

IMMER MEHR STATIONÄRE BLITZER IN BERLIN WAR DAS NÖTIG?

Denken Sie manchmal, dass Auto-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr natürliche Feinde sind? Wer allen drei Gruppen angehört (und dazu noch der vierten, den ÖPNV-Benutzern), kennt viele Konflikte aus unterschiedlichen Perspektiven.

Meistens die anderen

Als Fußgänger ärgere ich mich häufig über Radfahrer, die rücksichtslos auf den Gehwegen fahren, und über Autofahrer, die ihre Parkflächennot einfach bei Fußgängern und Radfahrern abladen, indem sie deren Flächen blockieren. Als Radfahrer ärgere ich mich täglich über Autofahrer, die einen beim Rechtsabbiegen in lebensgefährliche Situationen bringen, weil sie z. B. noch immer den Seitenblick vor dem Rechtsabbiegen unterlassen. Als ÖPNV-Benutzer ärgere ich mich (außer über die Anbieter) über Autofahrer, die aus purer Ignoranz Busse und Straßenbahnen behindern, und über Radfahrer, die an Bushaltestellen, an denen gerade ein- und ausgestiegen wird, weiterfahren und klingeln, statt anzuhalten, wie der Gesetzgeber es verlangt.

Im Auto ärgere ich mich mehr

Mit Abstand am häufigsten ärgere ich mich aber als Autofahrer, und zwar über alle drei genannten Gruppen: Fußgänger latschen einem bei Rot provozierend langsam vor dem Auto über die Straße, auch wenn absehbar ist, dass die Autos in zwei Sekunden Grün bekommen und dann behindert werden. Radfahrer fahren häufig unter demonstrativer Ignoranz jeglicher Verkehrsregeln und aller anderen Verkehrsteilnehmer, zu mehreren nebeneinander, im Dunkeln ohne Licht, ignorieren Ampeln und Vorfahrtsschilder, kommunizieren nicht, benutzen Gehwege und Fußgängerüberwege an Ampeln, wie es ihnen gerade passt, und erwarten mit sturer Selbstverständlichkeit, dass alle sie gewähren lassen. Sie befahren Radwege und Einbahnstraßen in verkehrter Richtung und wechseln bei Hindernissen in zweiter Spur plötzlich den Fahrstreifen, ohne dass es sie interessiert, ob sie damit den Verkehr auf der linken Spur zum scharfen Bremsen zwingen.

Und die anderen Autofahrer... Sie halten in zweiter Reihe, auch wenn wenige Meter weiter eine riesengroße Parklücke frei ist.



Sie fahren in jedem Stau dicht an den Vordermann heran und interessieren sich nicht dafür, ob sie gerade mitten auf einer Kreuzung dem Querverkehr im Weg stehen. Sie benutzen Busspuren zum Abbiegen oder um sich am Stau vorbeizudrängeln. Sie halten zu wenig Abstand, blinken weder beim Spurwechsel noch vor dem Abbiegen, fahren mit 40 km/h durch verkehrsberuhigte Bereiche und missachten beim Verlassen die Vorfahrt, und immer mehr Autofahrer benutzen ihr Gefährt als Waffe – im Kampf gegen ihren eigenen Testosteronstau bzw. ihre Minderwertigkeitskomplexe. Bei einem wachsenden Teil der Verkehrsteilnehmer sehe ich einen Mentalitätswandel hin zu einer egoistischen Einstellung, die sich offen in unzivilisiertem Verhalten äußert.

Auch ärgere ich mich über Polizisten, die ihre Zeit und damit unsere Steuergelder verschwenden, indem sie z. B. Autofahrer mit Knöllchen schikanieren, die irgendwo mit einem Reifen im Unkraut parken, wo kein Hahn danach kräht, statt Busspuren wie in der Hauptstraße in Schöneberg freischleppen zu lassen, die den ganzen Tag zugeparkt sind, so dass weder Busse noch Taxen noch Rettungswagen vorwärts kommen. Luxus sollte man sich erst gestatten, wenn das Notwendige funktioniert.

Nicht mit zweierlei Maß messen

All diese Erfahrungen und Beobachtungen sind ärgerlich, aber subjektiv. Sie haben nicht viel mit Unfallursachen zu tun. Vergleicht man die Zahlen über unterschied-

liche Fehler von Fußgängern, von Radfahrern und von Autofahrern, so kommt man zu sehr eindeutigen Ergebnissen: Autofahrer begehen mit großem Abstand die meisten Verkehrsverstöße – und vor allem die folgenreichsten. Alle gefährlichen Verstöße der Radfahrer zusammengerechnet sind noch immer eine Kleinigkeit im Vergleich dazu, was Autofahrer alleine an Geschwindigkeitsüberschreitungen begehen. Und welche Verstöße führen zu den schwersten Unfällen mit den meisten Toten und Verletzten? Die Geschwindigkeitsüberschreitungen der Autofahrer. Auch relevant in der Statistik ist ein typischer Verstoß, den wir Autofahrer täglich begehen, und dessen Gefahrenpotential wir so gut wie immer unterschätzen: das Überholen von Radfahrern mit zu geringem Abstand. Der Gesetzgeber verlangt 1,50 m. Wann hält man den schon mal ein? Nur, wenn man einen Radfahrer wie einen Pkw behandelt und zum Überholen einen kompletten Spurwechsel vornimmt. Das ist in den meisten Straßen kaum möglich. Auch das Fahren unter Rauschmitteleinfluss steht in Polizeistatistiken stets weit oben, natürlich hauptsächlich durch Volksdroge Nummer eins, den Alkohol.

10, 20 km/h zu schnell

Die Aufzählungen könnten lange fortgesetzt werden, doch soll das Augenmerk hier speziell auf die Geschwindigkeitsverstöße gerichtet werden. So ziemlich jeder von uns fährt hier und da mal 5, 10 oder 20 km/h schneller als erlaubt, je nach Beschaffenheit und Auslastung der Straße, nach Wetter, Zeitdruck oder persönlichem Genervtheitspegel. Warum tun wir das? Ein Grund dürfte der sein, dass wir selten direkt negative Folgen zu spüren bekommen. Selten wird man von der Polizei erwischt und zur Kasse gebeten, und das auch noch – im Vergleich zu anderen Ländern – in sehr humaner Höhe (so lange man dabei nicht berauscht ist). Glücklicherweise noch viel seltener verursachen wir einen Unfall.

Welche Rolle spielt nun die Geschwindigkeit bei Unfällen? Fallen geringe Unterschiede überhaupt ins Gewicht? Eigentlich haben wir darüber in der Fahrschule einiges gelernt, aber wer erinnert sich nach vielen Jahren Fahrpraxis noch an einzelne Zahlen?

Die Schrecksekunde

Nochmals zur Veranschaulichung: Unabhängig von der Geschwindigkeit vergeht eine gewisse Zeit, die ein Autofahrer braucht, um bei einer überraschend auftretenden Gefahr die Bremse zu treten: Die Augen melden dem Gehirn den Anblick einer Gefahr. Das Gehirn verarbeitet die Information und entscheidet, dass eine sofortige Reaktion nötig ist. Es bestimmt, dass die angemessene Reaktion das Treten der Bremse ist. Es „beauftragt“ den rechten Fuß, eine Bewegung vom Gaspedal nach oben, von dort aus nach links, und schließlich nach unten auf das Bremspedal zu vollziehen (**Reaktionszeit**).

Durch das Treten des Pedals baut das Bremsystem des Fahrzeugs Druck auf und die Bremsbeläge bewegen sich an die Bremscheiben bzw. Bremsstrommeln (Ansprechzeit, Anlegedauer). Erst jetzt beginnt die Verzögerung (Verlangsamung) des Fahrzeugs einzusetzen. Kurz darauf wird die volle Bremswirkung erreicht (Schwellzeit).

Dieser Vorgang vom Erblicken der Gefahr bis zum Einsetzen der maximalen Bremswirkung dauert laut Verkehrsexperten insgesamt etwa eine Sekunde (vorausgesetzt, der Fahrer steht nicht unter dem Einfluss von Rauschmitteln, Medikamenten, erheblicher Müdigkeit, altersbedingter Reaktionsverlangsamung oder einem Übermaß an Reizen und Informationen, wie der Straßenverkehr sie häufig mit sich bringt). In diesem kurzen Zeitraum legt ein Fahrzeug bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h die Entfernung von 8,33 Metern zurück. Bei 50 km/h sind es bereits 13,89 m/s. Bei 70 km/h sind es 19,44 und bei 100 km/h 27,78 m/s. Diese Entfernung wird Reaktionsweg genannt, denn sie entspricht dem zurückgelegten Weg, während der Fahrer reagiert. Das ist eine Menge: Auf knapp 30 Metern Fahrstrecke kann schon in einer Sekunde viel passieren.

Der Bremsweg

Nun steht das Fahrzeug noch lange nicht, sondern der Bremsweg schließt sich an. Das Tückische daran, wie unsere Fahrlehrer uns ebenfalls eingebläut haben: Der Bremsweg steigt mit der Geschwindigkeit nicht proportional (doppeltes Tempo, doppelter Bremsweg), sondern quadratisch (doppeltes Tempo, vierfacher Bremsweg). Der Grund dafür: Mathematisch gesehen ist die Verzögerung, also die Beschleunigung mit negativem Vorzeichen, eine Geschwindigkeitsänderung pro Zeit. Ihre Einheit ist Meter pro Sekunde (also Geschwindigkeit) und das ganze nochmals pro Sekunde. Somit steht unter dem Bruchstrich Sekunde zum Quadrat (s^2).

Faustformel für den **Bremsweg**: Geschwindigkeit auf dem Tacho (z. B. 50) durch 10 teilen (macht 5), das zum Quadrat nehmen (macht 25) und (bei Notbremsung) halbieren (macht 12,5). Diese Zahl in Metern ist in etwa der reine Bremsweg. Dieser variiert nicht nur mit der technischen Beschaffenheit des Bremssystems (z. B. hydraulische oder Druckluftbremsanlage, Bremsassistentensysteme usw.), sondern erhöht sich selbstverständlich bei abschüssiger, schadhafter, nasser oder glatter Fahrbahn.

Entscheidend ist der Anhalteweg

Addiert man Reaktionsweg und Bremsweg, so erhält man die entscheidende Größe, den **Anhalteweg**. Daraus folgende Rechenbeispiele sind beeindruckend. Sie gelten für einen fahrtüchtigen Fahrer bei guter, trockener Fahrbahn. In der folgenden Tabelle ist der Anhalteweg (als Summe aus Reaktionsweg und Bremsweg) in Abhängigkeit zur Geschwindigkeit angegeben. Zur Veranschaulichung ist jede Zeile durch die entsprechende Fallhöhe ergänzt. Beispiel: Prallt man mit 50 km/h auf ein festes Hindernis, so entspricht die Wucht des Aufpralls einem Fall aus 9,83 m Höhe.

Hierbei wird deutlich, warum es bereits ein enormer Unterschied ist, ob man sich in einem Verkehrsberuhigten Bereich an die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 7 km/h hält, oder ob man dort „großzügig“ 30 fährt: Der Anhalteweg erhöht sich von unter drei auf über zwölf Meter – unter Umständen lebensgefährlich für ein Kind, das – mit gutem Recht – unaufmerksam auf die Straße läuft. Für sich selbst spricht auch der Vergleich zwischen 50 und 70 km/h, einer nicht unüblichen Diskrepanz zwischen erlaubter und tatsächlicher Geschwindigkeit im Stadtgebiet:

Geschwindigkeit	Reaktionsweg	Bremsweg (bei Notbremsung)	Anhalteweg (bei Notbremsung)	Aufprall auf ein Hindernis entspricht einer Fallhöhe von...
Schritttempo 7 km/h	1,94 m	0,25 m	2,19 m	0,19 m
10 km/h	2,78 m	0,50 m	3,28 m	0,39 m
20 km/h	5,56 m	2,00 m	7,56 m	1,57 m
30 km/h	8,33 m	4,50 m	12,83 m	3,54 m
50 km/h	13,89 m	12,50 m	26,39 m	9,83 m
70 km/h	19,44 m	24,50 m	43,94 m	19,27 m
100 km/h	27,78 m	50,00 m	77,78 m	39,33 m
120 km/h	33,33 m	72,00 m	105,33 m	56,63 m
150 km/h	41,67 m	112,50 m	154,17 m	88,49 m
180 km/h	50,00 m	162,00 m	212,00 m	127,42 m
200 km/h	55,56 m	200,00 m	255,56 m	157,31 m

ungefähre Werte • alle Angaben ohne Gewähr

Der Anhalteweg erhöht sich um mehr als 17 Meter. Dass damit eine ungleich höhere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer verbunden ist, kann wohl nicht angezweifelt werden. Auch folgender Vergleich veranschaulicht den Unterschied: Eine Aufprallgeschwindigkeit von 50 km/h entspricht einem freiem Fall aus knapp 10 m Höhe. 70 km/h entsprechen über 19 m Höhe.

Ab wann ist man ein „Raser“?

Da offensichtlich bereits geringe Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit enorme Unterschiede bei der Schwere eines Unfalls bewirken können, sprechen nicht nur Verkehrsexperten und Medien bei vergleichsweise leichten Überschreitungen schon von „Rasen“. Auch die Polizei ist entsprechend gnadenlos. Das Argument, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen auf die schwächsten, unfähigsten Fahrer ausgelegt sind, hilft leider nicht. Wir werden nur deshalb so selten geblitzt und zur Kasse gebeten, weil die Ausstattung der Berliner Polizei mit Personal und Messgeräten noch immer dünn ist.

Fotokästen an Ampelkreuzungen zur Erfassung von Rotlichtverstößen gibt es in Berlin seit Jahrzehnten. An mancher Kreuzung wie etwa der Kaisereiche in Friedenau, der See- Ecke Amrumer Straße, der Greifswalder Ecke Ostseestraße, der Petersburger Ecke Straßmannstraße und An der Urania Ecke Kurfürstenstr. sind die Anlagen schon lange abgebaut, weil die alten Geräte ausgedient hatten und/oder andere Standorte interessanter erschienen. Zudem machten die alten Kästen zum Teil noch analoge Aufnahmen, und die dafür benötigten Filme (ältere Leser erinnern sich an dieses Verfahren) werden in ganz Europa seit Längerem nicht mehr hergestellt und mussten zuletzt aus China importiert werden.



„Starenkasten“ in der Schildhornstraße: alt, aber bezahlt

Der Überraschungseffekt

Erst spät im Vergleich zu anderen in Deutschland haben die Berliner Politiker zudem „entdeckt“, dass stationäre Blitzer, die statt den „Rotlichtsündern“ die „Raser“ (oder beide Gruppen) erfassen, nicht nur die Kraftfahrer ein wenig disziplinieren, sondern zudem sehr lukrativ sein können. Bis 2005 hatte man ausschließlich auf mobile Kontrollen gesetzt, da man der Meinung war, hauptsächlich der Überraschungseffekt brächte die gewünschte Wirkung. Kein Fahrer sollte sicher sein können, nicht irgendwo unerwartet in eine Geschwindigkeitskontrolle zu geraten. Bei festen Kontrollen, so befürchtete man, sprächen die Standorte sich schnell herum, und niemand ginge mehr in die Falle. Da war bereits die Zeit der sozialen Netzwerke angebrochen, und jeder mobile Blitzer sprach sich in so kurzer Zeit herum, dass oft schon kurz nach Beginn einer Kontrolle tausende Radiohörer und App-User Bescheid wussten.

So schreibt die Zeitschrift „Stern“ im September 2014 vom „Irrsinn mit dem Blitz-Marathon“ und spottet, sinnloser könnte man 13.000 Polizisten kaum beschäftigen. Die „Handvoll krasser Einzelfälle“, die wir jedes Jahr präsentiert bekämen, melde die Polizei auch ohne groß angekündigte Aktion annähernd täglich. So seien etwa beim Blitzmarathon 2013 nur mickrige 322 Fahrer oder 0,01 % der drei Millionen Kontrollierten mit einem Fahrverbot belegt worden. Auch die „früher üblichen Einsätze wegen der Disco-Heimkehrer“ liefen heutzutage ins Leere, da „alle Kids im Landkreis“ nach kürzester Zeit Bescheid wüssten.

Feste Tempoblitzer seit 2005

Da konnte man in Berlin ebensogut feste Anlagen installieren, um wenigstens das teure und rare Personal einzusparen. Als Ende 2005 in Steglitz das erste Gerät 250 Meter hinter einer Autobahnabfahrt in Betrieb genommen wurde, war man skeptisch, ob die Investition in absehbarer Zeit von den Einnahmen gedeckt würde. Man rechnete vorsichtig mit einem halben Jahr. Wer an dieser Berliner Neuheit vorbeikam, erlebte „Wetterleuchten“ in der Schildhornstraße: Der „Starenkasten“ blitzte, ausgelöst durch Induktionsschleifen unter der Fahrbahndecke, alleine in den ersten drei Tagen 800 Fahrzeuge, obwohl noch Tempo 50 galt. Nach wenigen Wochen hatte die Anlage sich amortisiert. Dabei verhindert noch so mancher, der die verräterischen weißen Querstreifen auf dem Asphalt erblickt, in letzter Sekunde mit einer scharfen Bremsung Schlimmeres.

Heute zählen die beiden Kästen in der Schildhornstraße – einer für Rotlichtfahrer

Stationäre Blitzer in Berlin

Ortsteil	Straße	Ecke/Höhe	Richtung	Erfassung
Britz	A100 im Tunnel	Anfangsgerade	Wedding	80 bzw. 60
	A100 im Tunnel	letzte Linkskurve	Wedding	80 bzw. 60
	A100 im Tunnel	erste Linkskurve	Neukölln	80 bzw. 60
	A100 im Tunnel	hinter Abfahrt Britzer Damm	Neukölln	80 bzw. 60
	Buckower Damm	Gutschmidtstr.	Britzer Damm	
Charlottenburg	Bismarckstr.	Leibnizstr.	Ernst-Reuter-Platz	
Charlottenburg-Nord	Siemensdamm	Nikolaus-Groß-Weg	Jakob-Kaiser-Platz	50 und
Hansaviertel	Altonaer Str.	Bartningallee	Levetzowstr.	
Kreuzberg	Hallesches Ufer	Schöneberger Str.	Reichpietschufer	50 und
	Mehringdamm	Bergmannstr.	Wilhelmstr.	50 und
Lichtenberg	Frankfurter Allee	Magdalenenstr. → Ruschestr.	Frankfurter Tor	50
Mitte	Mühlendamm	Molkenmarkt	Grunerstr.	
Prenzlauer Berg	Bornholmer Str.	Schönhauser Allee	Wisbyer Str.	50 und
Reinickendorf	Scharnweberstr.	Antonienstr.	Kurt-Schumacher-Pl.	50 und
Schöneberg	Innsbrucker Platz (im Verlauf der Hauptstr.)	Wexstr.	Potsdamer Str.	50 und
Steglitz	Schloßstr.	Wolfensteindamm	Auffahrt A103	50 und
	Schildhornstr.	Paulsenstr. → Gritznerstr.	Joachim-Tiburtius-Br.	30
	Schildhornstr.	Gritznerstr.	Joachim-Tiburtius-Br.	
Tegel	Hermisdorfer Damm	Waidmannsluster Damm	A111 stadteinwärts	50 und
Tempelhof	Attilastr.	Alarichstr./Attilaplatz	Manteuffelstr.	
	Oberlandstr.	A100 (unter der Brücke)	Germaniastr.	50 und
	Tempelhofer Damm	A100 (unter der Brücke)	Platz der Luftbrücke	50 und
Wedding	Seestr.	Indische → Malplaquetstr.	A100	50
	Seestr.	Dohnagestell	A100	
Westend	Theodor-Heuss-Platz	Kaiserdamm / Ahornallee	Reichstr.	50 und
Wilmersdorf	Bundesallee	Güntzelstr.	Joachimsthaler Str.	50 und
	Bundesallee	Nachodstr.	Joachimsthaler Str.	50 und

Stand: März 2016 • alle Angaben ohne Gewähr

an der Ecke Gritznerstraße, einer für zu Eilige ein Stück davor – schon zu den veralteten Geräten. Längst setzt die Polizei auf moderne Digitaltechnik. „PoliScan Speed“ heißt der letzte Schrei aus dem Hause Vitronic, einem Wiesbadener Hitech-Unternehmen. Schon im Herbst 2012 standen laut Tagesspiegel sieben der eleganten Säulen in Berlin, heute sind es zehn. Mit langsamem Fahren entkommt man den Geräten eindeutig leichter als durch Rasen: Sie arbeiten zuverlässig im Bereich von 10 bis 250 km/h und haben eine „Reichweite“ von 10 bis 75 Metern. Der Name der zylinderförmigen grauen Säulen mit den dunkelrot getönten Gläsern beinhaltet

nicht nur die Wörter Polizei, Geschwindigkeit und abtasten/erfassen. Gleich ausgesprochen aber anders geschrieben deutet „Poly-“ zudem auf verschiedene Funktionen in einem Gerät hin: Die Säulen blitzen bedarfsweise sowohl bei Rotlichtverstößen als auch bei Geschwindigkeitsübertretungen, und das für bis zu drei Fahrspuren. Sie können außerdem Kfz-Kennzeichen erkennen und „lesen“. Das Ganze ist derart automatisiert, dass von der Digitalfotografie bis zum Zuleben und Frankieren des berühmten Briefes vom Polizeipräsidenten kein Mensch mehr irgendetwas manuell beiträgt.



Neuestes Schmuckstück der Innenverwaltung: PoliScan Speed Tower am Theodor-Heuss-Platz

Die Anschaffungskosten für eine solche „Radar-Säule“ (so die „Bild“-Zeitung) betragen rund 120.000 Euro, die jährlichen Betriebskosten 9.710 Euro. Natürlich verwenden die Geräte heute kein Radar (Radio Detection and Ranging, frei übersetzt Funkortung und -abstandsmessung) mehr. Als Technik kommt das **LiDAR** alias **LaDAR** zum Einsatz, da anstelle von Radiowellen heute Licht- (Light) bzw. Laserstrahlen verwendet werden. Induktionsschleifen im Straßenbelag oder Lichtschranken sind nicht mehr nötig. Die Technik kann sowohl stationär (als „PoliScan Speed Tower“) als auch mobil (durch die Polizei) eingesetzt werden. Selbstverständlich sind findige

Verkehrsanwälte schon fleißig mit dem Aufspüren von Schwachstellen der mobilen Messgeräte beschäftigt.

Anderes Verhalten an der Ampel

Die Einführung kombinierter Rotlicht- und Tempoblitzer in Berlin verlangte Kraftfahrern eine gewisse Umstellung ab, da die Devise „bei Gelb schnell noch Vollgas

geben“ nun nicht mehr zur Vermeidung eines Bußgeldes taugt, ganz im Gegenteil. Im Jahr 2013 wurden laut Tagesspiegel rund 210.000 Geschwindigkeitsverstöße von den stationären Blitzern in Berlin fotografiert – alle 2 ½ Minuten ein Blitz. Einnahmen für die Landeshauptkasse: 3.316.000 €. Die Disziplin scheint zu sinken. Im vergangenen Jahr waren es bereits 253.000 „Temposünder“ – und 330.000 „Rotlichtsünder“.

Stationäre Blitzer in der Umgebung Berlins (Auswahl)

Ort, Ortsteil	Straße	Ecke/Höhe	Richtung	Erfassung
Dreieck Spreeau	Ende der A12	unter Brücke	A10 Schönefeld	80
Kreuz Oranienburg	A10	kurz hinter Brücke	Hamburg	120
Brieselang	Brieselanger Str. / Wustermarker Allee	nahe Autobahnabfahrt	dorfeinwärts	50 bzw. 30
	Finkenkruger Str.	Karl-Marx-Str. ↔ Am Wald	drehbar	30
	L201 (Nauener Ch.)		Nauen	60
Hennigsdorf-Nieder Neuendorf	Dorfstr.	nördl. Bahnhofstr.	beide Richtungen	30
Hoppegarten, OT Dahlwitz-Hoppegarten	B1/B5	nahe Rennbahnallee	beide Richtungen	70
Hoppegarten-Waldesruh	Köpenicker Allee	Robinienweg	Mahlsdorf/Köpenick	50
	Köpenicker Allee	Humboldtstr. → Kleiststr.	B1/B5	50
Ludwigsfelde (Stadt)	Ernst-Thälmann-Str.	Walther-Rathenau-Str. ↔ Taubenstr.	beide Richtungen	50 bzw. 30
	Potsdamer Str.	Illtisweg ↔ Fuchsweg	beide Richtungen	50
Ludwigsfelde-Genshagen	Genshagener Dorfstr.	Am Wald ↔ Ludwigsfelder Str.	drehbar	50
Nauen	B5	6 Stück Nauen ↔ Friesack	beide Richtungen	30 50 60 80
Potsdam, Berliner Vorstadt	Berliner Str.	Tizianstr. → Leonardo-da-Vinci-Str.	von der Glienicker Brücke stadteinwärts	50
Potsdam-Eiche	Kaiser-Friedrich-Str.	Polizeipräsidium	Golm	50
Potsdam, Nördliche Innenstadt	Hans-Thoma-Str.	Leiblstr. → Gutenbergstr.	Nuthestr.	30
Potsdam-Schlaatz	Drewitzer Str.	Unter den Eichen	stadtauswärts	50
Potsdam, Südliche Innenstadt	Heinrich-Mann-Allee	Leipziger Str.	vom Hbf. stadtauswärts	50 und
Potsdam, Teltower Vorstadt	Heinrich-Mann-Allee	Horstweg → Am Alten Friedhof	stadteinwärts	50
Rüdersdorf bei Berlin	Ernst-Thälmann-Str.	Schulzenhöher Weg ↔ Am Kirchsteig	drehbar	50
Schönefeld-Großziethen	Karl-Marx-Str.	Friedhofsweg ↔ Alt-Großziethen	beide Richtungen	50
	Karl-Marx-Str.	Ernst-Thälmann-Str. ↔ Ernst-Thälmann-Platz	von Buckow Ri. Süden	50 bzw. 30
	Lichtenrader Chaussee	Stadtgrenze Lichtenrade ↔ Kreisverkehr, in etwa mittig	beide Richtungen	50
	Rudower Allee	An den Eichen ↔ An der Feldmark	beide Richtungen	50
Schönefeld, OT Schönefeld	Am Seegraben	Waldstr.	beide Richtungen	50
	Dorfstr.	Waßmannsdorfer Allee ↔ Mühlenweg	beide Richtungen	30
	Waltersdorfer Chaussee	Stadtgrenze Rudow ↔ Altglienicker Chaussee	beide Richtungen	50
Schönefeld-Waltersdorf	Berliner Str.	Dreieck Waltersdorf → Schulzendorfer Str.	Königs Wusterhausen	50 bzw. 30
	Schulzendorfer Str.	östl. Berliner Str.	Ri. Berlin	30
	Weidenweg	Am Waldesrand ↔ Am Feldrain	drehbar	30
Schöneiche bei Berlin	Kalkberger Str.	Autohaus → „Netto“	stadteinwärts	50
Werder (Havel)	Dr.-Külz-Str.	Feuerwache Friedensplatz	drehbar	30
Zeuthen	L400	Wildau → Waltersdorf	Waltersdorf	60

Stand: März 2016 • alle Angaben ohne Gewähr

Wie schon früher für die etwas klobig wirkenden „Starenkästen“ sucht man heute auch für die Säulen Stellen aus, an denen besonders viele Unfälle aufgrund von Rotlicht- oder Tempoverstößen zu beklagen sind. So beispielsweise an der nordöstlichen Spitze von Friedenau, wo es 2013 137 Unfälle gab: Seit Ende März 2015 empfiehlt sich bei Anfahrt des Innsbrucker Platzes aus südwestlicher Richtung gesittetes Verhalten, seit Kurzem außerdem in Westend am Theodor-Heuss-Platz.

Und sie fahren doch langsamer

Die mit Abstand lukrativste Adresse zur Geschwindigkeitsmessung ist der im Juli 2000 eröffnete, 1,7 km lange Tunnel Ortsteil Britz. Hier, auf der A100, gilt Tempo 80, das situationsbedingt auf 60 verringert wird. Seit im Jahr 2011 auf jeder Tunnelseite an jeweils zwei Stellen gut sichtbare Blitzgeräte, mit unsichtbarem Blitz, angebracht wurden, fahren zwar fast alle hier kollektiv für volle zwei Kilometer deutlich unter 80 km/h und betrachten das Rechtsfahrgebot als aufgehoben, dennoch wurden im ersten Jahr 150.000 geblitzt (alle dreieinhalb Minuten einer) und in den beiden darauffolgenden Jahren immerhin noch jeweils 98.000 (alle fünf bis fünfeinhalb Minuten einer). Letztes Jahr waren es laut Tagesspiegel 102.508. Auf Platz 2 bei den Tempoverstößen liegt die Säule am Siemensdamm mit 42.848, gefolgt von der Schildhornstraße mit 27.783 Verstößen. Was das Fahren bei Rot betrifft, so steht die Säule in Charlottenburg-Nord sogar an der Spitze mit 9.280 Verstößen, gefolgt vom Tempelhofer Damm unter der Autobahnbrücke mit 6.989 und vom Mehringdamm mit 3.260 Verstößen. Recht vielversprechend sei aber die neue Säule am Innsbrucker Platz. Sie wird nach Hochrechnungen künftig wahrscheinlich Platz 3 belegen. Noch keine Prognose ist für die Säule an der Kreuzung Bundesallee/Nachodstraße möglich, da sie sich bislang nicht bewähren konnte: Kurz nach Inbetriebnahme begannen hier Bauarbeiten, die für den Blitzer eine bis heute andauernde Pause bedeuten.

Demnächst müssen Kraftfahrer sich auf noch eine weitere Säule nahe der Ausfahrt aus dem Tunnel Tiergarten-Spreebogen am Reichpietschufer einstellen. Danach befindet sich zunächst keine weitere Anlage konkret in Planung, die Innenverwaltung prüft aber laut Berliner Zeitung bereits über 100 potentielle weitere Standorte auf Eignung. Doch Politiker (mit Ausnahme der Grünen) gehen mit dem Thema sehr zurückhaltend um. Bei einer so großen Wählergruppe wie den Autofahrern macht man sich nicht gerne unbeliebt.

Axel Rühle