



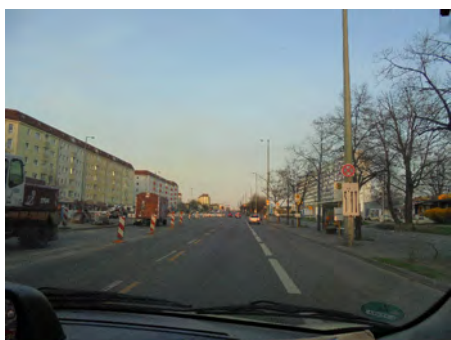
SCHLAU AUS DEM STAU

Wir stellen Wettbewerbsbeiträge vor • Teil 7

Zu Beginn dieses Dauer-Artikels (eigentlich muss man ihn schon Serie nennen) hatte ich eigentlich damit gerechnet, im Laufe meiner Berichterstattung die ersten Umsetzungen der Wettbewerbsideen vermelden zu können. Schließlich ist der Wettbewerb, nach dem dieser Artikel benannt ist, bereits gut ein Jahr her. In Zusammenarbeit mit Taxi Berlin und weiteren Institutionen hatte die Berliner Industrie- und Handelskammer drei Preise ausgelobt für Ideen, wie mit wenig Aufwand viel Stau zu beseitigen ist. Doch sowohl die Linksabbiegerspur auf dem Saatwinkler Damm als auch das Amerikanische Abbiegen am U-Bahnhof „Kleistpark“ als auch die Fahrspur-Verschwenkungen am Sachsendamm und am Lützowufer lassen bislang auf sich warten, obwohl inzwischen kein Winter einbruch mehr akut zu befürchten ist. Beim Senat hat man anscheinend einen langen Atem. Oder zu wenig Personal (und seit Klaus Landowsky kein Geld für Neueinstellungen).

Wenn der Zweck die Mittel heiligen muss

Eine Stelle im Berliner Straßennetz gibt es aber, die Gegenstand eines Wettbewerbsbeitrags war, und an der bereits seit Mo-



naten gebaut wird. Auf dem Foto unten ist zu erkennen, dass am Mittelstreifen der Frankfurter Allee zumindest Absperrungen, ein Bauwagen und ein Bagger stehen. Bauarbeiter sind wie meistens nicht zu sehen. Es handelt sich um den Knotenpunkt Frankfurter Allee/Buchberger Straße/Atzpodienstraße.

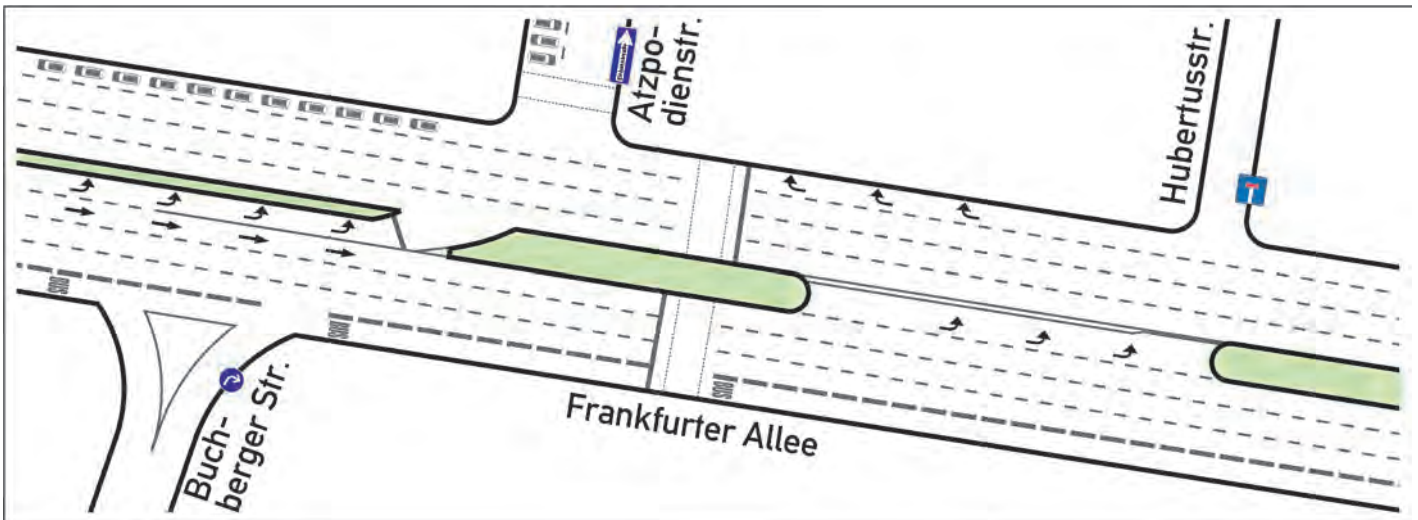
Dass dort gebaut wird, hätte ich Ihnen gerne als gute Nachricht im Sinne des Wettbewerbs präsentiert. Die „schlechte“ Nachricht ist aber, dass der Umbau nicht auf den Wettbewerbsbeitrag zurückgeht, sondern bereits seit Jahren geplant ist und schon mehrmals verschoben wurde. Eine wiederum gute Nachricht ist allerdings, dass die besagte Wettbewerbsidee inhaltlich dem ähnelt, was dort tatsächlich entsteht. Zugegebenermaßen enthält die Idee – sie stammt von meiner Wenigkeit – einen Schuss Spinnerei. Ich möchte sie Ihnen vorstellen.

Begeben wir uns dazu in den Süden des Ortsteils Lichtenberg. Die Idee, bei der mir klar war, dass sie nicht mit geringem Aufwand umsetzbar ist, erschien mir dennoch so reizvoll, dass ich sie nicht unerwähnt lassen wollte und beim Wettbewerb einreichte. Sie kam mir bereits vor Jahren. Wenn ich in der P-Schein-Schulung die Anfahrt des Oskar-Ziethen-Krankenhauses von Südwesten behandelte, kam immer wieder die Frage auf, warum man nicht über die Buchberger Straße abkürzen könnte, um den Stau in der Gürtelstraße Ecke Frankfurter Allee zu umgehen.

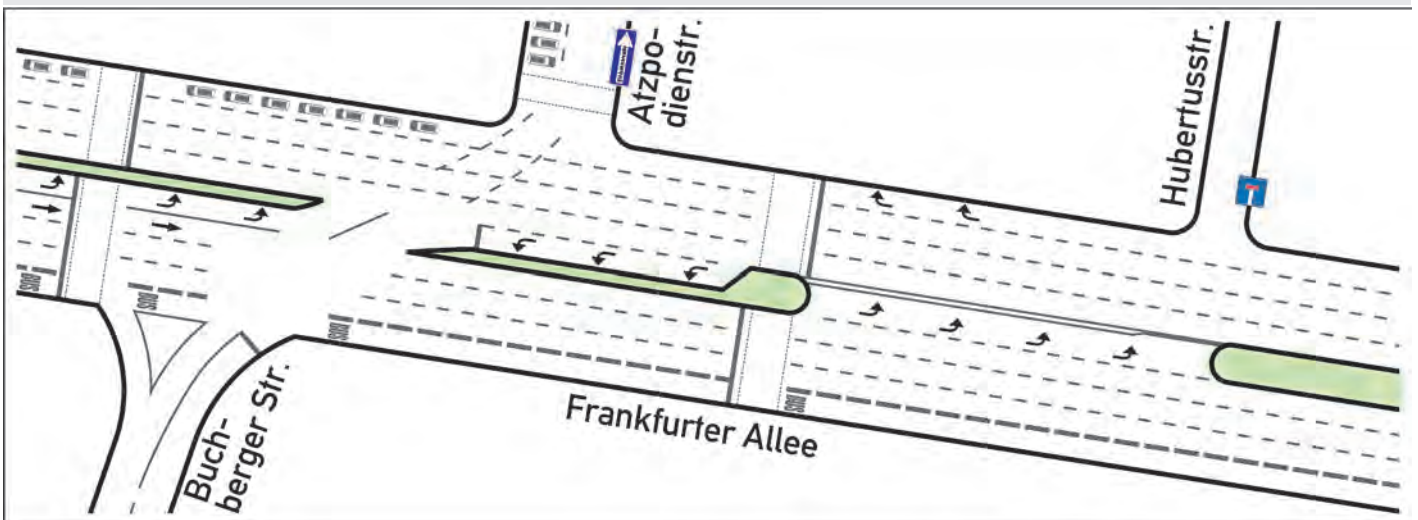
Der augenscheinliche Grund besteht darin, dass die Frankfurter Allee eine Linksabbiegerspur in Richtung Atzpodienstraße hat, die mit einer durchgezogenen Linie abgetrennt ist. Fahrzeuge, die aus der Buchberger Straße kommen, werden durch diese Linie daran gehindert, in die Atzpodienstraße zu gelangen.

Natürlich wird diese Linie ab und zu – besonders in verkehrsschwachen Zeiten – pragmatisch ignoriert. Warum kann man sie nicht beseitigen, um dieser offensichtlichen Nachfrage mit einem entsprechenden Angebot zu begegnen? Ich vermutete zwei Gründe: Erstens wäre eine solche Verkehrsführung nicht ohne Lichtsignale möglich, und Ampelanlagen sind bekanntlich kostspielig. Zweitens spielt die „Herkunft“ der Buchberger Straße eine Rolle: Sie zweigt von der Schulze-Boysen-Straße ab, kommt also aus einem Gebiet mit sehr schmalen Straßen. Um von der Elsenbrücke dorthin zu gelangen, sind einige kleine Straßen und ein Nadelöhr zu passieren. Die Route Hirschberger Straße – Schreiberhauer Straße – Hauffstraße – Pfarrstraße – Schulze-Boysen-Straße führt durch eine äußerst enge Bahnunterführung und ist für Durchgangsverkehr schlicht ungeeignet.

Lässt man diese Gegebenheiten einmal spielerisch außer Acht, so ist an der Kreuzung Buchberger Straße/Frankfurter Allee eine Umgestaltung denkbar, die nicht nur eine Quasi-Geradeausfahren von der Buchberger Straße in die Atzpodienstraße ermöglicht, sondern zudem ein Linksabbiegen von der Frankfurter Allee (aus Friedrichsfelde kommend) in die Buchberger Straße erlaubt. Um den Verkehr dort auch in der Fortsetzung am Fließen zu halten, könnte zweckmäßigerweise eine vierspurige Straße am Bahndamm entlang von der Hauffstraße zur Kynaststraße gebaut wer-



Bisherige Situation: Unmöglich, von der Buchberger Straße direkt zur Atzpodienstraße oder von der Frankfurter Allee links in die Buchberger Straße zu fahren



Utopie: Umgestaltung des Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage und Abbiegemöglichkeiten in alle Richtungen. Idee und Grafik: Axel Rühle (vereinfachte Darstellung ohne Radwege)

den. Eine Erweiterung des Nadelöhrs von vier auf 16 Meter würde die Maßnahme abrunden.

Eine Alternative, die die schmalen Straßen im Gewerbegebiet an der Schreiberhauer Straße entlasten würde, wäre eine – teilweise unterirdische – Verlängerung der A100 von der künftigen Anschlussstelle in Alt-Treptow nach Lichtenberg zur Gürtelstraße Ecke Frankfurter Allee. Eine großzügig angelegte Anschlussstelle mit Verbindung zur Buchberger Straße würde die Maßnahme abrunden. Aber bei Berliner Verkehrsprojekten mit Bundesbeteiligung läuft bekanntlich nicht immer alles rund.

So weit die Idee hinter meinem Wettbewerbsbeitrag (den ich ohne die hier dargelegten ausschweifenden Erläuterungen erreichte). Der Teil mit der Verlängerung der A100 entspricht natürlich der tatsächlichen Planung, wenn man von der Anschlussstelle absieht.

Recherchiert man, was an der Kreuzung Frankfurter Allee/Buchberger Straße tat-

sächlich gebaut wird, so stellt man fest, dass nicht nur die vorgeschlagenen Abbiegemöglichkeiten in etwa geschaffen werden, sondern darüber hinaus die Einbahnstraßenregelung in der Atzpodienstraße aufgehoben werden soll, so dass auch von dort aus künftig in alle Richtungen abgefahren werden kann, wie aus einer Pressemeldung auf dem Portal berlin.de hervorgeht. Als Grund für den Umbau, den Anwohner sich seit langer Zeit wünschen, wird keine Verbesserung des Verkehrsflusses genannt, sondern eine Entschärfung der Barrierewirkung der Frankfurter Allee. Auch eine Lichtsignalanlage ist in den veranschlagten Kosten von 910.000 Euro enthalten, die überwiegend von einem privaten Investor getragen werden.

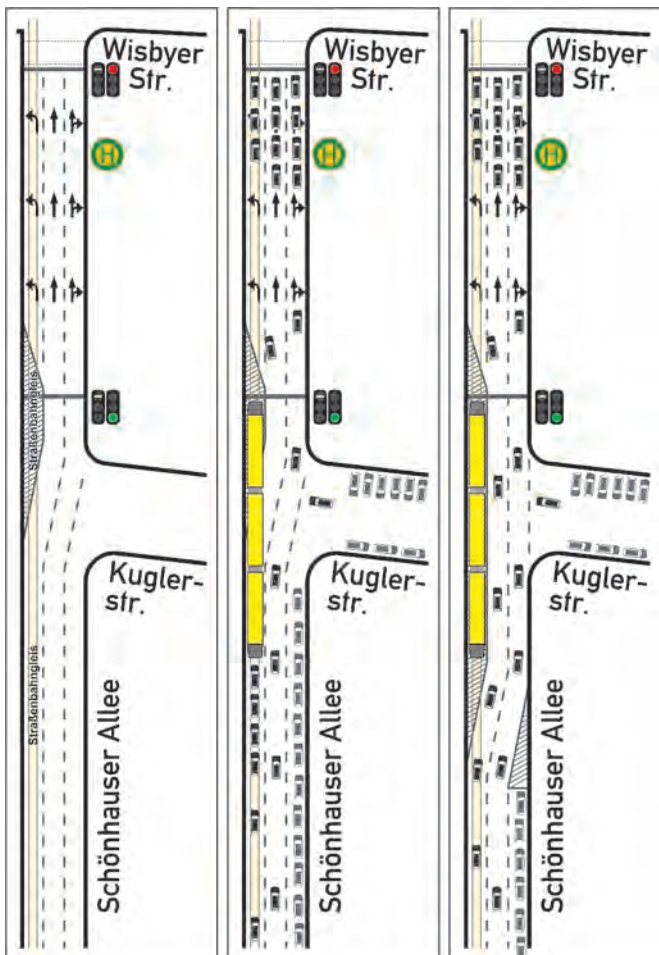
Die zu kleine Sperrfläche

Um zur eigentlichen Wettbewerbsidee zurückzukehren – einfach zu realisierende, stautenschärfende Maßnahmen, die wenig kosten –, begeben Sie sich nun bitte in Gedanken nach Prenzlauer Berg und fahren Sie die Schönhauser Allee auf der linken

Spur stadtauswärts. Vor Ihnen fährt eine Straßenbahn.

Straßenbahngleise, die ihrem Namen Ehre machen und nicht auf einem eigenen Gleisbett verlaufen, sondern sich die Straße aus Platzgründen mit dem Individualverkehr teilen, bringen immer eine Reihe von Problemen mit sich. Hält der Zug am linken Fahrbahnrand, um rechts Fahrgäste ein- und aussteigen zu lassen, so entstehen Konflikte, die für Fahrgäste, die die Fahrbahn queren müssen, ebenso gefährlich sind wie für Busfahrgäste, die einen Radweg queren müssen: Wenn man Glück hat, kommen alle Fahrer ihrer Verpflichtung zum Anhalten nach.

Zur Entschärfung dieser Gefahrenquelle werden Straßenbahngleis und Fahrspur hier und da abschnittsweise getrennt, was häufig mit Ampeln geregelt ist. So auch in der Schönhauser Allee: Die Straßenbahn muss auf Höhe der Kuglerstraße an einer Ampel halten und versperrt Ihnen den Weg, denn die Fahrspur wird erst 15 Meter weiter nach rechts verschwenkt. Erst wenn Sie Rot



Aktuelle Situation: Im linken Bild sind nur die Fahrbahnmarkierungen dargestellt, in der Mitte die daraus resultierende Verkehrssituation: Durch die zeitversetzten Grünphasen muss die Straßenbahn Höhe Kuglerstraße halten, bevor der restliche Verkehr rotes Licht erhält und die Straßenbahn ohne Gefahr für die Fahrgäste die Haltestelle vor der Wisbyer Straße anfahren kann. Da das Gleis auf einer Fahrspur liegt, stauen die Fahrzeuge sich hinter dem Straßenbahnzug, denn die Sperrfläche ist deutlich kürzer als der Zug. **Die Lösung**, im rechten Bild dargestellt, erscheint simpel: Verlängerung der Sperrfläche, so dass die anderen Fahrzeuge ungehindert passieren können.
Idee: unbek. Teilnehmer; Grafik: Axel Rühle (vereinfachte Darstellung ohne Radwege)

bekommen, kann die Straßenbahn weiter an ihre Haltestelle fahren, wo die ein- und aussteigenden Fahrgäste folglich nicht mit dem Individualverkehr in Konflikt geraten.

Eine simple Idee könnte hier den Stau verhindern: Die Spuren werden bereits früher nach rechts verschwenkt, so dass der restliche Verkehr einen wartenden Straßenbahnzug problemlos passieren kann. Eine weitere kleine Gefahrenquelle ist dadurch gleichzeitig beseitigt: Ein Autofahrer, der von der Kuglerstraße in die Schönhauser Allee einbiegt, findet eine übersichtlichere Situation vor als bisher. Einziger kleiner Nachteil: Es entfallen etwa sechs bis sieben Parklücken.

Heutzutage wäre eine solche „Schleuse“ wie in der Schönhauser Allee vor der Wisbyer Straße gar nicht mehr erforderlich.

Hauptbahnhof und Chausseestraße zu sehen: Wo Platz ist, hat die Straßenbahn eine Haltestelle in Insellage erhalten. Wo dafür zu wenig Platz ist, hält sie am rechten Fahrbahnrand, so dass die Fahrgäste nicht in Konflikt mit dem Individualverkehr geraten und dieser halbwegs zügig am haltenden gelben Zug vorbeifährt, wenn es nicht zu voll ist.

Außergewöhnliche Wettbewerbsbeiträge

Einen Großteil der eingereichten Ideen des Wettbewerbs „Schlau aus dem Stau“ habe ich Ihnen nun vorgestellt. Einige Teilnehmer hatten nicht (nur) konkrete Vorschläge für bestimmte Punkte im Straßennetz, sondern (auch) Ideen zur allgemeinen Stauvermeidung. So bemängelt ein Teilnehmer die

Heutige Verkehrsplaner würden das Straßenbahngleis nicht mehr starr am linken Fahrbahnrand entlang verlegen, ungeachtet ob dort gerade eine Linksabbiegerspur oder sonstiges die Fläche mit der Straßenbahn teilen muss. Sie würden das Gleis flexibel mit den Fahrspuren verschwenken, so dass die Straßenbahn, falls kein Platz für eine Insel hält, am rechten Rand hält, der restliche Individual-Kraftverkehr weitgehend ungehindert vorbeikommt und die ein- und aussteigenden Fahrgäste allenfalls noch von rücksichtslosen Radfahrern überfahren werden (falls der Radweg noch altmodisch auf dem Gehweg angelegt ist wie etwa an einigen Straßenbahnhaltestellen in der Kastanienallee in Prenzlauer Berg).

Wie ein solch modernes Miteinander von Fahrstreifen und Straßenbahnschienen auch bei begrenzter Straßenbreite gut funktionieren kann, ist am fertigen Abschnitt der Invalidenstraße zwischen

langen Staus auf Autobahnen (insbesondere auf der A100), die durch liegenbleibende Fahrzeuge entstehen, da die Abschlepper oft erst nach langer Wartezeit vor Ort seien. Als Lösung des Problems schlägt er die Einrichtung einer „Abschlepp-Leitzentrale“ mit einem Abschleppwagen vor, der in der Nähe der Rudolph-Wissell-Brücke vorgehalten wird, um im Ernstfall schnell vor Ort zu sein.

In der Torstraße mit ihren fehlenden Fahrradspuren bremsen Radfahrer häufig den Kraftverkehr, oft verschärft durch ignorant haltende Autofahrer, obwohl keine hundert Meter entfernt parallel mit der Linienstraße eine Fahrradstraße verläuft, in der die Radfahrer eine wesentlich höhere Lebenserwartung haben (so lange keine rücksichtslosen Autofahrer die Straße missbrauchen).

Da ich vermute, dass viele Radfahrer nur nicht wissen, wie angenehm sie vom Oranienburger zum Prenzlauer Tor gelangen könnten, habe ich die Idee eingereicht, in der Torstraße an jeder Ecke Hinweisschilder aufzustellen, die Radfahrer darauf aufmerksam machen, dass es sich in der Linienstraße besser fährt. Vielleicht wäre ein Teil der Radfahrer für eine solche Anregung zugänglich. Zudem habe ich vorgeschlagen, an den Knotenpunkten Torstr./Weydingerstr. und Linienstr./Karl-Liebnecht-Str. fahrradfreundliche Durchfahrten zu errichten. Dass dies bereits geschehen war, war mir zum Zeitpunkt des Wettbewerbs nicht bekannt. Dennoch halte ich ein Anbringen besagter Schilder für sinnvoll.

Auch zwei weitere meiner Wettbewerbsbeiträge waren bereits überholt, wie ich später erfuhr. Sowohl für den dauerüberlasteten Knotenpunkt Wilhelmstr./Dorotheenstr. als auch für die Kreuzung Winterfeldtstr./Potsdamer Str. schlug ich eine bedarfsgerechte Veränderung der Aufteilung der Fahrstreifen vor. Hier waren die echten Planer allerdings nicht den Ideen voraus, sondern haben im Gegenteil durch Verringerung der Fahrspuren die Situation für Autofahrer in meinen Augen verschlechtert. In der Dorotheenstraße ist dies zugunsten der Radfahrer geschehen, was sinnvoll ist und dem veränderten Bedarf entspricht. In der Potsdamer Straße leuchtet es mir hingegen überhaupt nicht ein, denn hier gibt es jetzt lediglich weniger, aber breitere Fahrspuren als vorher. Wem das nutzen soll, ist mir schleierhaft. Hier hätte man ruhig auch einmal uns „User“ fragen können.

Axel Rühle

Fortsetzung voraussichtlich in der nächsten Ausgabe