



SCHLAU AUS DEM STAU

Wir stellen Wettbewerbsbeiträge vor • Teil 4

Die Überschrift des Artikels ist das Motto eines Wettbewerbs, mit dem die Berliner IHK im April 2014 Berufsfahrer wie z. B. das Taxigewerbe aufrief, Ideen zu formulieren: Wie und wo lässt sich mit einfachen und vor allem preisgünstigen Maßnahmen Stau vermeiden?

Diejenigen Leser, die das Thema seit Teil 1, erschienen im Dezember, mitverfolgen, wissen, dass nicht nur die preisgekrönten Wettbewerbsbeiträge, sondern auch weitere Ideen zur Umsetzung vorgesehen sind. Verkehrsstaatssekretär Christian Gaebler sagte bei der Preisverleihung am 21. Oktober eine zeitnahe Umsetzung der besten Ideen zu, verschwieg aber nicht, dass auch dies mit einem gewissen bürokratischen Vorlauf verbunden ist, da an solchen Entscheidungen mehrere Behörden beteiligt sind.

Möglicherweise wird hier und da bereits mit dem typischen Berliner Sarkasmus spekuliert, ob die entsprechenden Anweisungen sich noch auf dem Weg von der Verkehrslenkung Berlin in die Bezirksämter befinden, weil die Boten im Stau stehen. Sehr viel wahrscheinlicher haben die Tiefbauämter, die den letzten Anstoß für solche Maßnahmen geben, noch bis zuletzt auf das große Winter(un)wetter gewartet, das jede Fahrbahnmarkierungsarbeit sinnlos bzw. begonnene Pinseleien zunichte machen würde.

Folglich war bis Redaktionsschluss am Saattwinkler Damm noch nichts zu sehen von der Linksabbiegerspur zur A111, mit der der Stau auf dem Weg zum Flughafen entschärft werden soll (siehe Heft 9/2014). Die Idee war der Jury den ersten Preis wert, der gleich zweimal verliehen werden musste, da zwei Kollegen aus dem Taxigewerbe den Vorschlag unabhängig voneinander eingereicht hatten.



Auch an der Autobahnabfahrt Alboinstraße haben Fahrer, die vom Dreieck Funkturm kommen und das Rechtsfahrgebot beachten, nach wie vor das Problem, dass die rechte Spur 80 Meter hinter der Einfädung in den Straßenzug Sachsendamm – Schöneberger Straße zur Rechtsabbiegerspur in Richtung Alboinstraße wird.

Die Lösung des Problems, das mitunter einen Rückstau bis hinunter auf die Autobahn bewirkt, besteht in einem Verschwenken



Schwieriges Einfädeln (1): Wer geradeaus fahren möchte, sollte auf der Autobahnabfahrt das Rechtsfahrgebot missachten, ...



... da er sich anderenfalls auf der Rechtsabbiegerspur zur Alboinstraße wiederfindet. Das soll sich demnächst ändern.

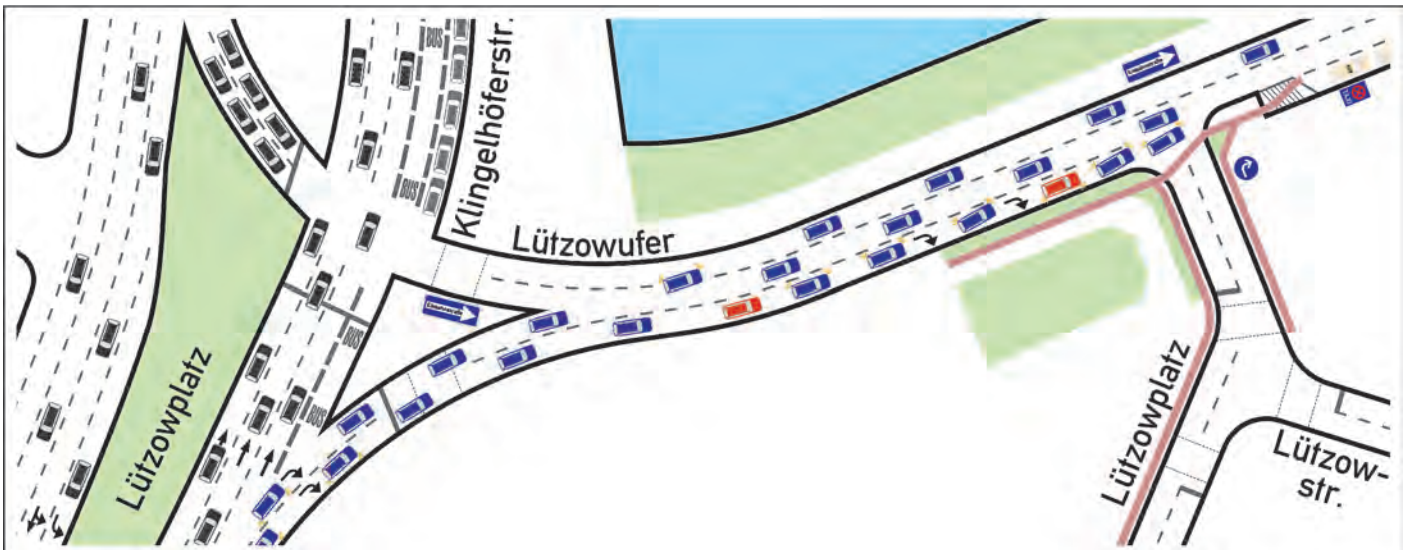
der beiden Fahrspuren nach links, so dass sie sich geradeaus in Richtung Berlinickeplatz fortsetzen. Falls Sie Teil 1 des Artikels nicht gelesen haben und die Situation nicht genau vor Augen haben: Es gibt eine innerstädtische Stelle, an der ein vergleichbares Problem mit einer vergleichbaren Lösung besteht.

Lützowufer ohne Spurwechsel

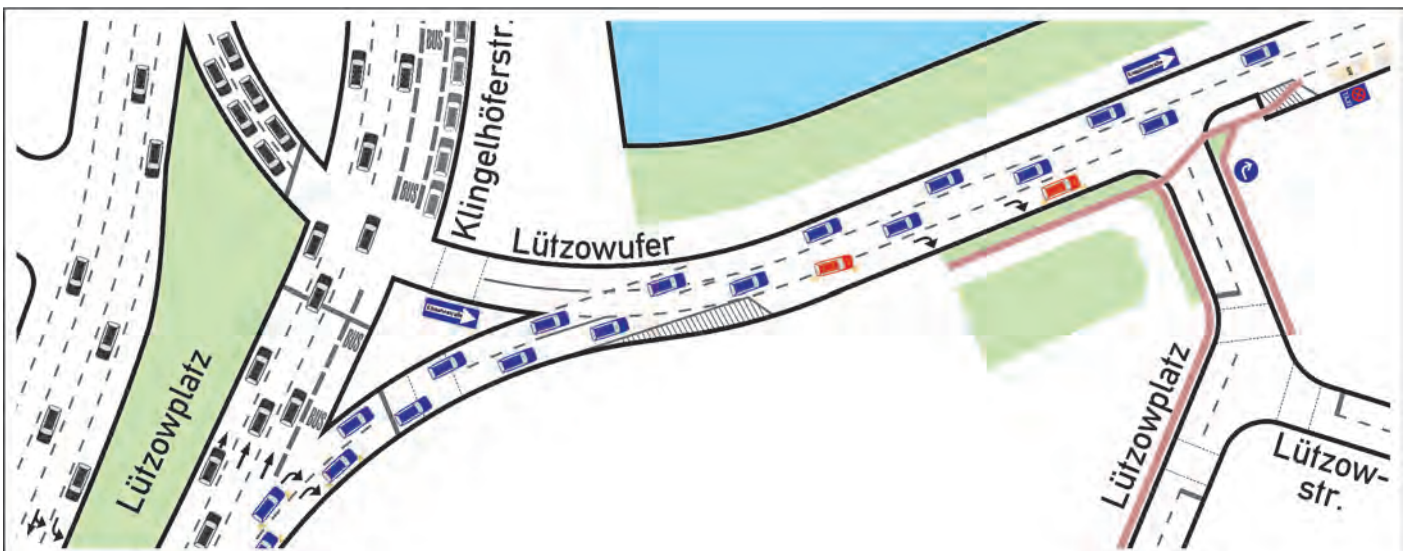
Stellen Sie sich vor, Ihre Fahrgäste kommen üppig bepackt aus dem KaDeWe, und da sie wirklich alles Wichtige von Berlin gesehen haben wollen, geht die Fahrt direkt in die Friedrichstraße zum Kaufhaus LaFayette. Nach wenigen Minuten genießen Sie die großzügige Anzahl an Fahrspuren an der Urania, müssen sich an der Ecke Kurfürstenstraße seit dem Abbau des Parks aus Blitzgeräten kein Lächeln mehr abquälen, aber kurz darauf in der Schillstraße bräut sich am rechten Fahrbahnrand zähflüssiger Verkehr zusammen. Sie stehen wie immer vor der Entscheidung: Soll ich mich auch schon rechts einordnen in der Hoffnung, dass die anderen ebenfalls in Richtung Lützowufer fahren (das könnte ein paar hundert Meter weiter schon schwierig sein), oder sitze ich dann in der Falle, weil die anderen nach rechts auf den Lützowplatz zum Hotel „Berlin, Berlin“ fahren? Da die erste Möglichkeit wahrscheinlicher ist, ord-



Schwieriges Einfädeln (2): Im besten Fall ignorieren am Lützowufer alle die Fahrbahnmarkierungen.



Aktuelle Situation: Die beiden vom westlichen Lützowplatz kommenden Fahrspuren werden so in das Lützowufer eingefädelt, dass die zuvor linke Spur sich als mittlere Spur des Lützowufers fortsetzt. Die rechte Spur setzt sich als rechte Spur fort und wird kurz darauf zur Rechtsabbiegerspur in Richtung Lützowstraße bzw. östlicher Lützowplatz. Geradeaus fahrende Kfz (blau) müssen die Spur nach links wechseln und behindern dabei die Rechtsabbieger in Richtung Lützowstraße (rot).



Künftige Situation: Die beiden Fahrstreifen werden um jeweils eine Spur nach links verschwenkt eingefädelt, so dass beide sich in Richtung Schöneberger Ufer fortsetzen. Geradeaus fahrende Kfz (blau) müssen die Spur nicht mehr wechseln, so dass auch die Rechtsabbieger in Richtung Lützowstraße (rot) nicht mehr behindert werden. (Idee und Grafik: Axel Rühle)

nen Sie sich zügig rechts ein und finden sich wenige Augenblicke später auf der rechten Spur in der Kurve zum Lützowufer.

Jetzt gibt es zwei Möglichkeiten der Fortsetzung:

a) Alle ignorieren aus Erfahrung die Fahrbahnmarkierungen, und der zweispurig fließende Verkehr gelangt ungehindert auf die linke und mittlere Fahrspur des Lützowufers, so dass alle zügig vorwärts kommen (Happy End).

b) In der Annahme, dass sich jemand schon irgendetwas dabei gedacht haben wird, beachten einer oder mehrere Fahrer auf der linken Spur die Fahrbahnmarkierungen, so dass Sie anschließend im Lützowufer nicht auf den mittleren Fahrstreifen gelangen, sondern sich auf dem rechten

befinden. Da dieser 60 Meter weiter zur Rechtsabbiegerspur wird, müssen Sie sich nun nach links auf die Nachbarspur drängeln – gemeinsam mit weiteren Verkehrsteilnehmern, die ebenfalls hereingefallen sind und den Fahrzeugen mit Fahrtrichtung Lützowstraße nun im Weg stehen.

So weit die Parallele zur Situation am Sachsendamm. Am Lützowufer kommt noch eine Besonderheit hinzu: das kaum 40 Meter lange Hindernis, das die Fahrbahn gleich nach der ersten Querstraße kurzzeitig auf zwei Fahrstreifen verengt. Es besteht aus zwei Abschnitten. Der erste ist eine simple Verbreiterung des rechten Fußgängerwegs samt Unkrautfläche und luxuriösen 20 Metern Radweg. Dieser mündet in die sich anschließend fortsetzende

rechte Fahrspur, die hier aber, und das ist der zweite Abschnitt, durch einen Taxihalteplatz für ganze zwei Taxen belegt ist.

Dadurch sind Radfahrer, die nicht direkt an den Fahrtüren der Taxen vorbeiradeln möchten, hier oft gezwungen, sich nach links auf den mittleren Fahrstreifen zu drängeln – was die gut gemeinte Wirkung des kurzen Radwegs verpuffen lässt.

Auch die vermeintliche Verbreiterung des Fußgängerwegs ist bei genauerem Hinsehen eher eine Schikane: Die Grünflächen sind so angelegt, dass die Fußgänger nicht etwa mehr Platz haben, sondern stattdessen wählen müssen, ob sie a) einen Umweg von gut 30 Metern laufen, um die Querstraße am Fußgängerüberweg Ecke

Lützowstraße regulär zu queren, b) zur Vermeidung des Radwegs ein 15 Meter langes Stück auf dem Radweg gehen oder c) einem Trampelpfad durch das Unkraut folgen, was zumindest agileren Semestern mit festem Schuhwerk möglich ist. In der Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanung ist es heute eine bekannte Tatsache, dass Fußgänger sich meist den kürzesten, geraden Weg suchen, selbst wenn die Ersparnis nur wenige Meter beträgt.

Mit anderen Worten: Die Fußgängerführung einschließlich der Fahrbahnverengung, die die rechte der drei Fahrspuren zur erwähnten Rechtsabbiegerspur macht, war einmal gut gemeint, ist aber aus heutiger Sicht eine Fehlplanung aus der Epoche der „autogerechten Stadt“. Auch die auf den ersten Blick halbwegs sinnvoll erscheinenden Eisenpoller auf dem verengenden Stück dürfen in Frage gestellt werden. Sie sollen möglicherweise verhindern, dass ein im Sekundenschlaf befindlicher Fahrer die am Halteplatz stehenden Taxen direkt in die Vorfahrt des Sheraton-Hotels Esplanade schiebt, obwohl dort vielleicht gerade kein Fahrgast wartet. Allerdings müsste der Fahrer hierfür genau nach der letzten Kurve im Lützowufer eingeschlafen sein, was nicht sehr wahrscheinlich ist.

Die Engstelle ist möglicherweise ein Thema für den angekündigten Folgewettbewerb, bei dem auch Vorschläge mit einem gewissen Kostenaufwand zulässig sein sollen. Für unseren Wettbewerb „Schlau aus dem Stau“ bestand meine Idee darin, die beiden vom Lützowplatz kommenden Fahrstreifen beim Einfädeln in das Lützowufer um eine Spur nach links zu verschwenken, so dass der Verkehr auf beiden Fahrstreifen problemlos weiter in Richtung Potsdamer Brücke fließen kann, ohne dass jemand vernünftigerweise die Markierungen missachten muss. Ebenso wie im vergleichbaren Fall am Sachsendamm, für den es den Dritten Preis gab, hält die Jury die Änderung am Lützowufer trotz kniffliger Fahrbahnmarkierungen für sinnvoll.

Dauerbrenner TXL und A100

Ich habe Ihnen in den bisherigen Teilen des Artikels bereits einige Wettbewerbsbeiträge vorgestellt, die sich auf den Stadtring, auf dessen Autobahnkreuze oder auf die Autobahnen im Allgemeinen bezogen. Auch der Flughafen Tegel war nicht nur indirekt Thema beim Gewinnervorschlag, sondern auch Gegenstand weiterer Vorschläge.

Neben den zwei bereits behandelten Vorschlägen zur Zufahrt auf das Gelände des weltweit beliebten Flughafens gab es ebenso viele für die häufig verstopfte Ausfahrt. Ein Teilnehmer stellt fest, dass die ohnehin

stark frequentierte zweispurige Fahrbahn vom Flughafen zum Saatwinkler Damm durch die Einmündung des „Kleeblattes“ und die Bushaltestelle so übermäßig belastet wird, dass eine oder mehrere weitere Fahrspuren nötig seien.

Dieser Vorschlag mag vielen aus der Seele sprechen, doch dürfte die Wahrscheinlichkeit seiner Umsetzung besonders nah an der Nullmarke liegen: Eine weitere Fahrspur wäre ohnehin bereits ein Aufwand, der den Rahmen des Wettbewerbes deutlich sprengte. Wenn dies dann noch für eine Brücke über einen Kanal vorgeschlagen wird, wird jeder Verkehrsplaner sagen, dass die Idee angesichts der begrenzten Lebenserwartung des Flughafens hinausgeworfenes Geld wäre. Auch wenn die jüngeren Leser möglicherweise noch die Eröffnung des neuen Flughafens erleben werden: Auf eine Verbreiterung der General-Ganeval-Brücke dürften wir alle vergebens warten.



Fast zu leer, um wahr zu sein: An der Flughafen-Ausfahrt braucht man oft Geduld.

Deutlich realistischer erscheint mir der Vorschlag eines anderen Teilnehmers. Erschlägt vor, die Grünphasen an der Kreuzung Saatwinkler Damm zu verlängern, so dass der vom Flughafen kommende Verkehr besser abfließen kann. Es muss zwar bedacht werden, dass Personen auf dem Weg zum Flughafen sich häufig in größerer Eile befinden als solche, die ihn verlassen, doch gab es bereits Tage, an denen der Rückstau von der Kreuzung Saatwinkler Damm über das Flughafengelände bis zur Flughafenzufahrt reichte. Spätestens in dem Fall nutzt eine günstige Grünphase in Richtung Flughafen niemandem mehr. Ein Flughafen, dessen einzige Anbindung an den Stadtverkehr zum Erliegen kommt, ist offensichtlich unzureichend angebunden.

Für eine Verlängerung der Grünphase für den vom Flughafen kommenden Verkehr zu Ungunsten des Verkehrs zum Flughafen und des Querverkehrs auf dem Saatwinkler Damm spricht meiner Einschätzung nach, dass sich in der näheren Umgebung keine weiteren Lichtsignalanlagen befinden, die in Verbindung mit der Anlage am Flughafenzubringer eine Grüne Welle ergeben. Auf der anderen Seite gilt es, an der Zufahrt

zum Flughafen einen Rückstau bis auf die Autobahn zu vermeiden. Auch die A111 ist nicht gerade wenig stauanfällig.

Rekordhalter in mancher Hinsicht ist aber die A100. Der sogenannte Stadtring, dessen Fertigstellung als kompletter Autobahnring längst aus den Planungen gestrichen ist, ist in bisher 15 Bauabschnitten entstanden, und die nächsten beiden sind bereits in Arbeit. Den Anfang machte der Abschnitt Hohenzollerndamm–Kurfürstendamm, geplant bereits 1955 unter Otto Suhr, eröffnet 1958 unter Willy Brandt. Während seiner Amtszeit als Regierender Bürgermeister bis 1966 wurden noch vier weitere Bauabschnitte der A53, wie sie damals hieß, dem Verkehr übergeben. Sie erstreckte sich nun von der Detmolder Straße bis zum Jakob-Kaiser-Platz, wozu auch bereits die Nordbogenbrücke, die heutige Rudolf-Wissell-Brücke, gehörte.

Brandts Nach-Nachfolger Klaus Schütz, der von 1967 bis 1977 regierte, konnte drei weitere Abschnitte in Betrieb nehmen. Mit der bundesweiten Autobahn-Umnummerierung 1975 erhielt der Berliner Stadtring die Bezeichnung A10 und verlief nun von der Wexstraße bis zur Seestraße. Die Fortsetzung nach Neukölln zog sich bis 2000 hin, unter anderem aufgrund der Weigerung des DDR-Regimes, dem West-Berliner Senat die Untertunnelung eines stillgelegten Reichsbahnstellwerks in Schöneberg zu genehmigen.

Heute gilt die A100, wie sie seit Anfang der 90er Jahre heißt, als meistbefahrenste Straße Deutschlands. Genauer gesagt: Bei Verkehrszählungen 2005 und 2010 wurden von den „Top 10“ der am stärksten frequentierten deutschen Straßenabschnitte sechs bzw. fünf Plätze von Abschnitten des Berliner Stadtrings belegt. Auf Platz 1 liegt stets der 1961 eröffnete Abschnitt Kurfürstendamm–Dreieck Funkturm, mit anderen Worten der rund 300 Meter lange Abschnitt an der Halenseestraße zwischen Trabener Steg und Abzweig Magdeburg/Leipzig, wo 2005 durchschnittlich 191.400 Kfz pro Tag gezählt wurden und 2010 immerhin noch 186.100. Das ist etwas mehr als ein Fahrzeug pro Sekunde je Richtung.

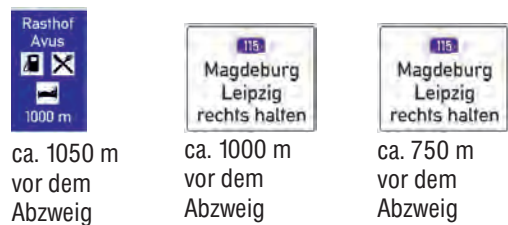
Verkehrsbelastungen in dieser Größenordnung sind für drei Fahrstreifen je Richtung rein rechnerisch nicht verkraftbar. Folglich kommt es hier jede Woche zu zahlreichen Staus. Dass es dennoch oft zügig vorangeht, hat einen banalen Grund: Wenn es voll wird, hält kaum noch jemand den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand ein.

Mit dem neuralgischen Abschnitt steht ein weiterer Beitrag des Wettbewerbs „Schlau aus dem Stau“ im Zusammenhang. Das

Problem betrifft die Beschilderung und besteht darin, dass an der Fahrbahn Richtung Norden der Abzweig nach Magdeburg, also zur AVUS, nur etwa 80 Meter hinter der Abfahrt Messegelände liegt. Zudem zweigt die Abfahrt Messegelände von der Ausfädelspur des Abzweigs Magdeburg ab, die wiederum die Fortsetzung der Einfädelspur der Anschlussstelle Kurfürstendamm bildet. Diese Besonderheit ist auf den üblichen blauen Schildern schwierig darzustellen. Hier eine Detailbetrachtung:

Ankündigungen von Abfahrten sind mit Pfeilen gestaltet, die nach oben und nach rechts oben zeigen. Die nach oben zeigenden Pfeile entsprechen den geradeaus weiterführenden Fahrstreifen. Die nach rechts oben zeigenden symbolisieren die Abfahrt oder den Abzweig, also eine Fahrbahn, die von der Hauptfahrbahn wegführt. Da Abfahrten und Abzweige meist aus der rechten Fahrspur ausgefädelt werden, ist dies durch einen Pfeil nach oben dargestellt, aus dem sich ein nach rechts oben zeigender Pfeil abspaltet. Er ist mit dem Namen der Abfahrt bzw. der hier erreichbaren Orte bzw. mit dem Namen des Abzweigs beschriftet. Die nach oben zeigenden Pfeile sind in der Regel mit dem Fernziel der Autobahn und mit der übernächsten Abfahrt beschriftet. Das erweckt (meist zutreffenden) Eindruck, dass die übernächste Abfahrt noch in erheblicher Entfernung liegt.

Verkehrsschilder auf der A100 Richtung Nord vor dem Abzweig Magdeburg



Dass der Abzweig in Richtung Magdeburg nicht in erheblicher Entfernung, sondern nur 80 Meter hinter der Abfahrt Messegelände liegt, wie das Schild 700 Meter vor dem Abzweig vermuten lässt, ist für viele Ortsunkundige eine böse Überraschung, die immer wieder zu scharfen Bremsungen und plötzlichen Spurwechseln führt – als ob das Verpassen eines Abzweiges Stunden kosten würde.

Vor einigen Jahren wurde die Beschilderung durch drei Ergänzungen entschärft. Zum einen wurden etwa 1000 Meter und nochmals etwa 750 Meter vor dem Abzweig jeweils ein außergewöhnliches, weißes Schild aufgestellt: „A 115 Magdeburg Leipzig rechts halten“. Hoffentlich wissen diese zweideutige Formulierung nicht nur die Ortsunkundigen, sondern auch die Orts- und Sprachunkundigen zu interpretieren. Zum Zweiten wurde ca. 270 Meter vor der Ausfahrt und damit 350 Meter vor dem Abzweig eine ferngesteuerte Anzeigetafel aufgestellt, die grafisch leicht erfassbar auf den geringen Abstand der beiden Verknüpfungspunkte hinweist und bei Bedarf Umleitungen anzeigen kann. Als dritte Hilfe wurde auf der Ausfädelspur die Angabe „A115“ in weißer Farbe aufgebracht.

Dennoch wird der gesamte Knoten aus Dreieck Funkturm, Anschlussstelle Messegelände, Rasthof AVUS und den vielen sich verzweigenden Bahnstrecken beim Senat als zu kompliziert angesehen und soll in naher Zukunft umfassend umgebaut werden.

Eine Besonderheit bei der Beschilderung auf Autobahnen in und um Berlin besteht darin, dass hier früher anstelle von Orten naheliegenderweise Bezirke angegeben wurden. Da die Bezirksreform, die zeitgleich mit der Jahrtausendwende stattfand, Einsparungen bringen sollte, wurde an der Autobahnbeschilderung nicht viel geändert, so dass heute oft Ortsteilnamen, vielerorts aber schlicht veraltete Bezeichnungen auf Autobahnschildern zu finden sind, beispielsweise das Dreieck „Charlottenburg“, das sich nicht mehr in Charlottenburg befindet, oder Anschlussstellen „Treptow“ und „Hohenschönhausen“, zwei Ortsbezeichnungen, die es seit Anfang 2001 bzw. Frühsommer 2002 offiziell nicht mehr gibt. Wenn diese falschen Bezeichnungen auch auf nagelneuen Schildern zu lesen sind, hört mein Verständnis auf.

Die Wettbewerbsbeiträge, die sich auf die A100 beziehen, sind damit noch nicht abgehandelt. Ein Teilnehmer beklagt die häufigen gefährlichen und Rückstau verursachenden Bremsmanöver auf der Autobahn an Baustellen oder unerwarteten Abzweigen (wie hier links dokumentiert), gegen die seiner Meinung nach eine simple Maßnahme helfen würde: Tempo 60 auf der gesamten A100. Ob er sich mit seinem Vorschlag Freunde macht, mögen die Leser selbst beurteilen. Mein Gegenvorschlag: Regelmäßige verbindliche Fahrprüfungen für alle Kraftfahrer, damit weniger potentielle Unfall- und Stauverursacher unterwegs sind.

Ein anderer Teilnehmer sieht die Ursache für viele Staus auf den Autobahnen der Stadt in den zahlreichen Baustellen. Er schlägt eine bessere Koordination und weiträumige Umleitungen vor. An diesem Problem haben sich allerdings schon viele Verkehrsplaner versucht. Es ist schwer zu ändern, dass eine Asphaltdecke nach 15 bis 20 Jahren erneuert werden muss, und dass dies bei einer Fahrzeugfrequenz wie auf der A100 an vielen Stellen alle 10 bis 15 Jahre unumgänglich ist. Was weiträumige Umfahrungen betrifft, hat sich gezeigt, dass eine offiziell empfohlene oder etwa im Radio vorgeschlagene Alternativroute meist in kurzer Zeit verstopft. Nur wenn jeder sich auf eigenes Glück seinen Weg sucht, verteilt sich der Verkehr so weit, dass er wenigstens weitgehend fließt. Bei längerem Stau auf der A100 dauert eine flinke Umfahrung durch die Stadt häufig so lange wie die kraftstoffsparende Variante des Mitschleichens im Stau. Letztere ist nur mit einem Schaltwagen wesentlich lästiger.

Axel Rühle

Fortsetzung voraussichtlich in der nächsten Ausgabe