



VERGESSENE VERKEHRSREGELN – FOLGE 4

Zum Riskieren von Knöllchen, Gefährdung oder Unfällen haben Taxifahrer viel mehr Zeit als andere – und beim Befahren von Kreisverkehren und Kraftfahrstraßen auch viel Gelegenheit.

Kreisverkehr – was kann es darüber schon Interessantes zu sagen geben? Für Großstadt-Autofahrer gehören sie zur Routine. Als Problem empfinden die meisten von uns sie nicht. Dennoch sind sie unfallträchtig. Und mit der Routine kann es schnell vorbei sein, wenn Sie abenteuerlustig sind und einmal in Großbritannien, Irland, Malta, Zypern, Japan, Hongkong, Jamaika oder einem der anderen ca. 50 Länder mit Linksverkehr selbst Auto fahren möchten. Hier empfehlen wir, vorher ein paar mal im Taxi oder im Linienbus durch Kreisverkehre zu fahren.

KREISVERKEHR: EINE WISSENSCHAFT FÜR SICH

Als erfahrener Berlin-Kenner können Sie sicherlich auf Anhieb sagen, welche der folgenden Plätze Kreisverkehre (Zeichen 215) sind: Augustaplatz, Barbarossaplatz, Bersarinplatz, Branitzer Platz, Ekhoftplatz, Ernst-Reuter-Platz, Falkenseer Platz, Gierkeplatz, Großer Stern in Tiergarten, Gustav-Müller-Platz, Hardenbergplatz, Heinrich-Mann-Platz, Herrfurthplatz, Kottbusser Tor, Ludolfingerplatz, Matthäikirchplatz, Mirbachplatz, Oberhofer Platz, Pastor-Niemöller-Platz, Platz am Wilden Eber, Rathenauplatz, Steubenplatz, Strausberger Platz, Theodor-Heuss-Platz, Viktoriaplatz, Winterfeldtplatz, Zeltinger Platz, Zionskirchplatz.

Kreisverkehre sind nicht bei allen beliebt, besonders, seit Verkehrsplaner in Deutschland sie nach der Wiedervereinigung wieder für sich „entdeckten“. In Brandenburg gibt es sehr wenige (allerdings nur im Vergleich zu Frankreich). Dem Kraftverkehr bringen Kreisverkehre gegenüber Ampelkreuzungen mehr Vor- als Nachteile, denn sie haben viel weniger sogenannte Konfliktpunkte. Es gibt weniger Unfälle und der Verkehr fließt durchschnittlich schneller, denn man muss nicht sinnlos warten, wenn aus den anderen Richtungen keiner kommt.

Da Kreisverkehre billiger sind als Ampeln, geht der Trend in Deutschland nicht nur zum Zebrastreifen, sondern auch zum Kreisverkehr – zumindest da, wo genügend Platz ist und wo sich hauptsächlich Straßen mit einem Fahrstreifen je Richtung kreuzen. In Berlin gibt es vergleichsweise viele mehrspurige Straßen, aber in Köln sind beispielsweise in den letzten Jahren über 200 Ampeln abgebaut worden, und auch in München wissen die Verkehrsplaner es zu schätzen, dass Ampeln zum Ende der Grünphase eher zum riskanten Gasgeben verleiten, während an Kreisverkehren immer gebremst werden muss, wodurch weniger Unfälle geschehen.

Die Verkehrsregeln zum Kreisverkehr sind schnell aufgezählt:

Beim Einfahren in einen Kreisverkehr darf man nicht blinken, beim Verlassen muss man blinken (ansonsten 10 Euro).

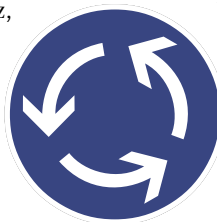
Die Mittelinsel darf man nicht überfahren (10 Euro).

Im Kreisverkehr ist Halten verboten (10 bis 15 Euro),

ebenso Parken (15 bis 35 Euro). Große Überraschung:

Da in Deutschland Rechtsverkehr herrscht, muss im Kreisverkehr entgegen dem Uhrzeigersinn gefahren werden (ansonsten 25 bis 35 Euro). Folglich ähneln Kreisverkehre ringförmigen Einbahnstraßen mit beidseitigem Halteverbot. Für Fußgänger sind Kreisverkehre eher nachteilig, Radfahrer haben hier geringfügig mehr Sicherheit. ADAC und ADFC befürworten den Trend zum Kreisverkehr. Das Ganze ist eine Wissenschaft für sich. Der Wikipedia-Artikel „Kreisverkehr“ ist hochinteressant. Wenn Sie es unterhaltsam mögen, geben Sie auf der Online-Plattform Youtube die Worte „Kreisverkehr Beverly“ ein und sehen Sie sich eine siebenminütige Galileo-Dokumentation an, die zeigt, dass eine Kombination aus Kreisverkehr und Ampeln auch zu Verkehrschaos führen kann.

In Berlin sind Kreisverkehre nicht nur selten, sondern auch selten kreisförmig. Alle Plätze in der Aufzählung oben sind keine



„echten“ Kreisverkehre. Der Hamburger Platz, der Heinrich-Grüber-Platz, der Jacques-Offenbach-Platz, der Moritzplatz, Eisenhutweg Ecke Straße am Flugplatz und neuerdings der kleine Platz westlich vor dem Gleimtunnel sind welche. In Berlin sieht man das Zeichen 215 (Kreisverkehr) selten, sehr häufig dagegen Zeichen 209-20 (Vorgeschriebene Fahrtrichtung: rechts) und hier und da Zeichen 211-20 (Vorgeschriebene Fahrtrichtung: hier rechts) und Zeichen 220-20 (Einbahnstraße).



VORFAHRTSCHILDER ALS AMPELERSATZ

Fallen an einer größeren Kreuzung, an der man Lichtzeichen gewöhnt ist, die Ampeln einmal aus, so bricht oft ein mittleres Chaos aus. Zwar sind an den Ampelmasten auch vorfahrtregelnde Schilder befestigt, doch ist man als Autofahrer erst einmal so perplex, dass man oft erst im zweiten Moment daran denkt, nachzusehen, ob man es mit einem roten Dreieck oder mit einem viereckigen Spiegelei zu tun hat. Dann ist man im ungünstigen Fall bereits daran vorbeigefahren und verfällt augenblicklich in Hilflosigkeit. Wenn man Glück hat, kommt gerade wenig Querverkehr, und man überlebt. Noch komplizierter kann es an einem Kreisverkehr sein – wenn es kein echter ist. Wenn Sie das nächste Mal in Tiergarten am Großen Stern vorbeikommen, dann sehen Sie sich einmal an, wie dort für den Fall eines Ampelausfalls die Vorfahrt geregelt ist.

Vor Jahren wurden dort, da es durchschnittlich drei Unfälle am Tag gab, die Fahrbahnmarkierungen so idiotensicher verändert, dass die Fahrstreifen jetzt spiralförmig nach außen verlaufen. Noch ein paar Jahre Später dachte man dann außer an die Idioten auch noch an die Vollposten und verringerte die Zahl der Fahrstreifen, auf denen man aus dem Großen Stern in die Hofjägerallee abbiegen kann, von drei auf zwei. Vielleicht dachte sich irgendein Schelm, dass es auch etwas schade ist, wenn die Idioten und Vollposten da gar keine Beachtung mehr finden, und hob sich als Trumpf für den Fall eines Ampelausfalls die spezielle Vorfahrtregelung auf.

Falls Sie mutig sind und mit „Über“-Reklame am Taxi herumfahren, sind Sie ja jemand, der sich nicht von verkopften Moralaposteln irritieren lässt, sondern gut zwischen „darf man nicht“ und „macht man nicht“ unterscheiden kann. Was nicht verboten ist, ist zwar nicht unbedingt cool, aber bekanntlich erlaubt, deshalb hier ein Tipp für eine öffentlichkeitswirksame Aktion, die Sie im Nu – zumindest kurzfristig, und Sie denken ja sicherlich nur kurzfristig – zu einem beachteten Checker machen kann: Angenommen, Ihr Fahrgast möchte auf die Siegestsäule, ohne vorher umständlich den Fußgängertunnel zu benutzen. Wie Sie sicherlich am Großen Stern schon einmal gesehen haben, stehen dort an den Zufahrten keine Kreisverkehr-Schilder, sondern nur blaue, runde Schilder mit weißem Pfeil nach rechts. Sobald Sie dieses Gebot befolgt haben und um die Siegestsäule kreisen: Suchen Sie nach Einbahnstraßenschildern! Keine zu sehen? Gut.

Suchen Sie nach Wendeverbotsschildern! Auch keine zu sehen? Na dann ... Jetzt das Coolste: Sehen Sie nach, ob an der Mittelinsel Halteverbot besteht! Wir sind gespannt, ob Sie ein cooler Checker sind. Falls jemand fragt: Sagen Sie, Sie wollten ihrem Fahrgast nur schnell beim Aufzugesuchen helfen – da kann Ihr Gegenüber nur kleinlaut das Feld räumen und Sie



um Ihre schlagfertige Rhetorik beneiden.

KRAFTFAHRSTRASSE

Szenenwechsel. Sie sind unterwegs vom Scholzplatz zum Theodor-Heuss-Platz. Auf der gegenüberliegenden Seite, also in einiger Entfernung, winken Fahrgäste in Richtung Spandau. Was nun?

Die von Staaken über Wilhelmstadt nach Westend führende Heerstraße ist etwas Besonderes. Ein Schild „Kraftfahrstraße“, über der Fahrbahn leuchten grüne Pfeile, rote X-förmige Kreuze, ab und zu ein blinkender, gelber Pfeil oder Abbiegeschild über der Mittelspur. Eine Fahrbahn mit je zwei Spuren je Richtung und dazu eine fünfte, variable Spur in der Mitte, das ist in Berlin wohl einmalig. Was ist in dieser Straße erlaubt und was ist verboten?

Auf jeder Kraftfahrstraße dürfen nur Kraftfahrzeuge fahren, die mindestens 61 km/h schaffen (auch innerorts), Wenden und Rückwärtsfahren sind verboten, und Fußgänger dürfen nur an Kreuzungen und Übergängen die Fahrbahn queren. Dass Halten verboten ist, geht sowohl aus den Schildern „Kraftfahrstraße“ als auch aus den Dauerleuchtzeichen über der Fahrbahn hervor. Selbst Seitenstreifen und Bushaltestellen sind zum Halten tabu (35 €) – dafür gibt es die abgetrennten Seitenfahrbahnen.

Die mittlere Spur ist mal stadteinwärts, mal stadtauswärts freigegeben, meist aber nur auf kurzen Abschnitten wechselseitig vor Kreuzungen zum Abbiegen. Vorsicht: Auch an Ecken, an denen Linksabbiegen erlaubt ist, gilt das Wendeverbot! Wenn Sie zurück in Richtung Spandau fahren und kein Bußgeld von mindestens 200 Euro riskieren wollen, sollten Sie in eine Querstraße abbiegen (womit Sie die Kraftfahrstraße verlassen) und dort wenden. Wenn Sie bereits am S-Bahnhof Heerstraße sind, können Sie noch schnell links in die Preußenallee abbiegen, falls das Linksabbiegeverbot gerade abgeschaltet ist. Danach haben Sie keine Chance mehr: Entweder, Sie biegen von der Seitenfahrbahn nach rechts in die Jafféstraße ab, wo Sie erst hinter dem Silingenweg theoretisch bzw. Ecke Harbigstraße praktisch wenden können, oder Sie drehen eine Ehrenrunde um den Theodor-Heuss-Platz. ■ ar



Die grünen Pfeile und das blaue Schild beinhalten mehr Regeln, als man denkt.

(Wir danken Rechtsanwalt Daniel Herbst für die freundliche Beratung. Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr und stellen keine verbindliche Rechtsauskunft dar. Fortsetzung in einer der nächsten Ausgaben.)

im Taxi Zentrum Berlin · Persiusstr. 7 · 10245 Berlin

HEEDFELD

ELEKTRONIK BERLIN GMBH

Beratung in allen Fragen rund um den Fiskaltaxameter inklusive Pausen- und Arbeitszeitaufzeichnung

*Rundum-Service
Ihr
Taxi-Ausrüster
für Ihr Taxi*

SEMITRON HALE electronic KIENZLE ARGO TAXI INTERNATIONAL

030/6916500 · service@heedfeld-berlin.de · www.heedfeld-berlin.de