



SCHLAU AUS DEM STAU

Wir stellen Wettbewerbsbeiträge vor • Teil 3

In den letzten beiden Ausgaben berichtete ich vom Wettbewerb der Berliner Industrie- und Handelskammer in Zusammenarbeit mit der Senatsverkehrsverwaltung, Taxi Berlin, den Taxiverbänden, TÜV Rheinland und weiteren Kooperationspartnern. Unter dem Motto „Schlau aus dem Stau“ waren im April 2014 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.

Aus den 80 eingereichten Vorschlägen, für die es von der IHK vier Preise und von Verkehrsstaatssekretär Gaebler und den IHK-Vertretern viel Lob und Dank gab, und von denen ein Teil dieses Jahr umgesetzt werden soll, stellte ich bereits einige vor. Hier ist die Fortsetzung.

Von West nach Ost mit Hindernissen (1)

Zwei Wettbewerbsbeiträge betreffen den Dammweg im Ortsteil Plänterwald. Mit einer Spur je Richtung ist die Ost-West-Verbindung des Öfteren überlastet. Die erste Staufalle lauert an der Kreuzung Kieffholzstraße, ebenfalls eine wichtige Verbindung mit nur einem Fahrstreifen je Richtung. Wer hier tagsüber schon vorbeikam, weiß: An einer solchen Ampelkreuzung ohne Mehrspurigkeit entsteht sofort Stau, wenn auch nur ein Lkw oder zwei Pkw links abbiegen und den Gegenverkehr abwarten müssen.

Beide Straßen haben an den Seiten Radwege bzw. -spuren und Grünstreifen, die theoretisch Spielraum zum Verschwenken oder Verbreitern der Fahrbahnen bieten. Dies hat ein Wettbewerbssteilnehmer erkannt und schlägt vor, der häufig großen Blechlawine, die von der A100 kommt und zur Eisenbrücke fährt, eine Linksabbiegerspur zu spendieren – die bei leichter



Verschwenkung des gegenüberliegenden Fahrstreifens nebst Radweg Platz hätte.

Spontan mag man dazu denken, dass die Linderung der Not in Form der nächsten Ausbaustufe der A100 ja schon in Sicht ist. Sollte aber das eintreten, was einige Skeptiker befürchten – Dauerstau am vorläufigen Autobahnende in Alt-Treptow –, könnte die vorgeschlagene Linksabbieger-

spur sehr wohl noch viele Jahre von Vorteil sein. Wenn ich mir die Kreuzung und ihr Verkehrsaufkommen ansehe, würde ich noch weiter gehen und auf allen vier Zufahrten der Kreuzung eine solche Maßnahme ergreifen. Auf der Seite, für die der mir unbekanntene Wettbewerbssteilnehmer einen neuen Fahrstreifen vorschlägt, sollte dieser länger sein als auf den drei anderen Seiten. Im Dammweg von Osten kommend erlauben mehrere große Bäume nur eine knapp 30 Meter lange Straßenverbreiterung. An der Nordost-Seite der Kieffholzstraße ist aber Platz für eine zusätzliche Spur.

Zugegebenermaßen taugt dieser Vorschlag nicht wirklich für „Schlau aus dem Stau“,



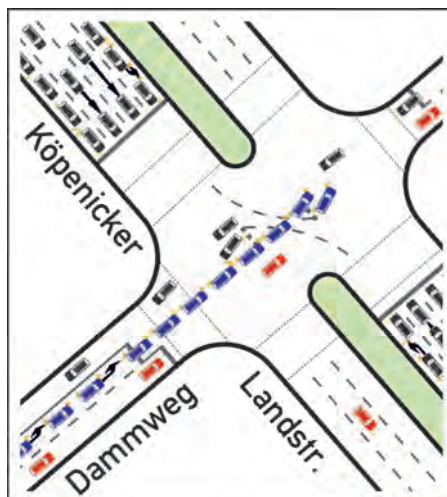
Aktuelle Situation:

Schon wenige **Linksabbieger (blau)** halten, da sie den Gegenverkehr durchlassen müssen, die **Geradeausfahrer (rot)** auf. Ein Wettbewerbssteilnehmer schlägt deshalb für den Dammweg (aus Neukölln kommend) eine Linksabbiegerspur vor.

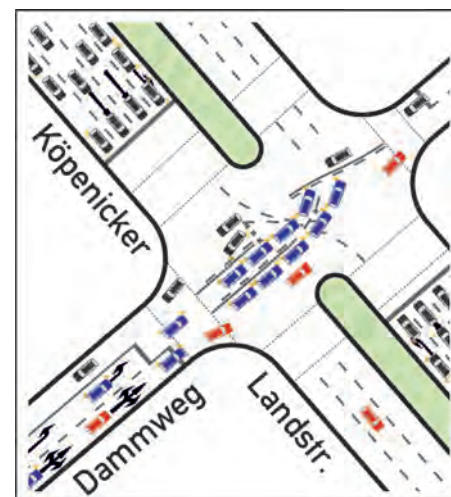
sondern eher für den geplanten Nachfolgewettbewerb, da er das Kriterium der leichten, kostengünstigen Umsetzbarkeit sicher nicht erfüllt – ganz im Unterschied zum anderen der beiden Wettbewerbsbeiträge, die den Dammweg betreffen: 870 Meter weiter nordöstlich, an der Kreuzung Köpenicker Landstraße, ist der Stau weniger schlimm, dafür aber noch leichter zu beseitigen, denn hier ist die Linksabbiegerspur bereits angelegt.

Das Problem besteht darin, dass hier nur wenige Fahrzeuge rechts abbiegen oder geradeaus fahren, die rechte Spur (die nicht mit Pfeilen markiert ist) aber dennoch von den meisten Linksabbiegern rechts liegen gelassen wird. Nur wo ein Linkspfeil ist, wird auch links abgebogen, und so stauen die Linksabbieger sich auf der linken Spur. Wer es schlaun macht und von der leeren, rechten Spur links abbiegt, wird nicht selten von anderen Linksabbiegern, die mitunter mehrere Grünphasen abwarten mussten, angehupt und mit Gesten beschimpft, als ob er gerade einen schweren Verkehrsstoß begangen und andere massiv behindert hätte.

Um diese Neider auf die Idee zu bringen, die sie selbst nicht haben, habe ich vorgeschlagen, auf der rechten Spur, von der man in alle Richtungen fahren darf, einen Pfeil zu markieren, der sowohl geradeaus als auch nach links und rechts zeigt. Damit würden viele Linksabbieger, die bisher hinter den anderen im Stau stehen, erheblich Zeit sparen.



Aktuelle Situation mit Stau



Vorschlag mit Dreirichtungspfeil (Idee und Grafik: Axel Rühle)

Analog, nur seitenverkehrt, wurde eine solche Regelung vor Jahren bereits in der Müller-Breslau-Straße an der Ampel Ecke Straße des 17. Juni vollzogen. Hier biegen die meisten Fahrzeuge rechts ab, was durch ein eigenes Lichtsignal begünstigt wird, aber kaum jemand kommt auf die Idee, dies auch aus zweiter Spur, also vom linken Fahrstreifen aus, zu tun. Ich staunte nicht schlecht, als ich eines Tages den kurios anmutenden Dreier-Pfeil auf dem Asphalt erblickte. Mit der Zeit wurde mir klar, dass er nur den Sinn haben konnte, Rechtsabbieger zum zweispurigen Abbiegen zu animieren, um den Stau zu verringern.

Warum der Dreirichtungs-Pfeil in Charlottenburg wieder entfernt wurde, weiß ich

nicht. Aufgrund der separaten Ampelphase für Rechtsabbieger wurden (und werden) hier weder Fußgänger noch Radfahrer noch der Gegenverkehr gefährdet. An unserer Kreuzung in Plänterwald werden dagegen – aufgrund der gemeinsamen Ampelschaltung wie am Olivaer Platz, also ohne separate Grünphase für Abbieger – einige Verkehrsteilnehmer gefährdet, weshalb mein Vorschlag vermutlich abgelehnt werden musste.

Von West nach Ost mit Hindernissen (2)

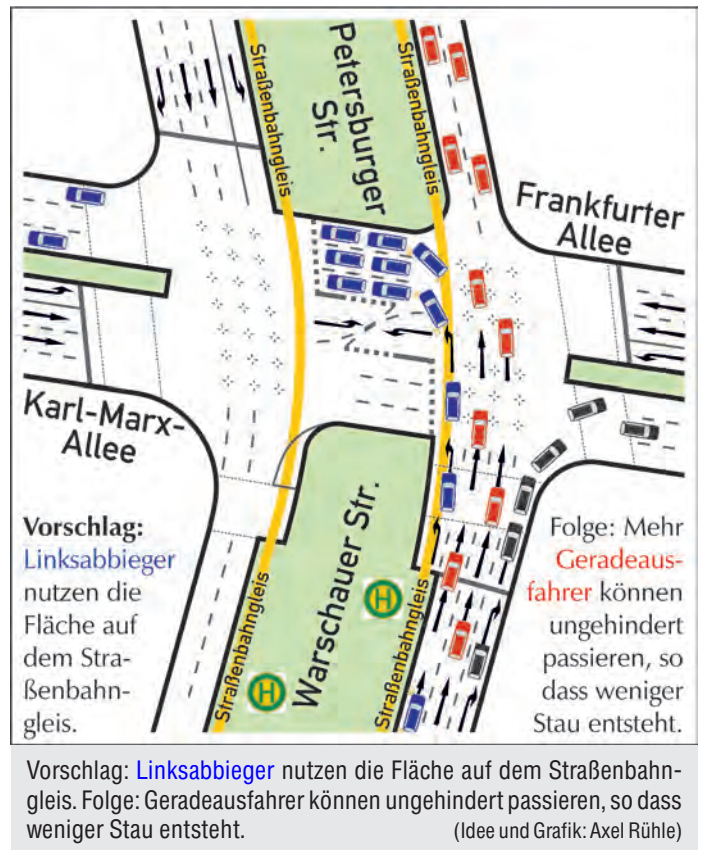
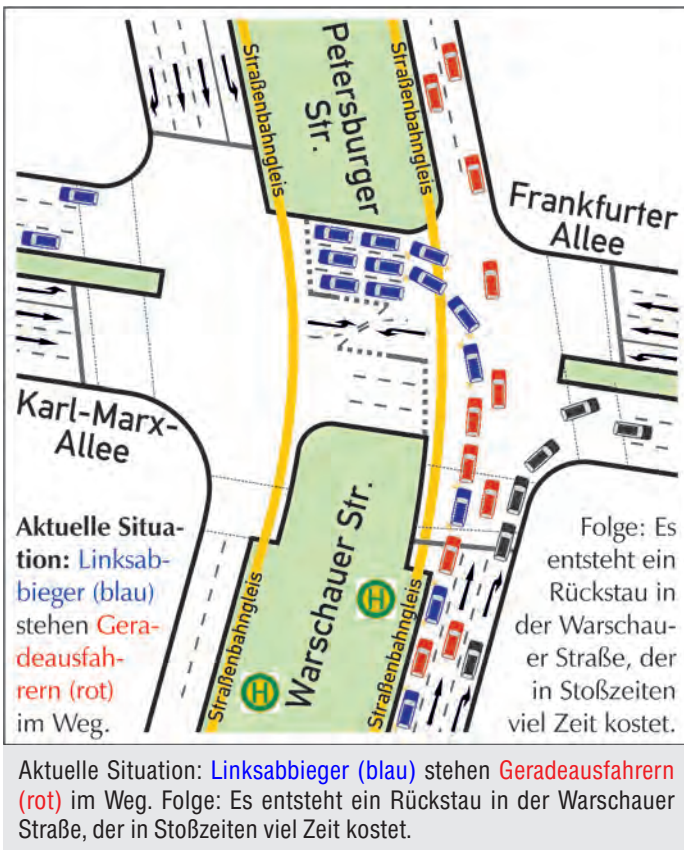
Eine andere Stauffalle, für die möglicherweise Linderung in Sicht ist, lauert im Ortsteil Friedrichshain. Wenn Sie bei erhöhtem Verkehrsaufkommen in der Warschauer Straße unterwegs sind und schon den Stau auf der Oberbaumbrücke einigermaßen unbeschadet überstanden haben, dann könnte Ihnen der Stau vor dem Frankfurter Tor den Rest geben.

Am Stau auf der Oberbaumbrücke dürfte schwer etwas zu ändern sein. Das denkmalgeschützte Wahrzeichen des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, dessen Freigabe für den Kraftverkehr nach der Wende kontrovers diskutiert wurde, hat seit 1995 ihren heutigen Zustand: zwei Fahrspuren und einen Fahrradstreifen je Richtung und außen Fußgängerwege mit hoher Flanierqualität.

Brücken sind typischerweise Engpässe. Sowohl Kraftfahrzeuge als auch der schnell wachsende Fahrradverkehr haben auf dieser einzigen Direktverbindung der beiden Ortsteile kaum genug Platz. Auch die Gehwege hier sind zu fast jeder Tageszeit gut frequentiert, so dass der einzige kleine Spielraum, etwas zu verändern, sich am nordöstlichen Ende der Brücke befindet, im (kaum wahrnehmbaren) Straßenabschnitt namens Am Oberbaum. Hier verbreitert die Fahrbahn sich um eine kaum



Wettbewerbsvorschlag, weiter entwickelt: Da das Problem in abgeschwächter Form auch an den anderen Zufahrten der Kreuzung besteht, sollten gleich vier Linksabbiegerspuren eingerichtet werden. (Entwurf und Grafik: Axel Rühle; weiterentwickelte Idee eines fremden Wettbewerbsbeitrags)



20 Meter lange Linksabbiegerspur. Ist das die beste Lösung? Nach meiner Beobachtung biegen meist weniger Fahrzeuge nach links in die Mühlenstraße ab als nach rechts in die Stralauer Allee. Wäre eine separate Rechtsabbiegerspur da nicht sinnvoller? Schließlich herrscht auf der rechten Spur oft Stillstand, weil die Rechtsabbieger auf die Radfahrer und Fußgänger warten müssen. Doch aufgrund der baulichen Barrieren wäre eine solche Änderung vielleicht nur ein Tropfen auf den heißen Stein.

Ein etwas größerer Blumentopf ließe sich möglicherweise am Ende der Warschauer Straße gewinnen, wo dem Fahrzeugverkehr drei Fahrstreifen zur Verfügung stehen: der rechte zum Rechtsabbiegen, der mittlere zum Geradeausfahren und der linke sowohl zum Geradeausfahren als auch zum Linksabbiegen. Da hier auch munter beides praktiziert wird, bremsen – wie vielerorts – links abbiegende Fahrzeuge häufig die geradeausfahrenden aus.

Das ist hier möglicherweise in gewissem Maße vermeidbar: Kurz vor der Haltestelle beginnt links vom linken Fahrstreifen eine asphaltierte Fläche, durch die das Straßenbahngleis der Linie M10 in Richtung Bersarinplatz verläuft. Da die Grünphase der Straßenbahn immer zeitversetzt zur Grünphase der drei Fahrspuren erfolgt, könnten auf dieser Fläche Linksabbiegepeile aufgebracht werden, so dass Geradeausfahrer und Linksabbieger bereits etwa 20 Meter früher als jetzt getrennt werden.

Ich nutze diese Fläche bereits seit Langem beim Linksabbiegen mit dem Pkw wie eine Linksabbiegerspur und habe damit gute Erfahrung gemacht: Nachfolgende Fahrzeuge mit Zielrichtung geradeaus kommen zügiger über die Kreuzung, da sie nicht mehr auf mich warten müssen. Dennoch könnte mein Vorschlag Theorie bleiben: Was die Jury von ihm hielt, habe ich bisher nicht erfahren.

Dabei sind nicht alle eingereichten Vorschläge so realistisch und mit so geringem Aufwand umsetzbar. Gefragt waren ja Ideen, die möglichst kaum mehr Aufwand verursachen als das An- oder Abschrauben von Schildern oder das Aufbringen oder Entfernen von Farbe auf dem Straßenbelag.

Die leidigen Baustellen

Das nahmen einige Teilnehmer nicht so genau und dachten wesentlich globaler. Allein sieben Beiträge befassten sich mit dem Thema Baustellen, was vielen Verkehrsteilnehmern aus der Seele sprechen dürfte. Zwei Wettbewerbsteilnehmer beklagten explizit die oft gleichzeitige Einrichtung von Baustellen an parallel verlaufenden Verkehrsadern. Als aktuelles Beispiel wurden die Karl-Marx-Straße (Einbahnstraße) und die Hermannstraße (verengt) genannt. Hier fragen sich ganz sicher viele hundert Verkehrsteilnehmer täglich, wie man auf die Idee kommen kann, solche Baumaßnahmen gleichzeitig zuzulassen, statt sie sinnvoll zu koordinieren. Wenn

eine Strecke baubedingt weniger Verkehr aufnehmen kann, dient die Parallelstrecke im optimalen Fall der Entlastung. Es tröstet auch kaum, dass BVG und S-Bahn dieses Spiel ebenso gut beherrschen und etwa gerne mal den Nord-Süd-S-Bahn-Tunnel und die U6 in Mitte gleichzeitig außer Betrieb nehmen wie im Sommer 2012. Auch der Tunnel Tiergarten–Spreebogen nebst Umgebung seiner Ein- und Ausfahrten wird als baustellenträchtig und somit häufig stauauslösend erwähnt.

Ich selbst erinnerte mich beim Lesen der betreffenden Zeilen in der Kurzzusammenstellung der IHK daran, wie oft ich mich – nennen wir es diplomatisch wundere –, wie sehr Straßenerneuerungen oft absurd in die Länge gezogen werden, indem sie nicht im Zuge einer umfangreichen, gebündelten Maßnahme erfolgen, sondern ein Abschnitt nach dem anderen. So mussten die Bewohner Niederschönhausens gefühlte zehn Jahre auf die Fertigstellung der Blankenburger Straße warten. Auch in der Friedrich-Engels-Straße wurden mehrere Abschnitte nacheinander saniert – allerdings noch nicht der augenscheinlich schlimmste: Die berüchtigte Stoßdämpferteststrecke zwischen Nordendstraße und Hauptstraße steht noch an. Ob sich hier die zuständigen Behörden von Niederschönhausen und Rosenthal erst miteinander abstimmen müssen?

Auch wundere ich mich bei der Mehrzahl der Baustellen meist über die Abwesenheit jeglicher Bauarbeiter. Oft ist zwar viel Ver-

kehrfläche abgesperrt und die Höchstgeschwindigkeit heruntergesetzt, damit niemand verletzt wird – fragt sich nur, wer. Komme ich eine Woche später wieder dort vorbei, so sind die Arbeiten durchaus ein Stück vorangeschritten, aber Bauarbeiter sind meist wieder nicht zu sehen. Ob es für Tiefbauunternehmen schwierig ist, gering qualifizierte Arbeitskräfte zu bekommen, die bereit sind, jede Schichtarbeit anzunehmen, um nicht arbeitslos zu sein?

Kann eine Metropole mit Verkehrsströmen wie in Berlin es sich leisten, an Straßenbaustellen nur von 7 bis 16 Uhr arbeiten zu lassen statt rund um die Uhr, wenn viele Arbeiten gar keinen Lärm verursachen? Und wenn ja: Warum müssen die Kraftfahrer dann statt von 7 bis 16 Uhr den ganzen Abend und die Nacht mit Geschwindigkeitsbeschränkungen ausgebremst werden?

Ein Wettbewerbssteilnehmer bemängelt schlicht und konkret die Dauer bis zur Fertigstellung von Baustellen im gesamten Stadtgebiet. Mit der Begründung, dass Straßenmarkierungsarbeiten und Stra-

ßen in Kreuzungsbereichen die Fahrbahnen erst kurz vor der Ampel von zwei auf eine Fahrspur verengt werden, schlägt jemand vor, die Einfädelungsstelle um 50 bis 100 Meter vorzulegen. Falls ein Leser den Nutzen erkennt, freuen wir uns über Zuschriften.

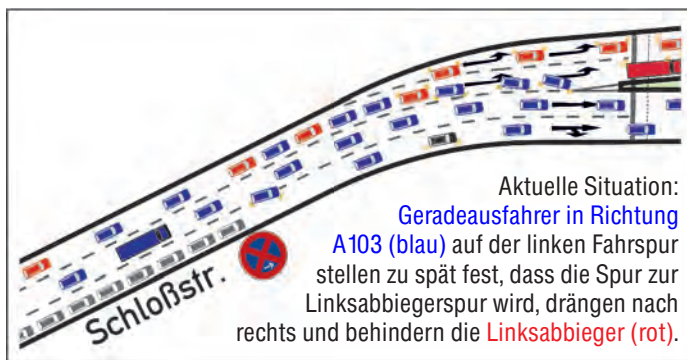
Immer wieder Stau durch Abbieger

Zurück zu den punktuellen Stauvermeidungsvorschlägen mit hohem Verwirklichungspotential. Wer vom Weddingplatz zur Stromstraße fährt, kommt bis zur Fennbrücke meist gut vorwärts, doch dann stockt es oft vor der Lehrter Straße auf einer der zwei Fahrspuren, wenn hier Fahrer nach links abbiegen möchten und den Gegenverkehr abwarten müssen. Einfacher Vorschlag mit großer Wirkung: Linksabbiegen verbieten, außer für die Polizei, die Ihre Direktion in der Kruppstraße anfahren muss. Vorschlag angenommen und zur Umsetzung vorgemerkt. Wer künftig von der Fennstraße in die Lehrter Straße fährt, muss einen Umweg über die Feldzeugmeisterstraße machen.

streifen Kuhlighshofstraße – und zwei mal sieben Fahrstreifen Schloßstraße.

Auf der aus Lichterfelde kommenden Fahrbahn der Schloßstraße macht die Verkehrsdichte einen Spurwechsel nicht nur zu Hauptverkehrszeiten mitunter schwierig. Der Verkehr, der einen Kilometer vorher (Unter den Eichen) noch drei Spuren zur Verfügung hatte, drängelt sich hier auf zwei Spuren. Auf der dritten, rechten Spur wird (zumindest zeitweise) geparkt. Die linke Fahrspur teilt sich vor der Kreuzung in zwei Spuren, allerdings sind beide mit Linkspfeilen markiert: Hier muss in Richtung Walther-Schreiber-Platz abgebogen werden. Die rechte der beiden Spuren führt geradeaus in Richtung A103 (Westtangente) und wird dabei durch die ganz rechte Spur „verstärkt“, auf der vor der Kreuzung Halteverbot besteht. Von ihr ist auch Rechtsabbiegen in den Wolfensteindamm möglich.

Da ein Großteil der Fahrzeuge nicht nach links in die Fortsetzung der Schloßstraße, sondern geradeaus auf die Westtangente



ßenablaufsäuberungen (also das Beheben von Gullyverstopfungen) tagsüber Rückstau verursachen, mahnt ein anderer bessere Baustellenkoordination an. Was soll dagegen sprechen, solche Arbeiten auf verkehrsschwache Zeiten zu verschieben, also hauptsächlich nachts auszuführen? Steht den leicht erhöhten Kosten nicht ein geringerer volkswirtschaftlicher Schaden durch die Vermeidung von Stau gegenüber?

Auch der zu hohe Flächenverbrauch wird moniert. Warum muss bei Gebäudebaustellen so viel Straßenfläche abgesperrt werden? Diese Frage stellte der Senat sich vor einigen Jahren ebenfalls und erhöhte die Kosten je Quadratmeter gesperrten Straßenlandes für die Hochbaufirmen deutlich. Nicht jeder hat aber den Eindruck, dass die Maßnahme sonderlich wirksam war.

Ein letzter Wettbewerbsbeitrag zum Thema Baustellen, den ich der Vollständigkeit halber nicht unerwähnt lassen möchte, will sich mir von der Logik her nicht erschließen: Mit der Begründung, dass bei Baustel-

Linksabbieger verursachen hier etwas weniger Stau in der Perleberger Straße, weil Geradeausfahrer auf die Fahrradspur ausweichen können – eine mäßig praktische Lösung; eben ein Kompromiss.

Eine wesentlich befriedigendere Lösung hat der selbstständige Verkehrsplaner Reinhard Crome, außer den Gewinnern der einzige mir namentlich bekannte Wettbewerbssteilnehmer, für eine neuralgische Kreuzung in Steglitz parat, über die sich schon so mancher Wissenschaftler den Kopf zerbrochen hat (und jeder P-Schein-Anwärter): Schloßstraße Ecke Schloßplatz. Da „Schloßstraße“ und „Schloßplatz“ keine wirklichen Eigennamen sind, müsste es eigentlich längst „Schlossstraße“ und „Schlossplatz“ heißen, doch die Bezirke geben ihr knappes Geld lieber für nützlichere Dinge aus als für rechtschreibreformierte Straßenschilder. Die Kreuzung am berühmten Steglitzer Kreisel ist ein Knotenpunkt, an dem sich große Verkehrsadern verzweigen: sieben Fahrstreifen Wolfensteindamm, acht Fahrstreifen A103 (Westtangente), zwei Fahr-

fährt (was besonders bei grünem Lichtsignal und mit weniger als 55 km/h zu empfehlen ist), setzt exakt an derjenigen Stelle großes Gedränge ein, an der die Fahrbahnmarkierungen plötzlich anzeigen, dass die linke Spur zur Abbiegespur wird.

Crome schlägt vor, die Spuren vor der Kreuzung einfach nach rechts zu verschwenken, so dass der Hauptverkehrsstrom ohne Spurwechsel geradeaus auf die Autobahn fließen kann, während Linksabbieger gleichzeitig ungehindert auf die Abbiegespuren ausscheren können. Die Idee kommt der Linie der Berliner Verkehrspolitik nahe, Verkehrsströme aus Wohn- und Einkaufsstraßen möglichst herauszuhalten. Zudem taugt sie zur Stauvermeidung, und schätzungsweise hat sie den dritten Preis nur knapp verfehlt. Folgerichtig ist sie zur Umsetzung vorgesehen.

Axel Rühle

Fortsetzung voraussichtlich in der nächsten Ausgabe