

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Ziller (GRÜNE)

vom 09. Juni 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Juni 2016) und **Antwort**

Wie viel Belastung bringt die TVO den Anwohner*innen der Märkischen Allee?

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

Frage 1: Liegen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Verkehrsprognosen vor, ob und wenn ja, welche Verkehrsbelastungen durch Durchgangsverkehr von der A 10 zur A 113 nach Realisierung der TVO sowie Ortsumfahrung Ahrensfelde zu erwarten sind?

Frage 2: Wo sind diese Prognosen für interessierte Bürger*innen zugänglich?

Frage 3: Welche zusätzlichen Belastungen erwartet der Senat für die Anwohner*innen der Märkischen Allee durch den Bau der TVO u.a. durch den in Frage 1 benannten zusätzlichen Durchgangsverkehr?

Antwort zu 1, 2 und 3: Im Rahmen der gesamtstädtischen Verkehrsprognose werden alle wesentlichen Randbedingungen der regionalen Entwicklung berücksichtigt, so dass das Modell auch Effekte wie großräumige Verkehrsverlagerungen aufgrund von Reisezeitgewinnen berücksichtigt würde. Im Rahmen der aktuellen Planungsaktivität zum „TVO¹-Lückenschluss“ wurde der Bedarf eines Straßenneubaus festgestellt. Die Untersuchung ergab keinerlei Hinweise auf die Induzierung einer nennenswerten Größenordnung an Durchgangsverkehr zwischen der A 10 und der A 113 (siehe auch http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/tvo/archiv.shtml: Fragen-Antworten-Katalog 2013).

Frage 4: Wie bewertet der Senat den baulichen Zustand der Märkischen Allee und wie verändert sich durch den zu erwartenden zusätzlichen Durchgangsverkehr der Instandhaltungs- und Investitionsbedarf?

Antwort zu 4: Die Bewertung des baulichen Zustandes der Märkischen Allee erfolgte durch das zuständige Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes Marzahn-Hellersdorf:

Die Märkische Allee wurde in den 70er und 80er Jahren in mehreren Bauabschnitten und in unterschiedlichen Bauweisen errichtet. In den Abschnitten in Betonbauweise im nördlichen Abschnitt dominieren Einzelschäden an diversen Betonfeldern. Der weitaus größere, in Asphaltbauweise errichtete Abschnitt besitzt nahezu durchweg eine altersbedingt verschlissene Asphalt-Deckschicht mit teilweise offenen Nähten und auf Grund der hydraulisch gebundenen Tragschicht etliche Querrisse. Insbesondere im mittleren und südlichen Abschnitt haben sich Spurrillen herausgebildet, die darauf schließen lassen, dass auch eine Schädigung der Binderschicht eingetreten ist. Je nach verwendetem Deckschichtmaterial sind örtlich (zumeist in Stauraumbereichen) flächenhafte Ausmagerungen der Deckschicht vorhanden. Tragfähigkeitsschäden sind eher punktuell erkennbar. Auf Grund der Streckenlänge und der verfügbaren Haushaltsmittel sind Unterhaltungsmaßnahmen immer nur örtlich begrenzt durchführbar. Für die Unterhaltung müssen hier jährlich um die 200 T€ aufgewendet werden.

Mittelfristig wird eine investive Erneuerung jedoch unvermeidbar sein.

Die in der Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt befindlichen vier Brücken im Zuge der Märkischen Allee befinden sich in einem befriedigenden- bis ausreichenden Zustand.

Hinsichtlich einer Veränderung des Instandhaltungs- und Investitionsbedarfs in Folge eines zusätzlichen Durchgangsverkehrs wird auf die Antwort zu 1 verwiesen.

Berlin, den 23. Juni 2016

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Juni 2016)

¹ Tangentiale Verbindung Ost