SIGNALARCHIV.DE

Nahverkehr

Wieder Baustellentage Und wieder ohne Tram

aus SIGNAL 06/1994 (August 1994), Seite 16-18 (Artikel-Nr: 10003319)

IGEB

«Betreten der Baustelle erbeten.« Unter diesem Motto lud Bausenator Wolfgang Nagel an den beiden ersten Wochenenden im Juli zur alljährlichen Besichtigung von Berliner Baustellen ein. Die Freude über dieses Angebot wurde allerdings durch die Begrenzung auf 11 bis 15 Uhr an allen vier Tagen arg geschmälert. Mindestens bis 17 Uhr hätte der Zugang möglich sein müssen. Zu sehen waren u.a. drei U-Bahn-Baustellen: Der U-Bahnhof Warschauer Brücke, künftig wieder Endstation der Ul (Fertigstellung Herbst 1995), das Tunnelbauwerk nördlich des U-Bahnhofs Vinetastraße, etwas vollmundig als «Verlängerung der U-Bahn-Linie 2« deklariert, und der U-Bahnhof Rathaus Reinickendorf auf der U8-Nord (Inbetriebnahme am 24.9.94).

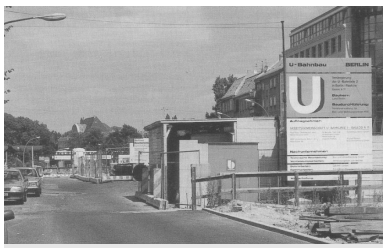
Interessant waren die Baustellentage aber nicht nur wegen der Besichtigungsmöglichkeiten. Sie führten auch drastisch vor Augen, daß es in Berlin zwar mehrere U-Bahn-Baustellen zu besichtigen gibt, aber nicht eine einzige Straßenbahnbaustelle! Fast 5 Jahre nach dem Fall der Mauer gibt es zwar wieder "grenzüberschreitenden" S- und U-Bahn-Verkehr, aber alle Tram-Linien enden unverändert vor der früheren Grenze. Und selbst die einzige Neubaustrecke, für die bisher ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde und die laut mehrfachem Bekunden von Senator Nagel im September 1995 in Betrieb gehen soll(te), ist wieder gefährdet.

Schuld daran ist allerdings nicht der Bausenator, der sich beachtlich für diese Tram engagiert hat, sondern schuld ist die gesammelte (Auto-)Lobby der Tram-Gegner, darunter neben dem Verkehrssenator auch der Regierende Bürgermeister. Seit der Sparklausur-Tagung des Senats Mitte Juli, bei der übrigens kein einziger U-Bahn-Meter "eingespart" wurde, geht es bezüglich der Tramlinie 23 drunter und drüber.

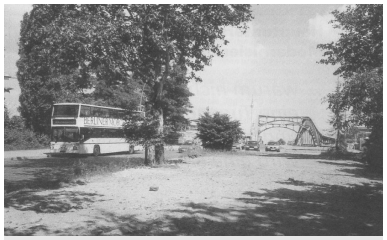
Um Geld zu sparen, wurde laut Tagesspiegel vom 23. Juli wörtlich beschlossen: "Die Verlängerung der Straßenbahn-Linie von Prenzlauer Berg nach Wedding wird zunächst nur um 500 Meter vorgenommen und bis zum ersten U-Bahnhof an der Prinzenallee geführt." Bezeichnend ist nicht nur, daß das Sparen ausgerechnet beim einzigen Tram-Projekt beginnt, bezeichnend ist auch die Unkenntnis im Senat. Wohl keinem einzigen SIGNAL-Leser muß erklärt werden, daß in diesem Beschlußsatz nahezu alles falsch bzw. unsinnig ist.

Daraufhin folgte am 1. August eine "Klarstellung" von Staatsekretär Frank Bielka, der den verreisten Bausenator vertrat: Wie "von Bausenator Wolfgang Nagel am 4. Juli 1994 in der Öffentlichkeit vorgestellt, wird die Verlängerung der Straßenbahnlinie 23 von der Björnstraße als 1. Ausbaustufe bis zur Verknüpfung mit den U-Bahn-Linien 8 und 9 am Bahnhof Osloer Straße erfolgen ... Damit ist die bisherige Streckenplanung bestätigt". Wieder falsch! Herr Nagel hatte am 4. Juli einen 1. Bauabschnitt bis Louise-Schröder-Platz angekündigt (Eröffnung im Herbst 1995). Und der 2. Bauabschnitt bis Eckernförder Platz sollte laut Senator Nagel 1996 in Betrieb gehen. Doch nun steht im Landespressedienst vom 1. August: "Der Senat

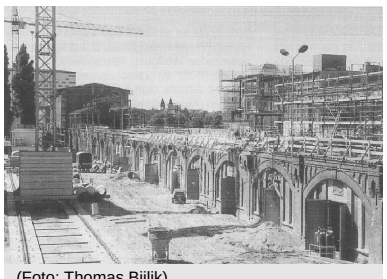
(Foto: Thomas Billik)



U-Bahn-Baustelle in Pankow. «Die Verlängerung der U-Bahn-Linie U2 in Pankow wird zwei Bahnhöfe umfassen. Die erste Station ist ein Umsteigebahnhof zur S-Bahn, die zweite der Endbahnhof Pankow-Kirche. Für die Verlängerung ... wurde im Zuge der Berliner Straße das Tunnelbauwerk etwa bis in Höhe der Borkumstraße bereits fertiggestellt. Um den U-Bahn-Bau in der Berliner Straße möglichst bald abzuschließen, wird jetzt das restliche Tunnelbauwerk bis zum Bahndamm hergestellt. ... Die besonderen Schwierigkeiten dieses Bauprojektes lassen die Eröffnung ... nicht vor dem Jahre 2000 Wirklichkeit werden«, heißt es im Faltblatt der Senatsbauverwaltung zu den Berliner Baustellentagen. Man erinnere sich: Es ist noch nicht lange her, daß Senator Nagel den Pankowern die U-Bahn für 1995/96 versprochen hatte. Bild: U-Bahn-Baustelle Berliner Straße, im Hintergrund die S-Bahn auf der Stettiner Bahn. Bild oben: Provisorischer «Deckel« über dem Abzweig zur Granitzstraße, wo später eventuell doch noch die zu DDR-Zeiten geplante Abstellanlage für Kleinprofil-Züge gebaut werden soll. Erfreulich ist, daß hier endlich einmal der Straßenbahnverkehr im Baustellenbereich aufrecht erhalten wurde. (Foto: Thomas Billik)



Tram-Baustelle Linie 23? Auch einen Monat nach dem von Bausenator Nagel angekündigten Baubeginn für die Tram-Verlängerung ist fast noch nichts geschehen. Einzige markante Veränderung: Das ehemalige Zollhäuschen an der Bösebrücke wurde (bereits vor vielen Wochen) abgerissen. (Foto: I. Schmidt)



(Foto: Thomas Billik)

wird ... im Herbst 1994 über den Zeitpunkt der weiteren Fortführung bis zum Eckernförder Platz entscheiden."

Fazit: Ein neuerlicher Erfolg für die (West-)Berliner Anti-Tram-Lobby, oder muß man bald schon von der Anti-Tram-Mafia sprechen?

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003319.

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