



# SCHLAU AUS DEM STAU

## Preise verliehen • Wir stellen Wettbewerbsbeiträge vor • Teil 1

Es war ein kleiner Artikel in der April-Ausgabe, mit dem unser Mobilitätsexperte Wilfried Hochfeld auf den Wettbewerb aufmerksam machte: Die Berliner IHK will den (Wirtschafts-)Verkehr besser ins Rollen bringen und suchte in Zusammenarbeit mit der Senatsverkehrsverwaltung, Taxi Berlin, den Taxiverbänden, TÜV Rheinland und weiteren Kooperationspartnern nach Auswegen aus dem Stau. Beim Senat sind dafür Verkehrsplaner mit viel theoretischem Wissen zuständig – die aber noch ganz andere Aufgaben zu bewältigen haben. Bei der IHK entstand deshalb die Idee, die praktische Seite, auf Neudeutsch die „User“, ins Boot zu holen. Gefragt war nach stauträchtigen Verkehrssituationen, die einfach zu lösen wären, und es wurden drei Preise ausgelobt.

### Worauf kam es an?

Entscheidendes Kriterium war die technische Umsetzbarkeit (bei Kosten möglichst unterhalb denen des Flughafens BER). Es kamen also keine Lösungen wie „Brücke von der Kniprodestraße zur Hansastraße“ oder „Tunnel von der Spanischen Allee zum Kladower Damm“ in Betracht, sondern Maßnahmen, die hauptsächlich aus dem Befestigen von Schildern an Pfählen und dem Aufbringen weißer Farbe auf dem Straßenbelag bestünden. Auch Maßnahmen, die eine großartige Neukoordination von Ampelschaltungen erfordert hätten, standen von vornherein nicht hoch im Kurs.

Wer viel in der Stadt unterwegs ist, kennt die üblichen Stellen, an denen man sich immer wieder fragt: „Warum ändern die hier nicht die Spuren, damit es schneller geht?“ So verwundert es nicht, dass die insgesamt 80 Vorschläge zum großen Teil von Taxifahrern kamen. Auch ich war beim Lesen des Artikels von der Idee so angetan,

dass ich bis zum Einsendeschluss immer wieder solche Situationen sammelte, die mir einfielen, und wie ich mir die Lösung vorstellen könnte.

Einige Stautellen erscheinen mir generell aussichtslos. Wenn beispielsweise die A100, die A111, die Auffahrt Jakob-Kaiser-Platz und die Auffahrt Siemensdamm alle zusammen innerhalb von 800 Metern von acht auf drei Fahrspuren zusammengefasst werden, ist der Spielraum – besonders durch die baulichen Gegebenheiten – begrenzt. Dennoch kamen bis zum Einsendeschluss 15 Ideen in meiner Datei zusammen, manche etwas gewagt, andere eher banal und naheliegend.



Am 21. Oktober wurden im IHK-Konferenzzentrum im Ludwig-Erhard-Haus in der Fasanenstraße die Preise verliehen. Anwesend waren von IHK-Seite unter anderem der stellvertretende Hauptgeschäftsführer Christian Wiesenhütter, die Projektleiter Dr. Lutz Kaden und Christian Ostendorf sowie Sprecher Leif Erichsen, der mit seiner sympathischen Begrüßungsansprache gleich für angenehme Stimmung sorgte und das Projekt am Abend auch im RBB-Fernsehen vorstellte. Da unser Kollege Hochfeld an dem Tag verhindert war (was dem Vernehmen nach nicht am Pilotenstreik lag), konnte er nicht miterleben, wie aus den geplanten drei Preisen vier geworden waren.

Ausführlicheres zu den Redebeiträgen findet sich auf der Internetseite der IHK.

Dass auch unter meinen Vorschlägen zwei waren, die es der Jury angetan hatten, soll hier kein Grund zum Selbstlob sein. Vielmehr bin ich von der Wettbewerbsidee und von einigen der 80 Vorschläge so begeistert, dass ich nicht darauf verzichten möchte, über das Thema zu berichten, zumal ich bei der Preisverleihung der einzige anwesende RAL 1015-Journalist war, so dass Sie nun einen Einblick aus erster Hand bekommen.

### Warum vier Preise?

Der erste Preis, ein Tankgutschein über 500 Euro, musste gleich doppelt verliehen werden: Zwei Kollegen hatten unabhängig voneinander die gleiche brillante Idee für eine Stelle im Ortsteil Charlottenburg-Nord an der Grenze nach Wedding. In ihren Ansprachen erläuterten Jurymitglied Dr. Ilja Irmischer und Verkehrsstaatssekretär Christian Gaebler, warum der doppelt eingereichte Vorschlag gewonnen hatte: einfache Umsetzbarkeit mit geringem Aufwand, gleichzeitig große stauentschärfende Wirkung bei wenig Nebenwirkungen, da die Maßnahme nur in geringem Maße zu Lasten anderer geht.

Ein Vorschlag, der diese Kriterien knapp verfehlt haben dürfte, gründet auf der Beobachtung, dass bei Pannen und Unfällen auf Autobahnen zunehmend häufig Stau auf der Gegenfahrbahn entsteht, wenn – um es deutlich zu formulieren – sensationssüchtige Gaffer, vom flackernden Blaulicht angezogen, scharf bremsen, um zu sehen, ob vielleicht ein paar Leichen

auf der Fahrbahn liegen. Die Lösung sei ein Blaulicht-Sichtschutz auf allen Autobahn-Mittelstreifen. Darauf wäre ich nicht gekommen.



**Der Gewinnerbeitrag**

Wie sieht nun der Vorschlag der beiden Kollegen aus, die den ersten Preis gewonnen haben? Vermutlich hatten die beiden viel Zeit im Stau auf dem Saatwinkler Damm verbracht, während der Puls ihrer Fahrgäste, die ihren Flug nicht verpassen wollten, ständig gestiegen war. Viele von uns kennen es: Man hat das Gedränge in der Seestraße oder in Moabit hinter sich, wähnt sich auf der Zielgeraden, nur noch ein paar hundert Meter und rechts rum, bis der Tower majestätisch erstrahlt. Es geht aber nicht vorwärts, weil vor einem viele Autofahrer, die links auf die A111 in Richtung Hamburg abbiegen wollen, erst den vom Flughafen kommenden Gegenverkehr vorbeilassen müssen.

Da die rechte Spur von Urlaubern zugeparkt ist, die, wie Gaebler in seiner launigen Rede mutmaßte, ihre Autos mal eben für vier Wochen im Saatwinkler Damm parken, ist kein Ausweichen möglich. Irmscher beschrieb das in seiner kurzweiligen Jurybegründung sehr lebensnah mit sich bildenden Schweißperlen auf der Stirn der Autofahrer, die tatenlos zusehen müssen, wie sie rechts überholt werden – von Lastkähnen auf dem benachbarten Kanal. Erst 50 Meter vor der Autobahnauffahrt steht rechts das erlösende Halteverbotsschild,

das ein Ausweichen auf die rechte Spur ermöglicht – viel zu spät für die oft über 200 Meter lange Warteschlange.

Die ebenso einfache wie geniale Lösung: eine Linksabbiegerspur zur A111 und eine Spur zum Geradeausfahren in Richtung Flughafen, wobei der Bereich mit dem Halteverbot bereits erheblich früher beginnt. Damit dürften viele den Flughafen deutlich schneller erreichen. Einzige negative Nebenwirkung: Es entfallen 10 bis 30 Parklücken.

Auch von hier aus nochmals eine herzliche Gratulation an die beiden Gewinner, die Kollegen Ali Ihsan Mert und Heinz Klabunde, die mit ihrer Idee dem regionalen Taxi-gewerbe und der restlichen motorisierten Menschheit einen guten Dienst erwiesen haben.

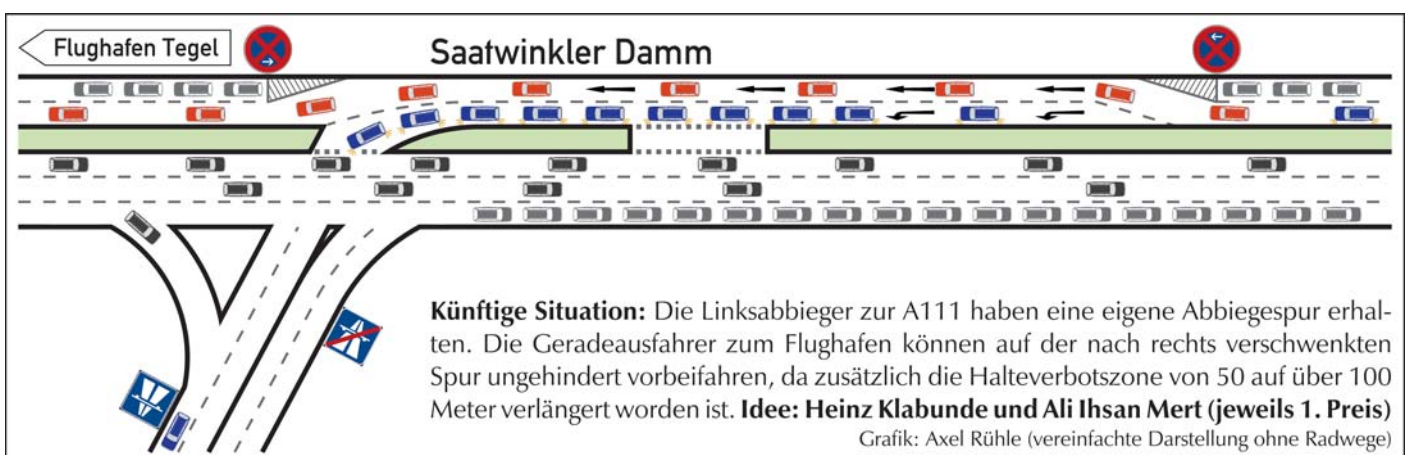
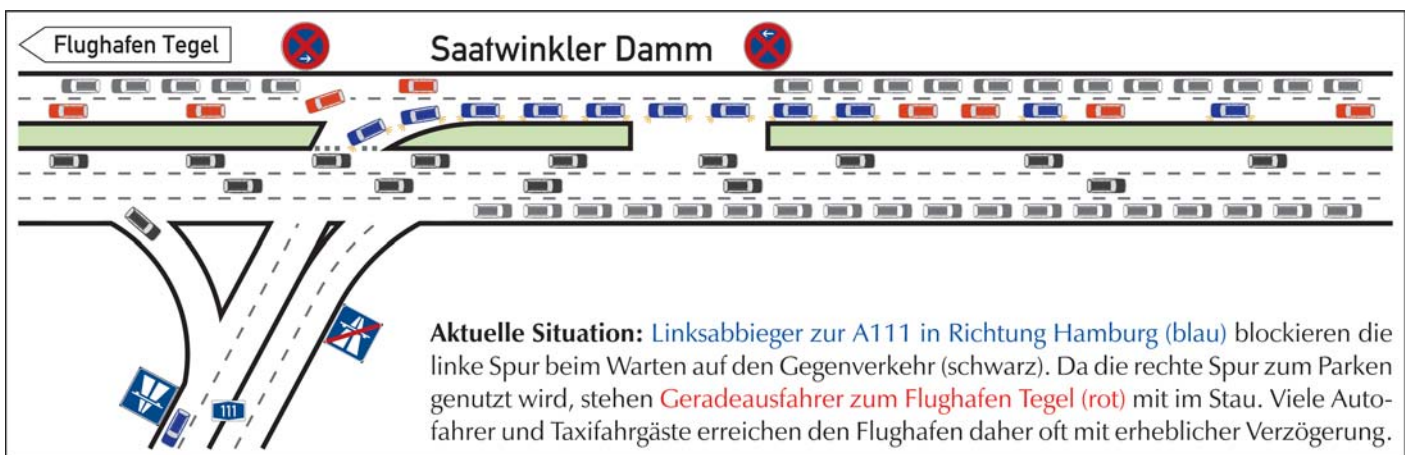
**Wird das umgesetzt, und wenn ja, wann?**

Die Jury hat es sich nicht leicht gemacht: Da es nicht um utopische Pläne ging, die vielleicht eines fernen Tages, wenn der Flughafen schon ganz schön weit ist, aus der Schublade geholt werden, sondern um realistische Vorschläge, wurde tatsächlich gezielt danach ausgewählt, was sich ohne großartigen Planungsvorlauf umset-

zen lässt. Wir dürfen also in naher Zukunft mit Fahrbahnmarkierungsarbeiten auf dem Saatwinkler Damm rechnen, denn die drei preisgekrönten Vorschläge sollen Realität werden, so schnell die bürokratischen Gegebenheiten es zulassen. Hoffentlich werden die Baustellenschilder lange genug vorher aufgestellt. Wie es aussieht, ist zudem eine zumindest mittelfristige Realisierung fünf weiterer Wettbewerbsbeiträge absehbar.

Hat man den – künftig entschärften – Saatwinkler Damm schließlich hinter sich und glaubt den Kerosinabgasgeruch bereits zu vernehmen, so lässt das nächste Problem nicht lange auf sich warten: die Anzeigetafel an der Einfahrt zum Flughafen, die seit der Umstellung von analog auf digital nur noch aus einer Entfernung von gefühlten zwei Metern gut lesbar ist. Wer hier mühsam seinen Flug herausgesucht hat, um mit dem Herumirren auf der Suche nach dem Flugsteig zu beginnen, muss beim Wiedereinfädeln in den fließenden Verkehr häufig lange auf eine Lücke warten. Zwei Teilnehmer haben vorgeschlagen, hier eine Einfädelspur wie an einer Autobahnauffahrt einzurichten.

Auch ich habe mir eine solche Hilfe schon unzählige Male gewünscht, kann mir aber vorstellen, dass diese Idee spätestens seit Einrichtung der exklusiven Taxispur in der





Flughafenzufahrt kaum noch Chancen hat. Eine Aufteilung der Fahrstreifen, die allen gerecht wird, ist hier wohl kaum zu finden. Für mich zeigt das Problem nur erneut, dass der Flughafen Tegel eine unzureichende Anbindung an den Stadtverkehr – sowohl auf der Straße als auch auf der fehlenden Schiene – hat. Für unseren Wettbewerb ist das ein paar Nummern zu groß. Da dürfte die zuständige Behörde kaum Interesse am Ausprobieren einer solchen Einfädelspur haben.

### Noch eine volle Linksabbiegerspur

Etwas schwierig ist es auch mit Maßnahmen, die bereits ausprobiert und wieder verworfen wurden. Auch wenn durchgeführte Änderungen nicht immer für alle Verkehrsteilnehmer leicht nachvollziehbar sind, so sind sie unter Garantie nicht leichtfertig aus einer Laune der zuständigen Planer heraus angeordnet worden. Wer in der Lietzenburger Straße nach Westen unterwegs ist und in Richtung Adenauerplatz weiter möchte, hat am Olivaer Platz häufig das Problem, dass gleich nach dem Rechtsabbiegen die nur 50 Meter lange Linksabbiegerspur bereits voll ist, da auch viele Fahrzeuge, die aus der Konstanzer Straße kommen, hier links in den Kurfürstendamm abbiegen – vielleicht haben die Fahrer zuvor an der Ecke Brandenburgische Straße vergessen, links abzubiegen, man weiß es nicht.

Da das Problem bereits ewig besteht, wurde schon vor Jahren probeweise eine zweite Linksabbiegerspur eingerichtet, so dass der Verkehr zweiseitig nach links in den Kurfürstendamm fließen konnte. Dort hat man danach immerhin 80 Meter lang Gelegenheit, sich von den zwei Fahrstreifen auf einen zusammenzufädern, bis die Busspur hinter der Giesebrechtstraße nach links verschwenkt wird, damit rechts Platz zum Parken ist.

Ich muss sagen, dass auch mir die Situation mit den zwei Linksabbiegerspuren, die der Teilnehmer sich zurückwünscht, besser gefiel, zumal mir die jetzigen zwei Fahrstreifen zum ausschließlichen Geradeausfahren hier etwas luxuriös vorkommen, da gleich hinter der Kreuzung die Leibnizstraße sich auf eine Fahrspur verengt und man dort ohnehin bald im nächsten Stau steht. Da fand ich eine Geradeausspur und eine Geradeaus-oder-Rechts-Spur völlig ausreichend. Dennoch haben die beobachteten Effekte die Planer offensichtlich veranlasst, die Maßnahme rückgängig zu machen. So scheint die heute bestehende Aufteilung das kleinste Übel zu sein. Der Vorschlag, die Zurücknahme einer Maßnahme wieder

zurückzunehmen, kann daher nur wenig Aussicht auf Erfolg haben – wenn nicht, wie im folgenden Beispiel, die Gegebenheiten sich grundlegend verändert haben.

### Wenn alle Fahrstreifen voll sind

Schauplatz des nächsten Vorschlags ist der östliche Rand von Westend, dem größeren Nachbarortsteil Charlottenburgs. Vielen Lesern dürfte die Stelle, um die es geht, nicht nur aus der Praxis bekannt sein, sondern auch noch aus der P-Schein-Schulung: die unterirdische „Vorfahrtsebene“ des mittlerweile geschlossenen Internationalen Congress-Centrums (ICC) am Messedamm. Früher konnte man hier mit dem Pkw sehr zügig dem Stau im Messedamm entkommen. Man musste lediglich zur Schonung der historischen Siebziger-Jahre-Wandfliesen vor zwei engen Kurven stark abbremsen und zu Zeiten von Veranstaltungen auf freilaufende Fußgänger achten.

Vermutlich war die Unfähigkeit bzw. Rücksichtslosigkeit einiger schwarzer Schafe wieder einmal Grund dafür, dass eine beliebte Möglichkeit allen verbaut wurde. Ich kann mich nicht erinnern, wann die Zufahrt von der Halenseestraße dichtgemacht wurde, aber es dauerte keine zehn Jahre, bis das von der P-Schein-Prüfungskommission von „Innung“ und TVB zur Kenntnis genommen wurde.

Mit dem Ende des Betriebs im ICC im April 2014 verschwanden die Fußgänger aus dem Kellergeschoss – und mit ihnen die Lebensgefahr durch Hobbyrennfahrer. Die einladende, rötlich asphaltierte Zufahrt von der Halenseestraße aber ist bis zum heutigen Tag geschlossen. Warum? Wer nachmittags im Messedamm im Stau steht, wünscht sich die alte Ausweichmöglichkeit zurück. Zu Messezeiten dauert der Stau auch mal bis in die Nacht an. Eine Öffnung der menschenleeren Vorfahrtsebene könnte einen Teil des Verkehrsstroms nach Norden aufnehmen und damit den Stau im Messedamm entschärfen. Ob man beim Senat einer Umsetzung positiv gegenübersteht, ist mir aber nicht bekannt.

Mich erreichte erst kurz vor Redaktionsschluss die stichpunktartige und sehr knapp gehaltene Zusammenstellung aller Wettbewerbsbeiträge von der IHK, die Projektkoordinator Ostendorf mir freundlicherweise zukommen ließ. Sie ist aus Datenschutzgründen anonymisiert. Aus ihr geht hervor, für welche Vorschläge die IHK dem Senat die Umsetzung empfiehlt, aber leider nicht, welche Ideen darüber hinaus aus welchen Gründen wie gut bei der Jury ankamen. Leider ist die genaue Idee eines Teilneh-

mers aufgrund der kurzen Formulierungen nicht immer für mich eindeutig ersichtlich.

### Baustellen, Ampeln, neuralgische Punkte

Allgemein kann ich bereits sagen, dass etwa 15 Vorschläge sich nicht auf konkrete Staustellen im Straßennetz bezogen, sondern allgemeine Maßnahmen wie eine bessere Baustellenkoordination, sinnvollere Ampelschaltungen sowie das Abschalten von Ampeln an wenig frequentierten Stellen in den Nachtstunden beinhalten.

Doch zunächst zu einem weiteren Verbesserungsvorschlag für einen „neuralgischen“ Punkt, wie es oft so schön heißt. Etwas frei übersetzt bedeutet neuralgisch, dass man genervt ist, und das sind Autofahrer des Öfteren an der Stelle in Schöneberg, an der die Autobahnabfahrt Alboinstraße und die Südfahrbahn des Sachsendamms zusammenfließen. Stellen Sie sich vor, Sie sind auf dem Weg vom Messegelände nach Tempelhof. Um dem Stau an der Abfahrt Tempelhofer Damm zu entgehen, nehmen Sie die Abfahrt davor, um durch die Schöneberger Straße zum Berlinickeplatz zu flüchten.

Da Sie als mitdenkender Verkehrsteilnehmer das Rechtsfahrgebot beachten, fahren Sie vorbildlich auf der rechten Spur, vorbei

**Professionelle Taxischulen,  
Ausbilder und Prüfer  
benutzen das Standardwerk:**



Stadtpläne sind für Otto-Normal-Verbraucher gemacht und enthalten zahlreiche Ungenauigkeiten und Fehler. Keiner genügt den Anforderungen der P-Schein-Schulung. Diese Lücke schließt der Spezialatlas.

Die App für iPhone + iPad + Android:

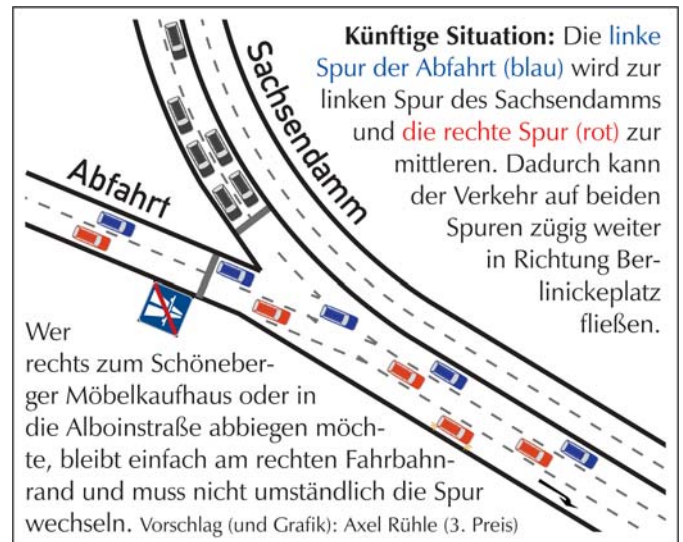
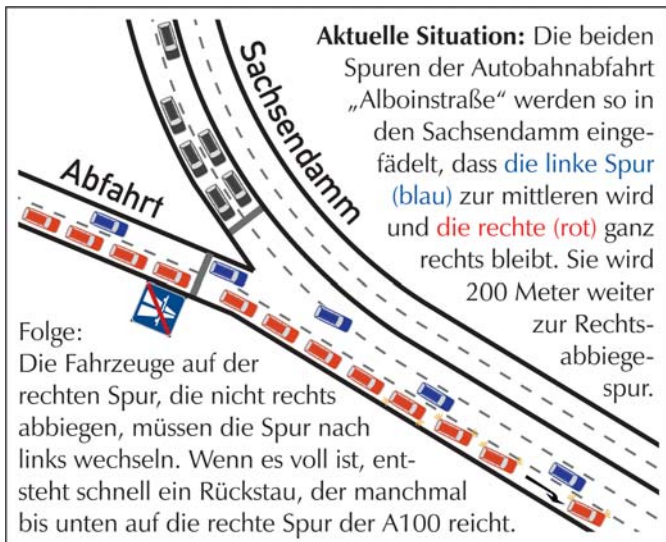
# TaxiCoach Berlin

auch für LDS+TF



NEU: Filterfunktion  
+ Kartenfunktion

aus dem Hause **SPEZIALATLAS**  
[www.spezialatlas.de/app](http://www.spezialatlas.de/app)



an der Leuchtreklame des Schöneberger Billigmöbelkaufhauses, dem irgendein Spaßvogel das Wort Tempelhof in den Namen geschrieben hat, und wenn Sie am amerikanischen Schnellimbiss für höchste Gourmetansprüche angekommen sind, merken Sie plötzlich, dass Sie in der Falle sitzen: Die rechte Spur endet an der Ecke Alboinstraße als Rechtsabbiegerspur. Die zuvor linke Spur, jetzt zur mittleren geworden, ist natürlich längst voll. Sie stehen linksblinkend und im erneuerungsbedürftigen Boden versinken wollend auf der Rechtsabbiegerspur und sehnen eine Lücke in der mittleren Spur herbei, weil dort natürlich kein Mensch auf die naheliegende Idee kommt, von der vollen mittleren Spur auf die viel leerere linke Spur auszuweichen.

Zu Tageszeiten mit viel Verkehr entsteht so schnell ein längerer Stau, der im schlimmsten Fall bis hinunter auf die Autobahn reicht und dort für eine Unfallgefahr, zumindest aber für zähfließenden Verkehr sorgt.

Die Idee zur Lösung des Problems ist ebenfalls recht einfach und braucht salopp gesagt kaum mehr als einen Eimer Farbe. Die beiden Fahrspuren der Autobahnabfahrt werden künftig so in den Sachsendamm eingeschwenkt, dass sie sich nicht mehr als rechte und mittlere Spur fortsetzen, sondern als mittlere und linke Spur. So kann der Verkehr auf beiden Fahrstreifen ohne Probleme nach Tempelhof weiterfließen, da beide Spuren an der Kreuzung Alboinstraße mit Geradeaus-Pfeilen markiert sind. Von der mittleren Spur können Rechtsabbieger problemlos auf die rechte Spur wechseln – ein Vorteil, der auch einem Teil der künftigen P-Schein-Prüflinge zugute kommen wird, denn sie kommen so ungehindert zur TÜV-Prüfstelle, ohne vor dem Rechtsabbiegen in die Alboinstraße auf Autos warten zu müssen, die sich von der rechten auf die mittlere Spur drängeln.

### Gedränge über dem Jakob-Kaiser-Platz

Für das eingangs erwähnte Nadelöhr am Autobahndreieck „Charlottenburg“ – Ortskundige wissen, warum der Name in Anführungszeichen gehört – gab es immerhin drei Beiträge im Bemühen, die Not zu lindern: Zwei Teilnehmer schlugen vor, die von der Seestraße kommende Fahrbahn der A100 nicht nur auf zwei, sondern sogar auf einen einzigen Fahrstreifen zu verengen. Plausible Begründung: Aus Richtung Seestraße ist die Blechlawine kleiner als die von der A111 aus Reinickendorf, so dass diese ihre zwei Fahrspuren behalten sollte. Ich würde mich allerdings wundern, wenn die Verkehrsplaner diese Möglichkeit nicht längst in ihre Überlegungen zur Entschärfung der Situation einbezogen und aus irgendeinem Grund verworfen hätten.

#### Haben auch Sie am Wettbewerb „Schlau aus dem Stau“ teilgenommen?

Über die interessantesten Ideen möchte ich ausführlich berichten. Bitte schicken Sie uns Ihre Wettbewerbsbeiträge mit Begründung so, wie Sie sie bei der IHK eingereicht haben:  
V & V Verkehrsverlag, Helmholtzstr. 2-9, 10587 Berlin, oder einfach per Mail an [ruehle@spezialatlas.de](mailto:ruehle@spezialatlas.de)

Ebenfalls nicht zur Umsetzung vorgesehen ist der Vorschlag eines dritten Teilnehmers für die andere Seite der A100: An der Gabelung hinter der Rudolf-Wissell-Brücke – links zur Seestraße, rechts nach Hamburg, Reinickendorf, Siemensstadt, zum Flughafen Tegel und zum Tegeler Weg – sind häufig Autofahrer auf der Mittelspur zu beobachten, die sich nicht entscheiden können, bis zum letzten Meter herumeiern und

schließlich fast einen Unfall verursachen. Die Idee ähnelt der vorher genannten in spiegelverkehrter Version. Da die größere Blechlawine in Richtung A111 rollt und die kleinere in Richtung Seestraße, sollen – ähnlich wie am Ende der AVUS vor dem Dreieck Funkturm – eindeutige Richtungsfahrspuren her: linke Spur zur Seestraße, mittlere und rechte Spur rechts runter in Richtung Flughafen, Hamburg usw. Auch dies dürften die Planer bereits vor längerer Zeit ausgiebig geprüft und als nicht kleinstes Übel verworfen haben.

Noch ist nicht klar, ob zeitnah mehr Vorschläge als die drei preisgekrönten umgesetzt werden. Staatssekretär Gaebler, der allen Teilnehmern für ihre Einsendungen und ihre Mühe dankte, betonte aber, dass die vielen anderen, zum Teil guten Ideen nicht in Vergessenheit geraten würden, sondern dass später weitere Vorschläge in die Tat umgesetzt werden sollen.

Sollten Sie jetzt auf den Geschmack gekommen sein und es bedauern, dass der Wettbewerb vorüber ist, obwohl auch Sie schon länger die eine oder andere Idee zur Stauteschärfung im Kopf haben (vielleicht einen Tunnel von der Einbecker Straße zur Siegfriedstraße oder eine Autobahn von der George-C.-Marshall-Brücke zum Sachsendamm), dann gibt es eine gute Nachricht für Sie: IHK und Senat planen bereits einen Folgewettbewerb, bei dem auch Vorschläge gefragt sein werden, die mit moderaten baulichen Maßnahmen verbunden wären. Eine Direktverbindung von der Spindlersfelder Straße zur Märkischen Allee brauchen Sie allerdings nicht anzulegen. Eher wird in Schönefeld der Flughafen weitergebaut.

Axel Rühle

Weitere Wettbewerbsbeiträge stelle ich Ihnen voraussichtlich in den nächsten Ausgaben vor.