



# SCHLAU AUS DEM STAU

## Wir stellen Wettbewerbsbeiträge vor • Teil 8

### Und sie werden doch umgesetzt

Seit Kurzem lässt sich am Sachsendamm eine neue gestrichelte Linie bewundern – so wie der Wettbewerb es angeregt hatte: mit wenig Aufwand, leicht umsetzbar, kostengünstig. Es sieht von der Ausführung her nicht luxuriös oder für die Ewigkeit aus, doch nun gelangen die Fahrzeuge von den beiden Fahrspuren der Autobahnabfahrt Alboinstraße nicht mehr auf die rechte und die mittlere Fahrspur des Sachsendamms, sondern auf die mittlere und die linke. So kann der Verkehr komplett ohne Fahrstreifenwechsel parallel geradeaus nach Tempelhof fließen. (Leider ermöglichte das Wetter kurz vor Redaktionsschluss kein brauchbares Foto.)

### Viele Ideen betrafen Ampeln

Ein bereits mehrfach erwähntes Thema, das Gegenstand etlicher Wettbewerbsbeiträge war, sind Ampelschaltungen, die nach der Wahrnehmung von Autofahrern den Verkehr unnötig bremsen. Es reicht von sehr allgemeinen Aussagen bis zu ganz konkreten Vorschlägen für bestimmte Kreuzungen. Da die Zusammenstellung, aus der ich die Ideen zum Teil erfahren habe, zum Teil aber eher kombinieren und interpretieren musste, sehr knapp formuliert ist, betrachte ich die Vorschläge zum Thema Ampel in Form eines Schnelldurchlaufs.

Ein Teilnehmer nennt als Ort für seinen Vorschlag „gesamt Berlin“, konkretisiert ihn aber dann doch auf zwei Beispiele: den Breitscheidplatz und die Heerstraße (vermutlich ist die von Westend nach Staaken gemeint). Bemängelt wird die „Aufhebung der ‚Grüne-Welle-Ampelschaltung‘ durch fußgängergesteuerte Ampeln“, also solche mit Anforderung per Knopfdruck.

### Ampeln für Fußgänger und Abbieger

Ein anderer gibt leider etwas ungenaue Informationen mit der Ortsangabe „An der Wuhlheide“, der Mängelformulierung „Grünphase für Rechtsabbieger zu kurz“



und dem Vorschlag, diese zu verlängern. Möglicherweise meint er die Stelle, an der auf die Spindlersfelder Straße in Richtung Adlershof abgelenkt wird.

Der nächste Teilnehmer ärgert sich über Stau in Zehlendorf, genauer gesagt am Knotenpunkt Teltower Damm / Machnowstraße. Er schlägt eine „Anpassung der Ampelschaltung“ vor, ohne allerdings genauer zu werden, welche Phase ihm zu kurz ist. Hier dürfte das Problem eher am engen S-Bahn-Viadukt liegen. Könnte der Straßenverkehr vierspurig unter der S-Bahn-Linie 1 hindurchfließen, wäre die Ampelschaltung sicherlich nur noch ein geringes Problem, doch Brückenneubauten sind kostspielig. Zudem ist der S-Bahnhof Zehlendorf etwas sparsam mit Zugängen ausgestattet, was man im Zuge einer Brückenerneuerung gleich mit beheben könnte, damit die Investition sich lohnt.

Für die Kreuzung Heerstr. / Gatower Str. in Wilhelmstadt bemängelt ein anderer Teilnehmer laut Zusammenstellung: „Der leere Bus erhält Vorrang bei seiner Anfahrt auf den Betriebsbahnhof gegenüber dem Verkehr der Heerstraße.“ Angeregt wird eine

Aufhebung der Busvorrangschaltung. Es entzieht sich meiner Kenntnis, wie viel Zeit Autofahrer durch diese Bevorzugung leerer Busse einbüßen.

### Ein Nadelöhr am anderen

Ein Wettbewerbsbeitrag, der vermutlich in die Schublade „bereits erledigt oder durch Änderung der örtlichen Gegebenheiten nicht mehr relevant oder in absehbarer Zeit voraussichtlich nicht mehr relevant“ gehört, bezieht sich auf die Kreuzung Kynaststraße / Alt-Stralau im Südost-Zipfel von Friedrichshain. Hier wird bemängelt: „Am Kreuzungspunkt sind die Ampelphasen zu kurz, um den Verkehr von der Kynaststraße Richtung Elsenbrücke abfließen zu lassen.“ Als Lösung des Problems soll eine „Anpassung der Grünzeitverteilung/ Koordinierung“ dienen.

Sicherlich haben viele gehofft, dass im Zuge des Ostkreuz-Umbaus, zu dem auch die Erneuerung der Brücken über die Straße Alt-Stralau gehörte, eine Verbreiterung der Fahrbahn vorgenommen würde. Mit Sicherheit haben die Verkehrsplaner diese Möglichkeit als eine Option in ihre Planungen einbezogen und nicht ohne Grund verworfen.



**Nadelöhr Alt-Stralau**

Das Hauptproblem liegt zum einen Teil 100 Meter weiter stadteinwärts: Am Knotenpunkt Stralauer Allee / Eisenbrücke / Markgrafendamm / Alt-Stralau wälzt sich die Hauptblechlawine zwischen Eisenbrücke und Stralauer Allee hin und her und lässt vergleichsweise wenig Raum für den



**Eisenbrücke:** regelmäßig zugestaut

Markgrafendamm und noch weniger für Alt-Stralau. Der andere Teil des Hauptproblems liegt einen Kilometer weiter nördlich, am Knotenpunkt Kynaststraße / Boxhagener Straße / Marktstraße / Hirschberger Straße. Auch hier fließen Verkehrsströme, geregelt mit einer Lichtsignalanlage, die zu Stoßzeiten die Kapazität der Straßen übersteigen, so dass Stau entsteht.

Folglich ist die Kreuzung Alt-Stralau / Kynaststraße nur ein Nadelöhr zwischen zwei anderen, und eine Veränderung der hiesigen Ampelschaltung würde wohl wenig bewirken. Daran dürfte sich nichts ändern, bevor die A100 – parallel zur Eisenbrücke und zur Kynaststraße – bis Lichtenberg führt. Im Gegenteil: Mit der zwischenzeitlichen Autobahnverlängerung nach Alt-Treptow dürfte das Problem sich vorerst verschärfen, da es auf der Eisenbrücke noch voller wird.

Auch eine Verbreiterung des Bahnviaduktes wäre wohl hinausgeworfenes Geld, denn am Stau etwa in der Kynaststraße würde sich kaum etwas ändern. Er wird erst mit der A100-Verlängerung zur Frankfurter Allee verschwinden. Dann spielt auch die Ampelschaltung am besagten Knotenpunkt sicherlich keine große Rolle mehr. Die Ur-



**Einmündung Kynaststraße / Alt-Stralau:** Stau aus allen Richtungen

sache für diese Ansammlung von Staufallen ist leicht auszumachen: Der Wasserlauf der Spree, die Fläche der Rummelsburger Bucht sowie die mehreren S- und Regional-/Fernbahnlinien, die am Ostkreuz auch noch einen großflächigen Verknüpfungspunkt haben, bilden Hindernisse für das Straßennetz. Der Kraftverkehr muss sich folglich an einigen Stellen zur Querung dieser Hindernisse bündeln, so dass Engstellen bestehen, an denen sich ab einer bestimmten Fahrzeugfrequenz Stau bildet.

## Neu: mehr Platz am Kottbusser Tor

Ebenfalls in die „Erledigt“-Schublade dürfte der Beitrag des nächsten Wettbewerbsteilnehmers gehören, der sich auf einen Knotenpunkt im selben Bezirk bezieht. Hier geht es allerdings um einen Kreisverkehr, der kürzlich baulich verändert wurde, nämlich am Kottbusser Tor. Bemängelt wird schlicht und einfach: „Verkehr fließt nicht ab und staut sich rings um das Kottbusser Tor.“ Ob das Problem sich mit der Einrichtung der Abbiegespuren und der Veränderung der Ampelschaltung entschärft hat, können Sie seit einiger Zeit selbst erforschen.

Vor etwas längerer Zeit umgebaut wurde der Knotenpunkt an der Ostspitze des Alexanderplatzes, wo Karl-Marx-Allee, Otto-Braun-Straße und zwei Abschnitte der Alexanderstraße zusammentreffen. Hier hat sicherlich nahezu jeder Leser schon im Stau gestanden.

## Nicht neu: weniger Platz um den Alex

Der kurze Abschnitt der Alexanderstraße zwischen dem Ende der Grunerstraße und der Kreuzung mit der Karl-Marx-Allee ist einer der am stärksten mit Kfz-Verkehr belasteten Abschnitte Berlins. Als nach der Wiedervereinigung über die Neugestaltung des Alexanderplatzes und seiner unmittelbaren Umgebung nachgedacht und 1993 ein Wettbewerb veranstaltet wurde, waren die Planer sich einig, dass einer der wichtigsten Missstände in der übermäßigen Breite der Straßenachsen bestand, mit denen die DDR-Führung in den 60er Jahren Eindruck machen wollten. Diese Überdimensionierung bewirkte eine zu starke räumliche Trennung des Platzes von seinen Nachbarquartieren. Fußgänger wurden von der unangenehmen und teils gefährlichen Querung abgeschreckt – mit dem Effekt, dass auf dem Platz das Leben tobte, während die angrenzenden Blocks in der Karl-Marx-Allee, in der damaligen Hans-Beimler-Straße und jenseits der Karl-Liebknecht-Straße verödeten.

Beim städtebaulichen Wettbewerb stammte der überzeugendste Beitrag vom amerikanischen Stararchitekten Daniel Libeskind (bekannt unter anderem durch das Jüdische Museum). Den Auftrag zur Planung erhielten aber Hans Kollhoff und Helga Timmermann, die ihren Entwurf recht einseitig an den Interessen der Investoren ausgerichtet hatten, die aus einer begrenzten Grundfläche möglichst viel Profit herausquetschen wollten.

Wäre alles, was damals geplant wurde, umgesetzt worden, dann würden jetzt bereits mehrere Hochhäuser, gegen die das Park-Inn-Hotel wie ein Flachbau wirkte, die Sicht auf den Fernsehturm versperren, und den Straßentunnel von der Grunerstraße zur Otto-Braun-Straße hätte das gleiche Schicksal ereilt wie den Tunnel am Breitscheidplatz. Der Tunnel am Alexanderplatz blieb bestehen, und auch die überdimensionierten Straßen wurden nur teilweise zurückgebaut und nicht in dem Maße wie etwa die Leipziger Straße auf ihrer westlichen Hälfte. Die Alexanderstraße ist – mit Ausnahme des oben genannten Abschnitts – schmaler geworden, doch schon am Anfang beispielsweise der Karl-Marx-Allee gehen die Fahrbahnränder wieder auseinander.

Keine nennenswerte Änderung des Straßenprofils erfuhr die Grunerstraße. Befährt man sie in Richtung Prenzlauer Berg, so teilt die Fahrbahn sich auf in zwei Fahrstreifen, die in den Tunnel führen, und zwei Fahrstreifen, die sich ebenerdig fortsetzen. Trotz Tunnels steht man hier häufig bereits unter der Bahnbrücke im Stau. Da der geradeaus folgende Abschnitt der Alexanderstraße nicht nur, wie erwähnt, äußerst stark frequentiert, sondern zudem nur gut 120 Meter lang ist, ist er trotz seiner drei bzw. vier Fahrspuren häufig überfüllt. Ein Teilnehmer unseres Wettbewerbs „Schlau aus dem Stau“ hat deshalb eine separate Ampelphase für die Rechtsabbieger zur Karl-Marx-Allee vorgeschlagen. Mir ist nicht bekannt, ob er dies exakt so meinte, wie es zwischenzeitlich umgesetzt worden ist. Den Stau hat die Ampel aber nach meiner Beobachtung nicht aufgelöst.

Der Sophie-Charlotte-Platz in Charlottenburg war Gegenstand eines weiteren Vorschlags, wobei als Ort „Kaiserdamm/Bismarckstraße“ und als Beschreibung des Problems „durch den Vorrang des Bus-/Fußgängerverkehrs wird die ‚Grüne Welle‘ unterbrochen“ angegeben ist. Näheres ist leider nicht zu erfahren, und da an der genannten Stelle, so sie zutreffend genannt wurde, keine Busvorrangschaltung besteht – hier verkehrt tagsüber eine Buslinie in Nord-Süd-Richtung im 20-Minuten-Takt und nachts eine Buslinie in West-Ost-Richtung im 30-Minuten-Takt – erschließt sich



**Koch- Ecke Friedrichstraße:** Mal hat die West-Ost-Fahrbahn (Kochstr. – Rudi-Dutschke-Str.) grünes Licht, ...



... mal die Nord-Süd-Fahrbahn (Friedrichstr.) ...



... und mal die Fußgänger – in alle Richtungen gleichzeitig. Folge: längere Wartezeiten für alle.

Fotos: A. Rühle

die Idee des Wettbewerbsteilnehmers für uns leider nicht. Das Thema Grüne Welle ist, wie bereits in einem früheren Teil erwähnt, sehr viel komplizierter und vielschichtiger, als man annehmen könnte. Es wird voraussichtlich in einer späteren Ausgabe noch einmal Thema sein.

### Die denkmalverdächtige Ampelschaltung

Der letzte Wettbewerbsbeitrag der heutigen Betrachtung zum Thema Ampelschaltungen betrifft die Kreuzung Kochstraße / Friedrichstraße / Rudi-Dutschke-Straße. Wer hier vorbeikommt, sieht eine für Berlin einmalige Ampelschaltung: Ein Umlauf der Lichtsignalanlage besteht nicht, wie anderenorts, aus zwei sich abwechselnden Haupt-Phasen (z. B. erst haben gleichzeitig die Nord-Süd-Fahrbahn und die parallel laufenden Fußgänger grünes Licht, danach die West-Ost-Fahrbahn gleichzeitig mit den zu ihr parallel laufenden Fußgängern), sondern aus drei Phasen: In Phase 1 hat hier ausschließlich die Fahrbahn der Friedrichstraße grünes Licht. In Phase 2 hat ausschließlich die Fahrbahn Kochstraße – Rudi-Dutschke-Straße grünes Licht. Während dieser zwei Phasen stehen alle Fußgängerampeln auf Rot. In Phase 3 haben dann die Fahrbahnen Rot, während sämtliche Fußgängerampeln auf Grün schalten. Daran schließt sich wieder Phase 1 an.

Die Fußgängerüberwege verlaufen hier nicht, wie üblich, nur parallel zu den Fahrbahnen, sondern zudem als „X“ über die Kreuzung, so dass die Fußgänger diese auch diagonal queren können.

Von dieser Schaltung erwartete man drei Vorteile: erstens eine Vermeidung von Unfällen. Zweitens benötigen Fußgänger, die von einer Ecke der Kreuzung zur diagonal gegenüberliegenden unterwegs sind (z. B. auf dem Weg vom P-Schein-Büro zum Haus am Checkpoint Charlie), nicht mehr zwei Ampelphasen, sondern nur noch eine. Vorteil Nr. 3 bestünde darin, dass abbiegende Fahrzeuge nicht mehr die Fußgänger, sondern nur noch (beim Linksabbiegen) den Gegenverkehr vorbeilassen müssen.

Nachteil wäre hingegen, dass ein Umlauf länger dauert und die Rotphase für jede Richtung doppelt so lange dauert, die Grünphase dagegen gleich lang. Dadurch stehen Kfz zu Stoßzeiten länger im Stau als an anderen Kreuzungen, selbst wenn sie die gleiche Anzahl an Rotphasen abwarten müssen.

Mit der neuartigen Ampelschaltung wollte der damalige Verkehrssenator und Berliner SPD-Vorsitzende Peter Strieder im Jahr 2000 neue Maßstäbe setzen. Am liebsten hätte er das „Rundum-Grün“ an der Kreuzung Unter den Linden / Friedrichstraße eingeführt. Kritiker sagen ihm auch deshalb noch heute nach, er habe sich ein Denkmal setzen wollen. Im damaligen Noch-Bezirk Charlottenburg plante man, sollte der Versuch in Kreuzberg erfolgreich verlaufen, eine Einführung solcher Ampelschaltungen an den Ecken Stuttgarter Platz / Windscheidstr., Wilmersdorfer Str. / Mommsenstr. und Knesebeckstr. / Goethestr. Dass dies nie umgesetzt wurde, hat einen einfachen Grund: Die erhofften Vorteile blieben weitgehend aus. Die durchschnittliche Wartezeit für Fußgänger erhöhte sich von 9 auf

23 Sekunden, der Anteil der Fußgänger, die bei Rot liefen, stieg von 9 auf 16%, und die Zahl der Fahrzeuge, die den Knotenpunkt stündlich passierten, sank von 2.532 auf 1.914 (also eine Abnahme um ein Viertel).

Da auch ich bereits oft in diesem Stau stand, war einer meiner Wettbewerbsvorschläge, die fragwürdige Ampelschaltung in Kreuzberg wieder durch eine gewöhnliche zu ersetzen.

### Fazit?

Wie würde die optimale Ampelschaltung für das Straßennetz einer Großstadt aussehen? Sie hätte vermutlich eine Haupteigenschaft: teuer. Das größte Problem ist wohl die Tatsache, dass Ampeln herkömmlicherweise „dumm“ bzw. „blind“ sind, also ihr Programm abspulen, ungeachtet dessen, aus welcher Richtung sich welche Anzahl an Fahrzeugen nähert. An der Änderung dieser Eigenschaft tüfteln Verkehrsexperten seit Jahrzehnten – je nach Land mit unterschiedlichen Ergebnissen und Handlungskonsequenzen. Aus welcher Richtung kommt wie viel Verkehr – das wird durch Menschen gezählt, durch Aufbauten auf Ampelmasten gescannt und durch Induktionsschleifen im Boden gemessen. Doch vom Ampelnetz, das Autofahrer sich wünschen, sind wir noch immer weit entfernt. Wer abends oder nachts unterwegs ist, fragt sich regelmäßig, warum so viele Ampeln eingeschaltet sind, obwohl es keinen Verkehr zu regeln gibt. Auch dies wird voraussichtlich in einer späteren Ausgabe noch einmal Thema sein.

Axel Rühle

Fortsetzung voraussichtlich im nächsten Heft.