bewertung der Analyseergebnisse erfolgt auf der Grundlage der Aufgabenstellung des Tiefbauamtes Marzahn-Hellersdorf.

Für die Bewertung der verkehrlichen Wirkung für den Kfz-Verkehr bei einer Durchbindung der Landsberger Straße per Über- oder Unterquerung der Ostbahntrasse bei gleichzeitiger Schließung des beschränkten Bahnüberganges Lemkestraße lassen sich 3 Szenarien beschreiben.

Szenario 1:

Bau der Durchbindung **vor** dem Bau der kompletten Umgehungsstraße über die Straße Alt-Mahlsdorf (B1/5).

Bewertung:

Der Verkehrsentwicklungsplan 2015 des Landes Berlin weist die Trasse Landsberger Straße – Donizettistraße – Lemkestraße als „weitere Straße von besonderer Bedeutung“ aus.

Diese Einstufung erfolgt unabhängig von den Planungen der Umgehungsstraße für den Ortskern Mahlsdorf. Sie berücksichtigt eher mit dem Trassenverlauf des ÖPNV die öffentliche Erschließung dieses nordöstlichsten Siedlungsraumes von Berlin zwischen der Bahntrasse im Süden, der Hönower Straße im Westen, der Greifswalder Straße im Norden und der Dahlwitzer Straße im Osten.

Bei einem Ersatz des beschränkten Bahnüberganges Lemkestraße durch eine niveaufreie Fortführung der Landsberger Straße über die Ostbahngleise wäre zunächst mit mindestens der gleichen Verkehrsbelastung wie über den Bahnübergang Lemkestraße zu rechnen, da sich die Quell- und Zielverkehre für diese Trasse nicht verändern.

Durch die Erhöhung der Attraktivität der Trasse mit den nun geringeren Zeitverlusten durch den Wegfall der Schrankenschließzeiten an der Lemkestraße wird sich ein Teil des Verkehrs der Hönower Straße in Richtung Hönow / Autobahn auf die Landsberger Straße verlagern.

Bei einer Verlagerung von 35 % dieses Anteiles würde dann die Verkehrsbelastung auf der Landsberger Straße ca. 4 000 Fz/24h betragen.

Szenario 2:

Bau einer Durchbindung **vor** dem Bau der Umgehungsstraße zwischen S-Bahnhof Mahlsdorf und Straße Alt-Mahlsdorf (B1/5), **aber nach** Fertigstellung des Teiles der Umgehungsstraße südlich der B1/5,

Bewertung:

Die Trasse Hultschiner Damm – Hönower Straße mit dem Knotenpunkt über die B1/5 wird trotz seiner eingeschränkten Leistungsfähigkeit und des nur ungenügend ausgebauten Knotenpunktes von den Nord-Süd- oder Süd-Nord-Verkehren sehr stark angenommen.

Eine Umfahrung dieser Trasse über die Rahnsdorfer Straße – Landsberger Straße – Donizettistraße – An der Schule – Reuterstraße in seiner Gesamtheit ist kaum festzustellen.

Mit der Fertigstellung des südlichen Teiles der Umgehungsstraße zwischen Rahnsdorfer Straße und der Straße Alt-Mahlsdorf (B1/5) sind keine wesentlichen verkehrlichen Auswirkungen auf die Trasse Landsberger Straße – Lemkestraße zu erwarten als im Szenario 1 bereits beschrieben.

Dieser Teil der Umgehungsstraße mit seinem leistungsfähigen Knotenpunkt mit der B1/5 wird aber zu einer Entlastung der zur Landsberger Straße führenden Trassen, wie der Pilgramer Straße führen.

Szenario 3:

Bau der Durchbindung **nach** dem Bau der kompletten Umgehungs-
trasse über die Straße Alt-Mahlsdorf (B1/5).

Bewertung:

Auch mit der Fertigstellung der kompletten Umfahrung des Ortskernes
Mahlsdorf werden sich keine grundlegend neuen Verkehrsströme und
Lastverteilungen einstellen als im Szenario 1 bereits beschrieben.

Der Grund ist, dass der nördliche Teil der Umfahrung in räumlicher
Nähe zur Hönower Straße liegt und noch vor der Ostbahnunterque-
rung über die Pestalozzistraße zur Hönower Straße zurückgeführt
wird.

Der in Richtung Lemkestraße bzw. Landsberger Straße orientierte
Verkehr hat diese Trasse bereits an der Straße Alt-Mahlsdorf verlas-
sen und sucht seinen Weg zur Landsberger Straße über den Knoten-
punkt Alt-Mahlsdorf / Landsberger Straße – Pilgramer Straße.

Aber diese sind nicht Verkehre, die ihr Ziel am S-Bahnhof Mahlsdorf
oder in der Hönower Straße haben, sondern die ihr Ziel im Siedlungs-
gebiet Lemkestraße / Landsberger Straße haben oder weiter zur
Dahlwitzer Straße fahren.

Der nördliche Teil der Umgehungsstraße hat wegen der Barrierewir-
kung des dazwischenliegenden Wohngebietes Pestalozzistraße, Mo-
zartstraße oder Schubertstraße keinen verkehrlichen Bezug zur
Trasse Landsberger Straße.

Szenario 4:

Bau der Durchbindung Landsberger Straße **und** Bau der kompletten Umgehungsstrasse über die Straße Alt-Mahlsdorf (B1/5).

Bewertung:

Diesem Szenario muss aus siedlungsgestalterischer Sicht und unter dem Gesichtspunkt der bestmöglichen Verteilung und Steuerung der Quell- und Zielverkehre eindeutig der Vorrang eingeräumt werden.

Diese Verkehrslösung, die bezogen auf die Lastverteilung eines Trägers auf 2 Stützen entspricht, bündelt die Verkehre in zwei qualitätsgerechten Nord-Süd-Trassen und vermeidet bestmöglich aufenthaltsmindernde Verkehrsbelastungen der Siedlungsstruktur außerhalb dieser Trassen und ungewollte Quererschließungen.

Aus diesem Grund haben beide Trassen ihre Berechtigung.

8.2 Mögliche Baukosten

Für den Bau einer Brücke über die Ostbahn in Höhe Landsberger Straße müssen bisher nicht bebaute, jedoch der Erholung dienenden Grundstücke aufgegeben werden. Die Straßen nördlich und südlich des Bauwerkes müssen ausgebaut bzw. instand gesetzt werden.

Für das reine Brückenbauwerk ist mit Baukosten von ca. 1,9 Millionen Euro zu rechnen. Zusätzlich entstehen Kosten für den Straßenbau.

Hier wäre zumindest ein grundhafter Ausbau der Landsberger Straße zwischen der Ostbahn und der Lenbachstraße (ca. 500 m) sowie Ostbahn und Donizettistraße (ca. 200 m) erforderlich.

Für einen Ausbau der genannten Strecken kann unter Verwendung eines Kostenansatzes von 200 €/m² von Baukosten in der Höhe von ca. 2 Millionen Euro ausgegangen werden.

Auch die Lemkestraße bedarf bei einer Erhöhung der Verkehrsbelastungen eines Ausbaues.

Der bisher zur Verfügung stehende Querschnitt der Lemkestraße ist im Vergleich zur Landsberger Straße größer und bereits mit Gehwegen ausgestattet.

Allerdings ist die Fahrbahndecke in der Lemkestraße zwischen Ostbahn und Walter-Leistikow-Weg in Kopfsteinpflaster ausgeführt.

Zwischen Walter-Leistikow-Weg und Kieler Straße ist die westliche Seite der Lemkestraße mit einer Asphaltenschicht hergestellt, die östliche Seite der Lemkestraße besitzt weiterhin Kopfsteinpflaster. Erst ab der Kieler Straße ist die Lemkestraße komplett asphaltiert.

Bei einem Ausbau der Lemkestraße zwischen der Ostbahn und dem Walter-Leistikow-Weg (ca. 1.100 m) ist mit Baukosten von 2,2 Millionen Euro zu rechnen. Wird die Lemkestraße zudem bis zur Kieler Straße ausgebaut, kommen für diese zusätzlichen ca. 300 m Kosten von ca. 600.000 Euro hinzu, womit die gesamte Bausumme für die Lemkestraße bei ca. 3 Millionen Euro liegt.

Für den Ausbau der Trasse Landsberger Straße ergibt sich folgende Kostenübersicht:

Leistungsteil	Bereich		Kosten
Brückenbau			ca. 1,9 Millionen €
Landsberger Straße (500 m)	von Ostbahn	bis Lenbachstraße	ca. 1,6 Millionen €
Landsberger Straße (200 m)	von Ostbahn	bis Donizettistraße	ca. 650.000 €
Summe:			ca. 4,15 Millionen €

Annahmen: Kostenansatz von 200 €/m²; Ausbaubreite Landsberger Straße von ca. 16,00 m;

9. Schlussbetrachtung

Die analytisch ermittelten Verkehrswege und Verkehrsbelastungen sowie die straßennetzbasierte Bewertung der Umfahrungstrasse des Ortskernes Mahlsdorf lassen folgende Grundaussagen zu:

1. Ein Zusammenhang oder auch eine Abhängigkeit zwischen der Realisierung der Ortsumfahrung Mahlsdorf und der niveaufreien Querung der Landsberger Straße über die Trassen der Ostbahn lässt sich aus der Analyse und Prognose der Verkehrsabläufe und der Verkehrsbelastungen nicht ableiten. Beide Investitionsmaßnahmen müssen wegen der stadträumlichen Trennung dieser Trassen durch das Wohngebiet Mozartstraße gesondert betrachtet werden.
2. Die Querung der Ostbahn in Höhe Lemkestraße / Landsberger Straße ist zumindest mittelfristig gesehen ein unverzichtbarer Bestandteil zur Aufwertung und Qualifizierung des bezirklichen Straßennetzes. Dieses Straßennetz kann durch eine ersatzlose Schließung des niveaugleichen Bahnüberganges Lemkestraße weder unterbunden noch eingekürzt werden.
3. Schienengleiche Bahnübergänge sind nicht nur ein Sicherheitsrisiko. Sie belasten durch Halte- und Anfahrvorgänge erheblich das Abgas- und Lärmkonto des unmittelbaren Umfeldes des Bahnüberganges. Zudem belastet es durch die Wartezeiten das Zeitbudget der Verkehrsteilnehmer. Aus diesem Grund wäre schon der Ersatz dieses Bahnüberganges durch eine niveaufreie Querung mittelfristig auch eine sinnvolle Investition.
4. Die bauliche Errichtung einer niveaufreien Querung sollte auch nicht am Standort des vorhandenen Bahnüberganges Lemkestraße erfolgen. Zum Einen kann der Bau der Bahnquerung in Verlängerung der Landsberger Straße noch parallel zur Nutzung des Bahnüberganges

Lemkestraße erfolgen und zum Anderen passt er sich mit der Landsberger Straße auch besser in das vorhandene Straßennetz ein.

Bezüglich Straßenraum und Anbaubedingungen bietet sich die Landsberger Straße für eine Aufwertung in der Straßennetzhierarchie und einen weiteren Ausbau bis zur Dahlwitzer Straße auch an.

Da die Lemkestraße aber bezüglich der ÖPNV-Erschließung eine zentralere Lage einnimmt empfiehlt es sich, bei einer niveaufreien Überquerung der Ostbahntrasse sowohl die Lemkestraße als auch die Landsberger Straße als „weitere Straßen von örtlicher Bedeutung“ einzustufen.

5. Auch bei einer Weiterführung der Landsberger Straße über die Ostbahn wird die Lemkestraße zwischen Lenbachstraße und Dahlwitzer Straße ihre Bedeutung als Nord-Süd-Verbindung behalten. Insbesondere der Abschnitt zwischen Lenbachstraße und Kieler Straße weist ein sehr geräuschintensives Großpflaster auf. Es wäre daher heute schon sinnvoll, die Verkehrsqualität in diesem Straßenabschnitt durch eine maßvolle Verbesserung des Fahrbahnniveaus aufzuwerten.
6. Bei einer Durchbindung der Landsberger Straße über die Ostbahn wird die auf dieser Trasse zu erwartende Belastung aus 3 Quellen gespeist:
 - a) Aus der gegenwärtigen Belastung des schienengleichen Bahnüberganges Lemkestraße mit ca. 2.900 Kfz/24 h,
 - b) aus der Belastung des vom Hultschiner Damm über die Hönower Straße nach Hönow fließenden Verkehrs und umgekehrt mit ca. 1.000 Kfz/24 h sowie
 - c) durch den Im Siedlungsgebiet Mahlsdorf-Nord, östlich der Hönower Straße, nach Süden gerichteten Quell- und Zielverkehr mit ca. 4.100 Kfz/24

Daraus ergibt sich für eine mögliche Trasse über die Ostbahn im Zuge der Landsberger Straße eine Belastung von ca. 8.000 Kfz/24 h.

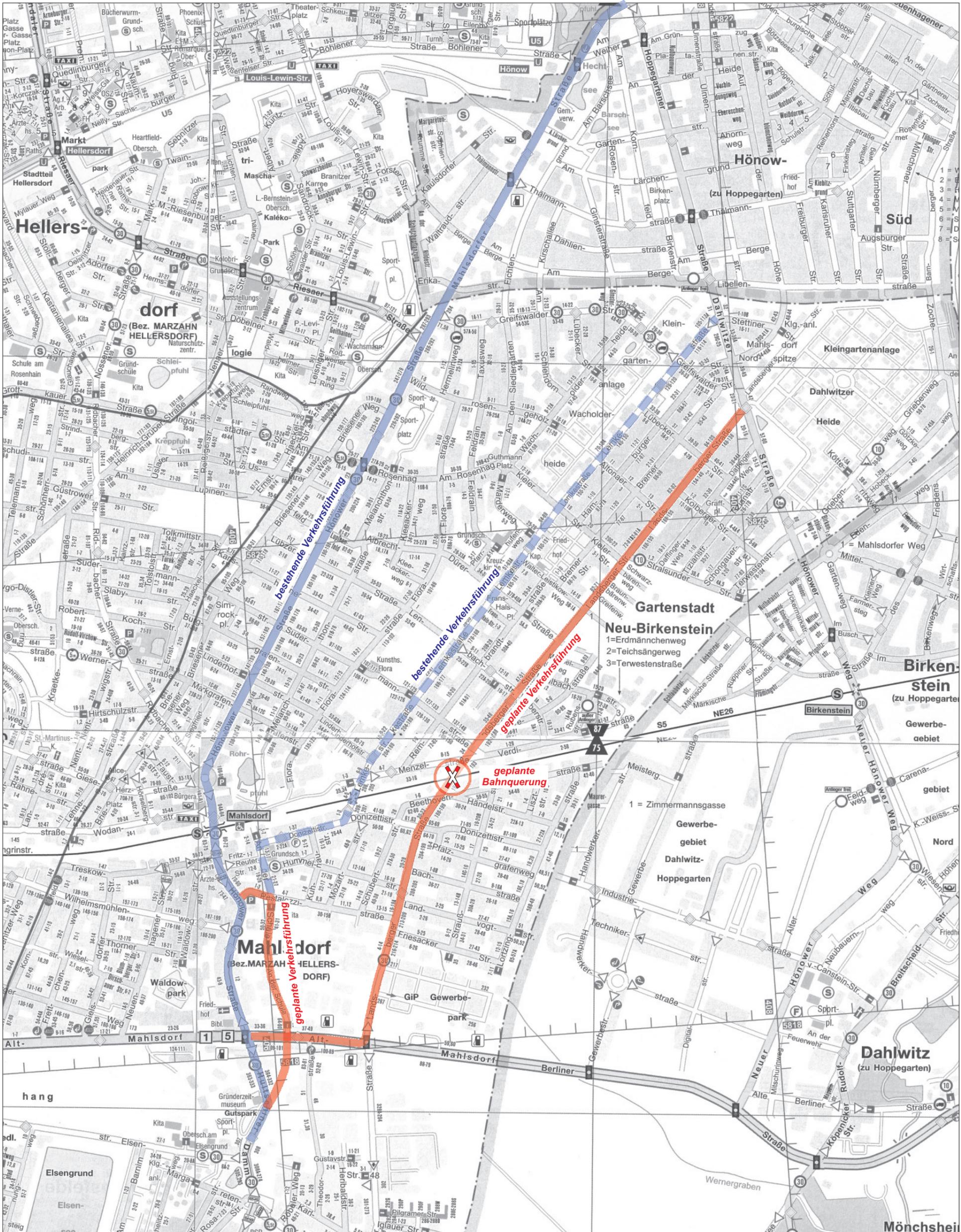
Die niveaufreie Querung der Ostbahn im Zuge der Landsberger Straße bietet ohne Zweifel neben dem erwähnten Sicherheitsaspekt auch eine wesentliche Qualitätsverbesserung für die Verkehrsbeziehung Mahlsdorf-Süd – Mahlsdorf-Nord und insbesondere auch der Qualitätsverbesserung für die Erschließung dieses Raumes durch die Anwohner beiderseits der Querung sowie den Öffentlichen Personennahverkehr.

Sie sollte daher mittelfristig, d.h. bis spätestens 2025, in den Investitionsplan des Landes Berlin eingeordnet werden.

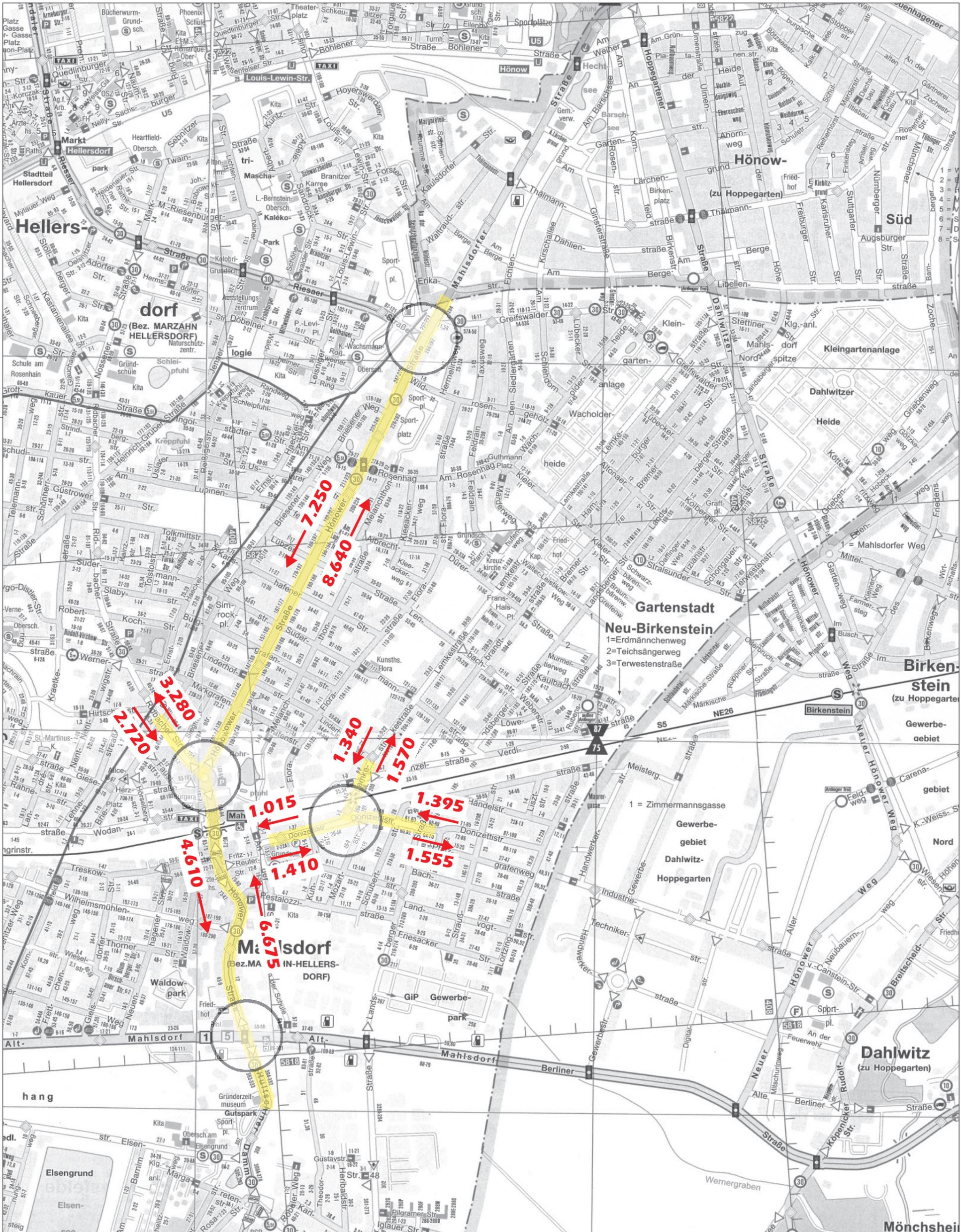
Berlin, den 30. Mai 2011

Dipl.-Ing. V. Müller
Geschäftsführer

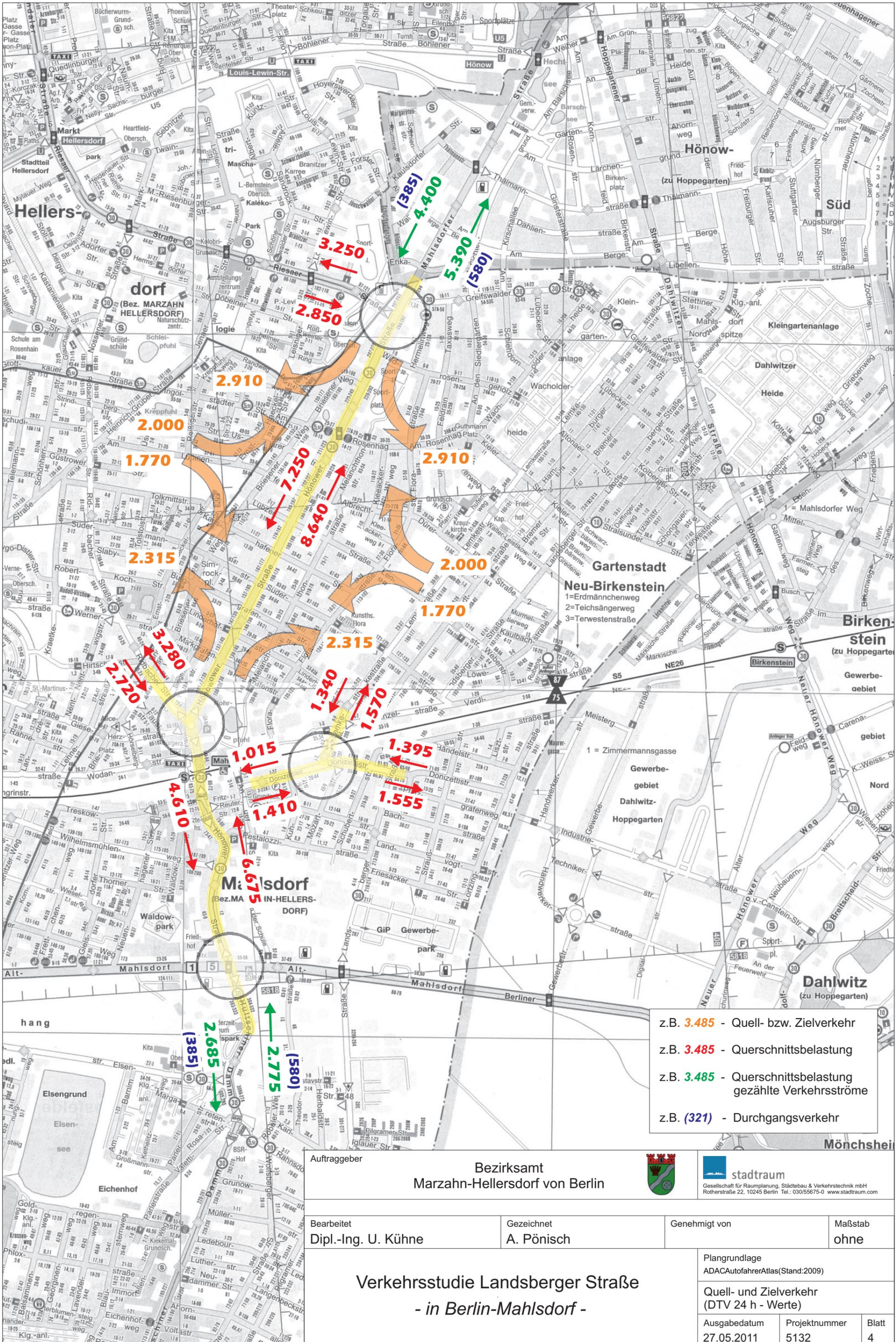
Dipl.-Ing. U. Kühne
Projektbearbeiter



Auftraggeber Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin		 stadtraum <small>Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH Rotherstraße 22, 10245 Berlin Tel.: 030/55675-0 www.stadtraum.com</small>	
Bearbeitet Dipl.-Ing. U. Kühne	Gezeichnet A. Pönisch	Genehmigt von	Maßstab ohne
Verkehrsstudie Landsberger Straße - in Berlin-Mahlsdorf -			
Plangrundlage ADACAutofahrerAtlas(Stand:2009)		Trassenführung	
Ausgabedatum 04.05.2011	Projektnummer 5132	Blatt 1	

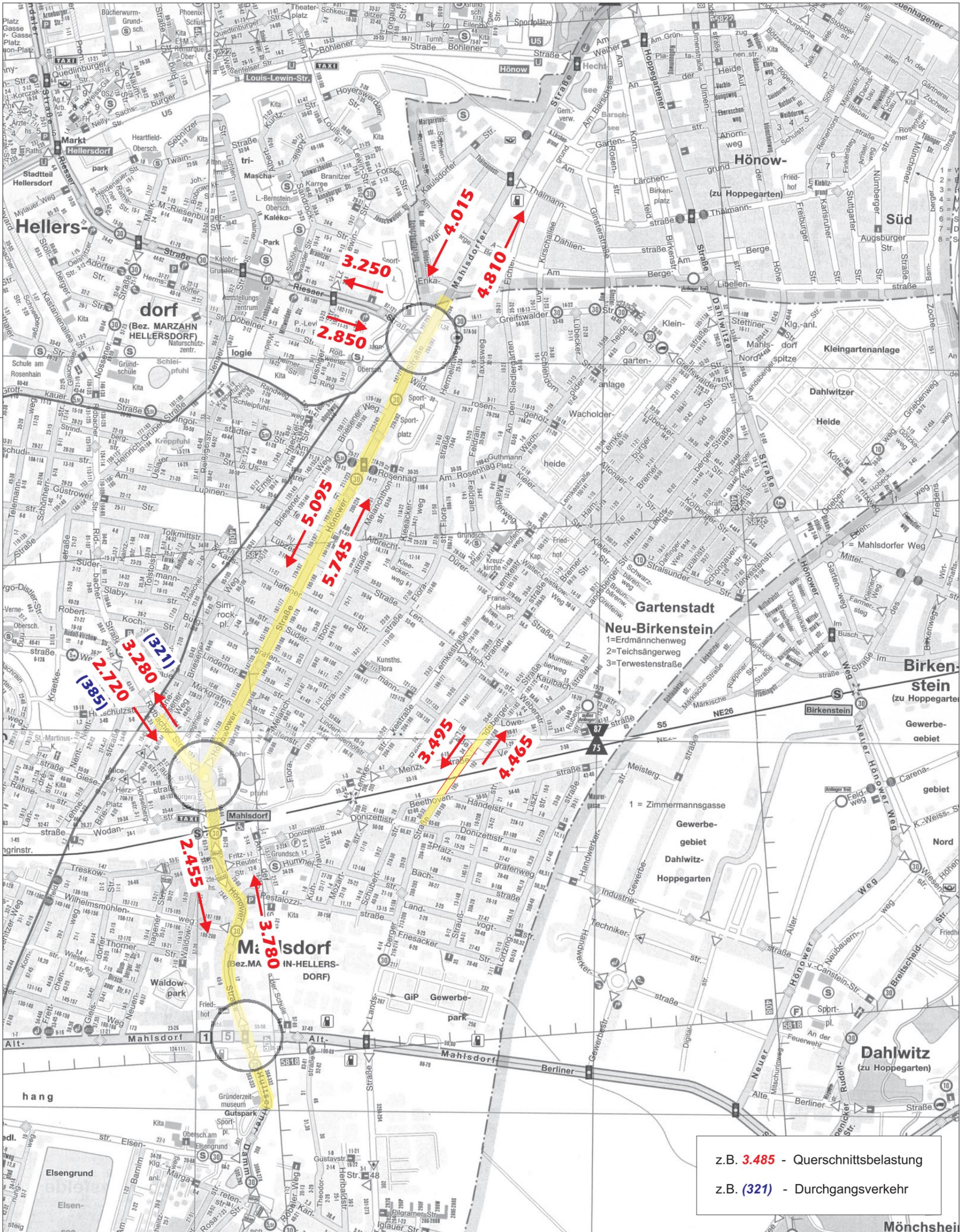


Auftraggeber Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin		 stadtraum <small>Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH Rotherstraße 22, 10245 Berlin Tel.: 030/55675-0 www.stadtraum.com</small>	
Bearbeitet Dipl.-Ing. U. Kühne	Gezeichnet A. Pönisch	Genehmigt von	Maßstab ohne
Verkehrsstudie Landsberger Straße - in Berlin-Mahlsdorf -		Plangrundlage ADACAutofahrerAtlas(Stand:2009)	
		DTV (24 h - Werte)	
Ausgabedatum 27.05.2011	Projektnummer 5132	Blatt 3	



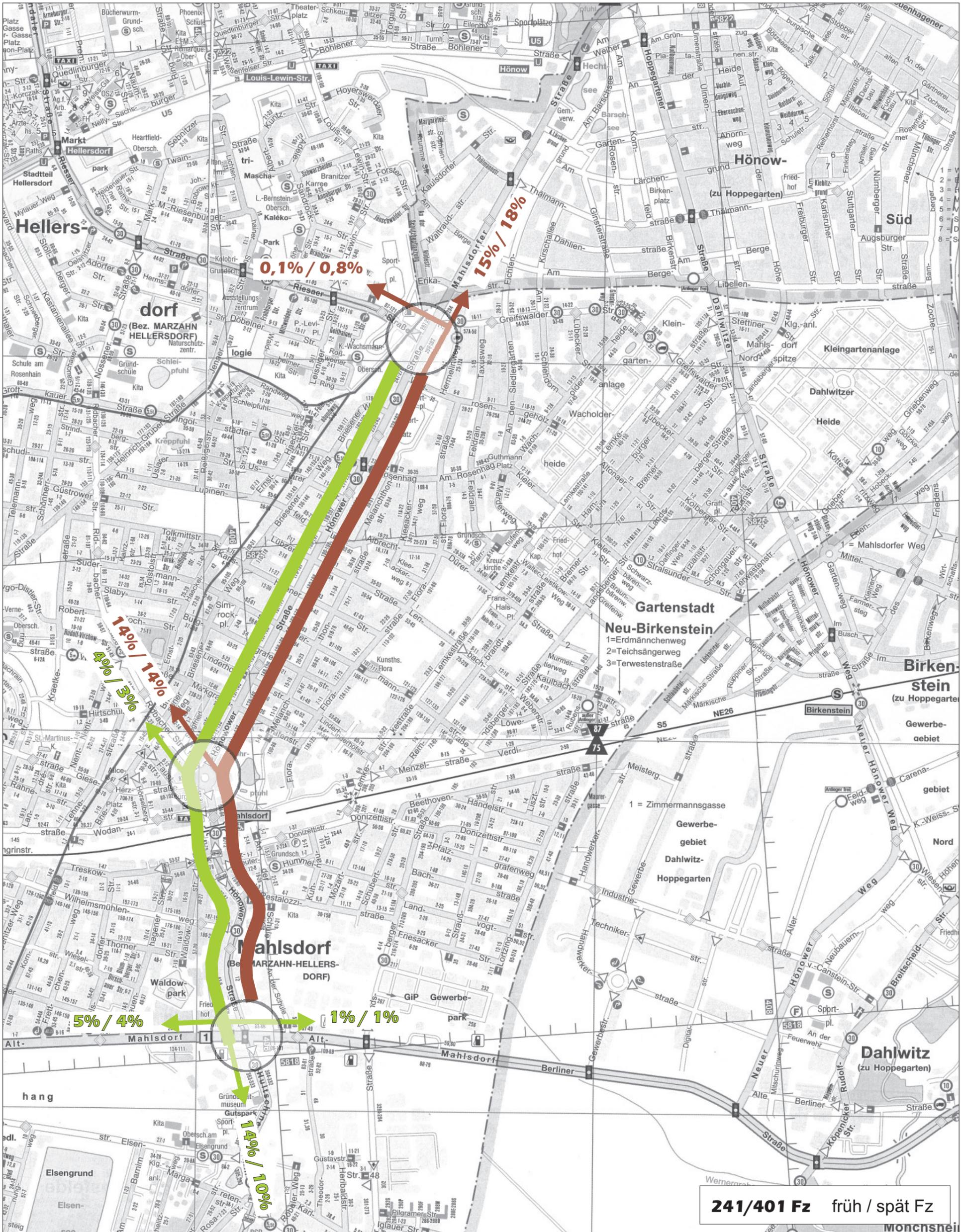
z.B. 3.485 - Quell- bzw. Zielverkehr
 z.B. 3.485 - Querschnittsbelastung
 z.B. 3.485 - Querschnittsbelastung gezählte Verkehrsströme
 z.B. (321) - Durchgangsverkehr

Auftraggeber Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin		 stadtraum <small>Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH Rotherstraße 22, 10245 Berlin Tel.: 030/55675-0 www.stadtraum.com</small>	
Bearbeitet Dipl.-Ing. U. Kühne	Gezeichnet A. Pönisch	Genehmigt von	Maßstab ohne
Verkehrsstudie Landsberger Straße - in Berlin-Mahlsdorf -			
Plangrundlage ADAC Autofahrer Atlas (Stand: 2009)		Quell- und Zielverkehr (DTV 24 h - Werte)	
Ausgabedatum 27.05.2011	Projektnummer 5132	Blatt 4	



z.B. **3.485** - Querschnittsbelastung
 z.B. **(321)** - Durchgangsverkehr

Auftraggeber Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin		 stadtraum <small>Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH Rotherstraße 22, 10245 Berlin Tel.: 030/56675-0 www.stadtraum.com</small>	
Bearbeitet Dipl.-Ing. U. Kühne	Gezeichnet A. Pönisch	Genehmigt von	Maßstab ohne
Verkehrsstudie Landsberger Straße - in Berlin-Mahlsdorf -			
Plangrundlage ADAC Autofahrer Atlas (Stand: 2009)		Ostbahnquerung Landsberger Str. (DTV 24 h - Werte)	
Ausgabedatum 27.05.2011	Projektnummer 5132	Blatt 5	



241/401 Fz früh / spät Fz

Auftraggeber Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin		 stadtraum <small>Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH Rotherstraße 22, 10245 Berlin Tel.: 030/55675-0 www.stadtraum.com</small>	
Bearbeitet Dipl.-Ing. U. Kühne	Gezeichnet A. Pönisch	Genehmigt von	Maßstab ohne
Verkehrsstudie Landsberger Straße - in Berlin-Mahlsdorf -			
Plangrundlage ADACAutofahrerAtlas(Stand:2009)		Durchgangsverkehr	
Ausgabedatum 04.05.2011	Projektnummer 5132	Blatt 10	