

■ Nahverkehr

Neue Sandkrugbrücke mit neuem Busangebot, aber ohne Schienen

aus SIGNAL 01/1995 (Februar 1995), Seite 16 (Artikel-Nr. 10000899)
IGEB

Kurz vor Weihnachten 1994 wurde endlich die Sandkrugbrücke als direkte Verbindung zwischen dem Bezirk Mitte und dem Stadtteil Moabit den Verkehr wiedereröffnet. Obwohl eine Straßenbahn beim Brückenneubau planerisch berücksichtigt wurde, sind zunächst wieder gegenteilige Fakten geschaffen worden. Anstelle des hier beabsichtigten "eigenen Bahnkörpers die Straßenbahn" (Landespressedienst vom 5.12.94) wurde die Fahrbahn in ganzer Breite für den Kfz-Verkehr hergerichtet. Offenbar glaubt auch der Verkehrssenator selbst nicht mehr daran, daß die Fertigstellung des Lehrter Bahnhofs und die spätestens dann dringend erforderliche Anbindung an das Tramnetz bis zum Jahr 2000 erfolgen, denn mindestens dann wäre die vollständige Asphaltierung der Sandkrugbrücke ein Fall für den Rechnungshof. Warum wurden bei diesem Neubau nicht schon jetzt Gleise gelegt, wie bei der Oberbaumbrücke geschehen?

Die Eröffnung der Sandkrugbrücke ermöglichte nun endlich eine neue Linienführung für die OL 245 und 340 sowie die Einstellung der "Interims"-Linie 327. Eine große Einschränkung für die Umgestaltung war allerdings unverändert zu berücksichtigen: Die Invalidenstraße ist zwischen Heidestraße und Lehrter Straße aus baulichen Gründen weiterhin für Busse gesperrt.

Aufgrund der Linienführung über Lehrter und Perleberger Straße wird die Fahrt mit dem 340er im Zusammenhang mit der (dauerhaften) Umleitung über Washingtonplatz zu einer atemberaubenden Bezirksrundfahrt, die durch einige große und viele kleine Ministaus (vor Ampelanlagen) zu einem fahrzeitmäßig unkalkulierbaren Risiko wird. Die Chance, mit der neuen OL 340 eine neue zusätzliche Direktverbindung zwischen der Ost-Berliner City und dem Bezirkszentrum Moabit einzurichten, ist somit vertan worden. Damit verbunden ist aber auch ein erheblicher betrieblicher Mehraufwand, und es ist zu prüfen, ob es nicht auch betrieblich sinnvoll wäre, den 340er geradlinig über Invalidenstraße, Washingtonplatz, Alt-Moabit zum U-Bf Turmstraße zu führen und zur Erschließung der Lehrter Straße eine eigenständige Linie einzurichten. Würde man die Verstärkungsfahrten der bestehenden OL 245, die nach wie vor an der Endstelle Lehrter Ecke Seydlitzstraße enden, bis zur Lehrter/Perleberger Straße als OL 345 verlängern (Schleifenfahrt über Rathenower, Perleberger Straße), würden nicht nur die Mehrzahl der Fahrgäste des 340ers von der direkteren Streckenführung profitieren, sondern gleichzeitig wären auch die Bereiche um die Perleberger und Lehrter Straße sowohl an die Stadtbahn wie auch an das Bezirkszentrum Moabit angebunden.

Besonders unerfreulich war wieder einmal die Information der Fahrgäste über die Änderungen. Insbesondere im Bereich Lehrter Straße ist das neue Netz auch geübten Fahrgästen erst beim genauen Hinsehen plausibel. Umso ärgerlicher ist, daß die BVG die Fahrgäste völlig unzureichend und sogar falsch informierte, so daß es dem Verein Moabiter Ratschlag e.V. vorbehalten blieb, die BVG-Kunden mit Hilfe von Aushängern über die komplizierten neuen Gegebenheiten zu informieren.



Viel Straße, aber keine Tram auf der Sandkrugbrücke: Obwohl hier angeblich schon in wenigen Jahren Straßenbahnen zum Lehrter Zentralbahnhof fahren sollen, hat der Senat seinen Ankündigungen keine Taten folgen lassen. Während auf der Oberbaumbrücke wenigstens schon Gleise gelegt worden sind, wurde bei der Sandkrugbrücke die Tram lediglich bei Statik und Querschnitt der Brücke berücksichtigt. (Foto: I. Schmidt)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000899>.

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