

Antrag

der AfD-Fraktion

Die Kreuzung B 96a (Adlergestell) / Glienicker Weg, Köpenicker Straße, planfrei bzw. teilplanfrei umbauen

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert zeitnah diese Kreuzung planfrei bzw. teilplanfrei, d.h. weitgehend kreuzungsfrei, umzubauen und wahlweise zu untertunneln oder mit einem Brückenbauwerk zu überbauen, so, dass ein flüssiger Verkehrsablauf auf allen Knotenästen erfolgen kann.

Begründung

Die Kreuzung ist sehr häufig überlastet.

Insbesondere kann der von der Autobahnabfahrt "Adlershof" (A 113, Knotenpunkt Nr. 5) und Ernst-Ruska-Ufer kommende Verkehr nicht zügig die Kreuzung passieren. Wartezeiten von mehr als 10 Minuten sind die Regel, obwohl in den ergänzenden Verkehrsgutachten zu dem Bebauungsplan 9-43 VE (LK Argus GmbH, 21.01.2016) wesentlich kürzere Wartezeiten ausgewiesen wurden.

Als ein Ergebnis der Untersuchung in den Verkehrsgutachten entfiel einer der Linksabbiegefahrstreifen aus Richtung Grünau in Richtung Ernst-Ruska-Ufer. Dadurch entsteht jetzt zeitweilig erheblicher Stau auf dem verbliebenen Linksabbiegefahrstreifen.

Der Stadtbezirk Treptow-Köpenick plant eine Entlastungsstraße für den Glienicker Weg ab Nipkowstraße über das ehemalige Werksgelände (Bebauungsplan 9-63) zum Adlergestell hin, weil nach dessen Auffassung der Knotenast "Glienicker Weg" überlastet ist.

Aus Richtung Adlershof wird auf dem Adlergestell aktuell ein Fahrstreifen zugunsten des Fahrradverkehrs eingezogen, was die Leistungsfähigkeit dieser Zufahrt für den MIV entsprechend verringert.

Die Dörfeldstraße wird derzeit einem Planfeststellungsverfahren unterzogen, mit dem Ziel, für diese Straße die bestmögliche Verkehrsberuhigung zu erzielen.

Infolgedessen wird ein Teil des MIV, von Adlershof kommend (Adlergestell und Rudower Chaussee), als zusätzlicher Linksabbiegeverkehr zum Glienicker Weg hin, auftreten.

Dies alles sind Gründe, die Leistungsfähigkeit dieses Verkehrsknotenpunktes zu verbessern. Da der Knoten derzeit - zumindest zeitweilig - schon mit einer Umlaufzeit von ca. 120 Sekunden arbeitet, sind mittels Änderungen an den Signalprogrammen kaum noch Verbesserungen möglich, das o.g. Gutachten zeigt dies auch.

Weitere Verbesserungen sind demnach nur mittels kreuzungsfreier Verkehrsführung (planfreier oder teilplanfreier Knoten) erzielbar. Kreuzungsfreie Verkehrsführungen sind erheblich leistungsfähiger, als plangleiche.

Im Ergebnis des planfreien / teilplanfreien Umbaus würden wesentlich kürzere Reisezeiten (Reduktion um mehr als 10 Minuten, siehe oben) erzielt und es würde ein hoher volkswirtschaftlicher Nutzen durch Kraftstoffersparnis und Verringerung des Schadstoffanfalls erzielt werden. Die ohnehin fragwürdige Umgehungsstraße über das ehemalige Werksgelände, für die voraussichtlich auch Waldflächen geopfert werden müssten (B-Plan 9-63), entfällt.

In der Antwort auf meine schriftliche Anfrage Nr. 18/18185 vom 10. März 2019 über die "Südliche Verlängerung der TVO in Adlershof" erläutert der Senat, dass er an der Optimierung der Signalisierung arbeitet. Diese Optimierung ist offenbar inzwischen mit der Umsetzung der in dem o.g. Verkehrsgutachten gemachten Vorschläge (u.a. aus Richtung Grünau: Reduzierung auf einen Linksabbiegefahrstreifen zugunsten anderer Richtungen) erfolgt. Laut dem o.g. Verkehrsgutachten sind weitere Verbesserungen (plangleich) nicht möglich.

Die in der Antwort des Senats erwähnte "gewisse Pförtnerfunktion mit dosierender und steuernder Wirkung" für die Kreuzung erscheint nicht notwendig, da sich der Verkehr auf der langgestreckten und mehrstreifigen B 96a ausreichend verteilen kann. Bei planfreier / teilplanfreier Führung dürfte auch a priori für die übrigen Knotenäste keine Notwendigkeit der Dosierung und Steuerung bestehen.

Berlin, 27. April 2021

Pazderski Scholtysek
und die übrigen Mitglieder der Fraktion