



# SCHLAU AUS DEM STAU

## Wir stellen Wettbewerbsbeiträge vor • Teil 2

In der letzten Ausgabe berichtete ich von der Preisverleihung als Abschluss des Wettbewerbs der IHK Berlin in Zusammenarbeit mit der Senatsverkehrsverwaltung, Taxi Berlin, den Taxiverbänden, TÜV Rheinland und weiteren Kooperationspartnern. Unter dem Motto „Schlau aus dem Stau“ waren unter anderem Taxifahrer und andere Berufs- und Vielfahrer aufgerufen, Vorschläge einzureichen, wie mit einfachen Mitteln und geringen Kosten Staustellen im Berliner Straßennetz zu entschärfen wären.

Es gab 80 Vorschläge, ausgelobt waren drei Preise, und da die beste Idee von zwei Teilnehmern gleichzeitig kam, musste der Erste Preis doppelt verliehen werden. Mit ihm wurde die Idee ausgezeichnet, im Saatwinkler Damm vor der Autobahnauffahrt in Richtung Hamburg die Fahrbahn in Richtung Flughafen Tegel auf einem 100 bis 200 Meter langen Abschnitt in eine Linksabbieger- und eine Geradeausfahrspur zu gliedern, damit Fahrzeuge auf dem Weg zum Flughafen nicht mehr im Stau hinter den Linksabbiegern zur Autobahn warten müssen, die ihrerseits auf den vom Flughafen kommenden Gegenverkehr warten müssen.

Nicht nur die drei preisgekrönten Vorschläge – neben dem Ersten erläuterte ich auch den Dritten – sollen zeitnah in die Tat umgesetzt werden. Auch mindestens fünf weitere Ideen sind von Seiten des Senats für eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung vorgemerkt.

Außer dem Gewinnvorschlag, meinen eigenen Vorschlägen und einem weiteren, mit dessen Urheber ich im Anschluss an die Preisverleihung sprechen konnte, sind mir alle Vorschläge bisher hauptsächlich aus einer sehr knapp gehaltenen, anonymisierten Stichpunkt-Tabelle bekannt, die ich von der IHK erhielt. Zwischenzeitlich bekam ich aber von einem Planer der Verkehrslenkung Berlin (VLB), der in der



Jury gegessen hatte, telefonisch weitere Informationen zu einigen Vorschlägen und – was mich besonders interessierte – zu Gründen der Ablehnung.

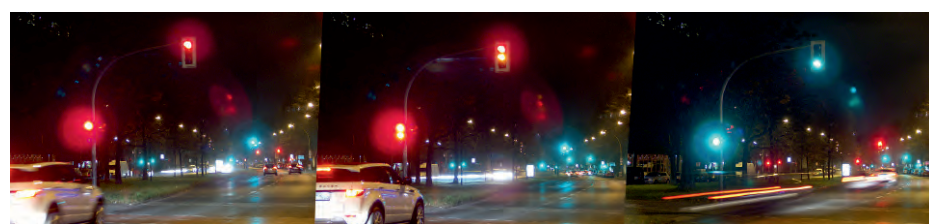
### Was uns bewegt (bzw. nicht): Ampeln

So erfuhr ich unter anderem, was ich bereits ahnte, oder besser gesagt befürchtete: dass die Umstellung einer Ampelschaltung einen immensen Kosten- und Arbeitsaufwand verursacht. Ein Großteil der Berliner Lichtsignalanlagen ist in ein feines Programm von Schaltungen eingebunden, die – ähnlich dem komplizierten Fahrplan eines Schienenverkehrssystems – unter Berücksichtigung hunderter oder gar tausender Einflüsse ausgeklügelt und so optimiert ist, dass es insgesamt gut und zügig fließt. Das bedeutet: Wenn durch die Veränderung einer Ampelschaltung an einer Stelle ein Vorteil erzielt wird, läuft es wahrscheinlich an zehn anderen Stellen gar nicht mehr so reibungslos wie vorher. Die Erkenntnis verändert durchaus meine Sicht auf Situationen, in denen auch ich mich über Ampelschaltungen ärgere, zum Beispiel in der Bundesallee Richtung Zoo oder in der Danziger Straße Richtung Frankfurter Tor.

Anders geht es mir oft nachts in Schöneberg am westlichen Anfang der Lietzenburger Straße in Richtung Wilmersdorf: Zwischen Kleiststraße und Nürnberger Straße sorgt eine Reihe überflüssig erscheinender Ampeln dafür, dass man mehrmals abwechselnd 10 Sekunden fährt und gleich wieder 25 Sekunden bremst und bei Rot steht, so dass es mir schwerfällt, darin einen Sinn zu sehen. Wenn wenigstens die Ampel an der Ecke Ansbacher Straße, an der nachts so gut wie nie jemand quert, von Mitternacht bis sechs Uhr abgeschaltet würde, ginge es auf der Lietzenburger Straße mit Sicherheit wesentlich zügiger, leiser und abgasärmer.

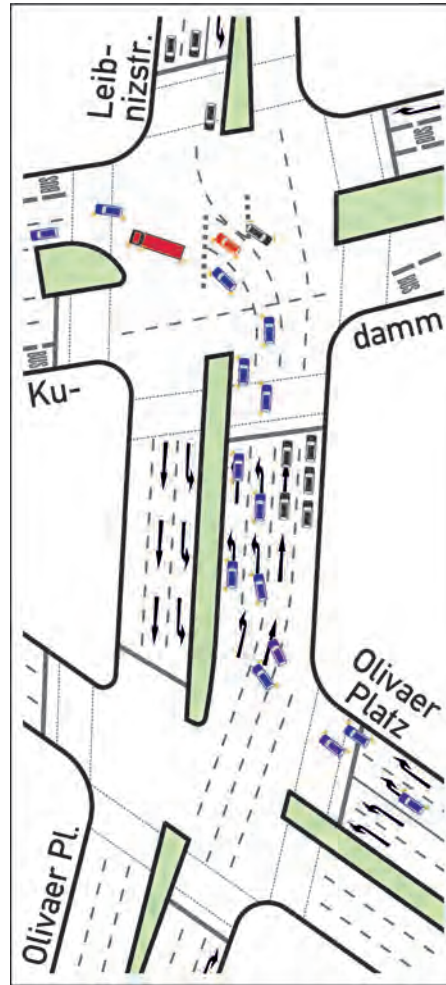
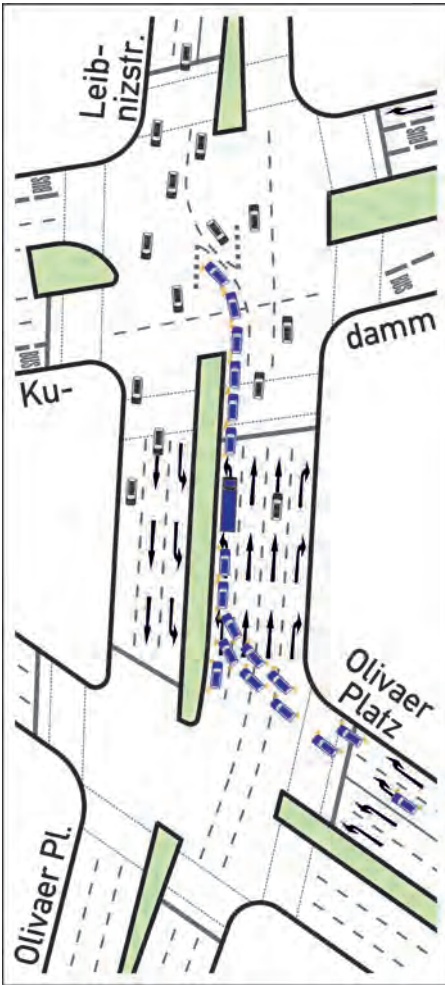
Auch in vielen Wettbewerbsbeiträgen wurden fragwürdige Ampelschaltungen thematisiert. Ein Abschalten zahlreicher Anlagen zu Schwachzeiten, also hauptsächlich nachts, ist ein weit verbreiteter Wunsch. Solche wurden Vorschläge für die Kreuzungen Mommsenstr./Schlüterstr., Stülerstr./Hofjägerallee/Tiergartenstr./Klingelhöferstr., für alle Tempo-30-Zonen sowie allgemein für ganz Berlin eingereicht. Dieses Thema möchte ich – mit Erklärung, warum solche Vorschläge selbst bei weniger leeren Kassen leider wenig Aussicht auf Verwirklichung haben – in einer späteren Ausgabe vertiefen.

Zwei weitere Teilnehmer erwähnten sinngemäß, auf Hauptverkehrsstraßen würde der Verkehrsfluss dermaßen oft von roten



**Nächtliche Zumutung in der Lietzenburger Straße:**  
abwechselnd grüne und rote Ampeln in 120-Meter-Abständen

Fotos: Axel Rühle



**Olivaer Platz**

Frühere und aktuelle Situation (linkes Bild): Die Linksabbiegerspur ist überfüllt; ab einem gewissen Verkehrsaufkommen entsteht Stau.

Zwischenzeitliche Situation (rechtes Bild): Durch die zwei Linksabbiegerspuren floss der Verkehr, so dass deutlich weniger Stau entstand. Problem: Der Lkw (rot) versperrt vielen die Sicht, z. B. dem Fahrer des roten Pkw den Blick auf die Mittelinsel. Wenn dort Fußgänger im Begriff sind, die Fahrbahn zu queren, sieht der Pkw-Fahrer sie möglicherweise zu spät. Dieses hohe Unfallrisiko wäre nur durch eine kostspielige Linksabbieger-Ampel zu vermeiden.

Grafik: Axel Rühle

Ampeln unterbrochen – so viel Querverkehr, der das rechtfertigte, gäbe es vielerorts niemals. Auch für die Straßenzüge Am Juliusturm/Nonnendammallee sowie Ruhlebener Str./Charlottenburger Chaussee wurden Optimierungen der grünen Welle vorgeschlagen.

Nun ist auch die Grüne Welle etwas viel Komplizierteres, als der normale User sich vorstellt. Manch einer denkt ja, die exakt auf 50 km/h ausgelegte Grüne Welle in der Heerstraße in Westend würde theoretisch auch bei 100 km/h funktionieren. Natürlich ist das eine Milchmädchenrechnung, so lange die Ampeln ungleiche Abstände zueinander haben – erst recht, wenn die Grüne Welle in beide Richtungen funktionieren soll.\* Von einem praktischen Versuch rate ich hier aber ebenso ab wie bei der Frage, warum am Großen Stern weder Kreisverkehrs- noch Einbahnstraßen- noch Wendeverbotsschilder stehen und an der Mittelinsel kein Halteverbot gilt.

\*Mathematisch interessierte Leser dürfen einmal ausrechnen, ob und bei welchen Geschwindigkeiten (100, 200, 500, 1.235 und 1.079.252.849 km/h) die Grüne Welle funktionieren würde, wenn auch der Zyklus der Ampeln zeitlich halbiert, geviertelt usw. würde. Die Abstände zur jeweils nächsten Ampel betragen (von der Glockenturmstraße zum Theodor-Heuss-Platz) 735 m, 230 m, 700 m, 520 m, 520 m, 265 m, 350 m und 330 m. Einsendeschluss ist der 31.1.2015.

**Die überfüllte Abbiegerspur**

Kehren wir zurück zur Lietzenburger Straße und fahren in Gedanken bis zum anderen Ende: Geklärt ist für mich nun auch das Rätsel um die zweite Linksabbiegerspur am Olivaer Platz. Das Problem: Wer weiter in Richtung Adenauerplatz fahren möchte, muss am Olivaer Platz eine Rechts-Links-Kombination fahren. Nach dem Rechtsabbiegen ist aber oft die kaum 50 Meter lange Linksabbiegerpaar zum Kurfürstendamm bereits mit Fahrzeugen aus der Konstanzer Straße gefüllt. Schon vor Jahren wurde deshalb – Platz ist dort ja genug – eine zweite Linksabbiegerspur eingerichtet, so dass immer noch eine reine Geradeaus-Spur und eine Geradeaus-oder-rechts-Spur übrig war.

Offenbar war diese Maßnahme damals gar nicht als Experiment gemeint. Was den Verkehrsfluss betraf, war die Lösung optimal; ein Nadelöhr war beseitigt. Trotz mehrerer Ampelstopps und Abbiegevorgänge floss der Verkehr von der Lietzenburger Straße bis in den Kurfürstendamm ununterbrochen zweispurig. Trotzdem wurde die Änderung später rückgängig gemacht, und der aufgelöste Stau entsteht seitdem permanent wieder. Ob dem Wettbewerbsteilnehmer diese Historie bekannt war, weiß ich nicht. Auf jeden Fall hatte er die nahe-

liegende und plausible Idee, zur Auflösung des Staus (wieder) eine zweite Linksabbiegerspur einzurichten.

Der Grund dafür, dass dies dennoch nicht geschieht, ist auf ein einfaches Motto zusammenzufassen: Besser Stau als Unfälle mit Personenschaden (übrigens die Erklärung für so einige scheinbar rätselhafte verkehrsplanerische Entscheidungen). Wenn auf zwei parallelen Fahrspuren abgebogen wird und die geradeaus laufenden, bevorrechtigten Fußgänger ebenfalls Grün haben, kommt es zu Konflikten. Wenn von zehn Autofahrern einer unaufmerksam ist, entsteht bei jeder zweiten Ampelphase eine gefährliche Situation.

**Das Problem mit dem parallelen Abbiegen**

Noch verhängnisvoller: So lange nur normale Pkw abbiegen, sind (zumindest groß gewachsene) Fußgänger für alle Fahrer mehr oder weniger gut sichtbar. Biegt aber ein Lkw, Bus oder SUV ab, ist die Sicht zwischen einem Teil der Autofahrer und den Fußgängern versperrt, und die Unfallwahrscheinlichkeit steigt sofort immens. Ebenso in Gefahr sind die Radfahrer. Nachdem es an solchen Kreuzungen – möglicherweise auch am Olivaer Platz – vermehrt zu Unfällen kam, soll seit einigen Jahren ein mehrspuriges Abbiegen deshalb nur noch kombiniert mit einer eigenen Abbiegerampel erfolgen, die dafür sorgt, dass abbiegende Fahrzeuge und Fußgänger zeitversetzt Grün bekommen. Ampeln sind aber teuer, und da Berlins Kassen seit Landowskys Bankenskandal leer sind, wurde am Olivaer Platz darauf zähneknirschend verzichtet.

Eine vergleichbar stauträchtige Stelle, an der – unabhängig vom Stau-Wettbewerb – künftig aber zweispuriges Rechtsabbiegen mit eigener Ampel geplant ist, befindet sich in Wilmersdorf. Wer vom Zoo kommend die Bundesallee befährt und rechts



in den Hohenzollerndamm möchte, kann bisher zwar auch schon aus der zweiten Spur rechts abbiegen, muss sich diese aber mit Geradeausfahrern teilen, da die Spur nicht mit Pfeilen markiert ist. Fahrer, die aus zweiter Spur abbiegen, übersehen häufiger Radfahrer und Fußgänger – und müssen zudem aufgrund der fragwürdigen Rechtsprechung besonders auf ihren „Nebenmann“ in der ersten Spur achten, falls dieser während des Abbiegens die Spur wechselt und es zur Kollision kommt. Dann geht die Fahrt gleich weiter zum nächsten Verkehrsanwalt. Aufgrund der erwähnten Gefahren ist hier tatsächlich eine eigene Ampel für Rechtsabbieger geplant.

Eine ähnliche Beobachtung wie am Olivaer Platz hat ein Wettbewerbsteilnehmer in der Joachimsthaler Straße gemacht, wobei hier neben den Kraftfahrern auch die Fußgänger die Leidtragenden sind: Auch für die Linksabbieger in die Kantstraße steht nur eine merkierte Abbiegerspur zur Verfügung, wodurch häufig Stau entsteht, der bis auf die Kreuzung Kurfürstendamm zurückreicht. Oft stehen dann auch Fahrzeuge auf den Fußgängerüberwegen. Der Vorschlag, hier auf zwei Spuren parallel links abzubiegen, hätte allerdings zur Folge, dass außer der Busspur nur noch ein einziger Fahrstreifen zum Geradeausfahren und zum Rechtsabbiegen übrig bliebe. Das dürfte – ungeachtet der genannten Probleme, die auch hier dagegen sprechen – noch mehr Stau verursachen. Ich könnte mir eher vorstellen, auf der Kreuzung Fläche für Linksabbieger zu gewinnen, indem man auf der anderen Seite, vom Zoo kommend, das Linksabbiegen in die Kantraße verbietet.

### Noch eines Rätsels Lösung

Zwei Wettbewerbsbeiträge beziehen sich auf das südliche Ende der A103, der legendären Westtangente – bzw. dem kleinen Stück von ihr, das tatsächlich gebaut wurde. Eine Tangente ist eine Linie, die einen Kreis berührt, aber nicht in ihn hineinführt. Die A11 sollte einmal – so die Planungen des Senats in den Sechzigern – über den Sachsenendamm hinaus nach Norden führen, das Stadtzentrum (das noch jenseits der Mauer lag) berühren und weiter am Lehrter Bahnhof vorbei über die Amrumer Straße zum Kurt-Schumacher-Damm führen – wo der 1 km lange Autobahnabschnitt bis zum ehemaligen Kreuz Reinickendorf (der von 1975 bis 1990 A105 hieß) ein weiteres Rudiment der damals geplanten Westtangente bildet. Vielleicht war es genau diese frühe verkehrspolitische Auseinandersetzung, die das Wort Bürgerinitiative der Berliner Öffentlichkeit bekannt machte.

Die Verkehrsplanung West-Berlins stand lange Zeit unter dem Motto „Autogerechte Stadt“. Der Idee unbegrenzter Freiheit für den motorisierten Individualverkehr wurde

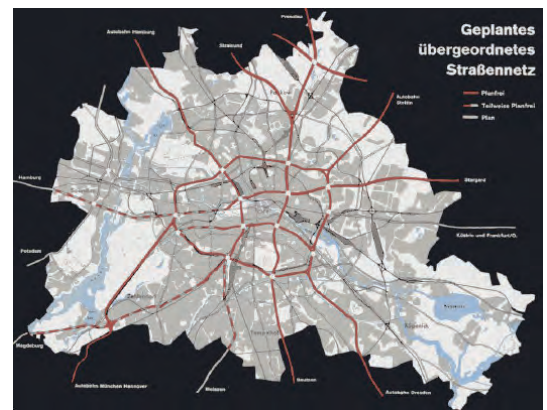
unter anderem das Straßennetz geopfert, da es außerhalb jeder Vorstellung lag, dass es irgendwann einmal zu viele Autos geben könnte. Wer heute auf einem alten Plan sieht, was für Autobahnen der Senat unter Willy Brandt damals kreuz und quer durch West-Berlin – und für den Fall der Wiedervereinigung auch durch Ost-Berlin – plante, traut seinen Augen kaum. Die Südtangente sollte von Schöneberg über Kreuzberg und das damalige Trepptow nach Köpenick führen. Auch eine Nord-, eine Ost- und eine „Mitteltangente“ waren geplant.

Nachdem Bürgerproteste aus Kreuzberg und Neukölln die Verkehrsplaner bereits von der Südtangente abgebracht hatten, wurde 1974 die Bürgerinitiative Westtangente gegründet, die sich vehement gegen eine Autobahn durch die „Rote Insel“ in Schöneberg wehrte – und sich bekanntlich durchsetzen konnte, so dass das Wohngebiet seine Qualität behielt, die Anschlussstelle Sachsenendamm bis heute ihre unfertige Gestalt hat und der Tunnel Tiergarten-Spreebogen das dritte und bislang letzte verwirklichte Quasi-Fragment der Westtangente ist.

### Und täglich grüßt Klaus Landowsky

Auch das am Steglitzer Kreisel gelegene südliche Ende der A11, die 1975 in A13 umbenannt wurde, war lange von unfertiger Gestalt, da ein späterer Weiterbau nach Nikolassee nicht verhindert werden sollte. Als diese Option im Zuge der Gesamt-Berliner Stadtplanung in den Neunzigern verworfen wurde, optimierte man die Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle „Schloßstraße/Zehlendorf“, indem die Stummel der Hauptfahrbahnen ebenfalls zur Auf- und Abfahrt („Wolfensteindamm/Lichterfelde“) umgebaut wurden, so dass der Verkehr hier statt zweiseitig je Richtung nun jeweils vierspurig floss.

Da die alten Rampen in die Jahre gekommen sind, wegen leerer Kassen (Landowsky lässt wieder grüßen) aber nicht kurzfristig saniert werden können, müssen sie etwas geschont werden, indem verhindert wird, dass zwei Lkw gleichzeitig die Bauwerke strapazieren. Aus diesem banalen Grund wurde die alte Anschlussstelle auf beiden Seiten vorläufig auf je eine Spur verengt. Die beiden Wettbewerbsteilnehmer, die – jeder für eine Seite – eine Wiederherstellung der Zweiseitigkeit vorgeschlagen haben, rennen somit offene (aber klemmende) Türen ein. Die aktuelle Situation ist ein Provisorium. Das Problem ist nur wieder einmal etwas wenig kommuniziert worden.



West-Berliner Autobahnplanungen 1965

### Besser spät als nie

Damit sind wir wieder bei unserem Wettbewerb. Der Vorschlag, den die Jury mit dem Zweiten Preis bedachte, ist ebenfalls eher unspektakulär. Es geht um eine sinnvolle Verkehrsregel, die die DDR der Bundesrepublik voraus hatte: das tangentielle Linksabbiegen, im Osten selbstverständlich, im Westen als Besonderheit nur an Kreuzungen vorgesehen, an denen ein weißes, quadratisches Schild es vorschrieb.

Tangentiales Linksabbiegen, im Westen (und selbstverständlich nur da) auch „amerikanisches“ Abbiegen genannt, bedeutet: Wenn man an einer Kreuzung links abbiegt und der Gegenverkehr ebenfalls, dann fährt man nicht erst geradeaus weit auf die Kreuzung, am Gegenverkehr rechts vorbei, und schlägt das Lenkrad dann scharf links ein (so dass der eigene Weg den des Gegenverkehrs kreuzt, da man „hintereinander“ abbiegt), sondern man schlägt das Lenkrad schon am Anfang der Kreuzung etwas links ein, so dass man am links abbiegenden Gegenverkehr, der das gleiche tut, links vorbeifährt („voreinander“) und seinen Weg nicht kreuzt.

Bevor die Regelung in ganz Deutschland Standard wurde, hing das Schild an vielen westdeutschen und West-Berliner Ampelmasten. Können Sie sich erinnern, wie es aussah? Aus dem öffentlichen Raum und dem öffentlichen Bewusstsein scheint es ebenso verschwunden wie aus dem Internet. Nach mehrstündiger Recherche gelang es mir, ein kleines, unscharfes Foto eines solchen Schildes online zu finden. Ich habe es grafisch nachgestellt.

In der Straßenverkehrsordnung heißt es seit 1992: „Führer von Fahrzeugen, die einander entgegenkommen und jeweils nach links abbiegen wollen, müssen voneinander abbiegen, es sei denn, die Verkehrslage oder die Gestaltung der Kreuzung erfordern, erst dann abzubiegen, wenn die Fahrzeuge aneinander vorbeigefahren sind.“ (StVO, § 9 Abs. 4)



**Amerikanisch?** Dieses Schild regte Autofahrer im Westen bis 1992 an vielen Ampeln zum tangentialen Abbiegen an.

Die „Gestaltung der Kreuzung“, von der in dem Paragraphen die Rede ist, wurde in vielen Fällen nicht der neuen Regelung angepasst, so dass heute immer noch an zahlreichen Kreuzungen Stau durch das altmodische Linksabbiegen „hintereinander“ entsteht. Ein Beispiel ist die Ecke am U-Bahnhof „Kleistpark“, also Hauptstraße/Grünwaldstraße/Potsdamer Straße/Langenscheidtstraße in Schöneberg. Hier will der Senat nun zeitnah die Standard-Regelung nachholen. Auf dem Weg zur Preisverleihung fiel mir übrigens auf, dass die Kreuzung Hardenbergstraße/Joachimsthaler Straße/Hardenbergplatz die gleiche Maßnahme nötig hat. Ebenso ist es noch an etlichen anderen Kreuzungen Berlins. Da hätte man eigentlich viele Zweite Preise einsacken können.

Nicht alle Lösungen müssen aufwändig sein.

Wie schon am letzten Beispiel zu sehen, können auch sehr einfache Maßnahmen dazu beitragen, Staus zu entschärfen. So könnten etwa in Tiergarten in der Potsdamer Straße Richtung Schöneberg vor dem Reichpietschufer die Richtungspfeile wesentlich früher beginnen, etwa ab der Scharounstraße, was schätzungsweise keine 10.000 Euro kosten würde. Dass die linke Spur zur Linksabbiegerspur in Richtung Kreuzberg wird, erfährt der ortsunkundige Fahrer zu spät. Ähnlich ist es bereits vor Jahren im Messedamm neben dem ICC geschehen, wo ab den ersten Richtungspfeilen meist ein fast panisches Spurwechseln einsetzt.

Auch für die große Kreuzung am Schnittpunkt der Ortsteile Lichtenberg, Marzahn und Alt-Hohenschönhausen hat ein Teilnehmer vorgeschlagen, bereits länger vor der Kreuzung anzukündigen, welche Spuren in welche Richtung führen werden. So weit ich die knappe Liste verstehe, bezieht sich dies hier aber weniger auf die Spurpfeile (denn diese sind meines Erachtens vorbildlich gegliedert), sondern auf die Wegweiser. Eine Überprüfung ergibt, dass

die Vorwegweiser in der Landsberger Allee von Westen aus 170 Meter vor der Kreuzung und von Osten aus 220 Meter vor der Kreuzung informieren, wenn auch zum Teil mit Stadtteilnamen, die seit 15 Jahren offiziell nicht mehr existieren.

Von Norden und Süden aus, in der Rhinstraße, erfährt der ortsunkundige Verkehrsteilnehmer aber erst mitten auf der Kreuzung auf ziemlich kleinen Schildern, dass es in Richtung Osten unter anderem nach Hellersdorf und Marzahn und in Richtung Westen unter anderem nach Friedrichshain geht. Ob man sich hier am Fernsehturm orientieren soll? Der Wettbewerbsteilnehmer hat sich jedenfalls zurecht über den daraus resultierenden Stau beklagt und eine rechtzeitige Vorwegweisung angemahnt. Ich befürchte, dass das so schnell nicht umgesetzt werden wird, da eines der Hauptkriterien beim Wettbewerb bekanntlich geringe Kosten waren. Aber den Hauptverantwortlichen für die leere Landeskasse möchte ich nicht schon wieder erwähnen.

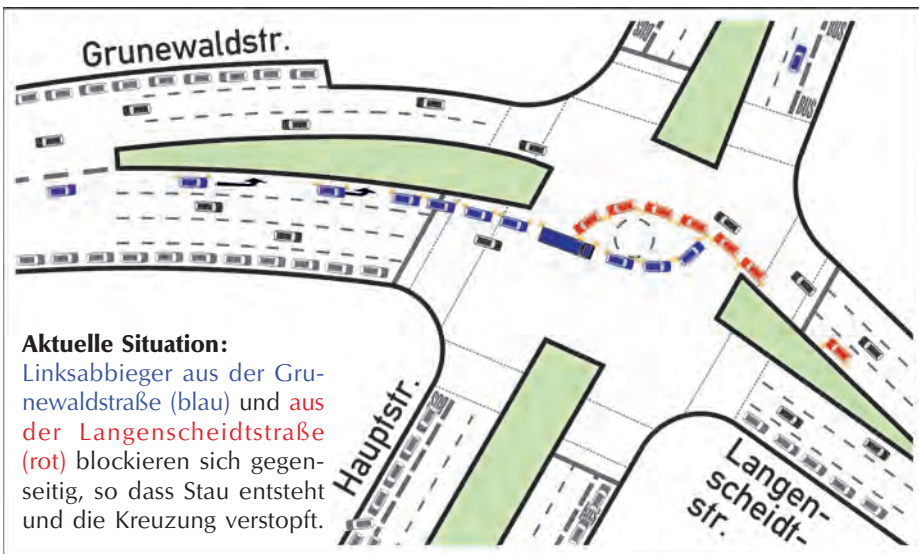
**Mehr Sicherheit und weniger Stau durch zwei Schilder**

Deutlich weniger Aufwand als die Umsetzung des zuletzt genannten Vorschlags würde eine Maßnahme verursachen, die ein Teilnehmer für den Ortsteil Lichtenfelde vorgeschlagen hat. Der geeignete Leser, der keine Ausgabe unserer Zeitschrift verpasst, erinnert sich an das Heft vom September 2013, in der nicht nur ein Artikel über die Berliner Verkehrspolitik, sondern auch eine juristische Abhandlung über ruhenden und fließenden Verkehr zu lesen war: Seit der Taxihalteplatz am Café Kranzler in der heutigen Joachimsthaler Straße von der Ampelhaltlinie Ecke Kurfürstendamm ein deutliches Stück nach hinten verlegt wurde, gibt es dort deutlich weniger Unfälle beim Abbiegen.

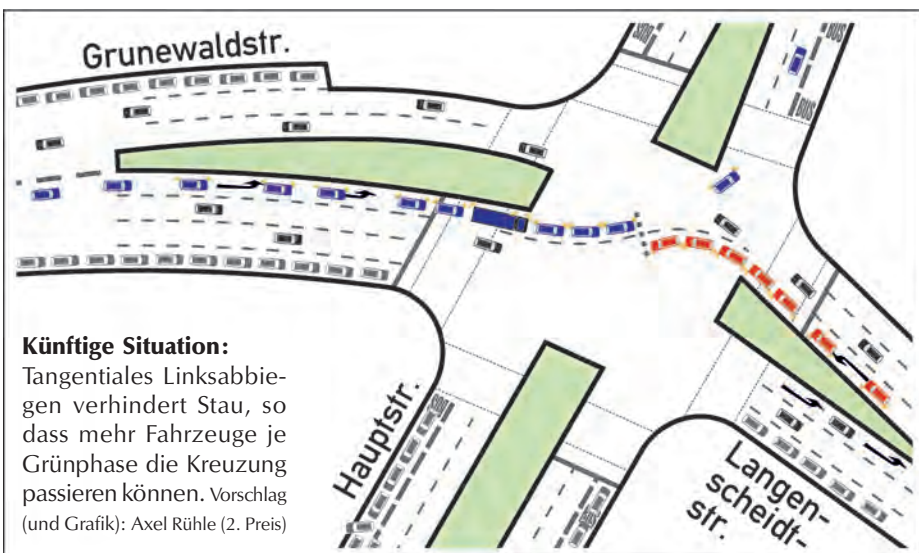
Eine ähnliche Maßnahme hat der besagte Wettbewerbsteilnehmer für den neuen Taxihalteplatz in der Königsberger Straße vorgeschlagen: Er sollte ein erhebliches Stück vom Hindenburgdamm zurückgezogen werden. Ob er dabei auch an die Sicherheit dachte, weiß ich nicht, denn sie war nicht Thema des Wettbewerbs. Vielmehr ging es um den Stau, der sich seiner plausiblen Einschätzung nach durch die Maßnahme verringern ließe, weil dadurch die Rechtsabbieger in Richtung Steglitz den Geradeausfahrern in Richtung Dahlem weniger im Weg stehen würden. Was die Jury von dem Vorschlag hielt, ist mir leider nicht bekannt.

*Axel Rühle*

*Fortsetzung voraussichtlich in der nächsten Ausgabe*



**Aktuelle Situation:** Linksabbieger aus der Grünwaldstraße (blau) und aus der Langenscheidtstraße (rot) blockieren sich gegenseitig, so dass Stau entsteht und die Kreuzung verstopft.



**Künftige Situation:** Tangentiales Linksabbiegen verhindert Stau, so dass mehr Fahrzeuge je Grünphase die Kreuzung passieren können. Vorschlag (und Grafik): Axel Rühle (2. Preis)