

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 24. Juni 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Juni 2019)

zum Thema:

Verkehr in Marzahn-Nord

und **Antwort** vom 08. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Juli 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Linke)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20030
vom 24. Juni 2019
über Verkehr in Marzahn-Nord

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

Frage 1:

Wie ist der aktuelle Stand der Planungen für den Neubau der Wuhletalbrücke?

Frage 2:

Wann ist frühestens mit dem Beginn der Baumaßnahme zu rechnen und wie viel Zeit wird für den Bau selbst veranschlagt?

Antwort zu 1 und zu 2:

Die Erneuerung der Wuhletalbrücke wird derzeit vorbereitet. Die Planungsleistungen sollen an ein Ingenieurbüro vergeben werden. Aufgrund der Höhe der Baukosten errechnet sich ein Honorar, welches oberhalb des sogenannten Schwellenwertes liegt. Deshalb müssen die Planungsleistungen europaweit ausgeschrieben werden. Das Vergabeverfahren wird in diesem Jahr zum Abschluss kommen. Nach derzeitigem Planungsstand ist mit einem Baubeginn im Jahr 2022 zu rechnen. Die Bauzeit beträgt ca. 2,5 Jahre.

Frage 3:

Wie schätzt der Senat nach der erfolgten Komplettspernung der Brücke die getroffenen Verkehrsregelungen und die Verkehrssituation im Allgemeinen ein? Gibt es Beschwerden oder Verbesserungsvorschläge, die an den Senat herangetragen wurden und die geprüft werden?

Antwort zu 3:

Die Sperrung wurde erfolgreich am 03.06.2019 gemäß der Anordnung der Verkehrslenkung Berlin umgesetzt. Bis auf kleinere Nachbesserungen in der Beschilderung gibt es keine Beanstandungen. Beschwerden bezüglich der Sperrung und der notwendigen Umleitung sind bislang nicht bekannt.

Frage 4:

Auf welcher fachlichen Grundlage erfolgte seinerzeit die Entscheidung, für die sanierungsbedürftige Brücke einen Neubau zu planen?

Antwort zu 4:

Die Wuhletalbrücke wurde im Jahr 1984 errichtet. Es handelt sich um eine zweifeldrige massive Spannbetonbrücke als Balkenreihentragwerk. Die verwendeten Fertigteilträger BT 70 und BT 700 stammen aus verschiedenen Herstellungsjahren. Der bei den Fertigteilträgern verwendete Hennigsdorfer Spannstahl ist spannungsrissskorrosionsgefährdet. Statische Nachweise erfolgen auf Grundlage der Handlungsanweisung Spannungsrissskorrosion. Bei den Spannstählen besteht in statischer Hinsicht kein ausreichendes Ankündigungsverhalten. Im Versagensfall ist demnach der Bruch ohne sichtbare Vorankündigung zu erwarten. Als Schlussfolgerung der theoretischen Tragwerksbetrachtung ergibt sich entweder die Verstärkung, die Herabstufung oder der Abriss der Brücke.

In weiteren Bewertungen hat der Baulastträger den regulären Prüfzyklus für die Bauwerksprüfung nach DIN 1076 auf jährliche Sonderprüfungen verkürzt. Geprüft werden können nur die sichtbaren Unterseiten der Fertigteilträger und die Außenseiten der Brücke. Im Prüfergebnis wurden Feuchtstellen nach Regen, Abplatzungen und Aussinterungen insbesondere an auflagernahen Bereichen festgestellt. Es gibt eine fortschreitende Rissbildung analog einer Treibreaktion. Die eingebauten Stegseiten der einzelnen Träger sind nicht prüfbar. Diese können auch nicht temporär freigelegt werden, so dass keine umfassende Bauwerksprüfung möglich ist. D.h., dass trotz bekannter Schäden an dieser Konstruktion nicht die vollständige Bauwerksprüfung erfolgen kann. Eine Verstärkung oder eine Herabstufung der Brücke würde unter den vorgenannten Gründen keine Verbesserung für das Bauwerk darstellen. Deshalb erfolgten die Vollsperrung und die Anmeldung zum Ersatzneubau.

Frage 5:

Welche Gründe sprechen aus Sicht des Senats für einen Neubau der Brücke?

Antwort zu 5

Entlang der Wuhletalstraße ist längerfristig eine Straßenbahnstrecke zu berücksichtigen, die die heutige Endstelle Falkenberg in Hohenschönhausen mit der Linie M 8 nach Ahrensfelde verknüpfen soll. Gleichzeitig hat die Märkische Allee als Hauptverkehrsstraße maßgebliche Verbindungsfunktion zu erfüllen. Ein Verzicht auf das Brückenbauwerk führt zu einer niveaugleichen Kreuzung, die perspektivisch beiden Verkehrssträngen nicht gerecht wird.

Frage 6:

Gibt es Gründe aus Sicht des Senats, die womöglich gegen einen Neubau sprechen? Wenn ja, welche sind das?

Frage 7:

Hat es Prüfungen gegeben, die die Notwendigkeit des vorhandenen Brückenbauwerks analysiert haben? Wenn nein, warum nicht?

Frage 8:

Wäre es aus Sicht des Senats denkbar, auf einen Brückenneubau zu verzichten, das vorhandene Bauwerk abzubauen und stattdessen eine neue Kreuzungssituation mit einer Lichtzeichenanlage an der Märkischen Allee/Wuhlestraße herzustellen? Wie lange würde schätzungsweise die Realisierung einer solchen verkehrlichen Lösung im Vergleich zum gedachten Neubau der Brücke dauern?

Antwort zu 6, 7 und zu 8:

Mit der Sperrung der Wuhletalbrücken ist eine provisorische Verkehrsführung über die Rampenfahrbahnen einschließlich Verknüpfungen mit der Wuhletalstraße verbunden. Insofern sind bis zum Ersatz der Wuhletalbrücke Einschränkungen für die Verkehrsführung und die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße B 158 zu erwarten. Ein genereller Verzicht auf die niveaufreie Führung der Haupttrichtungen und die Verteilung der Ströme über eine niveaugleiche Kreuzung würde dauerhaft zu Einschränkungen in der Leistungsfähigkeit der Bundesstraße gegenüber dem Bestand führen.

Vor dem Hintergrund des Neubaus einer Ortsumfahrung für Ahrensfelde, der Entwicklung weiterer Gewerbegebiete im Einzugsbereich dieser Nord-Süd-Verbindung wie z.B. dem Clean-Tech-Park und der langfristig geplanten Straßenbahnverbindung im Zuge der querenden Wuhletalstraße, ist der Erhalt der teilniveaufreien Verkehrsführung begründet und zukunftsfähig. Der Fuß- und Radverkehr kann im Zuge der Märkischen Allee in einem Höhenniveau verbleiben. Zeitaufwändige Variantenuntersuchungen und die Durchführung eines mehrjährigen Planrechtsverfahrens werden vermieden, die Planungszeit begrenzt.

Frage 9:

Wie wird der Zustand der Märkischen Allee insgesamt eingeschätzt?

Antwort zu 9:

Auf Grund der über einen Zeitraum von ca. 12 Jahren abschnittsweise errichteten Märkischen Allee, bei der zudem noch unterschiedliche Bauweisen angewandt wurden, ist der Zustand entsprechend unterschiedlich. Abschnittsweise wurden in den letzten Jahren bereits Instandsetzungsarbeiten durchgeführt, so dass zurzeit bei der Zustandsbeschreibung zwischen „gut“ und „unbefriedigend“ alles anzutreffen ist.

Frage 10:

Welche Baumaßnahmen auf der Märkischen Allee sollen im Rahmen des geplanten Neubaus der Wuhletalbrücke realisiert werden?

Antwort zu 10:

Die Märkische Allee, zwischen Mehrower Allee und S-Bahnhof Ahrensfelde, hat im Zuge der B 158 als angebaute Hauptverkehrsstraße maßgebliche Verbindungsfunktionen zu erfüllen. Der derzeitige Verkehrsraum unterteilt sich in je zwei Fahrspuren je Richtungsfahrbahn und einem Gehweg, der sich unmittelbar an die Bordanlage des östlichen Fahrbahnrandes anschließt. Teilbereiche weisen eine dritte Fahrspur auf. Die Richtungsfahrbahnen sind durch einen Mittelstreifen getrennt, in welchem zum Teil die

Straßenbeleuchtung angeordnet ist. Die Aufteilung des Straßenraumes entspricht nicht den Anforderungen des Mobilitätsgesetzes. Insbesondere der fehlende Radweg steht in eklatantem Widerspruch zu den Ansprüchen einer zeitgemäßen Verkehrsanlage. Die vorhandene Verkehrsanlage weist zudem deutliche Schäden auf. Die Borde sind stellenweise abgängig, die Betonfahrbahnen und bereits bestehende Flickstellen von Abplatzungen an der Betonfahrbahn sind stark beschädigt, es bestehen Spurrinnen und Risse in der Fahrbahn. Der Gehweg weist starke Unebenheiten auf, wodurch die Verkehrssicherheit in Teilbereichen eingeschränkt ist. Eine zeitgleiche Durchführung von Brückenbau und Straße wird angestrebt, um die verkehrlichen Einschränkungen möglichst gering zu halten.

Frage 11:

Wie soll die Verkehrssicherheit entlang der Märkischen Allee für den Fußverkehr und den Radverkehr verbessert werden?

Antwort zu 11:

Die Märkische Allee mit mehr als 7 500 m Länge besitzt keine durchgängig geführten Radverkehrsanlagen. Auch im westlichen Seitenbereich sind Gehwege nur abschnittsweise vorhanden.

Es ist Ziel des Senates, hier im Zusammenwirken mit dem Straßenbaulastträger, dem Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf, und bei investiven Maßnahmen die notwendigen Anlagen für den Rad- und Fußverkehr in die Planung zu integrieren und neu herzustellen. Aktuell in Planung befindliche Vorhaben sind der Neubau der Marzahner Brücken, der Ersatzbau für die Wuhletalbrücke und die grundlegende Straßenausbaumaßnahme zwischen späterer Ortsumfahrung Ahrensfelde und Mehrower Allee.

Frage 12:

Wie ist der aktuelle Planungsstand für die Ortsumfahrung Ahrensfelde?

Antwort zu 12:

Das Planfeststellungsverfahren ruht.

Frage 13:

Wurde mit dem Land Brandenburg bereits ein Vertrag über die hälftige Finanzierung der Variante „Trog mit Deckel“ geschlossen?

Antwort zu 13:

Zwischen dem Land Brandenburg und Berlin wurde entschieden, dass die Aufteilung der Mehrkosten für die Trogvariante hälftig zwischen Brandenburg und Berlin erfolgt. Diesem Vorschlag hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zugestimmt. Gegenwärtig werden die notwendigen Vereinbarungen für die Regelung der Kostenbeteiligung zwischen dem Bund und den beteiligten Ländern erarbeitet.

Frage 14:

Welche Veränderungen wurden zwischenzeitlich an den Planfeststellungsunterlagen unternommen?

Antwort zu 14:

Keine, da das Planfeststellungsverfahren bis zu einer Einigung zwischen Bund / Brandenburg / Berlin ruht und derzeit keine Planungsleistungen durch den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg erbracht werden.

Frage 15:

Wann werden die überarbeiteten Planfeststellungsunterlagen ausgelegt? Welche Möglichkeiten der Einflussnahme und Beteiligung bestehen danach noch?

Antwort zu 15:

Da der Überarbeitungsumfang der Unterlagen derzeit nicht abschätzbar ist (neue Verkehrsprognosen, geändertes Gesetzes- und Vorschriftenwerk, Aktualisierung der Kartierung und damit der Eingriffs- und Ausgleichsbilanz erforderlich), ist eine zeitliche Aussage hierzu nicht möglich.

Frage 16:

Wann ist unter der Voraussetzung, dass es einen Planfeststellungsbeschluss geben wird, nach derzeitigem Stand schätzungsweise mit dem Baubeginn zu rechnen?

Antwort zu 16:

Nach Rechts- und Bestandskraft eines Planfeststellungsbeschlusses sind die Ausführungsplanungen zu erstellen, die Vergabeunterlagen zu erarbeiten und die Ausschreibungsverfahren durchzuführen, bevor ein Baubeginn erfolgen kann. Dafür wäre ein Zeitraum von mindestens 2 Jahren erforderlich. Unter der Voraussetzung, dass diese Leistungen bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens erbracht werden, könnte ein Baubeginn sofort nach Rechts- und Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen.

Frage 17:

Teilt der Senat die Auffassung, dass – um die Autoflut im nordöstlichen Umland von Berlin einzudämmen – der 30-Minuten-Takt nach Werneuchen und die damit verbundene Realisierung eines zweiten Bahnsteigs in Blumberg prioritär verfolgt werden müssen? Welche Gespräche verfolgt der Senat hierzu mit dem Landkreis Barnim und dem Land Brandenburg?

Frage 18:

Inwiefern verfolgt der Senat das Ziel einer Ausweitung der Bestelleistung auf der RB 25?

Antwort zu 17 und zu 18:

Aus Sicht des Senats leistet ein bedarfsgerechtes Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in die Umlandgemeinden einen Beitrag sowohl zur Entlastung des Berliner Wohnungsmarktes als auch zur Senkung der automobilen

Verkehrsbelastung im Ballungsraum Berlin. Der Eisenbahn-Regionalverkehr unterliegt allerdings dem Territorialprinzip, so dass für die Angebotsplanung und die Bestellung von Infrastrukturmaßnahmen die Zuständigkeit beim jeweiligen Bundesland liegt. Der Abschnitt Ahrensfelde - Werneuchen liegt dabei – bis auf einen geringen, etwa 400 Meter langen Abschnitt – ausschließlich im Land Brandenburg. Gleichwohl prüfen die Länder Berlin und Brandenburg zusammen mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg fortlaufend und gemeinsam, auf welchen Bahnstrecken die Ausweitung der Leistungen erforderlich ist. Auch die RB 25 wird dabei regelmäßig betrachtet. Dies bezieht sich sowohl auf die Anzahl der angebotenen Züge als auch auf die Erweiterung der zur Verfügung stehenden Kapazitäten, beispielsweise durch die Verlängerung von Zügen. Nach aktuellem Kenntnisstand des Senates wären zusätzliche Fahrten nach Werneuchen zwar bei einer Abweichung von einem 30-Minuten-Takt technisch umsetzbar, würden allerdings bei den zusätzlichen Fahrten eine Auslassung der Halte Blumberg-Rehhahn (wegen der durch die Zugbegegnungen vorgegebenen Fahrtzeiten) und des Haltes Blumberg (wegen des derzeit fehlenden Bahnsteiges) bedingen. Die endgültige Entscheidung zur Realisierung eines weiteren Bahnsteiges in Blumberg obliegt dabei dem Land Brandenburg.

Berlin, den 08.07.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz