Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 18 105
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)

vom 04. März 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. März 2019)

zum Thema:
Südliche Anbindung der TVO – Teil 2

und **Antwort** vom 14. März 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Mrz. 2019)

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 Frank Scholtysek (AfD)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18105
vom 04. März 2019
über Südliche Anbindung der TVO – Teil 2

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:
Ich beziehe mich auf meine schriftliche Anfrage "Südliche Anbindung der TVO" vom 11. Juni 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13.Juni 2018), Antwort vom 21 Juni 2018, Drucksache 18/15313.

In Ihrer Antwort auf meine Frage 1 verwiesen Sie anscheinend auf die VTU der LK-Argus GmbH vom 21.01.2016,
("... Bauvorhaben Adlergestell 327-331 ...").
Es ist demnach dem Senat bekannt, dass es den Projektanten und in dieser verkehrstechnischen Untersuchung (VTU) zwar gelang, den Verkehrsbedarf für das Bauvorhaben B-Plan 9-43, Adlergestell 327-331 (Möbelmarkt), in die Knotensignalisierung und -gestaltung rechnerisch und straßenplanerisch einzufügen, dass dabei aber aufgabengemäß nur von den zum damaligen Zeitpunkt aktuellen Verkehrsbelastungen ausgegangen wurde, die schon jetzt zeitweise die Kapazitätsgrenzen des Knotens überschreiten. Ausdrücklich wurde betont, dass die zukünftige Verkehrsentwicklung nicht berücksichtigt wurde.

Anzumerken ist dazu, dass selbst mit der in der VTU favorisierten Variante 2 z.T. schlechte Verkehrsqualitäten erzielt werden (Qualitätsstufe "E"; als ausreichend gilt hingegen erst die Qualitätsstufe "D"). Außerdem soll sowohl laut den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA), als auch laut dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) die hier verwendete Zykluszeit (Umlaufzeit) von 120 Sekunden vermieden werden. Neunzig Sekunden sollten möglichst nicht überschritten werden.

In den zu der TVO von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt seinerzeit veröffentlichten Unterlagen (TVO, Bedarfsermittlung, VCDB, M. Zöbisch) werden zusätzliche Verkehre von bis zu 33 T Kfz/Werktag für den geplanten Lückenschluss prognostiziert, wobei augenscheinlich nur der innerstädtische Verkehr berücksichtigt wurde. Eine noch höhere Verkehrsentwicklung ist nicht auszuschließen.
In einer kürzlich veröffentlichten Studie der IHK-Cottbus werden alarmierende Verkehrsbedarfe in Bezug auf die bevorstehende Eröffnung des BER mit der Forderung nach sofortiger Verbesserung der Verkehrsanbindungen für alle Verkehrsarten genannt. Ein großer Teil des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrs wird an dem Knoten Glienicker Weg/ Adlergestell eintreffen, der dann sicherlich vollends überlastet wird.

In den veröffentlichten Unterlagen zum Lückenschluss werden drei wesentliche Ziele genannt, die, um die Funktion der TVO in ihrer gesamten Länge zu gewährleisten, selbstredend für alle Abschnitte und Strecken

gelten müssen, so auch für den Knoten Glienicker Weg / Adlergestell. In dem Ziel Nr. 3. wird unter anderem die Verbesserung der verkehrlichen Erschließung für den Wirtschaftsverkehr zur A 117 und zum BER genannt.
Die A 117 ist jedoch nur über das Adlergestell / B 96a erreichbar und der BER (als Beispiel Zielpunkt Parkplatz an der Kirchstraße) ist über das Adlergestell / B 96a sogar weniger weit entfernt, als über die A 113 ab Anschlussstelle Adlershof, wobei die Route über die B 96a sogar zuverlässiger und schneller sein dürfte, weil sich auf dem Abschnitt zwischen dem Knoten Glienicker Weg / Adlergestell und der BAB-Anschlussstelle Adlershof mehrere Lichtzeichenanlagen mit Staugefahr befinden.
Außerdem verschmilzt die B 96a hinter Schönefeld unmittelbar mit der L 76, einer vor kurzem mehrstreifig ausgebauten Straße, daher hat das Adlergestell nach wie vor eine mehr als innerörtliche Verbindungsfunktion.

Die A113 ist schon heute überlastet und daher nicht zuverlässig, nicht nur wegen der häufigen Auslösung der Höhenkontrolle - deren Ursache i.a. häufig in hochschlagenden Lkw-Planen zu suchen ist und was in diesen Fällen seitens der Verwaltung naturgemäß nicht beeinflussbar ist. Die B 96a /Adlergestell ist daher nach wie vor zur Zielerreichung, als Entlastungsstrecke und als Ausweichroute notwendig.

Angesichts dessen ist es verwunderlich, dass die Verbindungsfunktionsstufe für das Adlergestell / B 96a von II auf III abgesenkt, ja mehr noch, dass die Straße evtl. zurückgebaut werden soll.

Frage 1:

Was sind die Gründe für die Absicht, die Verbindungsfunktionsstufe der B 96a von II auf III abzusenken?

Frage 3:

Was ist das Ende des südlichsten Abschnitts der TVO im Sinne der RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung) für den Fall, dass die B 96a tatsächlich auf die Verbindungsfunktionsstufe III hinuntergestuft wird?

Antwort zu 1 und 3:

Auf der Webseite der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) wird unter folgendem Link über die Fortschreibung des übergeordneten Straßennetzes des Landes Berlin mit den jeweiligen Veränderungen und den aktuellen Stand berichtet:
http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/strassennetz/index.shtml
Die dort abrufbare Fassung vom Dezember 2017 stellt den aktuellen Stand dar.
Die B 96a bleibt auch in der Zukunft eine übergeordnete Straßenverbindung mit der Verbindungsfunktionsstufe II.

Frage 2:

Was sind die Gründe für die Absicht, evtl. die B 96a zurückzubauen?

Antwort zu 2:

Seit der Inbetriebnahme der A 113 verlagerte sich nachweislich die großräumige Verbindungsfunktion von äußeren Abschnitten der B 96a auf die A 113. Der gesamte Straßenzug der B 96a wird erst mit Inbetriebnahme des 16. Bauabschnittes (BA) der A 100 umfassend entlastet werden.

In diesem Zusammenhang soll die B 96a zu einer Stadtstraße umgestaltet werden. Das Konzept zur Umgestaltung der B 96a geht davon aus, dass auf Grund der Entlastungswirkungen durch die A 113 und den 16. BA der A 100 eine Fahrstreifenreduzierung von heute jeweils drei Fahrstreifen pro Richtung auf zukünftig zwei Fahrstreifen pro Richtung insbesondere zugunsten von - heute sehr ungenügenden - Radverkehrsanlagen erfolgt.

Frage 4:

Ist dem Senat bewusst, dass ein Rückbau der B 96a infolge der damit erzielten Verkehrsverdichtung und außerdem ggf. infolge des Baus einer Abfolge von Fahrbahnaufweitungen vor den Knoten zum Erhalt der Kapazität und Fahrstreifenverringerungen hinter den Knoten negative Konsequenzen für die Sicherheit des Verkehrs haben würde?
a. Gibt es die Verkehrssicherheitsprogramme "Vision Zero" und "Berlin sicher mobil 2020" nicht mehr?
b. Wie sehen die in Diskussion stehenden Rückbaumaßnahmen im Einzelnen aus?

Antwort zu 4:

Eine Verkehrsverdichtung und negative Konsequenzen für die Verkehrssicherheit wird es durch den Rückbau / die Umgestaltung nicht geben. Fahrbahnaufweitungen im Sinne von Spuradditionen (zusätzliche Abbiegespuren) führen per se nicht zu einem höheren Gefahrenpotential an lichtsignalgeregelten Kreuzungen. Vielmehr wird durch die nachstehend aufgezeigten Signalisierungs-Optionen und die Harmonisierung der dynamischen Abläufe innerhalb des separierten Richtungsverkehrs die Gefahr von Auffahrunfällen gesenkt. Insofern dient diese Maßnahme auch der Vision Zero, die im letzten Jahr als Bestandteil der Ziele des Mobilitätsgesetzes zur gesetzlichen Grundlage in Berlin geworden ist. Hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrs sind in den Anpassungen der Verkehrstechnik (siehe Antwort zu Frage 8) im Übrigen Maßnahmen ergriffen worden, die durch ihre entlastende Wirkung in Summe auch einer Steigerung der Verkehrssicherheit in diesem Sinne dienen.
Das Konzept zur Umgestaltung der B 96a geht davon aus, dass eine Fahrstreifenreduzierung von heute jeweils drei Fahrstreifen pro Richtung auf zukünftig zwei Fahrstreifen pro Richtung von ungenügenden Radverkehrsanlagen erfolgt. Die Leistungsfähigkeit einer Straße wird nicht durch die sogenannte „freie Strecke“ sondern durch die Knotenpunkte bestimmt. Deshalb wird im Bereich der Knotenpunkte in Abhängigkeit mit deren Signalisierung und im Bereich des S-und Regionalbahnhofes Schöneweide auch weiterhin eine Aufweitung für Abbiegespuren erforderlich sein. Die neuen Radverkehrsanlagen müssen dem Mobilitätsgesetz entsprechen und insbesondere an den Knotenpunkten sicher geführt werden.

Frage 5:

Wie kontrolliert der Senat, dass bei Verkehrszählungen der tatsächlich zufließende Verkehr erfasst wird und nicht nur der ggf. durch die Signalisierung behinderte Abfluss?

Antwort zu 5:

Dies erfolgt durch die Ermittlung der max. Rückstaulängen bei Grünzeitbeginn in der jeweiligen Knotenpunktzufahrt in Kombination mit der Erhebung des abfließenden Verkehrs.

Frage 6:

Werden die für die Bemessung und Qualitätsbeurteilung der Lichtsignalanlage am Knoten Glienicker Weg / Adlergestell wichtigen Spitzenviertelstunden gesondert erfasst und wenn ja, wie werden sie berücksichtigt?

Antwort zu 6:

Nein, die Spitzenviertelstunden werden nicht gesondert zur Bemessung der Verkehrsanlagen herangezogen. Die Richtlinie (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS) nach der die Qualitätsbeurteilung vorgenommen wird, lässt zur Festlegung der Bemessungsverkehrsstärke im Übrigen erhobene Stundenwerte ausdrücklich zu. Weiter wird in den Berechnungen grundsätzlich der Stundenwert als Bezugsgröße benutzt.
Ferner ist in Berlin historisch betrachtet schon immer die erfasste Spitzenstunde als Bemessungsverkehrsstärke herangezogen worden. Grundlage bilden dabei 12-Stunden-Erhebungen, womit die 4-Stunden-Gruppen (vormittags/nachmittags) der Hauptverkehrszeit mit abgedeckt sind. Diese in Berlin üblichen Bemessungen sind somit zu den Grundlagen der Qualitätsberechnungen der Richtlinie kongruent.
Ungeachtet dessen glättet die verkehrsabhängige Steuerung der Lichtsignalanlage (LSA) Belastungsschwankungen innerhalb der Umläufe durch flexible Umverteilung der Freigabezeiten. Außerdem existieren für diese LSA Sonderprogramme mit erhöhten Umlaufzeiten, die bei Verkehrsspitzenbelastungen automatisch einlaufen können.

Frage 7:

Berücksichtigt der Senat die schon jetzt in den Spitzenstunden infolge der Überlastung des Knotens auftretenden Schleichverkehre und Umwegungen über andere BAB- Anschlussknoten, Haupt- und Nebenstraßen, beispielsweise über die Straße "Am Falkenberg", die an sich der Verkehrsstärke am Knoten Glienicker Weg / Adlergestell zuzurechnen wären?

Antwort zu 7:

Nein, eventuell auftretende Schleichverkehre und Umwegungen über andere Bundesautobahn (BAB)-Anschlussknoten, Haupt- und Nebenstraßen werden nicht erfasst, da deren eindeutige Zuordnung zum Knotenpunkt Glienicker Weg / Adlergestell nicht feststellbar ist.

Frage 8:

Inzwischen wurde der Möbelmarkt auf dem Gelände des B 9-43 eröffnet. Eine in der VTU vorgeschlagene Wendestelle auf dem Adlergestell wurde gebaut und die Zufahrt /Ausfahrt am Glienicker Weg zum / vom Möbelmarkt wurde realisiert. Wurde oder wird auch eine der in der VTU vorgeschlagenen Signalisierungsvarianten realisiert? - Wenn ja, welche?

Antwort zu 8:

Die neue Spurmarkierung in der Zufahrt Süd der B 96a geht von drei Geradeausspuren aus, der Linksabbiegerverkehr in die Köpenicker Straße (Richtung Westen Adlershof) erhält eine Fahrspur und für den Rechtsabbiegerverkehr in den Glienicker Weg ist eine separate Fahrspur vorgesehen. Damit wird eine temporär beschränkte, eigene Freigabe dieser Relation (Rechtsabbiegeverkehr) im Schatten der Linkseinbiegerfreigabe aus dem Glienicker Weg zusätzlich möglich sein. Als bedingt verträglicher Verkehr zu den parallel zur Hauptrichtung (geradeaus entlang der B 96a) freigegeben Fuß- und Radverkehr bleibt

die bisherige Freigabezeit hierfür zusätzlich bestehen. Außerdem kann der Geradeausverkehr dann zwischenzeitlich auf drei Fahrspuren in Richtung Innenstadt leistungsfähiger abgewickelt werden, da die Durchmischung mit Rechtsabbiegern zum Glienicker Weg entfällt. Die Spurreduzierung des Linksabbiegerverkehrs wird durch die Verkehrsverlagerung auf die BAB A 113 und den somit reduzierten Bedarf möglich.

Frage 9:

Was wird der Senat tun, um die Leistungsfähigkeit des Knotens Glienicker Weg / Adlergestell zu erhöhen um somit die Leistungsfähigkeit der TVO als Ganzes auch zukünftig gewährleisten zu können?

Antwort zu 9:

Die in der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan (B-Plan) 9-43 VE empfohlenen Maßnahmen zur Spuraufteilung und ergänzender Signalisierung sollten nach Ansicht der Gutachter zur Verbesserung der Verkehrsqualität der Bestandssituation führen, die damit von der niedrigsten Qualitätsstufe „F“ auf das akzeptable Level „D“ gehoben werden würde. Die Umsetzung dieser organisatorisch/betrieblichen Maßnahme befindet sich derzeit in der finalen Prüfung bei der Verkehrslenkung Berlin (VLB) und dürfte im III. Quartal 2019 umgesetzt sein.
Hinsichtlich der Ansiedlung des Möbelmarktes wurde diesbezüglich prognostiziert, dass der Knotenpunkt durch neu induzierten Verkehr nur gering belastet wird.
Die Steuerung der Lichtsignalanlage sieht nach wie vor eine verkehrsabhängige Freigabezeitverteilung vor, deren leistungssteigernde Effekte im Übrigen nicht durch die Qualitätsermittlungen nach HBS abgebildet werden können. So werden vorzuhaltende Freigabezeiten für Querungsvorgänge zu Fuß Gehender nur im Bedarfsfall (d.h. nach Anforderung) eingehalten, Freigabezeiten separierter Fahrströme dem tatsächlichen Bedarf angepasst und Öffentlichen Verkehrs-Fahrzeugen (ÖV-Fahrzeugen) der Buslinie 163 (sechs Fahrzeuge pro Stunde) wird nur nach Funk-Anmeldung Einfluss auf den Programmablauf gewährt.

Frage 10:

Gibt es Pläne, den Knoten Glienicker Weg / Adlergestell (B 96a) planfrei oder teilplanfrei umzubauen, um die Leistungsfähigkeit der TVO zu gewährleisten und um den Verkehr auf der B 96a von und zum BER zu bewältigen?
a. Wie sehen diese Pläne aus?
Müssen dazu Grundstücksteile des Bauvorhabens B 9-43 oder des Geländes von OBI zurückerworben werden?

Antwort zu 10:

Pläne zu einem planfreien oder teilplanfreien Knotenpunktumbau Glienicker Weg / Adlergestell (B 96a) gibt es nicht. Der B-Plan 9-43 VE ist demzufolge auch nicht betroffen.

Frage 11:

Falls es keine Pläne für den planfreien oder teilplanfreien Umbau gibt: Weshalb gibt es keine derartigen Pläne, obwohl erkennbar ist, dass die Lichtsignalisierung an ihre Grenzen stößt?

Antwort zu 11:

Wie zu Fragen 8 und 9 bereits erläutert, sind die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes und die Lichtsignalisierung entsprechend den stadtüblichen Anforderungen gegeben. Zudem handelt es sich von Süden kommend um den ersten maßgebenden Knotenpunkt im Straßenzug der B 96a, der die Verkehrsströme ins Stadtstraßennetz verteilt und dosiert.
Deshalb gibt es keine Pläne für einen planfreien oder teilplanfreien Umbau.

Frage 12:

In Ihrer Antwort auf meine Frage 6 (ebenfalls meine schriftliche Anfrage vom 11. Juni 2018) erläutern Sie, dass die Idee der Umfahrung des Glienicker Weges eine Planungsidee aus der DDR sei und verworfen wurde. Nach meiner Information (Berlin Stadtentwicklung 06, Generalbebauungsplan 1969 / Flächennutzungsplan 1965, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie - II, 2002) sollte diese Trasse den Teltow-Kanal überqueren, sodann erst in Grünau an die B 96a angebunden werden. Meine Frage bezog sich jedoch auf die Möglichkeit, über das Betonwerkgelände und das Gelände des B 9-63, von dort planfrei über das Adlergestell hinweg, längs des Teltowkanals eine Anbindung an das Ernst-Ruska-Ufer zu bauen, um eine zuverlässige Verbindung bei Entlastung des Glienicker Weges zu schaffen. Eine solche Verkehrsführung wäre eine Alternative zum planfreien / teilplanfreien Umbau des Knotens Glienicker Weg / Adlergestell.
Welche Argumente sprächen für oder gegen diese Lösung?

Antwort zu 12:

Diese in Frage 12 beschriebene Variante entspricht weitestgehend einer Variante des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Glienicker Weges aus dem Jahr 2008. Diese führte auch über das Betonwerksgelände, über die Fläche von Berlin Chemie und weiter entlang am Teltowkanal bis zur B 96a. Diese Variante wurde im Rahmen der Variantenbetrachtung verworfen und der Ausbau des Glienicker Weges planfestgestellt.

Aus heutiger Sicht wäre eine planfreie Querung der B 96a und eine Weiterführung bis zur Anschlussstelle Adlershof der A 113 nicht stadtverträglich. Zudem würde diese Trasse nicht den Zielstellungen des Landes Berlin hinsichtlich der Führung des übergeordneten Verkehrs entsprechen.

Berlin, den 14.03.2019

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz