



SCHLAU AUS DEM STAU

Wir stellen Wettbewerbsbeiträge vor • Teil 6

Anhand der Beispiele in der letzten Ausgabe konnte man den Eindruck gewinnen, die Planung und Einrichtung oder auch die Beseitigung von Abbiegerspuren müsste an vielen Stellen im Straßennetz (beispielsweise Alt-Moabit Ecke Gotzkowskystraße oder Scharnweberstraße Ecke Antonienstraße) eine recht leicht abzuwickelnde Angelegenheit sein.

Verkehrsplanung leicht gemacht?

Dass der Eindruck täuscht und man auch als erfahrener Verkehrsteilnehmer noch kein Verkehrsplaner ist, haben andere Beispiele gezeigt. So rätseln bis heute viele Autofahrer, warum etwa am Olivaer Platz die zweite Linksabbiegerspur in Richtung Kurfürstendamm, die tatsächlich viel Stau verhinderte, wieder entfernt wurde. In Teil 1 dieses Artikels stellte ich diese Frage ebenfalls. Danach sprach ich mit einem Verkehrsplaner der Verkehrslenkung Berlin (VLB) und erfuhr handfeste, plausible Gründe für die Beendigung des damaligen Versuchs. Darüber konnte ich im zweiten Teil berichten und die Frage zufriedenstellend beantworten. Hinter der Beseitigung offensichtlich sinnvoller, stauvermeidender Verkehrsführungen steckt allzuoft eine Kombination aus Gefahrenvermeidung und Kostenminimierung.

Aus Sicht des Autofahrers (auf Neudutsch: des Users) scheint es oft einfach, für gut sichtbare Probleme naheliegende Lösungen vorzuschlagen. Der Verkehrsplaner hat aber nicht die Sicht und die Erfahrungen des Users, sondern er muss alle möglicherweise auftretenden Probleme möglichst im Voraus erkennen und denkbare Lösungen abwägen und einplanen.

Versuchen wir einmal, uns in die Rolle des Verkehrsplaners hineinzudenken: Da



Kreuzungen im optimalen Fall rechtwinklig sind und nicht spitzwinklig, wird meist eine Kurve gebaut. Dann entsteht annähernd ein Rechter Winkel, und die Kreuzung ist übersichtlich, so dass kein Fußgänger und kein Radfahrer übersehen wird und auch lange Fahrzeuge die Kurve bewältigen können. Ein Beispiel von vielen ist das südliche Ende der Stresemannstraße. Durch die 1970 eingeweihte Kurve trifft sie praktisch rechtwinklig auf die Wilhelmstraße. Davor endete sie im Süden am Halleschen Ufer.

Ein typisches Gegenbeispiel, zwei Straßen, die im spitzen Winkel zusammentreffen, sind die Schönhauser Allee und der Straßenzug Kastanienallee – Pappelallee. Wollte etwa ein vom Nordbahnhof kommender, langer Lkw am Ende der Kastanienallee scharf rechts in die Schönhauser Allee abbiegen, lägen die Probleme auf der Hand. Ebenso wäre es am südlichen Ende der Pappelallee. Um diese Probleme zu vermeiden, wurden an beiden Stellen Verbindungen zum „Abschneiden“ der jeweiligen Ecke gebaut.

Jetzt zu unserer Planungsaufgabe: Wir haben eine vielbefahrene, vierspurige Bundesstraße, von der eine kleinere, zweispurige Stadtstraße im spitzen Winkel abzweigt. An der Einmündung wurde ebenfalls eine Kurve gebaut, die nahezu rechtwinkliges Abbiegen ermöglicht. Dazu hat die stark frequentierte Bundesstraße eine Linksabbiegerspur, die verhindert, dass dort sofort ein Stau entsteht, wenn jemand links abbiegt.

Nun ruft BVG-Chefin Sigrid Nikutta an und möchte eine Buslinie von der Bundesstraße an der Kreuzung abbiegen lassen und durch die zweispurige Stadtstraße weiterführen. An der Kreuzung soll die Buslinie in beiden Richtungen eine Haltestelle bekommen. Unsere Aufgabe als Planer besteht darin, die Haltestellen so unterzubringen, dass ein haltender Bus möglichst kein Hindernis für den restlichen Verkehr darstellt und keinen Stau verursacht.

Wohin also mit der Haltestelle? In die Bundesstraße, ein Stück bevor der Bus links abbiegt? Da ist mehr Platz als in der zweispurigen Straße. Aber die Bundesstraße ist sehr stark frequentiert, so dass der Bus nicht nur durch einen halbminütigen Stopp einen erheblichen Stau verursachen würde. Er hätte außerdem anschließend große Schwierigkeiten, sich von rechts aus zur Linksabbiegerspur durchzukämpfen. Sollte der Halt deshalb besser erst nach dem Linksabbiegen erfolgen? Auf einer zweispurigen Straße mit einer Kurve am Anfang dürfte ein haltender Bus ebenfalls ein erhebliches Problem darstellen, da ein Vorbeifahren auf der Gegenseite hier kaum in Betracht käme. Wenn sich dann hinter dem Bus die Fahrzeuge stauen, wird im ungünstigen Fall die Einmündung verstopft und der Verkehr auf der Bundesstraße behindert.

Das Problem ist also nicht aus dem Stegreif zu lösen. Wie gehen echte Verkehrsplaner mit einer solchen Fragestellung um? Sehen wir uns das Problem einmal in der Praxis an.

Bushaltestelle, Fast-Food oder Gewerbe

Dazu richten wir den Blick in den zweit-westlichsten Ortsteil Berlins. Wer die vier-

spurig ausgebaute B5 aus Nauen oder Dallgow-Döberitz nach Berlin befährt, kann kurz nach der Stadtgrenze, am Beginn der Heerstraße in Staaken, links in den Nennhauser Damm abbiegen. Das tun unter anderem die BVG-Busse der Linie M32, die nahe der Ecke den Ein- und Ausstieg ermöglichen müssen.

Auch hier ist zu sehen, dass Bushaltestellen an viel befahrenen Verkehrsadern immer kleine Staufallen sind. Im Bemühen, den Verkehrsfluss so wenig wie möglich einzuschränken, wurden die Haltestellen für beide Fahrtrichtungen im Nennhauser Damm eingerichtet. So kann es auf der Heerstraße rollen, denn zum Linksabbie-



Nennhauser Damm (von Westen aus fotografiert): Haltender Bus in Richtung Spandau verursacht manchmal Stau bis auf die Heerstraße

gen steht hier ein eigener Fahrstreifen zur Verfügung. Doch auch am Anfang einer Straße mit nur einem Fahrstreifen je Richtung kann ein haltender Bus schnell Probleme verursachen. Sobald hinter ihm fünf bis zehn Pkw oder auch ein Lkw und mehrere Pkw warten müssen, stauen diese sich in die Kreuzung hinein, auf der man den Verkehr am Fließen halten wollte. Dies hat ein Wettbewerbssteilnehmer bemängelt und einen Vorschlag gemacht, der sich in der knapp gehaltenen IHK-Zusammenstellung in der Formulierung „Bushaltestelle versetzen“ erschöpft.

Viel Spielraum ermöglichen die baulichen Gegebenheiten in der nahen Umgebung nicht, um den Bus in Kreuzungsnähe halten zu lassen, ohne dass der nachfolgende Verkehr warten muss. Eine Möglichkeit, die von vornherein ausscheidet, ist ein Linksabbiegen an anderer Stelle, denn außer an besagter Kreuzung befindet sich auf der Heerstraße weit und breit keine Linksabbiegerspur, wo der Bus den Gegenverkehr abwarten könnte, ohne zum Hindernis zu werden.

Somit ist die Lösung im Nennhauser Damm zu suchen. Er beginnt mit einer Rechtskurve, und nach etwa 60 Metern hält der Bus. Zu verkehrsintensiven Zeiten ist ein Vorbeifahren auf der Gegenseite hier kaum mög-

lich. Kurz nach der Haltestelle verbreitert sich die Fahrbahn aber um etwa zwei Meter zu Lasten der Gehwege. Hier befinden sich die Ausfahrt und kurz dahinter die Einfahrt einer amerikanischen Imbissfiliale mit Autoschalter. Kann die Haltestelle hierher verlegt werden?

Sieht man sich das Straßenstück im Internet an, so fällt eine Verbreiterung der Fahrbahn auf der Imbiss-Seite auf etwa doppelte Spurbreite auf. Man kann vermuten, dass die immer währende Warteschlange aus umwelt- und preisbewussten Feinschmeckern hier Stau verursachte und Anlass zur Verbreiterung gab. Bei meiner Bestandsaufnahme vor Ort stellte sich aber heraus, dass die gestrichelte Mittellinie zwischenzeitlich werschwenkt worden ist: Nicht mehr auf der Imbiss-Seite, sondern auf der nördlichen Straßenseite hat die Fahrspur jetzt doppelte Breite. Hier befindet sich eine Zufahrt zum angrenzenden Gewerbegebiet, dem „Zeppelin-Gewerbepark“. Möglicherweise hat die Schlange aus Abbiegern hier der Hamburger-Warteschlange den Rang als Stauverursacher abgelaufen.

Würde man zumindest die Haltestelle des stadteinwärts fahrenden Busses um 30 Meter nach Osten, zum breiteren Straßenabschnitt hin, verschieben, dann läge sie auch näher am angrenzenden Gewerbegebiet. Vermutlich ist dies nicht möglich, denn die Fahrbahn ist sicherlich deshalb verbreitert worden, weil die Warteschlange am Fast-Food-Schalter oder an der Zufahrt zum Gewerbegebiet den Verkehr deutlich mehr behinderte als eine Haltestelle es täte, an der alle 20 Minuten ein Bus hält. Mit geringem Aufwand ist eine Entschärfung hier also offenbar nicht möglich, schon gar nicht mit ein paar Schildern und drei Eimern Asphaltfarbe. Das kleinste Übel ist für dieses Problem also offenbar gefunden.

Stau durch Nachtbusse oder durch Ampeln?

Ein weiterer Wettbewerbsbeitrag mit dem Vorschlag einer Bushaltestellenverlegung bezieht sich auf eine andere Kreuzung der B5, die keine 30 Kilometer entfernt liegt: Alt-Biesdorf/Blumberger Damm/Köpenicker Straße. Mit der Problembeschreibung „Bushaltestelle und Ampel auf demselben Straßenabschnitt“ wird in der knappen Zusammenstellung die Lösungsidee des Teilnehmers mit den Worten „Bushaltestelle sollte hinter die Ampel versetzt werden“ wiedergegeben.

Bei meiner Besichtigung suchte ich nach einer Bushaltestelle mit Staupotential in Kreuzungsnähe. Die einzige Buslinie mit



Nennhauser Damm (von Osten aus fotografiert): Auch der haltende Bus in Richtung Dallgow kann ein Hindernis sein, da die Haltestellen an einem engen Straßenstück liegen.

Halt in Kreuzungsnähe ist die Nachtlinie 5, die wochentags die gleichnamige U-Bahnlinie „ersetzt“. Die stadtauswärts fahrenden Busse halten etwa 110 Meter vor der Kreuzung. Sorgt das nachts in der Woche für Stau, wenn dort alle 15 Minuten ein Bus hält?

Selbst wenn: Würde man die Haltestelle hinter die Kreuzung verlegen, etwa vor die Tür des Polizeigebäudes, dann wäre die verkehrsbehindernde Wirkung zwar möglicherweise etwas geringer, weil ein Teil der Blechlawine in Richtung Marzahn oder in Richtung Köpenick abgebogen ist. Ebenso wie an der Haltestelle in Staaken könnte es aber auch hier dazu führen, dass der Stau, sollte er entstehen, bis auf die Kreuzung reichen würde. Für den stadtauswärts rollenden Kraftverkehr stehen sowohl vor als auch hinter der Kreuzung zwei Spuren zur Verfügung. Der Effekt erscheint somit fragwürdig, und mit ein paar Schildern und etwas Farbe ist die Verlegung einer Bushaltestelle auch hier allemal nicht zu bewältigen. Dafür bedarf es schon ein paar mehr Planungs- und Bauarbeiten.

Ampeln mit fragwürdiger Intelligenz

Ein weiterer Wettbewerbssteilnehmer sieht an derselben Kreuzung die hauptsächliche Stauursache nicht in der Nachtbushaltestelle, sondern in der Ampelschaltung. Ein weiterer Beitrag bezieht sich ebenfalls auf die Ampelschaltungen, nicht speziell an dieser Kreuzung, sondern allgemein auf der B5. Dort seien Ampeln nachts in Betrieb und zwingen Autofahrer auch dann zum Halten, wenn kaum jemand unterwegs sei. Dem Teilnehmer erscheint ein nächtliches Abschalten naheliegend, womit er sicherlich zur Mehrheit gehört. Wer ärgert sich nicht, wenn er an einer roten Ampel wartet, ohne dass irgendein anderer Verkehrsteilnehmer in der Nähe wäre. Seit ich denken kann, stelle ich mir Ampeln vor, die irgendwie „merken“, von wo Autos

kommen und von wo nicht, und entsprechend flexibel schalten. Damit ließen sich sicherlich viele Tonnen Öl im Jahr sparen und viel Lärm vermeiden.

Noch ist der Gedanke flächendeckender „intelligenter“ Lichtsignalanlagen eher utopisch, denn dieses „Merken“ ist recht aufwändig. An einigen Stellen lassen sich solche „intelligenten“ Ampeln ja bewundern,

etwa an den Kreuzungen Danziger Straße/Schliemannstraße und Torstraße/Alte Schönhauser Straße, wo Induktionsschleifen unter der Fahrbahndecke Fahrzeuge registrieren. Dass gut gemeint manchmal das ungefähre Gegenteil von gut gemacht ist, merkt so mancher Autofahrer, der an diesen Kreuzungen wendet oder links abbiegt: Durch die „bedarfsgesteuerten“ Ampeln dauert es in der Regel viel länger als

ohne eigene Ampelphase. Das Geld hätte man wohl wesentlich sinnvoller investieren können. Ampelschaltungen werden aber erst in einer der nächsten Ausgaben nochmals ausführlicher behandelt.

Axel Rühle

Fortsetzung voraussichtlich in der nächsten Ausgabe