

■ Aktuell

Neue Tramstrecke für Potsdam

aus SIGNAL 02/1993 (März 1993), Seite 6 (Artikel-Nr: 10001589)
IGEB

Während die Berliner Fahrgäste von Straßenbahn-Neubaustrecken entgegen vollmundiger Senatsankündigungen weiterhin nur träumen können, konnten die Potsdamer feiern: Am 7. Februar 1993 wurde unter großer Beteiligung der Bevölkerung und im Beisein des brandenburgischen Verkehrsministers Jochen Wolf und des Potsdamer Oberbürgermeisters Horst Grämlich die knapp 1 km lange Straßenbahn-Verlängerung nach Drewitz eröffnet. Damit erhielt ein in den letzten Jahren fertiggestelltes Wohngebiet einen Direktanschluß bis in die Potsdamer Innenstadt. Die Fahrzeit zum S-Bf. Potsdam Stadt beträgt 20 Minuten, bis zum Platz der Einheit 24 Minuten. Die Strecke wird von den Linien 92 (zum Kapellenberg) und 96 (bis Potsdam Hauptbahnhof) tagsüber im 10-Minuten-Takt befahren. Die zweigleisige Neubaustrecke zweigt an der Gaußstraße von der bestehenden Strecke zum Stern ab, unterquert zunächst das Brückenbauwerk der Nuthestraße und schwenkt dann in einer langgestreckten Kurve in die Konrad-Wolf-Allee ein. Die jetzige Endstelle an der Robert-Baberske-Straße stellt aber nur eine Zwischenlösung dar, denn demnächst soll die Strecke in das im Bau befindliche Wohngebiet Kirchsteigfeld verlängert werden.

Der neue Abschnitt verläuft vollständig auf eigenem Bahnkörper, somit kann der Betrieb ungestört vom Autoverkehr erfolgen. Zwar wurde leider auf die Anlage von Rasengleisen verzichtet, doch ist die Strecke durch eine doppelte Baumreihe gut in das Straßensbild eingefügt. Die Baukosten in Höhe von ca. 6,5 Mio DM (aus Berliner Sicht traumhaft preiswert) wurden überwiegend aus GVFG-Mitteln bezahlt (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz).

79 Fahrzeuge werden modernisiert

Der Eröffnungszug in Doppeltraktion wurde aus den ersten modernisierten Tatra-KT4D-Wagen gebildet, die anhand der neuen zweiflügeligen, durch Lichtschranken gesicherten Außenschwenktüren leicht zu erkennen sind. Darüber hinaus wurden eine Reihe von technischen Verbesserungen eingebaut, die den Fahrgästen und dem Verkehrsbetrieb spürbare Vorteile bringen. Genannt seien hier nur die energiesparende Steuerung, zusätzliche Federungen der Drehgestelle, Infrarotsender zur Lichtsignalbeeinflussung und Haltewunschtasten an den Türen. Bis Ende 1995 sollen insgesamt 79 KT4D-Wagen in dieser Weise modernisiert werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001589>.

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



Neue Endstelle Robert-Baberske-Straße. Im Beisein zahlreicher Anwohner beginnt die offizielle Eröffnung mit einer Pallefahrt des Sonderzuges (links), einer zweiten Tram und eines Busses. (Foto: Thomas Billik)



Potsdam, Platz der Einheit, 7. Februar, 9.00 Uhr. Der Sonderzug ist abfahrtbereit zur offiziellen Eröffnung der bereits seit dem morgendlichen Betriebsbeginn befahrenen Neubaustrecke in Drewitz. Der Pfeil weist auf ein kleines, aber wichtiges Detail bei den modernisierten Tatra-Straßenbahnwagen in Potsdam: Ein Modernisierungskatalog der Berliner Straßenbahnwagen fehlt diese dringend erforderliche Maßnahme, hier wartet man lieber auf ein teures und erst langfristiges zu erwartendes Betriebsleitsystem. (Foto: Thomas Billik)