

■ Berlin

Kleine Mängel bei der Vorrangschaltung

aus SIGNAL 06/2001 (September-Oktober 2001), Seite 6 (Artikel-Nr: 10002050)
IGEB, Abteilung Stadtverkehr

Nach und nach werden in Berlin die meisten Straßenbahntrassen mit Vorrangschaltungen versehen. So konnte die Bahn auf einigen Strecken ihre Fahrzeit schon um mehrere Minuten verkürzen.

Eines der letzten abgeschlossenen Projekte ist die Beschleunigung des Linienastes nach Weißensee und Hohenschönhausen im Zuge der Greifswalder Straße, Buschallee, HansasträÙe und Falkenberger Chaussee. Nach monatelangen Anpassungsphasen und Nacharbeiten funktioniert die Beschleunigung durchaus zufriedenstellend.

Doch oft sind es Kleinigkeiten, die den guten Eindruck trüben. An einer Stelle rächen sich die Bausünden der Vergangenheit: In der Greifswalder Straße Ecke Marienburger Straße/Hufelandstraße wurde die stadteinwärts führende Linksabbiegerspur auf die ehemals separate Trasse der Straßenbahn verschwenkt. Das geschah vor einigen Jahren (um 1996) gegen den Protest der IGEB.

Das führt heute zu einer kuriosen Situation, die man sonst nur von eingleisigen Streckenabschnitten wie dem Abschnitt auf der Bornholmer Straße (Bösebrücke) kennt. Das Spielchen heißt »Warten bei Gegenverkehr". Wenn keine Gegenbahn kommt, kann die stadtauswärts fahrende Bahn die Haltestelle Greifswalder Straße/Hufelandstraße in der Regel zügig verlassen. Das Signal kommt nach kurzer Wartezeit. Wehe jedoch, es nähert sich eine Gegenbahn. Dann heißt es für die abfahrtsbereite Bahn: Warten, und das bis zu einem Umlauf.

Grund: Die gemeinsam auf der Trasse der stadteinwärts fahrenden Bahn stehenden Linksabbieger müssen erst geräumt haben. Allerdings ist diese Vorsicht derzeit völlig unnötig, denn diese Linksabbiegerspur ist seit Monaten provisorisch gesperrt.

Ebenfalls noch nicht optimal gelöst ist die Schaltung an der Berliner/Allee Indira-Gandhi-StraÙe. Besonders stadtauswärts kommt es häufig zu Wartezeiten, weil die Bahnen keine eigene Trasse haben und im Autostau stecken bleiben.

Der Autostau ist jedoch hausgemacht, er wird durch die kurzen Schaltzeiten an der Berliner Allee/Indira-Gandhi-StraÙe hervorgerufen. Der Kraftfahrzeugverkehr erhält in der Regel nur sehr kurz grün, weil durch den dichten Straßenbahnverkehr fast immer Zusatzphasen für die Straßenbahn gesendet werden. Was hier in guter Absicht programmiert wurde (Die Straßenbahn soll die Kreuzung schnellstmöglich räumen können) führt bei dichtem Verkehr zum Gegenteil: Stau in Richtung stadtauswärts.

Dann blockieren sich die Verkehrsteilnehmer gegenseitig. Besonders für den Bus verlängern sich dabei die Fahrzeiten dramatisch.

Eine »Warteschaltung" ganz anderer Art führt auf der Route der 23/24 auf der Osloer Straße regelmäßig zu Fahrzeitverlängerungen. Hier läuft die Fußgängeranlage am U-Bahnhof Osloer Straße (Osloer Straße, Höhe Heinz-Galinski-StraÙe) schon seit Monaten nur im Festprogramm.



Unsinnige Ampelschaltungen machen noch an vielen Stellen im Stadtgebiet der Straßenbahn und den Fahrgästen das Leben schwer. (Foto: Irmgard Schmidt, Juni 1996)

Häufiges Szenario: Die aus Richtung Virchow-Klinikum kommende Bahn muß vor Einfahrt in die Haltestelle erst einmal warten. Nach einer Weile darf sie in die Haltestelle einfahren und verpaßt dadurch einen Umlauf an der Kreuzung Osloer Straße/Schwedenstraße.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002050>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten