



# SCHLAU AUS DEM STAU

## Wir stellen Wettbewerbsbeiträge vor • Teil 5

Es muss nicht immer gleich ein größerer Stau sein, der Anlass zum Nachdenken über Maßnahmen gibt. Auch kleinere Irritationen und Verunsicherung bei Ortsunkundigen sind manchmal die Auswirkungen von Fahrbahnmarkierungen, nach deren Sinn man sich im Vorbeifahren von Zeit zu Zeit fragt. An zwei Kreuzungen drängt sich diese Frage immer wieder vielen Verkehrsteilnehmern auf, was sich auch in den Beiträgen zum Wettbewerb „Schlau aus dem Stau“ niedergeschlagen hat, den die IHK Berlin vor einem Jahr in Zusammenarbeit mit Taxi Berlin und weiteren Institutionen veranstaltet hat.

Vorab sei angemerkt, dass in diesem Artikel die Fotos der beschriebenen Stellen im Straßennetz zu verkehrssarmen Zeiten aufgenommen wurden, so dass die stauverursachenden Umstände zu sehen sind, jedoch meist nicht der – zu verkehrsintensiven Zeiten verursachte – Stau.

### Von sinnlosen Fahrbahnmarkierungen

Das erste Beispiel erlebt man auf dem Weg vom Wittenbergplatz zum Nollendorfplatz. Wer in der Kleiststraße auf der linken Spur fährt und nicht links An der Urania in Richtung Lützowplatz abbiegen möchte – und folglich auch nicht abbremst, sieht sich urplötzlich auf einer Linksabbiegerspur, markiert durch einen einzigen Pfeil auf dem Asphalt auf Höhe der Mittelinsel. Will man alle Verkehrsregeln beachten, so steht man vor der Wahl zwischen einem hektischen und waghalsigen Spurwechsel nach rechts, was oft nicht möglich ist, und einer scharfen Bremsung mit anschließendem Linksabbiegen.

Gefährlich wird die Situation, wenn Ortskundige Autofahrer aus zweiter Reihe links



abbiegen und sich darauf verlassen, dass der Abbiegerpfeil auf der linken Spur von allen rechtzeitig gesehen und zusätzlich auch noch beachtet wird. Ich habe mir deshalb erlaubt, die Beseitigung dieses sinnlosen Pfeils anzuregen. Da die Fahrspur sich hinter der Kreuzung uneingeschränkt fortsetzt, bringt die Beseitigung in meinen Augen keinen Nachteil.

Ob die Idee Anhänger gefunden hat, habe ich nicht erfahren. Vielleicht soll der Pfeil den Verkehrsstrom nach Kreuzberg dahingehend beeinflussen, dass mehr über das Lützowufer fließt als unter den Yorckbrücken hindurch. Bei diesem Gedanken erstaunt es mich beinahe, dass niemand vorgeschlagen hat, eine geradeaus verlaufende Straße von der Bülowstraße zur Gneisenastraße zu bauen. Sie könnte teils als Tunnel, teils in Troglage verlaufen und würde vielen Autofahrern täglich viel Zeit ersparen. Überlegungen dafür dürfte es



**Allein auf weiter Flur:** Der Abbiegerpfeil in der Kleiststraße wirft einige Fragen auf

seit Ende des 19. Jahrhunderts geben, als die Potsdamer Bahn und die Anhalter Bahn am späteren Gleisdreieck eine großflächige Barriere für den Individualverkehr schufen.

Eine verkehrsstromlenkende Wirkung lässt sich ebenso im zweiten Beispiel nur vermuten, denn auch hier wollen die Abbiegerpfeile, die das Geradeausfahren verbieten, keinen rechten Sinn ergeben. Schauplatz ist die Scharnweberstraße in Reinickendorf. Wer aus Tegel kommt und sich mit Kurs auf den Kurt-Schumacher-Platz der Kreuzung Antonienstraße/Autobahnauffahrt nähert, den erwartet nicht nur ein drohendes Feuerwerk aus Blitzlichtern, sondern zudem ein sinnlos erscheinendes Verbot, von der rechten Fahrspur geradeaus zu fahren.



**Scharnweber- Ecke Antonienstraße:** Stau durch Rechtsabbiegerpfeile

Soll damit der Abschnitt der Scharnweberstraße zwischen Eichborndamm und Kapweg geringfügig beruhigt werden, indem ein Teil der Blechlawine einen 600 Meter langen Umweg über den Autobahnstummel und den Kurt-Schumacher-Damm an der Kaserne vorbei gelotst wird? Dafür wäre die Maßnahme meines Erachtens fragwürdig, denn ich sehe kaum einen Nutzen, sondern hauptsächlich die negative Auswirkung: In die einzige offiziell geradeaus führende Spur, die tagsüber oft

voll ist, drängt sich ein Teil der Fahrer von der rechten Spur hinüber, um hinter der Kreuzung vielleicht enttäuscht festzustellen, dass eine kleine Ordnungswidrigkeit, die niemandem wehgetan hätte, eine Ampelphase gespart hätte.

Der Wettbewerbsteilnehmer, der die Beseitigung der Rechtsabbiegerpfeile anregt, stellt gleichzeitig fest, dass die Linksabbiegerspur nur wenig genutzt wird – was daran liegen dürfte, dass über die Wittestraße eine Abkürzung gegenüber diesem spitzen Winkel möglich ist. Wenn die reine Rechtsabbiegerspur den Behörden aus irgendeinem Grund wichtig ist, so ließe sich dennoch Stau vermeiden, indem die Pfeile auf der unwichtigen Linksabbiegerspur entfernt und diese parallel mit der mittleren Spur zum Geradeausfahren zugelassen würde.

### Von fehlenden Fahrbahnmarkierungen



**Alt-Moabit Ecke Gotzkowskystraße:** Stau durch fehlende Linksabbiegerpfeile

An anderen Stellen des Berliner Straßennetzes könnte der eine oder andere Abbiegerpfeil hingegen Stau vermeiden. Häufig steht man als Autofahrer an einer Fahrbahnverbreiterung vor der Wahl der Fahrspur, entscheidet sich für die vermeintlich sympathischere, um dann kurz vor der nächsten Kreuzung festzustellen, dass die Wahl leider genau auf die Fahrspur gefallen ist, die nun zur Abbiegerspur wird. Und da der Fahrstreifen zum Geradeausfahren bereits voll ist, stellt man sich blinkend (und mit mäßig begeistertem Gesichtsausdruck) hin und wird von den nachfolgenden Abbiegern angehupt und von jedem zweiten Geradeausfahrer verdächtigt, sich nur dummzustellen und vordrängeln zu wollen.

Oder der umgekehrte Fall: Man möchte geradeaus fahren, steht aber zwischen Abbiegern im Stau, und da die Spur zum Geradeausfahren ziemlich leer ist, wird dort zügig gefahren, so dass ein Spurwechsel aus dem Stand nicht gefahrlos möglich ist. Genau dies geschieht vielen Fahrern, die auf der Straße Alt-Moabit in Richtung

Mierendorffplatz unterwegs sind und nicht wissen, dass ein erheblicher Teil der Blechlawine nach links in Richtung Helmholtzstraße abfließt.



**Potsdamer Straße Höhe Scharounstraße:** Die Linksabbiegerpfeile könnten früher beginnen

Hier hat ein Wettbewerbsteilnehmer die Einrichtung einer Linksabbiegerspur mit eigener Ampelphase an der Ecke Gotzkowskystraße vorgeschlagen. Da Lichtsignalanlagen bekanntlich kostspielig sind, wäre vielleicht auch schon eine – frühzeitig markierte – Linksabbiegerspur von Nutzen, wobei eine geringfügige Verkürzung der Grünphase des Gegenverkehrs hilfreich wäre. Sonderlich viel Spielraum besteht allerdings nicht, da auch der aus Charlottenburg-Nord kommende Verkehr mit Fortsetzung Levetzowstraße hier berücksichtigt sein will.

Eine frühzeitigere Markierung von Abbiegerspuren (ähnlich dem Vorschlag für Alt-Moabit) habe ich auch für die Potsdamer Straße in Tiergarten auf Höhe der Philharmonie vorgeschlagen. Hier sieht man häufig Fahrer auf der linken Fahrspur, die nach rechts drängen, da die Abbiegerpfeile sehr spät beginnen und man nicht unbedingt damit rechnet, dass außer der Busspur nur einer der vier Fahrstreifen zum Geradeausfahren vorgesehen ist.

### Die sich verengende Fahrbahn



Etwas stiefmütterlich behandelt wird in Berlin auch die Verengung einer Fahrbahn von zwei Spuren auf eine. Oft bemerken ortsunkundige Autofahrer die Situation erst spät. In Hamburg etwa wird meist mittels Fahrbahnmarkierung darauf hingewiesen. Das Zeichen „Verengte Fahrbahn“ (Abbildung), in Umrissen auf den Asphalt gepinselt, warnt Fahrer dort vor besagter Gefahr, so wie anderenorts auf Geschwindigkeitsbeschränkungen, unübersichtliche Kreuzungen oder sonstige Fallen hingewiesen wird.

Eine weniger gefährliche Stelle, an der aber ein ähnliches Problem besteht, befindet



**Karl-Heinrich-Ulrichs-Straße:** Verengung von drei Spuren auf eine

sich am nördlichen Rand von Schöneberg und betrifft den Verkehr vom Nollendorffplatz nach Norden. Die Fahrbahn der Karl-Heinrich-Ulrichs-Straße wird von drei Fahrstreifen auf einen einzigen verengt.

Für diese Stelle habe ich vorgeschlagen, die linke Spur mit Linksabbiegerpfeilen (Richtung Maienstraße) zu markieren, damit die Schlacht um die Fahrspur nur noch von den Fahrzeugführern zweier statt dreier Fahrstreifen geschlagen werden muss. Ebenso gut könnte man natürlich statt der Parkspur ganz rechts Parkhäfen anlegen oder den Gehweg verbreitern. Vielleicht hat die Jury auch einfach zu wenig Problemdruck gesehen, um eine mehr oder weniger beliebige Maßnahme in Erwägung zu ziehen. Ein Feedback zu dem halbherzigen Vorschlag gab es jedenfalls nicht.

An einer Ecke in Kreuzberg hat ein anderer Wettbewerbsteilnehmer eine Möglichkeit zur Stauentschärfung ausgemacht: Stellen wir uns eine Fahrt wie in der P-Schein-Prüfung vor: von Lichtenrade zum Arbeitsgericht Berlin, kennen Sie sicherlich. Falls nicht, dann das Landesarbeitsgericht Berlin/Brandenburg. Natürlich führt der kürzeste Weg direkt am Viktoriapark vorbei, dem auf dem Kreuzberg gelegenen Erholungsgebiet, nach dem sich eine Band benannt hat, die seit 1998 leider erst zwei Alben veröffentlicht hat, aber für meinen Geschmack wunderschöne Musik macht. Erheblich weniger



**Katzbach- Ecke Kreuzbergstraße:** Abbiegerspur als Schutz vor nicht mitdenkenden Fahrern



schön finden viele Autofahrer, dass direkt vor der Kreuzung Katzbachstraße/Kreuzbergstraße zwar genug Platz für einen Radfahrer und zwei Pkw nebeneinander ist, der breite Pkw-Streifen aber nicht in zwei Fahrspuren unterteilt ist. Viele Autofahrer demonstrieren auf solchen Straßen immer wieder ihre Annahme, alleine auf der Welt zu sein, indem sie in der Mitte der doppelt breiten Spur fahren und (bei roter Ampel) natürlich auch in der Mitte halten. Der Fahrer des Pkw auf dem Foto gehört offensichtlich zur mitdenkenden Minderheit und blockiert weder beide Fahrspuren noch den Fahrradstreifen. Für die Mehrheit aber wären eine Rechtsabbiegerspur und eine zum Geradeausfahren nicht unangebracht.

### Eine ganze Straße mit Markierungen ebenen

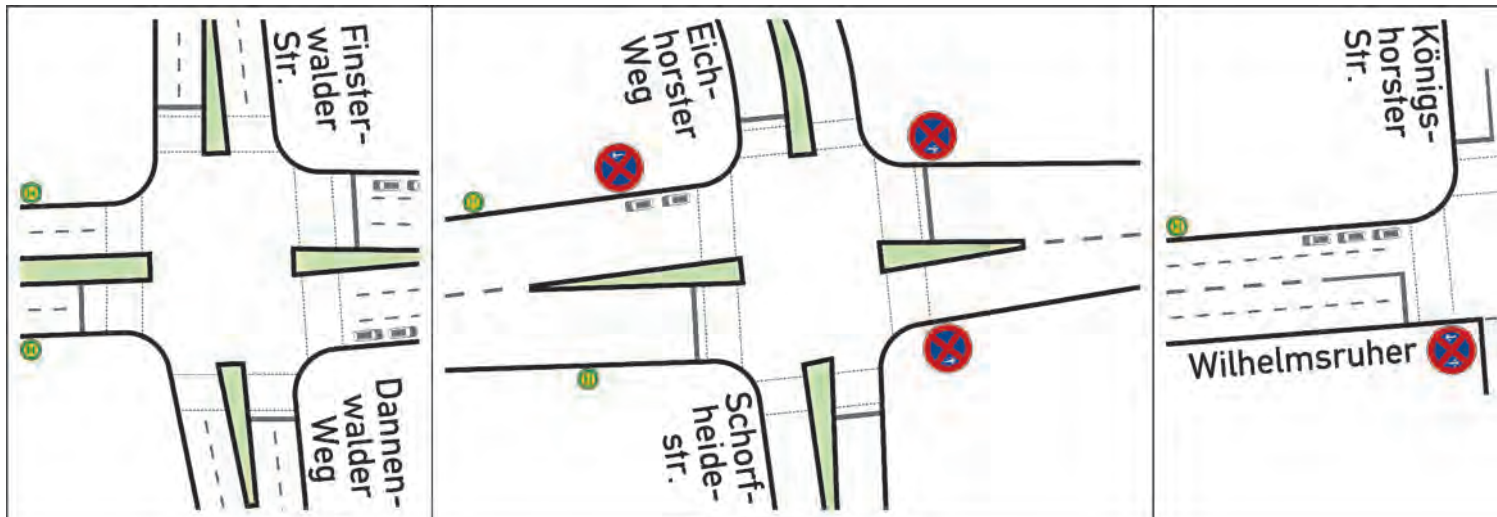
Fehlende Fahrbahnmarkierungen sind nach Beobachtung eines Teilnehmers auch auf dem Wilhelmsruher Damm das Problem: An einigen Kreuzungen fällt das Einordnen

schwer, weil hier teils gar keine Fahrstreifen markiert sind, zumindest aber Pfeile fehlen. Wie oft stellt man sich hier an einer der Schlangen an, und bei Einsetzen der Grünphase entschließt sich der Vordermann großzügig, seine Abbiegeabsicht doch mal durch einen beherzten Griff zum Blinkerhebel kundzutun (man ist ja schließlich nicht alleine auf der Welt).

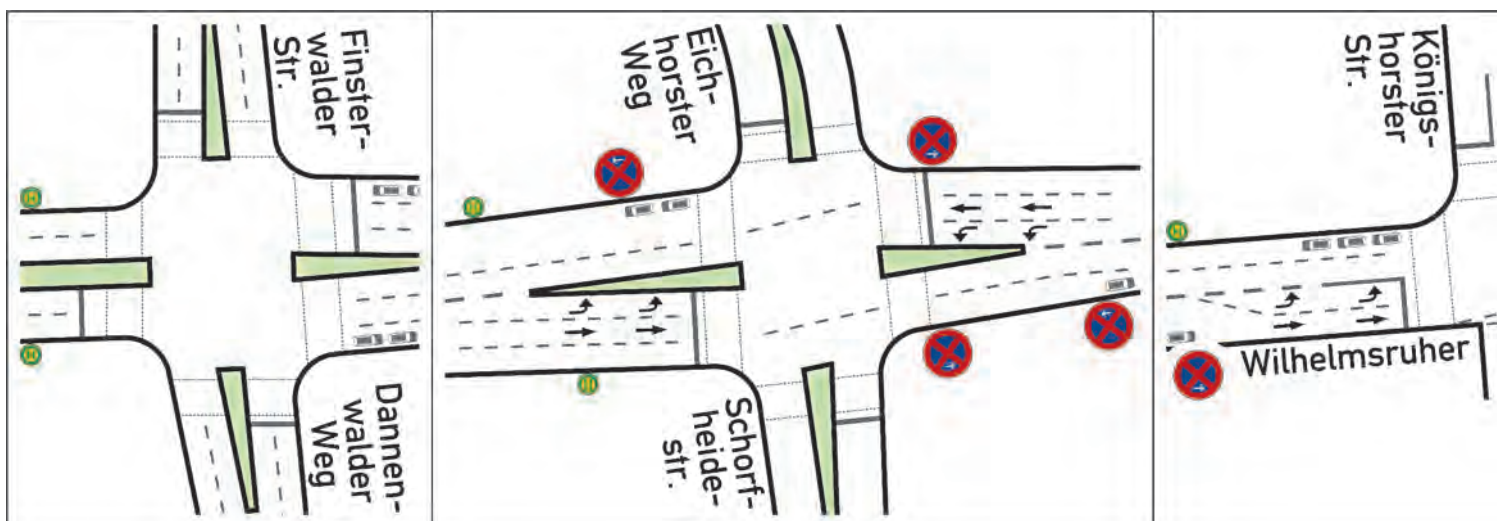
Besonders knifflig erscheint die Planung von Fahrbahnmarkierungen an den meisten Ecken nicht, wenn man den Wilhelmsruher Damm einmal von Wittenau aus durchfährt: Nur vor der Kreuzung Finsterwalder Straße/Dannenwalder Weg bietet sich nicht direkt eine bestimmte Festlegung an, ob eine der beiden Spuren zur Abbiegerspur werden könnte. Da die zwei Fahrspuren sich hinter der Kreuzung noch kurz fortsetzen, kann die Zusammenfädelung auf eine Spur auch hinter der Kreuzung erfolgen. Eine Nicht-Festlegung hat zudem den Vorteil, den Fahrstreifen noch kurzfristig flexibel auswählen zu können, falls eine Seite von Abbiegern „blockiert“ wird.

An der zweiten Kreuzung ist es einfach: Linksabbiegerspur zum Eichhorster Weg, mittlere Spur zum Geradeausfahren, rechte Spur für Busse und für Rechtsabbieger zur Schortheidestraße, denn die Fortsetzung der Fahrbahn ist ohnehin einspurig. An den nächsten zwei Kreuzungen ist es ebenso naheliegend: Rechte Spur geradeaus, Linksabbiegerspuren zur Königshorster Straße und zum Senftenberger Ring. An der nächsten Kreuzung ist wieder genug Platz für drei Fahrspuren: Linksabbieger zur Treuenbrietzener Straße, mittlere Spur geradeaus, rechte Spur für Busse und für Rechtsabbieger zum Dannenwalder Weg. An der darauffolgenden Kreuzung (Tiefenseer Straße) dürfte die Notwendigkeit kaum bestehen, doch auch hier wäre Platz für eine Geradeausfahrer- und eine Rechtsabbiegerspur.

Selbst an der Kreuzung Umlandstraße (nicht in der Grafik) besteht noch Spielraum für diverse Spurmarkierungsvarianten. Da westlich der in Rosenthal liegenden Kreuzung die Fahrbahn noch in jeder Richtung



**Aktuelle Situation:** Die Kreuzungen des Wilhelmsruher Damms sind sehr sparsam markiert, so dass keine eindeutig erkennbar geradeaus führende Fahrspur vorliegt.



**Mögliche Alternative:** An allen Kreuzungen (mit einer Ausnahme) werden die Fahrspuren so markiert, dass eine geradeaus führende Fahrspur den Wilhelmsruher Damm durchlässt.

doppelte Spurbreite hat, wäre theoretisch, bei stark ansteigendem Verkehrsaufkommen, eine Verschwenkung des Mittelstreifens möglich, so dass in Richtung Osten eine mittlere Fahrspur zum Geradeausfahren und je eine Abbiegerspur nach links (Richtung Lübars) und rechts (Richtung Wilhelmsruh) Platz hätten, während der Gegenverkehr sich etwas länger als bisher auf einen Fahrstreifen zu beschränken hätte.

Fährt man den Wilhelmsruher Damm von Rosenthal aus durch das Märkische Viertel nach Wittenau, so findet sich an allen Kreuzungen mit Ausnahme der Uhlandstraße die gleiche Situation wie auf der Hinfahrt, wobei sogar die letzte Kreuzung, Finsterwalder Straße/Dannenwalder Weg, hier aufgrund der baulichen Breite von drei Fahrstreifen unproblematisch ist. Eine Aufteilung in einen Geradeausfahrstreifen und zwei Abbiegerspuren erscheint hier allerdings nicht vordringlich. Einerseits stellen beide Abbiegeverknüpfungen spitze Winkel dar, die sich durch Abbiegen an der vorherigen Kreuzung abkürzen lassen und

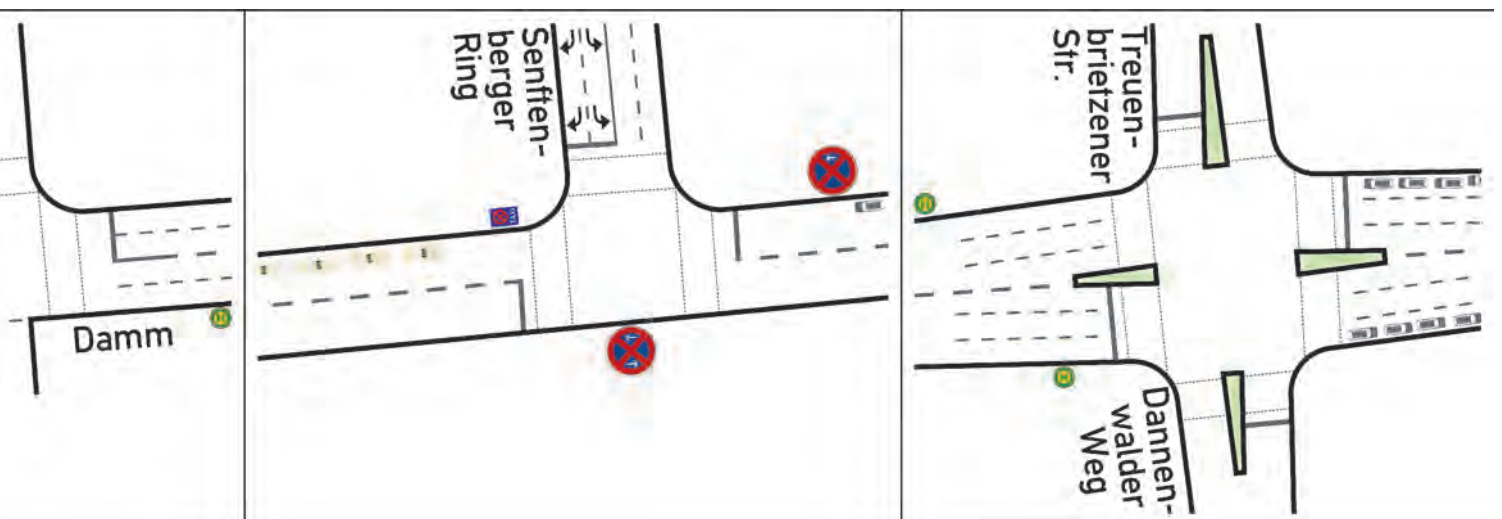
daher wenig genutzt werden. Andererseits besteht keine Notwendigkeit der Einschränkung des geradeaus fließenden Verkehrs auf nur eine Fahrspur, denn bis zur Kreuzung mit der Oranienburger Straße setzt die Fahrbahn sich zweispurig fort.

In jedem Fall wäre es potenziell möglich, im Wilhelmsruher Damm auf gesamter Länge einen durchgehenden Fahrstreifen je Richtung zum Geradeausfahren bei Einrichtung von Abbiegerspuren vor jeder Kreuzung zur Verfügung zu stellen.

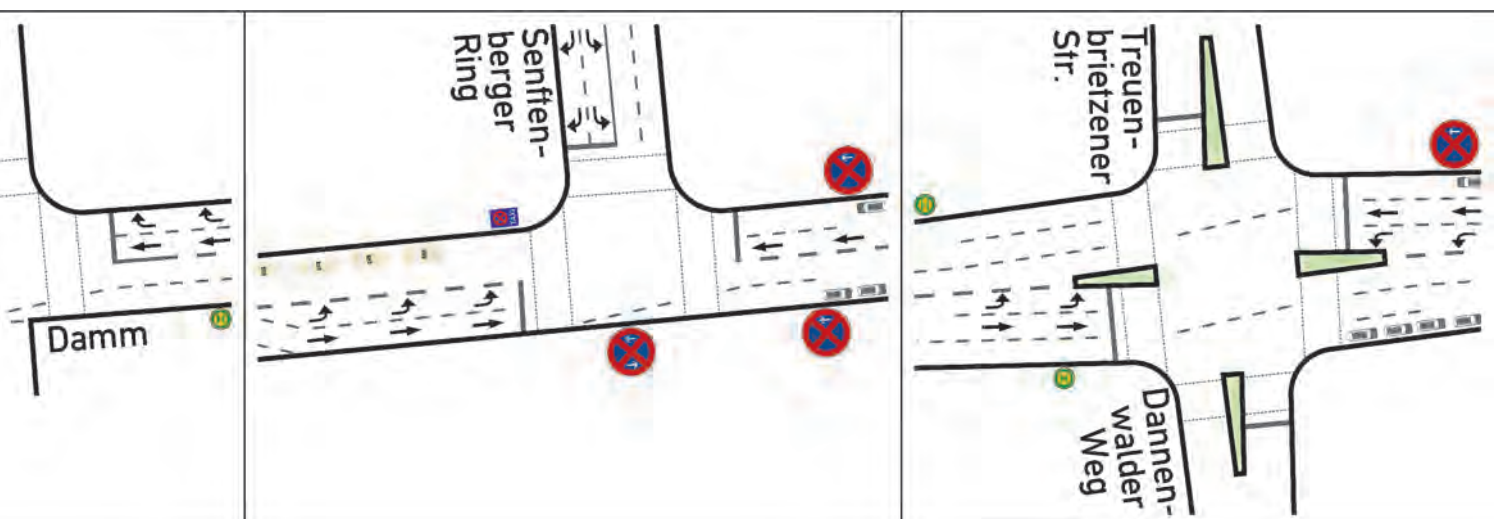
Fährt man vom Wilhelmsruher Damm weiter ostwärts, so wird klar, dass die fehlenden Abbiegepeile ein geringes Problem sind gegen das, was man in der Friedrich-Engels-Straße über sich und sein Auto ergehen lassen muss. Das ist eine Nummer zu groß für „Schlau aus dem Stau“.

Axel Rühle

Fortsetzung voraussichtlich in der nächsten Ausgabe



handen ist und an jeder Kreuzung Unklarheit besteht, wo es sinnvoll ist, sich einzuordnen (vereinfachte Darstellung ohne Radwege).



Der Damm auf ganzer Länge ohne Unterbrechung durchbindet. Idee: unbekannter Teilnehmer.

Grafik: A. Rühle