

Dr. Friederike Schirdewan
Gounodstraße 47
13088 Berlin
Friederike.schirdewan@posteo.de

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
Am Kölnischen Park 3
10179 Berlin

Berlin, 17.12.2023

Antrag zur LSA Berliner Allee / Langhansstraße (Antonplatz)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die LSA-Steuerung am Antonplatz in Verbindung mit dem nicht aufkommensgerechten Platzangebot für Fußgänger behindert sowohl den Straßenbahn- als auch den Fußverkehr. Sie entspricht daher nicht den Anforderungen des MobG (§ 26 (5), § 55 (1,2) und des Nahverkehrsplans (Kap. IV.4.3, IV.4.4)

Wir beobachteten im November 2023 folgendes:

Es läuft eine Festzeitsteuerung mit 90 s Umlaufzeit. Die Straßenbahnen werden nur auf Anforderung freigegeben. Eine Bevorrechtigung des ÖPNV findet nicht statt. Das widerspricht dem Nahverkehrsplan für diesen Knoten im ÖPNV-Vorrangnetz. Die Straßenbahnfreigaben haben keine erkennbaren Auswirkungen auf die übrigen Signalgruppen.

Da das Linksabbiegen in die Langhansstraße nicht zugelassen ist, gibt es an dieser Einmündung grundsätzlich 2 Phasen: Berliner Allee und Zufahrt Langhansstr.

Abweichend von den 2 Grundphasen sind in der Langhansstraße offenbar die linksabbiegende Straßenbahn und die (parallelen) auf volle Scheibe (anstatt Pfeilsignal) fahrenden Kfz gegeneinander verriegelt, so dass sie nicht gleichzeitig Grün haben. Ein Grund dafür ist nicht erkennbar, da erst kurz vor der LSA (weniger als eine Straßenbahnlänge) die gemeinsame Fahrspur auf 2 Kfz-Spuren – links und rechts - aufgeweitet wird und erst wenige Meter vor der Haltlinie das nach links führende Gleis die Kfz-Linksabbiegespur verlässt.

Es erhält zunächst die Straßenbahn eine kurze Freigabe (5 s), nach einer Zwischenzeit bekommen die Kfz 15 s grün. Auch ohne Straßenbahn beträgt die Kfz-Grünzeit 15 s. Diese Kfz-Grünzeit war während der Beobachtungszeit stark überdimensioniert – es fuhren maximal 5 Kfz und keine Radfahrer.

Die südliche Fußgängerfurt über die Berliner Allee ist gem. RiLSA bedingt verträglich mit den inzwischen einspurigen Linksabbiegern aus der Langhansstraße. Während vor Jahren noch RiLSA-

widrig und trotz Kritik auf eine Verriegelung gegen den damals noch zweispurig zugelassenen Kfz-Verkehr aus der Langhansstraße verzichtet wurde, ist diese Furt nun seit einer Weile offenbar gegen die Linksabbieger aus der Langhansstraße verriegelt. Sie bekommt pro Umlauf zwei kurze Freigaben à 6 Sekunden – eine vor und die andere nach den Linksabbiegern.

An die südliche Furt grenzt die ebenfalls voll signalisierte Furt über den Gleisbereich an. Hier fahren alle Straßenbahnen durch. Dennoch gibt es für Freigaben ausreichend lange Zeiten, in denen keine Straßenbahn in der Nähe ist, die Fußgänger aber dennoch rot haben. Auch wenn Straßenbahnen zum Fahrgastwechsel oder wegen feindlichem Kfz-Verkehr warten müssen, haben die Fußgänger Rot. Angesichts der nach Rundumblick nicht nachvollziehbaren Sperrung des Gleisbereichs laufen viele Fußgänger bei Rot. Es gibt keine Sensorik, die verhindert, dass Fußgänger grün bekommen, obwohl eine Straßenbahn die Furt blockiert. So können Fußgänger in solchen Situationen die Grünphase nicht nutzen und versuchen die wartende Bahn westlich zu umlaufen.

Diese beiden Sachverhalte führen dazu, dass die beiden durch eine - für die Fußgängermenge viel zu kleine - Mittelinsel mit Minimalmaßen getrennten Fußgängerfurten oft abwechselnd Grün haben.

Aussteiger und Fußgänger von Norden warten mangels Platz auf der Insel und auch im Gleisbereich. Aussteigende Fahrgäste müssen oft auf der Rampe warten. Viele Fußgänger über die südliche Furt nach Norden kommen nur verzögert durch den starken Gegenverkehr. Andere kriegen die kurze Grünzeit nicht oder erst mit, wenn sie schon fast wieder vorbei ist. Das gilt insbesondere für die zweite Grünzeit. Sie wird daher kaum genutzt. Viele gehen auch bei Rot, sind doch die Einfahrwege der Kfz sowohl in der Berliner Allee als auch der Langhansstraße gut einsehbar und sehr lang.

Die Linksabbieger aus der Langhansstraße wiederum fahren sehr langsam und aufmerksam auf die Fußgängerfurt zu. Sie rechnen offenbar – wie an fast allen LSA üblich - mit Fußgängern auf der Furt, auch wenn diese am Rand warten.

Wir bitten Sie daher, auch hier eine LSA-Schaltung herzustellen, die

- **Den Fußverkehr über die Berliner Allee nicht behindert und insbesondere die Querung des Gleisbereichs verkehrsabhängig ermöglicht**
- **Die Straßenbahnen entsprechend den Anforderungen des Nahverkehrsplans an des Vorrangnetz bevorrechtigt**

Zur Erreichung dieser Ziele bitten wir Sie, folgende Vorschläge zu prüfen und zu bewerten:

LSA.Steuerung insgesamt:

- Erstellung einer dem Stand der Technik entsprechenden, vom Aufkommen aller Verkehrsarten abhängigen LSA-Steuerung mit
 - Nachrüstung Sensorik für Kfz zur Grünzeitbemessung
 - Nachrüstung Sensorik an die LSA zur Erkennung von Straßenbahnen auf der Fußgängerfurt im Weichenbereich
 - Punktgenaue und zuverlässige An- und Abmelder der Straßenbahnen für die LSA gesamt und für die Fußgängerfurt über den Gleisbereich
 - Nachrüstung Sensorik für Fußgänger auf den drei östlichen Furten zur Grünzeitbemessung

- Einprogrammierung theoretischer Annäherungszeiten gem. NVP-Ziel (also auf eigener Trasse für freie Fahrt bei zugelassener Höchstgeschwindigkeit) und bedarfsgerechten (also tageszeitabhängigen) theoretischen Fahrgastwechselzeiten
- Der ÖPNV ist gem. MobG §26 (5) der MIV-Koordinierung überzuordnen. Die Leistungsfähigkeit für den MIV wird per verkehrabhängiger Nachbeeinflussung durch die o. g. Einrichtungen gewährleistet
- Eine Neuberechnung der Zwischenzeiten nach RiLSA könnte insbesondere für Straßenbahnen und Fußgängern sowie für Straßenbahnen untereinander kürzere Zwischenzeiten und damit längere Freigabezeiten ermöglichen. Von den seit 1992 (!) bundesweit einheitlichen Vorgaben zur Berechnung von Zwischenzeiten sollte nur nach vor Ort beobachteten Gefährdungen abgewichen werden.

Südliche Fußgängerfurt über die Berliner Allee:

- Überlange Kfz-Freigabe aus der Langhansstr. zugunsten der südlichen Fußgängerfurt über die Berliner Allee kürzen (VA-Steuerung: Mindestfreigabezeit auf 5 s kürzen, Grünzeit verkehrabhängig bemessen, rechtzeitige Räumung für sich annähernde Straßenbahn)
- Überlappung der Freigabezeiten von Kfz und linksabbiegender Straßenbahn aus der Langhansstr. zulassen (keine Verriegelung), die dadurch früher beginnende Kfz-Freigabe früher beenden zugunsten der südlichen Fußgängerfurt über die Berliner Allee
- Vor der südlichen Fußgängerfurt über die Berliner Allee eine Haltlinie und Fangsignale nachrüsten, um die Trennung von Fußgängern und Kfz mit minimalen Zwischenzeiten schalten zu können

Östliche Fußgängerfurt über den Gleisbereich

- Die Signalprogramme sind auf versehentlich ungenutzte Freigabezeiten zu überprüfen. Diese Furt ist stets freizugeben, wenn Straßenbahnfreigaben, blockierte Straßenbahnen oder Zwischenzeiten es nicht verhindern (Grundstellung Grün für Fußgänger).
- Die Zwischenzeiten sind gemäß RiLSA zu berechnen, vor Ort zu überprüfen und ggf. zu kürzen. Das gilt insbesondere für Einfahr- und Räumzeiten der Straßenbahn. Nach Kürzung siehe obiger Vorschlag.

Da auch die intelligenteste LSA-Schaltung die Überlastung der zu schmalen Insel-, Rampen und Haltestellen nicht beseitigen wird, bitten wir Sie außerdem – analog zur Nachbarhaltestelle Albertinenstraße - bauliche Maßnahmen zur Erweiterung der Fußgängerflächen zu prüfen

Das kann z. B. sein:

- Zur Vergrößerung der (östlichen) Aufstellflächen kann ggf. die Rampe verkürzt oder/und die Haltestelle verkürzt oder samt angrenzender ungesicherter Querung stadtauswärts verschoben werden. Eine Verschiebung ist mindestens um 2 Meter möglich, bis an die Weichenzungen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Friederike Schirdewan

Aktion Berliner ALLEe