

Schließlich wurde eine **Trasse im Verlauf der Landesgrenze (A)** Berlin-Brandenburg in Betracht gezogen. Diese Trasse wäre aber nur bei sehr schmerzhaften Eingriffen in die Umwelt bzw. unter schwierigen Bedingungen für die Anbindungen und die Querung der S- und Ostbahn zu realisieren.

Im Laufe der Untersuchung stellte sich heraus, dass eine Entlastung der Hönower Straße nur realisierbar wäre, wenn es gelingt den Durchgangsverkehr von der B 1/5 zur L 33 über das **Gewerbegebiet an der B1/5 (Trasse B/C/D)** und /oder den angrenzenden **Neuen Hönower Weg (Trasse E)** zu lenken.

Die **Trassenvarianten B** und **C** entfallen, da sie nur mit gravierenden Eingriffen in Privateigentum realisierbar wären. **Trasse D** stellt sich als Vorzugsvariante heraus, da sie dem geltenden Baurecht gerecht wird und im Vergleich zu **Trasse E** den kürzeren Streckenverlauf aufweist.

Die Querung der Bahn am S-Bahnhof Birkenstein wäre bautechnisch als Unterführung denkbar. Die dafür erforderlichen Rampenlängen würden eine Einbindung der **Trasse D** (südlich und parallel zur Bahn) in den Neuen Hönower Weg zulassen.

Schlussendlich lässt sich feststellen, dass sich nur mit einer qualitativen und leistungsstarken Aufwertung der Trasse über den Neuen Hönower Weg eine wirksame Entlastung der Hönower Straße im Ortsteil Mahlsdorf-Nord erreichen ließe. Dies ist wiederum nur durch eine niveaufreie Bahnquerung am S-Bahnhof Birkenstein zu bewältigen.

# Trassenfindung Ortsumfahrung Mahlsdorf



Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf  
Abt. Wirtschaft, Straßen und Grünflächen  
Wolfener Str. 32-34  
12681 Berlin

Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau  
& Verkehrstechnik mbH  
Rotherstraße 22, 10245 Berlin Tel: 030/55675-0

stadtraum

## Trassenfindung Ortsumfahrung Mahlsdorf

Die Ortsteile Biesdorf, Kaulsdorf und Mahlsdorf im Bezirk Marzahn-Hellersdorf von Berlin bilden das flächenmäßig größte zusammenhängende Siedlungsgebiet in Europa.

Diese Ortsteile werden durch die in Ost-West-Richtung verlaufende Bundesstraße 1/5 jeweils in einen Ortsteil Süd und einen Ortsteil Nord getrennt. In Nord-Südrichtung sind sie wiederum durch die jeweils niveaufrei die S-Bahn und Ostbahn kreuzenden Straßenverbindungen Märkische Allee, Blumberger Damm, Kaulsdorfer Brücke (Galgen) sowie Hönower Straße verbunden.

Als ein besonderes Nadelöhr hat sich dabei in den letzten Jahren die Nord-Süd-Verbindung Hönower Straße gezeigt. Durch die gleichzeitig noch in dieser Straße verkehrenden Straßenbahn ist die Hönower Straße an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gelangt. Analysen im Rahmen von Verkehrsuntersuchungen vergangener Jahre haben gezeigt, dass von dem in der Hönower Straße verkehrenden KFZ-Verkehr 15 – 20 % nicht ortsgebunden sind und die Hönower Straße als Verbindung zwischen der L 33 im Norden und dem Hultschiner Damm im Süden nutzen.

Um die **Hönower Straße** von diesem Durchgangsverkehr zu entlasten, wurde der Verkehrsraum östlich der Hönower Straße und westlich des Neuen Hönower Weges nach einer möglichst nah am Ortskern Mahlsdorf gelegenen Entlastungstrasse untersucht.

In dieser sog. **Trassenuntersuchung** musste schließlich festgestellt werden, dass sich zwischen der Hö-

nower Straße und der Landesgrenze zu Brandenburg keine geeignete Trasse für eine wirkungsvolle Entlastung der Hönower Straße aus dem Bereich Mahlsdorf-Süd bis zur L 33 finden lässt.

In der **Lemkestraße** befindet sich ein schienengleicher Bahnübergang, der die Leistungsfähigkeit und Qualität dieser Trasse sehr stark einschränkt und

der auf Grund seiner örtlichen Gegebenheiten nicht durch ein Querungsbauwerk ersetzt werden kann.

Die **Landsberger Straße** wäre räumlich für eine Entlastungstrasse geeignet, müsste aber ebenso ein Querungsbauwerk erhalten, welches nur unter schwierigen örtlichen Bedingungen mit entsprechenden Grundstücksankäufen zu realisieren wäre.

