

■ Aktuell

Endlich!

aus SIGNAL 03/2006 (Juni/Juli 2006), Seite 8 (Artikel-Nr. 10002890)
IGEB Stadtverkehr

Straßenbahn fährt in der Bernauer Straße

Am 28. Mai wurde mit der Strecke durch die Bernauer Straße die zweite Straßenbahn in den ehemaligen Westteil Berlins in Betrieb genommen. Das ist fraglos ein Grund zum Feiern, auch wenn die Bilanz mit insgesamt 16 Kilometern Neubaustrecke in den 16 Jahren nach der Maueröffnung ernüchternd ist.

Wie schon bei der Seestraßen-Strecke gab es auch bei der Bernauer im Vorfeld viele Bedenken, aber gerade das einst skeptisch beäugte erste »West-Projekt" zeigt mit seinem großen Erfolg, wieviele neue Fahrgäste sich durch ein gutes Angebot (bis zum Virchow-Klinikum an Werktagen alle 5 Minuten) gewinnen lassen. Sicher wird der Umlernprozess der Anwohner an der Bernauer Straße mehrere Monate dauern, doch das gute Startangebot der BVG lässt erwarten, dass selbst für Relationen wie Wedding--Kreuzberg die M 10 für einen Teil der Fahrgäste eine attraktive Alternative zum mehrmaligem Umsteigen im Schnellbahnnetz ist. Auch die gute Anbindung an die Nord-Süd-S-Bahn mit Zugang zum S-Bf Nordbahnhof ohne Straßenquerung wird verborgene Potenziale wecken. Dennoch kann die neue Straßenbahnstrecke durch die stümperhafte Planung des Senats, der das erste Planfeststellungsverfahren zur Weiterführung der M 10 über die Invalidenstraße zum Hauptbahnhof abbrechen musste, einen erheblichen Teil ihrer Fahrgäste noch nicht erreichen. Da der Senat auch beim neuen Planfeststellungsverfahren den vierspurigen Ausbau der Invalidenstraße für den Autoverkehr zum Dogma erklärt hat, werden die absehbaren Klagen dazu führen, dass die jetzt genannte Jahreszahl 2009 für eine Inbetriebnahme zum Hauptbahnhof unrealistisch wird.

Umso wichtiger ist es, dass die Zeitverzögerung genutzt wird und parallel bereits mit den Planungen für die Weiterführung der Straßenbahn zur Turmstraße in Moabit begonnen wird. Denn erst dann wird sie das ganz große Fahrgastpotenzial erschließen. Es sei daran erinnert, dass der Berliner Senat für die U5-Verlängerung vom Alexanderplatz zum Hauptbahnhof einen Nutzen-Kosten-Faktor über 1,0 nur dadurch erreichte, dass er diesen Wert für den Abschnitt Alexanderplatz--Turmstraße ermittelte.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002890>.

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



Die Eröffnungsstraßenbahn mit den Ehrengästen erreicht die neue Endstelle S-Bahnhof Nordbahnhof. (Foto: Florian Müller)