



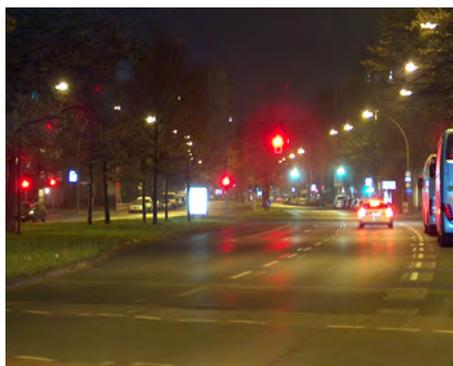
SCHLAU AUS DEM STAU

Wir stellen Wettbewerbsbeiträge vor • Teil 9

Eine Reihe von Beiträgen zum Wettbewerb „Schlau aus dem Stau“, den die Berliner Industrie- und Handelskammer 2014 in Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Taxi Berlin und weiteren Partnern veranstaltete, bezog sich auf Ampelschaltungen. Konkret wurde von etlichen Teilnehmern vorgeschlagen, mehr Lichtsignalanlagen nachts abzuschalten, da diese häufig den Verkehr sinnlos stoppen und Fahrtdauer, Kraftstoffverbrauch sowie Lärm- und Abgasimmission erhöhen (und natürlich Strom verbrauchen).

Nächtliches Warten für nichts

Ein gutes Beispiel, das bereits im zweiten Teil dieses Dauer-Artikels Thema war, ist die Lietzenburger Straße. Wer hier nachts von der Kleiststraße zur Nürnberger Straße durchfährt, ärgert sich regelmäßig über rote Ampeln, an denen meist weder Fußgänger noch Radfahrer noch Kraftfahrzeuge kreuzen. Die Fußgänger- und Fahrradampel an der Ecke Ansbacher Straße unterbricht die Grüne Welle in der Lietzenburger Straße und veranlasst immer wieder Autofahrer, mit Vollgas anzufahren, in der Hoffnung,



Lietzenburger Straße: nachts abwechselnd Rot und Grün in kurzen Abständen

die nächste Ampel gerade so bei Gelb zu schaffen. Der so entstehende Lärm dürfte manchem Anwohner den Nachtschlaf vergällen.



Warum werden nicht viel mehr Ampelanlagen nachts abgeschaltet? Natürlich beschäftigt diese Idee die Verkehrsplaner und -politiker allorts, und es gibt viele Beispiele für durchgeführte Tests mit Ergebnissen, die mal für und mal gegen solche Maßnahmen sprechen.

Ein häufiges Argument ist zudem, längere Strecken ohne Ampeln würden Autofahrer zum schnelleren Fahren veranlassen, und in Berlin ist die Anzahl stationärer Geschwindigkeitsmessgeräte bekanntlich noch gering. Rote Ampeln als Ersatz für Blitzer? Das klingt nach einer der lästigen Einschränkungen, mit denen man ein paar kindische Mochtegerrennfahrer bremsen muss, wodurch der vernünftigen Mehrheit aber erhebliche Nachteile zugemutet werden – ähnlich wie z. B. mit Tempo 80 auf der A113 oder Tempo 50 auf dem Kurt-Schumacher-Damm.

Contra

Die Technische Universität Dresden führte 2008 im Auftrag des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. eine Untersuchung durch, die sich mit den Wirkungen nächtlicher Ampel-Abschaltungen befasste. Schon der Untertitel „Sparen auf Kosten der Sicherheit“ nimmt die Hauptaussage vorweg: Die Studie kommt recht eindeutig zu dem Ergebnis, das un-

fallrisiko würde sich drastisch erhöhen. So hätten sich in Dresden an abgeschalteten Ampeln pro Jahr 300 Unfälle mit über 100 Verletzten ereignet, was zudem Kosten von über 2,9 Millionen Euro verursacht hätte. Die Zunahme an Lärmbelastung, Betriebskosten, Fahrzeiten, Kraftstoffverbrauch und Schadstoffbelastung wäre dagegen winzig und würde wesentlich stärker von der individuellen Fahrweise als von den Ampelphasen beeinflusst. Die Auftraggeber fordern daher, nächtliche Ampel-Abschaltungen auf Ausnahmefälle zu beschränken, beispielsweise Bedarfsampeln vor Schulen oder Kindergärten. Die Versicherer wollen naheliegenderweise Geld sparen, und während die Zahl der Unfälle um rund 25% steige, würden sich die Kosten, die der Versicherungswirtschaft entstehen, durch Ampel-Abschaltungen um satte 50% erhöhen.

Pro

Ganz anders denkt man in der Stadtverwaltung von Frankfurt am Main: Hier verständigten sich CDU und Grüne vor gut einem Jahr darauf, viel mehr Ampelanlagen als die bisherigen 25% nachts abzuschalten. Entscheidend sei die Sicherheit der Fußgänger und dass keine „Raserstrecken“ entstünden. Von einer deutlichen Erhöhung von Unfallzahlen war seitdem nichts zu hören.

Ebenso pragmatisch ging man bereits 2002 im sachsen-anhaltinischen Halle (Saale) vor. Von den damals 132 Anlagen wurde die Zahl derjenigen Ampeln, die bereits ab 20 Uhr abgeschaltet wurden, von 62 auf 81 erhöht (gut 60%), hauptsächlich um Betriebskosten zu sparen.

Sehr unterschiedlich waren die Beobachtungen in den letzten zehn Jahren im bevölkerungsreichsten Bundesland Nord-

rhein-Westfalen, in dem 29 der 76 deutschen Städte mit über 100.000 Einwohnern liegen. Auch hier wurden und werden immer mehr Ampeln nachts abgeschaltet, häufig aus Geldknappheit. In Duisburg (485.500 Einwohner) war im Jahr 2009 nur ein Drittel der 533 Ampelanlagen in Betrieb; die hoch verschuldete Stadt sparte 60.000 Euro. Der Preis waren 65 teils schwere Unfälle an den betroffenen Kreuzungen, so dass das Verkehrsministerium sich einschaltete. Ganz anders im nahegelegenen Mülheim an der Ruhr (167.100 Einwohner): Die Stadt hielt bis vor wenigen Jahren sowohl den Rekord bei nächtlichen Ampel-Abschaltungen (77%) als auch bei den Unfallfolgen: Hier gab es nicht einen einzigen Unfall an den Kreuzungen mit dunklen Ampeln. Ampel-Abschaltungs-Spitzenreiter Gladbeck (74.100 Einwohner) lässt nachts sogar nur 17% der Ampeln in Betrieb. Auch in Essen (569.900 Einwohner) scheint es kaum Probleme zu geben: An den knapp 50% abgeschalteten Ampelanlagen gab es im Jahr 2009 ganze fünf Unfälle.

Recherchiert man zu dem Thema online, so finden sich massenhaft Meldungen, nach denen für kleinere Gemeinden wie Henstedt-Ulzburg über mittelgroße Städte wie Braunschweig bis zur 1,4-Millionen-Metropole München Forderungen nach nächtlichen Ampel-Abschaltungen erhoben werden. Nur vereinzelt sind Gegenstimmen zu finden wie etwa in Bonn oder Hilden.

Zahlen aus Berlin

Wie ist die Situation in Berlin? Das Thema ist in der Verkehrspolitik weder zu wenig beachtet noch unumstritten. In der letzten Ausgabe ging es unter anderem um den früheren Verkehrssenator Peter Strieder, der für den Ampelschaltungs-Flop an der Kreuzung Kochstraße/Friedrichstraße verantwortlich zeichnet. 1996 wurde der aus Nürnberg stammende SPD-Politiker in der Großen Koalition unter Eberhard Diepgen Senator für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie. Er machte unter anderem mit Plänen auf sich aufmerksam, von den damals rund 1.900 Ampelanlagen rund 600 nachts abzuschalten.

2008 meldete die Berliner Zeitung, von den nunmehr 2.010 Berliner Lichtsignalanlagen würden 776 zeitweise abgeschaltet, also 38,6%, und mehr wolle der Senat aufgrund der Unfallgefahr nicht, wie die damalige Verkehrsstaatssekretärin Krautzberger betonte. Vor allem die Schwere der Unfälle hätte an betroffenen Kreuzungen erheblich zugenommen. Krautzberger bilanzierte Strieders Maßnahmen auch konkret: In den drei Jahren von 2000 bis 2002

kam es an nachts abgeschalteten Ampeln zu 746 Unfällen mit vier Toten, 35 schwer und 207 leicht Verletzten.

Solche Zahlen veranlassen auch die Berliner Polizei regelmäßig, sich vehement gegen das nächtliche Abschalten der Anlagen auszusprechen. Für jeden Euro, den eine Abschaltung einzusparen hilft, zahle die Allgemeinheit 25 Euro für Unfallfolgen. Krautzbergers Nachfolger Christian Gaebler antwortete mir in einem Interview auf eine Frage zu dem Thema klipp und klar, eine flächendeckende Abschaltung erlaube die Verkehrssicherheit nicht. Nur wenn eine Einzelfallprüfung ergebe, dass ein sicherer Verkehr auch bei abgeschalteter Ampel möglich ist, komme eine solche Maßnahme in Betracht.

Doch auch aktuell werden immer wieder Vorschläge zum Abschalten von Ampeln zu sogenannten Schwachlastzeiten geäußert, beispielsweise für die Kreuzungen Gölzower Straße/Gutenbergstraße und Puderstraße / Am Treptower Park. Derzeit wird noch ein knappes Drittel der Berliner Lichtsignalanlagen nachts abgeschaltet, was sich in absehbarer Zeit nicht nennenswert ändern dürfte. Selbst der ADAC, für seine oft einseitige „Windschutzscheibenspektive“ berüchtigt, befürwortet das nächtliche Abschalten von Ampelanlagen mit der klaren Einschränkung: „Die Sicherheit geht auch für uns vor.“

Das Interview

Zu Ideen aus dem Wettbewerb „Schlau aus dem Stau“ und weiteren Themen schickte ich im September eine Reihe von Interviewfragen an die Pressestelle von Verkehrsstaatssekretär Christian Gaebler. Aus Termingründen erfolgte die Antwort erst kurz vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe, so dass einige Sachverhalte sich zwischenzeitlich geändert haben. Dass nicht nur im Straßenverkehr, sondern auch im ÖPNV, also im öffentlichen Personennahverkehr, das Zusammenspiel vieler Akteure und die Notwendigkeit zur Beachtung unzähliger Vorschriften die Planungen und Maßnahmen verlangsamt und verkompliziert, zeigen die zum Teil sehr ausführlichen Antworten Gaeblers.

RAL1015 taxi news:

Herr Gaebler, der Wettbewerb „Schlau aus dem Stau“ ist nun anderthalb Jahre her. Im Zuge der Preisverleihung kündigten Sie eine zeitnahe Umsetzung der preisgekrönten Vorschläge und weiterer Ideen an, doch weder am Saatwinkler Damm noch am U-Bahnhof Kleistpark noch am Lützowufer ist bislang etwas zu sehen. Wie ist der übliche zeitliche Ablauf solcher Maßnahmen von der Idee bis zur Vollendung?



Fotos: Axel Rühle

Sachsendamm mit neuer Einfädelung der Autobahnabfahrt Alboinstraße

Gaebler:

Zuerst eine positive Nachricht: Die Linksabbiegespur am Saatwinkler Damm zur A 111 ist markiert, und der prämierte Vorschlag vom Sachsendamm ist auch in Betrieb. Insofern sind die Vorschläge schon an sehr markanten Stellen in der Stadt sichtbar. Innerhalb der Berliner Verwaltung sind hier verschiedene Akteure beteiligt. Da ist zum einen die Verkehrslenkungsbehörde für die Anordnung verantwortlich, diverse weitere Behörden wie die Berliner Polizei und letztendlich das örtlich zuständige Bezirksamt für die bauliche Umsetzung. Am U-Bahnhof Kleistpark gibt es leider eine Verzögerung hinsichtlich der Abstimmung mit dem für den Umbau zuständigen Bezirksamt.

Welche Wettbewerbsideen werden voraussichtlich noch vor der Winterpause umgesetzt?

Im Jahr 2015 werden wir mit keinen weiteren Wettbewerbsideen in die Umsetzung gehen. Ich kann aber versichern, keine gute Idee geht verloren und es besteht die Möglichkeit der späteren Umsetzung.

„Amerikanisches“ Abbiegen

Mich überraschte die Verleihung des zweiten Preises für die Idee „Amerikanisches Abbiegen an der Grunewald- Ecke Hauptstraße“, denn das Abbiegen „voreinander“ ist seit Langem Standard. Ausgenommen davon ist nicht nur die eine Kreuzung, sondern etliche weitere, beispielsweise am Hardenbergplatz. Umgesetzt wurde die gleiche Idee hingegen kürzlich unter anderem an der Kaisereiche. An welchen Knotenpunkten soll es noch nachgeholt werden?

Jeder Knotenpunkt wird individuell betrachtet. Da das „Amerikanische Abbiegen“ in vielen Fällen einen Umbau der Mittelstreifenköpfe erfordert, ist hier eine Prüfung im Einzelfall notwendig. Es gibt dahingehend kein Umbauprogramm, sondern es erfolgt ggf. eine Anpassung, wenn

ohnehin an der Kreuzung Änderungen erforderlich werden. Ein Umbau ist auch nicht an allen Örtlichkeiten erforderlich und sinnvoll.

Das zeitweise Ampel-Abschalten

Nicht wenige Vorschläge des Wettbewerbs beinhalteten das nächtliche Abschalten von Ampeln. Welche Erfahrungen hat man in Berlin damit gemacht und warum sind nachts so viele Lichtsignalanlagen in Betrieb, die jedem Autofahrer als unnützes Hindernis erscheinen?

Nächtliches Ausschalten ist nur dann zu verantworten, wenn eingehend geprüft ist, dass auch ohne Lichtsignalanlagen ein sicherer Verkehr möglich ist. Nach Unfalluntersuchungen besteht durch das Abschalten eine deutlich erhöhte Unfallwahrscheinlichkeit. Wir verzeichnen bei Anlagen mit zeitweiser nächtlicher Abschaltung bei einer Betrachtung über längere Jahreszeiträume hinweg deutlich erhöhte Unfallzahlen. Die Betriebszeiten der Lichtsignalanlagen werden in jedem Einzelfall geprüft. Immerhin an 30 % der rund 2100 LSA sind Nachtabschaltungen vorhanden. Die Verkehrssicherheit erlaubt eine flächendeckende Abschaltung nicht.

Die funktionslosen Busspuren

Ein weit verbreitetes Problem im Straßenverkehr neben dem Stau ist die Parkplatznot. Sie wird durch die Einrichtung jeder weiteren Busspur verschärft. Sieht man sich aber beispielsweise die Hauptstraße in Schöneberg an, so sieht man, dass die Sonderfahrstreifen Tag und Nacht zugesperrt und somit unnützlich sind, da kein Personal zum Ahnden der Verstöße eingesetzt wird. Die Busspur dort dient also ausschließlich Autofahrern, denen Verkehrsregeln egal



Busspur in Schöneberg: schon lange nur noch ein Gratis-Parkplatz für Egoisten

sind, als Gratis-Parkplatz. Andererseits kommen Busse dort meist einigermäßen durch. Wäre es da nicht ehrlicher, die Busspur zu beseitigen?

Die Busspur ist für einen attraktiven ÖPNV unverzichtbar. Die Hauptstraße in Schöneberg wird ca. im Zwei- bis Drei-Minutenrhythmus durch Buslinien der BVG befahren. Zwei wichtige Metrolinien, welche den Südwesten mit dem Hauptbahnhof bzw. der Innenstadt direkt verbinden, und weitere überbezirkliche Busverbindungen fahren auf diesem Sonderfahrstreifen. Ohne Busspur müssen sich die Busse nach jeder Haltestelle wieder in den fließenden Verkehr einordnen. Hierdurch verlieren die Busse enorm an Zeit. Ich befürworte eine stärkere Kontrolle der Einhaltung der Straßenverkehrsordnung im Bereich der Busspuren durch die Berliner Polizei und bezirklichen Ordnungsämter.

Ärger nicht nur auf der Straße

Herr Gaebler, Sie sind wie ich ÖPNV-Benutzer. Auch hier bestehen Dauer-Ärgernisse. Beispiel S-Bahn: Ich bekomme fast täglich das Gefühl vermittelt, ich als Fahrgast sei dem Dienstleister gleichgültig bis lästig. Häufige Zugausfälle, das Nicht-Informieren der Fahrgäste, Durchsagen und angezeigte Informationen in katastrophal falschem Deutsch, Zugabfahrten vor den Nasen eiliger Fahrgäste, das allwinterliche Chaos, die Untätigkeit des sogenannten Sicherheitspersonals gegenüber rücksichtslosen Rauchern – all das macht mich häufig wütend. Offensichtlich greifen die Sanktionen des Senats gegenüber der S-Bahn-Führung nicht. Wie kann den Missständen abgeholfen werden?

Dass im S-Bahn-Betrieb auch weiterhin Qualitätsdefizite bestehen, will ich nicht schönreden. Die Herausforderungen bei der Gewährleistung einer durchgängig hohen Dienstleistungsqualität ist ja auch dem Taxigewerbe nicht fremd. Werden Qualitätsstandards unterschritten, werden Sanktionen fällig. Hierdurch erhöht sich der Druck auf das Verkehrsunternehmen, Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität für die Fahrgäste umzusetzen. Darüber hinaus führen wir regelmäßige Qualitätsgespräche mit der S-Bahn Berlin GmbH, in denen konkrete Abhilfe- und Verbesserungsmaßnahmen vereinbart werden. So untersucht die S-Bahn Berlin GmbH beispielsweise im Rahmen eines Projektes Möglichkeiten zur Verbesserung der Betriebsqualität. Zudem kann ich Ihnen versichern: Die Sanktionen zeigen durchaus Wirkung, denn seit der S-Bahn-Krise im Jahr 2009 weist die Qualitätsbilanz der S-Bahn einen deutlichen Aufwärtstrend auf. So lag beispielsweise

im ersten Quartal 2015 die Pünktlichkeit bei 95,6 %, und die S-Bahn Berlin GmbH erbrachte in diesem Zeitraum immerhin 96,7% der bestellten Fahrten. Beide Werte liegen deutlich oberhalb der Vergleichswerte aus den Krisenjahren 2010 bis 2013. Der Zielwert von 96 % für die Pünktlichkeit wurde allerdings bisher nur in einzelnen Monaten wieder erreicht, hier bleibt noch einiges zu tun. Die Fahrzeug- und Personalverfügbarkeit hat sich zwischenzeitlich ebenfalls stabilisiert.

Auch in den halbjährlichen Kundenzufriedenheitsbefragungen, die der VBB im Auftrag der Länder durchführt, bewerten die Fahrgäste die Leistung der S-Bahn wieder besser. Dies betrifft beispielsweise die verbesserte Sauberkeit der Züge und Stationen. Bei der Fahrgastinformation hat die DB Station & Service GmbH in den zurückliegenden Jahren in die Ausstattung der Stationen mit elektronischen Anzeigesystemen investiert. Die Ausnutzung der nun vorhandenen technischen Möglichkeiten für eine gute Fahrgastinformation bei kurzfristigen Betriebsstörungen muss aber noch besser werden.

Keine Bauarbeiter zu sehen

Zurück zum Straßenverkehr: Ein häufiges Thema beim Wettbewerb „Schlau aus dem Stau“ waren die leidigen Baustellen. Auf der A100 war diesen Sommer wunderbar zu sehen, wie zügig Baumaßnahmen bei laufendem Verkehr vorstatten gehen können. Normalerweise sehe ich an Straßenbaustellen aber nur in gefühlten 5% aller Fälle Bauarbeiter. Kein Wunder, dass viele Maßnahmen unerträglich lange dauern. Wenn ich abends mit dem Auto an einer Baustelle langsamer fahren muss, obwohl dort kein Mensch arbeitet und folglich niemand gefährdet wird, ärgere ich mich doppelt. Warum wird dort nicht Tag und Nacht gearbeitet? Es gibt doch viele Tätigkeiten, die kaum Lärm verursachen, und genügend Arbeitsuchende, die zur Schichtarbeit bereit sind.

Nachtarbeit ist für jede Einzelmaßnahme abzuwägen. Baumaßnahmen sind immer mit einer Geräuschkulisse verbunden. An vielen Straßen in der Stadt wohnen Berlinerinnen und Berliner. Gerade bei den diesjährigen Baumaßnahmen auf der BAB 100 haben uns viele Beschwerden von Anwohnern erreicht, die in den sehr heißen Sommernächten ihre Fenster nicht öffnen konnten. Die Vorgabe und Vereinbarung von Nachtarbeit führt nicht in jedem Fall zu einer Bauzeitverkürzung und ist darüber hinaus mit Nachteilen wie nächtlichem Baulärm, Verlärmung der Anfahrtsstrecken durch Bautransporte, Gefährdung

der Bauarbeiter sowie Qualitätsverlusten durch ungenügende Beleuchtungssituation verbunden. Darüber hinaus sind mögliche Zulieferwerke und Deponien nur bedingt in der Nacht geöffnet.

Viele Straßenbaumaßnahmen ziehen sich dadurch in die Länge, dass eine Straße nicht ruckzuck in einem Rutsch erneuert wird, sondern erst ein Abschnitt, und wenn der fertig ist und alle glauben, aufatmen zu können, wird – April-April – der nächste Abschnitt gesperrt. Was spricht dagegen, eine komplett baufällige Straße wie etwa die Friedrich-Engels-Straße, die ja nicht durch mehrere Bezirke verläuft, in einer einzigen großen Baumaßnahme zügig zu erneuern?

Meiner Erfahrung nach hängt die Umsetzung einer Baumaßnahme in „einem Rutsch“ oder in Abschnitten von vielen Faktoren ab. Letztlich müssen, bei allem Verständnis für die Baumaßnahme, bestimmte verkehrliche Anforderungen weiterhin Berücksichtigung finden. Zum Beispiel sind die Interessen der Anlieger zu beachten, der ÖPNV ist in akzeptabler Art abzuwickeln, der Individualverkehr ist umzuleiten und belastet ggf. aber verkehrs-

beruhigte Bereiche. Es gibt eine Reihe von Argumenten, die sich teilweise widersprechen und zu einem Kompromiss geführt werden müssen.

In jüngster Vergangenheit hat die Verkehrslenkung Berlin vermehrt ein Bauen auf längeren Abschnitten mit sehr mutigen Einschränkungen für den Verkehr zugelassen. Hinsichtlich der gewünschten zügigen Umsetzung ist diese Vorgehensweise nicht immer erfolgreicher als das Bauen in Abschnitten. Hier sind auch die Leistungsfähigkeit und das Zusammenspiel der verschiedenen Gewerke ein entscheidender Punkt. Nach wie vor nutzt die Verkehrslenkung Berlin verkehrsarme Zeiten in den Ferien, in der Nacht und am Wochenende nicht nur bei Baumaßnahmen auf der Autobahn, wenn sich das im Sinne einer zügigen Abwicklung als zweckmäßig erweist.

Die Fortsetzung des Interviews erscheint voraussichtlich in der nächsten Ausgabe.

Axel Rühle

Professionelle Taxischulen, Ausbilder und Prüfer benutzen das Standardwerk:



Stadtpläne sind für Otto-Normal-Verbraucher gemacht und enthalten zahlreiche Ungenauigkeiten und Fehler. Keiner genügt den Anforderungen der P-Schein-Schulung. Diese Lücke schließt der Spezialatlas.

Die App für iPhone + iPad + Android:

Taxi-Coach Berlin 2016



Jetzt für Android: völlig neu gestaltet mit Multiple Choice wie in der Prüfung

aus dem Hause **SPEZIALATLAS**
www.spezialatlas.de/app