



Berlin

Fragen zum geplanten Regionalbahnhof Mahlsdorf

aus SIGNAL 04/2012 (September 2012), Seite 18-19 (Artikel-Nr: 10001037)

Alexander J. Herrmann (CDU), MdA

Kleine Anfrage vom 13. Juni 2012 und Antwort von Staatssekretär Christian Gaebler, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, vom 4. Juli 2012

Frage 1: Wie ist der aktuelle Stand zur Einigung der beiden Länder Berlin und Brandenburg zum Ausbau des S-Bahnhofes Mahlsdorf als Regionalbahnhof?

Zwischen dem Land Berlin und dem Land Brandenburg fanden auch zur Herstellung des Regionalbahnhaltes in Mahlsdorf informelle Gespräche statt. Die Entscheidung, ob im Land Berlin ein Regionalbahnhalt errichtet wird, kann letztlich nur das Land Berlin in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) fällen.

Frage 2: Wie wird sich das Land Berlin an den Planungen des Ausbaus beteiligen?

Die Planung, die Finanzierung und der Bau werden, nachdem Berlin dies gemeinsam mit der DB AG vereinbart hat, im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) erfolgen. Das Land Berlin wird an der Planung des Regionalbahnhaltes in Mahlsdorf von der Deutschen Bahn beteiligt.

Frage 3: Welche Investitionen müssen vom Land Berlin in diesem Zusammenhang getätigt werden?

Alle Investitionen zur Errichtung des Regionalbahnhaltes Mahlsdorf werden aus LuFVMitteln der DB AG bereitgestellt.

Frage 4: Wann ist mit einem Baubeginn und Abschluss der Baumaßnahmen zu rechnen?

Da die von der DB AG durchzuführende Planung noch nicht abgeschlossen ist, sieht sich die DB derzeit nicht in der Lage Termine zu benennen.

Frage 5: Welche Vorteile sieht das Land Berlin durch den Ausbau des S-Bahnhofes Mahlsdorf zum Regionalbahnhof für die weitere Entwicklung des Ortskerns Mahlsdorf?

Der neue Regionalbahnhalt Mahlsdorf dient zur Verbesserung des Berliner ÖPNV und ist Bestandteil eines Maßnahmebündels zur Aufwertung von Mahlsdorf und des alten Ortskerns. Dazu greifen drei verkehrliche Maßnahmen ineinander:

- Bau des Regionalbahnhaltes Mahlsdorf zur Verbesserung der ÖPNV-Bedienung in der Relation Berlin-Brandenburg/Polen mit einer besseren Anbindung der Wohnsiedlungen,
- Anbindung der zurzeit in der Treskowstraße endenden Straßenbahnlinie 62 direkt an den Bahnhof R- und S-Mahlsdorf zur Verbesserung der Umsteigesituation und Aufwertung der Linie durch Einrichtung eines 10-Minuten-Taktes,



Gleis der Ostbahn am S-Bahnhof Mahlsdorf, noch ohne Bahnsteig. Das Land Berlin will hier einen Regionalzughalt für die Züge der NE26 Berlin-Lichtenberg-Küstrin bestellen. (Foto: Marc Heller)



Endstelle der Linie 62 in der Nähe des S-Bahnhofes Mahlsdorf. Die seit Jahren geplante Heranführung dieser gut genutzten Linie unmittelbar an den Bahnhof scheitert jedoch auf unabsehbare Zeit an erst langfristig realisierbaren Straßenausbauplanungen. (Foto: Marc Heller)

Bau einer neuer Straßenverbindung vor allem zur Entlastung des Ortskerns vom Durchgangsverkehr, zur Verbesserung des Verkehrsflusses am Knoten mit der B 1/5, zur Reorganisation des Be- und Endladeverkehrs und zur Erschließung von Entwicklungsflächen.

Die verkehrlichen und städtebaulichen Ziele für Mahlsdorf sind nur im Zusammenwirken aller geplanten Maßnahmen erreichbar. Die Maßnahmen ergänzen sich und ihre positiven Effekte verstärken sich gegenseitig. Die Herausnahme eines wichtigen Bestandteils des Maßnahmenpakets der Verkehrslösung Mahlsdorf hat grundsätzliche negative Folgen für die anderen Maßnahmen und für das Gesamtziel der Aufwertung des Ortskerns Mahlsdorf. In diesem Zusammenhang muss auch die kritische Haltung des Bezirksamtes Marzahn-Hellersdorf zur gefundenen Verkehrslösung im Bereich des Knotens B1/B5 bewertet werden.

Die Verbesserung der ÖV-Bedienung durch den Regionalbahnhof wird durch die engere Verknüpfung des schienengebundenen Verkehrs mit dem Bus und der Straßenbahn verstärkt. Der 10-Minuten-Takt der Straßenbahn ist nur bei zweigleisigem Ausbau möglich, der eine Verringerung des Durchgangsverkehrs erfordert, damit die Straßenbahn nicht mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) im Stau steht und ihre Attraktivität verliert. Und nur bei Verlagerung des Straßenverkehrs ist dann auch der Platz für eine weitere räumliche Umgestaltung des Straßenraums zur Aufwertung des Ortskerns Mahlsdorf vorhanden, da die bestehende Infrastruktur die Ansprüche an einen verkehrssicheren und leistungsfähigen Betrieb für alle Verkehrsarten hier nicht bedienen kann.

Frage 6: Wird es während der Bauphase Einschränkungen beim S-Bahnverkehr geben?

Siehe Antwort zu 4.

Frage 7: Wird es nach Abschluss der Baumaßnahmen zu Änderungen der Taktzeiten beim S-Bahnverkehr kommen?

Die heute bestehenden Taktzeiten der S-Bahn sollen nach Fertigstellung des Regionalbahnhofes Mahlsdorf beibehalten werden.

Frage 8: Welche Baumaßnahmen werden im Zuge des geplanten Umbaus noch umgesetzt?

Keine. Die in der Antwort zu Frage 5 erwähnten verkehrlichen und sonstigen Maßnahmen stehen ausschließlich in einem planerischen Zusammenhang zum Regionalbahnhof Mahlsdorf. Ein baulicher Zusammenhang ist nicht gegeben.

Kommentar der IGEB

Wie so oft bei den Antworten auf Kleine Anfragen muss man zwischen den Zeilen lesen.

Das Land Berlin hat sich - ohne Abstimmung mit Brandenburg - entschieden, das Projekt eines zusätzlichen Regionalzughaltes auf der Ostbahn in Mahlsdorf ernsthaft

zu verfolgen. Das Engagement ist bemerkenswert, da dieses Projekt eines preiswerten und nützlichen Neubaus in Berlin zwar seit den 1990er Jahren diskutiert wird, die Verantwortlichen aber nicht über informelle Gespräche hinaus kamen, obwohl Mittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz zur Verfügung standen.

Sollte das derzeitige Berliner Engagement mehr als nur eine Eintagsfliege sein, dann sinken damit die Realisierungschancen für den Ostbahnhof im brandenburgischen Hoppegarten, da es im Hinblick auf Fahrzeit und Umläufe bei der NE26 nur einen zusätzlichen Halt geben kann. Für die Mehrzahl der Brandenburger entlang der Ostbahn ist das sogar eine gute Nachricht, denn für sie ist ein Halt in Berlin-Mahlsdorf mit den hier gegebenen Umsteigemöglichkeiten viel attraktiver als einer in Hoppegarten. Andererseits werden im Berufsverkehr angesichts des dichten Angebots auf der S 5 nicht allzu viele Berliner Fahrgäste in Mahlsdorf in die nur stündlich verkehrenden und teilweise überfüllten Regionalzüge einsteigen, um nach Lichtenberg bzw. künftig zum Ostkreuz zu fahren. Doch bei Ausflügen von den östlichen Bezirken nach Ostbrandenburg und Polen wäre der neue Halt auch für viele Berliner Fahrgäste interessant. Eine solche Entwicklung kann man am Bahnhof Berlin-Charlottenburg beobachten, seit dort die RE 1-Züge halten.

Gar nicht gut sieht es dagegen für die überfällige Heranführung der Straßenbahnlinie 62 an den S-Bahnhof und hoffentlich künftigen Regionalbahnhof Mahlsdorf aus. Zwar geht es hier nur um ein kurzes Stück, aber dessen Realisierung wird von Straßenausbaumaßnahmen abhängig gemacht, bei denen es offensichtlich Differenzen zwischen Senat und Bezirk gibt. Einig sind sich der Senat und der Bezirk Marzahn-Hellersdorf allerdings darin, dass Straßenbahnbau ohne Straßenausbau undenkbar ist.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001037>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten