Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 26 993
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Mario Czaja (CDU)

vom 11. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. März 2021)

zum Thema:
Rosa-Valetti-Straße und „Neuen Hultschiner Damm“ in Berlin-Mahlsdorf

und **Antwort** vom 19. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. März 2021)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Mario Czaja (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26993
vom 11. März 2021
über Rosa-Valetti-Straße und „Neuen Hultschiner Damm“ in Berlin-Mahlsdorf

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie soll die Kreuzung Rosa-Valetti-Straße/ Hultschiner Damm im Rahmen der Neuplanungen für den Neuen Hultschiner Damm gestaltet werden?

Antwort zu 1:

Mit der Neugestaltung des Hultschiner Dammes nördlich der Rahnsdorfer Straße ist vorgesehen, den besonderen Bahnkörper für die Straßenbahn in westlicher Seitenlage Richtung Norden zu verlängern. In diesem Zusammenhang wird die signalisierte Einmündung Hultschiner Damm/Rahnsdorfer Straße auf der Grundlage geltender Richtlinien und Vorschriften neu gestaltet.
Danach wird die in kurzem Versatz zu dieser Einmündung liegende Rosa-Valetti-Straße weiterhin für Radfahrende und zu Fuß Gehende über die genannte Einmündung angebunden bleiben können. Für den Kfz-Verkehr wird es für die Rosa-Valetti-Straße nach derzeitigem Planungsstand keine direkte Anbindung an den Hultschiner Damm geben.

Frage 2:

Bestehen die Planungen weiterhin fort, dass die Rosa-Valetti-Str. im Zuge der Neugestaltung des Neuen Hultschiner Damm so umgestaltet wird, dass sie in die Elsenstr. mündet?

Antwort zu 2:

Das ist nicht bekannt. Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf hatte sich in der Vergangenheit mit einer möglichen Verlängerung der Parler Straße bis zur Elsenstraße beschäftigt.

Frage 3:

Ist es richtig, dass dann die Goldregenstraße, in der Trinkwasserschutzzone III A befindlich, die einzige Zu- und Abfahrt für das B-Plan-Gebiet 10-80 auf den Hultschiner Damm ist?

Antwort zu 3:

Das Erschließungskonzept wurde im Bebauungsplanverfahren 10-80 entsprechend der Nutzungsart und der städtebaulichen Dichte immer wieder angepasst. Der Goldregenstraße kommt auf jeden Fall für die Anbindung in östliche Richtung eine wichtige Funktion zu. Auch über andere Anliegerstraßen können mittelbar Anliegerverkehre zum Hultschiner Damm oder zur Elsenstraße geleitet werden.

In der Wasserschutzzone III A des Wasserwerks Kaulsdorf befinden sich mehrere für das B-Plangebiet 10-80 relevante Straßen. Dies führt jedoch nicht zur Einschränkung der Erschließungsfunktion in diesem ausgedehnten Siedlungsgebiet.

Frage 4:

Welche Anforderungen müsste eine neue Zufahrt vom Hultschiner Damm zum B-Plan-Gebiet 10-80 erfüllen?

Frage 5:

Sind in diesem Fall Abbiegespuren von/auf den Hultschiner Damm notwendig?

Frage 6:

Wenn ja, wie viele und mit welchen Aufstellflächen?

Antwort zu 4 bis 6:

Eine neue Straßenanbindung an den Hultschiner Damm westlich müsste wegen der Querung der in Seitenlage befindlichen Straßenbahnstrecke als signalisierter Kreuzungs- bzw. Einmündungspunkt geplant werden. Hier sind alle in Berlin gültigen Vorschriften und Regelwerke einschließlich bau- und entwässerungstechnischer Vorgaben zu beachten. Aufgrund der im Hultschiner Damm vorliegenden Grundbelastung im Kfz-Verkehr ist die Bildung einer zusätzlichen Linksabbiegefahrspur wahrscheinlich. Die Straßenbahn könnte dann zeitgleich mit dem Kfz- und Radverkehr eine Grünphase nutzen.
Für solch eine Anbindung liegt bisher keine Planung vor. Insofern kann hier auch keine detaillierte Beschreibung zur Anzahl der Fahrstreifen, zur Rad- und Fußverkehrsführung und zum Flächenverbrauch insgesamt erfolgen.

Frage 7:

Ist ausgeschlossen, dass eine 10-Minutentaktung der Straßenbahn mit einer neu zu bauenden Zufahrt zum Areal des B-Plan-Gebiet 10-80 zu vereinbaren ist?

Frage 8:

Wenn ja, warum?

Antwort zu 7 und 8:

Eine abschließende Aussage kann nur durch eine verkehrliche und betriebliche Untersuchung getätigt werden. Grundsätzlich ist jede weitere Zufahrt eine zusätzliche Beeinträchtigung im Betriebsablauf mit negativen Auswirkungen auf die Fahr- und Dienstplanung. Eine Priorisierung der Straßenbahn ist in jedem Fall notwendig, um eine stabile und somit attraktive 10-Minutentaktung anbieten zu können.

Berlin, den 19.03.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz