



# SCHLAU AUS DEM STAU

## Wir stellen Wettbewerbsbeiträge vor • Teil 10 (letzter Teil)

Mit diesem Teil endet der Fortsetzungsartikel. Falls Sie die ersten Teile nicht gelesen haben und wissen möchten, wie der Titel „Schlau aus dem Stau“ zustandekommt: Er war das Motto eines Wettbewerbs, den die Berliner Industrie- und Handelskammer im Frühjahr 2014 in Zusammenarbeit mit der Senatsverkehrsverwaltung, Taxi Berlin, den Taxiverbänden, TÜV Rheinland und weiteren Kooperationspartnern veranstaltete. Ziel war es, den (Wirtschafts-)Verkehr besser ins Rollen zu bringen, indem man die „User“ nach ihren Ideen fragt, also Berufs- und Vielfahrer wie z. B. Taxifahrer. Entscheidendes Kriterium war die einfache technische Umsetzbarkeit bei möglichst geringen Kosten. Es ging also nicht um bauliche Maßnahmen, sondern eher um Veränderungen bei Fahrbahnmarkierungen oder Beschilderungen.

Eingereicht wurden 80 Vorschläge, zum größten Teil von Taxifahrern. Auch ich nahm Teil. Es waren drei Preise ausgelobt, aus denen man dann vier machen musste, nachdem ausgerechnet derjenige Vorschlag, der die Jury – bestehend aus Verkehrsstaatssekretär Christian Gaebler, Verkehrsplanern und IHK-Vertretern – am meisten überzeugte, von zwei Taxifahrern unabhängig voneinander eingereicht worden war. Da ich ab Ausgabe 9/2014 ausführlich berichtete und einen Großteil der Wettbewerbsbeiträge erläuterte, fasse ich hier nur die drei preisgekrönten Ideen in Kurzform zusammen.

Den ersten Preis gewannen zwei Kollegen, die die Idee hatten, den alltäglichen Stau auf dem Saatwinkler Damm (auf dem Abschnitt von der Seestraße zum Flughafen) durch die Markierung einer Linksabbiegespur zur A111 in Richtung Hamburg zu entschärfen, so dass der geradeaus fließende Verkehr in Richtung Flughafen nicht mehr von Linksabbiegern behindert wird.

Den zweiten Preis gab es für die Idee, an der Kreuzung Hauptstraße / Potsdamer Straße / Grunewaldstraße / Langenscheidtstraße das „Amerikanische Abbiegen“ nachzuholen, wie es an den meisten größeren Kreuzungen bereits Standard ist.



Mit Preis Nr. 3 bedachte die Jury eine Idee zur Entschärfung des Staus auf dem Sachsendamm zwischen der Autobahnabfahrt Alboinstraße und der Parkplatzzufahrt des Billigmöbelkaufhauses. Durch ein Verschwenken der Fahrspuren bei der Einfädelung fließt der Verkehr nun besser und es gibt weniger Gedränge – diese Idee ist als ziemlich einzige bereits umgesetzt worden.

Die Preisverleihung erfolgte im Oktober 2014 im Ludwig-Erhard-Haus unter Anwesenheit von Verkehrsstaatssekretär Gaebler, der in seiner Rede eine zeitnahe Umsetzung der besten Vorschläge ankündigte, gleichzeitig aber darauf hinwies, dass ein gewisser zeitlicher Planungsvorlauf unumgänglich sei.

Im Spätsommer 2015 richtete ich eine Reihe von Interviewfragen an Gaebler. Der erste Teil der Antworten erschien in der letzten Ausgabe. Hier die Fortsetzung:

### Unendlich dauernde Planung

**RAL1015: Auch die Fertigstellung neuer Fahrbahnen, die Stau entschärfen können,**

**lässt häufig so lange auf sich warten, dass darüber viel Unverständnis herrscht. Beispielsweise die Hauptstraße am Ostkreuz oder die Treskowallee am Bahnhof Karlshorst: Die Brücken sind verbreitert, es ist endlich genug Platz, aber die Blechlawine drängelt sich nach wie vor auf einer Fahrspur je Richtung. Worauf wird dort gewartet?**

Gaebler: Beide Projekte stellen komplexe Bauvorhaben mit dem Erfordernis mehrerer Planfeststellungsverfahren (Eisenbahn/Straße bzw. Eisenbahn und Straße/Straßenbahn) dar.

Die Aufweitung der Eisenbahnbrücken über die Hauptstraße wurde durch das Land Berlin bei der Deutschen Bahn AG im Zusammenhang mit dem geplanten Umbau des Bahnhofs Ostkreuz als Voraussetzung für einen vierspurigen Ausbau der Hauptstraße und die Errichtung von Rad- und Gehwegen zwischen Markgrafendamm und Karlshorster Straße bestellt.

Die derzeit zweispurige Hauptstraße ist ein verkehrlicher Engpass mit lang anhaltenden Staus und starker verkehrlicher Behinderung für den Busverkehr. Die Erhöhung der Kapazität und Leistungsfähigkeit ist ein dringendes verkehrliches Erfordernis. Des Weiteren ist die Straße inzwischen in einem erheblich schlechten baulichen Zustand, so dass der Straßenabschnitt zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit grundhaft erneuert werden muss. Dafür war ein Planfeststellungsverfahren nach Berliner Straßengesetz erforderlich, welches zwischenzeitlich erfolgreich abgeschlossen werden konnte.

Der Baubeginn erfolgte im September 2015 mit 30 Monaten Bauzeit, so dass eine Verkehrsfreigabe für das Frühjahr 2018 avisiert wird.



**Nadelöhr Markgrafendamm – Hauptstraße:** Baubeginn vor Kurzem, Fertigstellung voraussichtlich 2018 (Foto: Jan Müller)

Bei der Planung für den Umsteigepunkt S-Bahnhof Karlshorst handelt es sich aufgrund der schwierigen städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen um eine technisch sehr aufwändige Lösung, indem die Gleise der Straßenbahn aus dem Mittelstreifen heraus an die Gehwege verschwenkt werden und nach den Haltestellen wieder zurück in den Mittelstreifen. Grund dafür ist die Herstellung von kurzen und konfliktfreien Wegen für die Umsteiger (keine Fahrbahnquerung) bei gleichzeitig guter Erreichbarkeit aller Verkehrsmittel für Ein- und Aussteiger aus dem Umfeld. Die Anwendung dieser Prinziplösung erfolgt in Berlin erstmalig. Bedingt durch die wesentliche Änderung der vorhandenen Gleislagen müssen die Anlagen der Straßenbahn im Brückenbereich neu planfestgestellt werden.

Die Erweiterung des Straßenraums zugunsten von Fahrradstreifen und die Verdoppelung der Anzahl der Fahrstreifen auf zwei Kfz-Spuren je Richtung erfordert zusätzlich ein straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren. Die Planunterlagen für das Planfeststellungsverfahren sind inzwischen bei den Planfeststellungsbehörden in meiner Verwaltung zur Vorprüfung vorgelegt worden.



**Nadelöhr Treskowallee:** technisch aufwändige Lösung mit Gleisverschwenkung (Foto: Marc Würdemann)

Diese werden nun auf Vollständigkeit, Widerspruchsfreiheit und daraufhin geprüft, ob das gemeinsame Planfeststellungsverfahren nach Personenbeförderungsgesetz oder Berliner Straßengesetz durchzuführen ist. Danach kann der Antrag zur Einleitung gestellt und die nächsten Verfahrensschritte (öffentliche Auslegung, Beteiligung öffentlicher Träger etc.) durchgeführt werden.

Um den Bauprozess zu beschleunigen und mit Straßen- und Gleisbau früher beginnen zu können (möglichst sofort nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses), hat meine Verwaltung mit den Berliner Wasserbetrieben eine Vereinbarung getroffen, dass diese – abweichend von üblichen Planungsprozessen – bereits vor Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses mit der Planung ihrer Leitungsanlagen beginnen.

### Die unzeitgemäßen Wegweiser

**Eine Frage interessiert mich als Ortskundefachmann besonders:** Es werden immer noch Wegweiser mit den veralteten Stadtteilbezeichnungen aus den 90er-Jahren aufgestellt. Auch Auswärtige Autofahrer sieht man häufig umherirren, weil auf dem Schild an der Autobahnauffahrt beispielsweise „Wilmsdorf“ steht statt „Hamburg, Leipzig, Magdeburg“. Wenn ich Ihnen anbieten würde, ein besseres und zeitgemäßes Wegweisersystem für Berlin auszuarbeiten, wäre ich vermutlich nicht der erste. Wäre die Verlängerung der A100 nach Alt-Treptow nicht ein passender Anlass für unsere innovative Metropole, die nicht mehr existenten Stadtteilnamen wie „Treptow“ und „Hohenschönhausen“ flächendeckend zu tilgen?

Zum einen werden die von Ihnen genannten Bezeichnungen nach wie vor von vielen Menschen benutzt und die Bezirke fordern immer wieder auch deren Ver-

wendung. Das bestehende Wegeleitsystem wird einer Metropole wie Berlin gut gerecht und hat sich bewährt. Das System ist im Übrigen unter Beteiligung von IHK, ADAC, der Tourismus Marketing GmbH, der Polizei und den Berliner Bezirken zuletzt 2009 aktualisiert worden. Es wird mit der Verlängerung der BAB 100 keine wesentlichen Änderungen geben.

Eine Besonderheit in Berlin besteht darin, dass nicht nur auswärtige Ziele eine hohe Bedeutung haben, sondern aufgrund der Größe von Berlin auch die Ziele innerhalb Berlins. Durch den stetigen Wandel Berlins, den Zuzug von Einwohnern sowie die unterschiedliche Straßennetzgeometrie West- und Ost-Berlins ist die Orientierung in Ber-



**Schlechter Wegweiser**

lin erschwert. So erfolgen Abweichungen von den Richtlinien. Hierzu zählt auch, dass durch Berlin keine Fernzielwegweisung erfolgt. Mittels der BAB 10 (Berliner Ring) wird jeglicher Fernverkehr um Berlin herumgeführt. Aus Berlin heraus werden die Autobahnfernziele Hamburg, Magdeburg, Leipzig, Dresden, Prenzlau, Frankfurt (Oder) grundsätzlich über die nächstgelegene Autobahn bzw. eine leistungsfähige



**Veralteter Wegweiser** (Foto: Túpac Sáenz)

Straße in Richtung Berliner Ring geführt. An den Anschlussstellen der Berliner Stadtautobahn werden zudem grundsätzlich die Fernziele angezeigt.

Bei den Bezirken werden entsprechend der abgestimmten Konzeption der Hauptstadtwegweisung weiterhin die „Alt“-Bezirke ausgewiesen, die sich in der Großstadt Berlin wie separate Kleinstädte darstellen und auch als solche von den Verkehrsteilnehmern wahrgenommen werden. Da sich die Verkehrsteilnehmer in Berlin überwiegend nach Ortsteilen/Unterteilorten orientieren, ist für sie nicht die „amtliche

Bezeichnung“ der seit 2001 existierenden Bezirke entscheidend, vielmehr orientieren sie sich nach wie vor nach den gewachsenen Bezirks- und Ortsteilnamen.

## Neue Wege für Berlin

**Blicken wir noch einmal kurz in die Zukunft: Unsere Leser freuen sich schon darauf, die Straßenverbindungen von der Spindlersfelder Straße zur Märkischen Allee, von der Neuen Späthstraße zur Rummelsburger Landstraße und von der Blankenburger Straße zur A114 zu nutzen. Wann wird es voraussichtlich heißen „Bundesverkehrsminister Gaebler eröffnete heute feierlich die lang ersehnte...“?**

Die von Ihnen genannten Straßenverbindungen sind wichtige Netzlückenschlüsse im übergeordneten Straßennetz,

nachvollziehbarer Kriterien eine große Bedeutung zu. Im Planfeststellungsverfahren sind diese Punkte regelmäßig Gegenstand von Angriffspunkten, da die Variantenauswahl einschließlich der Umweltverträglichkeit durch das Fehlen eines vorgelagerten förmlichen Verfahrens zentraler Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens wird.

Unter Berücksichtigung des zeitlichen Ablaufs aller Planungsschritte, Variantenabwägung, Gutachterleistungen, Bürgerbeteiligung ist nicht nur die Dauer der Bearbeitung zu berücksichtigen, sondern auch die Dauer von z. T. europaweiten Ausschreibungen zur Vergabe der Gutachter- und Planungsleistungen. Auch bei maximalem Ineinandergreifen dieser Leistungen und optimierter Ablaufplanung kann mit den rechtssicheren Antragsunterlagen für das planrechtliche Verfahren nicht vor Sommer 2017 gerechnet werden.



**Süd-Ost-Verbindung im Bau:** zunächst von der Rummelsburger Landstraße zur Köpenicker Landstraße, später vielleicht bis zur Neuen Späthstraße

aber keine Bundesfernstraßen. Insofern ist unabhängig von dem tatsächlichen Termin eine Eröffnung durch das Bundesministerium eher unwahrscheinlich.

Für die Straßenverbindung von der Spindlersfelder Straße bis zur Märkischen Allee konnte nach erfolgter vertraglicher Bindung eines Teils der Gutachter, Planungsbüros usw. für das Vorhaben die Unterlage „Bedarfsermittlung“ im Dezember 2014 vollendet werden. Auf Grundlage der Bedarfsermittlung erfolgt derzeit die 1. Stufe der Variantenuntersuchung nach dem formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahren.

Vor dem Hintergrund der Diskussion um die Trassenwahl kommt der sorgfältigen Dokumentation zur Variantenfindung und der gründlichen Aufbereitung aller Daten sowie der Verwendung objektiver und

Die sogenannte SOV (Süd-Ost-Verbindung) ist im Flächennutzungsplan (FNP) enthalten und soll in mehreren Abschnitten realisiert werden. Der erste Bauabschnitt zwischen Rummelsburger Landstraße und Köpenicker Landstraße einschließlich einer neuen Spreerbrücke befindet sich bereits im Bau und soll 2017/2018 in Betrieb gehen. Eine Brückenhälfte und der nördliche Straßenabschnitt sind vor Ort bereits sichtbar. Für die weiteren Abschnitte bis zur Anschlussstelle (AS) Späthstraße der Bundesautobahn A 113 muss erst noch der politische Auftrag erteilt und das erforderliche Planungsrecht nach Berliner Straßengesetz geschaffen werden. Ein konkreter Zeitpunkt kann hierfür leider momentan noch nicht genannt werden.

Die Verbindung von der Blankenburger Straße zur A 114 – das sogenannte Netz-

element 4 in Pankow – für diese neue Straßenverbindung wird gegenwärtig eine erste Machbarkeitsstudie durchgeführt, die die Grundlage für eine Darstellung im Flächennutzungsplan (FNP) bilden könnte. Auch hierfür müssten die politischen und planungsrechtlichen Voraussetzungen erst noch geschaffen werden.

## Vielen Dank für das Interview.

Wenngleich die Antworten viele interessante Informationen enthalten, hätte ich mir einige ausführlicher und mit ein paar mehr Lösungsansätzen gewünscht, beispielsweise was die Busspuren, die veralteten Wegweiser und die Baustellen betrifft. Sicherlich haben Herr Gaebler und seine Mitarbeiter noch ein paar andere Anfragen zu bearbeiten. Wie der Irrtum betreffs Saatwinkler Damm zustande gekommen ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Dort ist von der preisgekrönten Abbiegespur bis heute nichts zu sehen.

## Was noch übrig ist

Die meisten Wettbewerbsbeiträge habe ich Ihnen nun vorgestellt. Eine Handvoll ist noch übrig, mit deren Präsentation ich den Artikel schließen möchte. Wie bereits erwähnt, habe ich von der IHK nur eine recht knapp gehaltene Übersichtstabelle erhalten, in der die Ideen in sehr kurzen Stichpunkten wiedergegeben sind, so dass sie sich zum Teil etwas schwer erschließen. Andere bezogen sich auf temporäre Missstände und lassen sich aus heutiger Sicht nicht leicht nachvollziehen.

## Ein schlecht sichtbarer Wegweiser?

Ein Vorschlag betrifft den größten Verkehrsknotenpunkt im Ortsteil Nikolassee. Seine Bezeichnung „Kreuz Zehlendorf“ ist ein Relikt aus dem vorigen Jahrhundert, als es noch einen Bezirk Zehlendorf gab. Am „Kleeblatt“, so die landläufige Bezeichnung, dem Schnittpunkt aus Potsdamer Chaussee und A115 (AVUS), sei auf der B1 aus Zehlendorf kommend der „Ausfahrtwegweiser zu spät erkennbar“, so die zusammengefasste Problembeschreibung, da er „versteckt angebracht“ sei, was zu Vollbremsungen und Unfällen führe. Der Lösungsvorschlag: „Vorwegweiser installieren, auf die Verkehrsführung hinweisen (evtl. mit Fahrbahnmarkierung).“ Dieser Beitrag gab mir Rätsel auf. Nähert man sich stadtauswärts auf der B1 der Anschlussstelle, so weist etwa 300 Meter vor der Ausfädelungsspur zur Nebenfahrbahn ein blauer

Vorwegweiser auf dem Mittelstreifen recht deutlich darauf hin, dass es geradeaus auf der B1 nach Wannsee geht und rechts auf die A115 nach Magdeburg, Leipzig, Potsdam und Charlottenburg. 200 Meter weiter weist eine über der Fahrbahn angebrachte, blaue Tafel nochmals darauf hin, diesmal allerdings nur mit den genannten Nummern und dem Wort Wannsee. Sie sieht recht neu aus. Seit wann sie dort befestigt ist, ist mir nicht bekannt. Schlecht zu sehen sind die Tafeln nicht.

### Den Standstreifen zur Fahrspur machen?

Zwei weitere Vorschläge zum Thema Autobahn betreffen die A100, zum einen zwischen der Anschlussstelle Hohenzollerndamm und dem Kreuz „Charlottenburg“, zum anderen den kurzen Abschnitt vom Kreuz Schöneberg bis zur Abfahrt Alboinstraße. Auf beiden Abschnitten besteht meist hohes Verkehrsaufkommen, verschärft durch die schnelle Abfolge von Zu- und Abfahrten. Auf etlichen gut ausgebauten Autobahnabschnitten im Bundesge-



Von der A103 auf die A100: umständliches Einfädeln nach links, während Fahrzeuge in Richtung Alboinstraße nach rechts drängen.

biet wurden bei hohem Verkehrsaufkommen schon Standstreifen zum Befahren freigegeben, ferngesteuert durch digitale Verkehrszeichen. Mit der Begründung, dass sowohl liegenbleibende Autos als auch das hohe Verkehrsaufkommen Stau verursachen, und dass die von der A103 (aus Steglitz) kommenden Fahrzeuge denen zur Abfahrt Alboinstraße in die Quere kommen, schlagen die beiden Teilnehmer vor, auch auf der A100 in Berlin abschnittsweise den Standstreifen freizugeben. Dass dies bei regulärem Verkehr beschleunigend wirkt, erscheint denkbar, doch was passiert, wenn auf einem vierspurig befahrenen, kurvenreichen Autobahnabschnitt ohne Standstreifen Fahrzeuge liegenbleiben? Dann könnte die Idee nach hinten losgehen, denn nicht nur Stau, sondern auch Unfälle könnten von solch unerwarteten Hindernissen verursacht werden. Es

würde mich sehr wundern, wenn man so eine Idee in der Jury ernsthaft in Betracht gezogen hätte. Auf der meistbefahrenen Autobahn Mitteleuropas auf den Standstreifen zu verzichten, erscheint mir doch sehr abenteuerlich. Auf der A100 sind fast täglich liegengeliebene Fahrzeuge und Unfälle zu verzeichnen.

### Eine Taxispur im Messedamm?

Die Flatowallee ist ein ruhiger, verkehrsärmer Ort Berlins – solange im Olympiastadion nicht Fußball gespielt und in der Waldbühne nicht musiziert wird. Der Messedamm auf Höhe des „City-Cube“ (auf Deutsch kann man so etwas ja leider nicht ausdrücken) ist noch ruhiger und verkehrsärmer – zumindest nachts und wenn in den benachbarten Messehallen gerade keine größere Messe stattfindet. Im Unterschied zu Fußballfans, die in Westend das Straßennetz rund um das Olympiastadion regelmäßig lahmlegen und nie daraus lernen, haben Messebesucher und -aussteller oft gute Gründe, für die Anfahrt ihres Ziels im selben Ortsteil entweder ein geeignetes Gefährt oder das bequemste und individuellste aller öffentlichen Nahverkehrsmittel zu nutzen, das Taxi. Zu verkehrsintensiven Zeiten stehen Taxen hier im Stau, statt zügig zur Messezufahrt in der Jafféstraße zu gelangen. Ein Wettbewerbssteilnehmer hat deshalb die Idee eingereicht, im Messedamm eine „Taxispur auf der linken Seite“ einzurichten, um die Zufahrt zum Eingang Süd zu erleichtern. Vermutlich bezog die Idee sich noch auf die Situation, als der Eingang Süd umständlich über die ehemalige Jafféstraße und die Vorfahrt des Innenstadtwürfels anzufahren war, und nicht, wie heute, direkt von der Jafféstraße aus. Die „linke Seite“, also vermutlich die Straßenmitte, wurde möglicherweise gewählt, damit anfahrende Taxen sich nicht mit den Fahrzeugen in die Quere kommen, die vom Messedamm in andere Zufahrten des Messegeländes einbiegen bzw. diese verlassen.

### Überholte Ideen

Einige Wettbewerbsbeiträge bezogen sich auf vorübergehende Probleme. So bemängelte ein Teilnehmer den Stau in der Joachimstaler Straße (damals schrieb man sie noch so) vom Hardenbergplatz kommend vor dem Kurfürstendamm. Im Kurfürstendamm in Richtung Breitscheidplatz wurde damals gerade die Busspur neu asphaltiert, so dass bereits vor dem Abbiegen auf andere Spuren ausgewichen werden musste, was auf dem kurzen, neuralgischen Ab-

schnitt der Joachimst(h)aler Straße zu noch mehr Stau führte, weil Busse „langsam anfahren“. Was genau der Teilnehmer vorschlug, steht nicht in der Aufstellung – vielleicht die Fertigstellung der Fahrbahndecke bei Karstadt am Kudamm.

Andere Vorschläge kamen zu spät. Sie enthielten Ideen, die entweder bereits umgesetzt waren, oder sie waren durch Veränderungen der Verkehrsführung vor Ort obsolet geworden, wie Stadtplaner sagen. Davon war in Teil 7 bereits die Rede. Es bleiben noch vier Wettbewerbsbeiträge, von denen zwei quasi das Gleiche beinhalten.

Ein Wettbewerbsbeitrag ist in der Tabelle so zweideutig beschrieben, dass wir uns zwischen zwei denkbaren Maßnahmen entscheiden können. Es geht um den Ostrand von Moabit, wo sich seit 2006 ein Knotenpunkt mit sehr viel Platz für den Schienen- und Einkaufsverkehr und eher wenig Platz für Taxen befindet. Seit Eröffnung des Hauptbahnhofs kommen Taxen und Privat-Pkw einander permanent in die Quere, weil für alle zu wenig Platz zum Halten eingeplant wurde und weil beide Bereiche so dicht beieinanderliegen, dass die Verlockung für die einen zur Mitbenutzung des Halteplatzes der anderen einfach zu groß ist.

Wie ist nun die Formulierung „Südseite ausschließlich für Taxis reservieren“ genau zu verstehen? Ist eine Sperrung der Vorfahrt am Washingtonplatz für Privat-Pkw gemeint, wie sie bereits seit Langem besteht? Oder ist gemeint, dass die südliche Fahrbahn des Europaplatzes ausschließlich Taxen vorbehalten sein sollte? Letzteres würde ich mir als einen Traum für Taxifahrer vorstellen, würde mich aber gleichzeitig fragen, wie Privat-Pkw mit einer einzigen Fahrbahn am Europaplatz auskommen sollten. Eine Einbahnstraße als Sackgasse ist eher nicht so weiterführend.

### Noch zwei Ideen für Treptow-Köpenick

Wir begeben uns in Gedanken noch einmal in den östlichsten Bezirk, genauer gesagt an die schmalste Stelle des kleinen Ortsteils Niederschöneweide. Hier wurde vor zwölf Jahren die Karlshorster Straße, die bis dato an der Schnllerstraße geendet hatte, weiter mit einem Rechtsknick bis zur Rixdorfer Straße gebaut, was ein wichtiges Nadelöhr zwischen Neukölln und Köpenick entschärfte. Seitdem ist der Knotenpunkt keine Einmündung mehr, sondern eine Kreuzung mit einer großen Zahl von Fahrstreifen.



**Karlshorster Str. Ecke Schnellerstr., von Nordosten aus gesehen: 400 m Stau in Richtung Neukölln – aber nur auf der rechten Spur.**

Fährt man von Oberschöneweide kommend in Richtung Sterndamm, so hat man in der Siemensstraße zwei Fahrstreifen zur Verfügung. Dies setzt sich bis hinter die Stubenrauchbrücke fort, bevor die Fahrbahn sich am Anfang der Karlshorster Straße auf insgesamt fünf Spuren verbreitert. Die linke Spur wird zu drei Spuren für Linksabbieger, die rechte teilt sich auf in eine Spur zum Geradeausfahren und eine zum Rechtsabbiegen in die Schnellerstraße stadteinwärts. Da die beiden nächstgelegenen Möglichkeiten, die Spree von rechts nach links zu überqueren, vier bzw. fünf Kilometer entfernt sind, kann man die Stubenrauchbrücke als Engpass bezeichnen.

Als ich kürzlich am späten Nachmittag in der genannten Richtung an die Kreuzung kam, fiel mir auf, dass die linke Spur fast leer war, während der Rückstau auf der rechten Spur bereits vor der Brücke in der Siemensstraße begann und somit an die 400 Meter lang war. Der Hauptgrund dafür war die hohe Zahl an Geradeausfahrern bei vergleichsweise geringer Zahl von Links- und vor allem Rechtsabbiegern. Nur direkt vor der Haltlinie der Ampel warteten auf den drei Linksabbiegerspuren um die 15 Fahrzeuge, so dass man hier nicht von Rückstau sprechen kann.

Beide Wettbewerbsteilnehmer sahen den Rückstau auf der rechten Spur als Problem an und machten sich Gedanken, wie man ihn entschärfen könnte, ohne dass die Linksabbieger zu stark benachteiligt würden. Die beiden sich ähnelnden Ideen beinhalten sinngemäß, dass der rechte der beiden Fahrstreifen sich bereits etwas früher gabeln sollte, während der linke sich erst später gabeln würde.

Der Erfolg einer solchen Maßnahme bestünde meiner Einschätzung nach darin, dass die Rechtsabbieger geringfügig weniger von den Geradeausfahrern blockiert werden. Ansonsten würde sich wohl nicht

viel ändern, denn das eigentliche Problem ist die Rixdorfer Straße, die nach der Karlshorster Straße auf dem Weg nach Neukölln folgt. Dass die Rixdorfer Straße nur über einen Fahrstreifen je Richtung verfügt, erzeugt die eigentliche Nadelöhrwirkung. Das ist vergleichbar mit dem Stauproblem in der Straße Alt-Stralau, wo die eigentlichen Engstellen ebenfalls andere sind. Selbst wenn man die Behelfsfahrbahn der Stubenrauchbrücke von zwei auf drei (oder gar vier) Fahrstreifen verbreitern und einen zweiten Geradeausfahrstreifen markieren würde, so würde der Stau, der sich jetzt auf der Brücke bildet, allenfalls hinter die große Kreuzung verlagern, wo die Fahrzeuge von der zweispurigen Karlshorster Straße nach links in die einspurige Rixdorfer Straße abbiegen. Erst die Erweiterung der Rixdorfer Straße und der westlichen Hälfte der Südostallee von zwei auf vier Spuren würde theoretisch den gewünschten Erfolg bringen, da der Weg von der Siemensstraße bis nach Kreuzberg hinein dann durchgehend zweispurig befahrbar wäre.

Eine einspurige Fahrbahn als Engpass findet sich auch in der Gegenrichtung auf dem Weg nach Karlshorst: In der Siemensstraße ist auf dem Abschnitt von der Wilhelmshofstraße zur Edisonstraße auf mehreren Abschnitten bis 7 Uhr und ab 17 Uhr Parken am Fahrbahnrand erlaubt. Tagsüber darf rechts immerhin gehalten werden.

In der Tabelle mit den Wettbewerbsideen geht für mich aus der Formulierung „Ausweitung der Halteverbotsstrecke (15 bis 19 Uhr) bis zur Feuerwehorausfahrt“ nicht eindeutig hervor, ob die Länge des Straßenabschnitts mit dem Parkverbot oder die Geltungsdauer des Verbots erhöht werden soll. In jedem Fall verhindert ab einem gewissen Verkehrsaufkommen die Nutzbarkeit eines zweiten Fahrstreifens die Staubildung, so dass eine Umsetzung des Vorschlags vielleicht eine sehr wirkungsvolle Maß-

nahme wäre (schnelleres Durchkommen nach Norden) und eine relativ preisgünstige (Versetzen oder Aufstellen von Parkverbotsschildern).

### **Der Ehrenpreis (von uns vergeben)**

Der letzte Wettbewerbsbeitrag, den ich Ihnen vorstellen möchte, wurde von der Jury sicherlich nicht gut bewertet, da er wie kein anderer die Bedingung der preisgünstigen Umsetzbarkeit unbeachtet lässt. Da er andererseits aber mit Abstand die größte stauvermeidende Wirkung aller Vorschläge erzielen würde, verleihe ich ihm hiermit symbolisch den RAL1015-Ehrenpreis. Die Stelle des Straßennetzes, auf die der Vorschlag sich bezieht, ist mit „gesamt Berlin“ angegeben. Das Problem an diesem Ort: „Allgemein zu viel privater Personenverkehr sorgt für Überbelastung der Straßen.“ Wer würde das bestreiten? Und wie lässt dieses Problem sich angehen? Der Schlüssel liegt im Wörtchen „privat“. Motorisierter Individualverkehr, also Privatautos, sind diejenigen mit dem unverhältnismäßig hohen Flächenverbrauch. Wer Ausgabe 7/2013 gelesen hat, konnte im Artikel „Mit dem Feind im selben Boot?“ erfahren, dass jede Person in einem Privat-Pkw mehr als dreimal so viel Verkehrsfläche verbraucht wie jeder andere Verkehrsteilnehmer. Weniger Stau entsteht demnach, wenn mehr Verkehrsteilnehmer öffentlich unterwegs sind statt privat, also mit Bus oder Bahn fahren statt mit dem Pkw. Dies sieht auch der Wettbewerbsteilnehmer so. Sein Lösungsvorschlag: „Ausbau und Erhöhung der Frequenz der öffentlichen Verkehrsmittel“. Dies dürfte das effektivste und realistischste Mittel zur großflächigen Stauvermeidung sein, die für Berlin denkbar ist. Es wurde während der Deutschen Teilung in Ost-Berlin und der DDR ziemlich konsequent verfolgt, wenn auch weniger zur Stauvermeidung als aus Knappheit an Privatfahrzeugen. In West-Berlin und dem Bundesgebiet wurde es schändlich vernachlässigt. Gerade in West-Berlin wurde lange Zeit über Parteigrenzen hinweg (Klemmann, Haase, Strieder) eine Verkehrspolitik mit Pannen und Fehlplanungen betrieben. In der FDP war man noch 2000 der Meinung, die Straßenbahn würde „den Verkehr“ behindern.

Hoffen wir, dass im kommenden Jahr in größerer Zahl Ideen aus dem Wettbewerb „Schlau aus dem Stau“ umgesetzt werden.

*Axel Rühle*



Alle zehn Teile dieses Artikels sowie den erwähnten Verkehrsartikel können Sie auf dem Portal [www.spezialatlas.de](http://www.spezialatlas.de) unter „Texte“ im PDF-Format lesen und herunterladen.