

■ Nahverkehr

Kein SEV auf der Oberbaumbrücke

aus SIGNAL 09-10/1994 (Dezember 1994), Seite 19-20 (Artikel-Nr: 10003345)
IGEB

Seit dem 9. November 1994 rollt der Autoverkehr über die Oberbaumbrücke, und damit ist die Realisierung des vom Senat geplanten Auto-Innenstadtringes ein deutliches Stück näher gerückt. Während Senatspolitiker stolz die Straßeneröffnung feierten, protestierten viele Bürger gegen die Senatsverkehrspolitik, und der Friedrichshainer Bezirksbürgermeister blieb der Feier fern.

Immerhin, muß man ironisch anfügen, vergaß Berlins Regierender Bürgermeister anlässlich der Straßeneröffnung nicht, den ÖPNV zu erwähnen: "Zukünftig wird auch die Straßenbahn über die Oberbaumbrücke fahren", verkündete Eberhard Diepgen. Dem aufmerksamen Zuhörer entging aber nicht, daß ein Zeitpunkt fehlte, und schließlich kann auch die Verlegung der Straßenbahnschienen im Brückenbereich nicht darüber hinwegtäuschen, daß bei allen sonstigen Straßenbaumaßnahmen im weiteren Umfeld die zukünftige Straßenbahnstrecke bewußt ignoriert wird. Sowohl der neugebaute Kreuzungsbereich Oberbaumstraße/Schlesische Straße wie auch derjenige an der Warschauer Straße/Stralauer Allee müßte bei Realisierung der Tramstrecke (erneut) völlig umgebaut werden.

Eindrucksvoller als an der Oberbaumbrücke können die Prioritäten der Berliner Verkehrspolitik kaum abgelesen werden. Nicht nur, daß der Autolawine der Weg zügig geebnet wurde, während die U-Bahn-Verbindung erst gut ein Jahr später und die Straßenbahn gar erst im nächsten Jahrhundert wiederhergestellt sind, auch die äußerst sinnvolle Einrichtung eines U-Bahn-Vorlaufbetriebs per Busangebot zwischen Schlesischem Tor und Warschauer Brücke wurde vergessen. Umsteigewillige Fahrgäste (laut Prognose nach U1-Wiederinbetriebnahme über 100.000 pro Tag!) können schließlich 15 bis 20 Minuten laufen, oder gleich mit dem Auto fahren ...

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003345>.

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



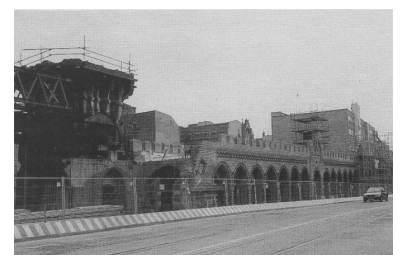
(Foto: I. Schmidt)



Ende der Ausbaustrecke. Die jetzt auf der Oberbaumbrücke gelegten Gleise sollen in den nächsten Jahren weder auf Friedrichshainer (Bild oben) noch auf Kreuzberger Seite (Bild hier) weitergeführt werden. Zwar können solche politischen Vorgaben auch geändert werden, unabänderlich aber ist, daß für die Realisierung der Tram die neue Kreuzung Warschauer Straße/Stralauer Allee (Bild links) wieder komplett umgebaut werden muß. Noch schlimmer: Die attraktive und vom Abgeordnetenhaus 1992 beschlossene Lösung, am Umsteigeknoten S- und U-Bf Warschauer Straße eine separate Straßenbahnbrücke zu bauen, ist bis mindestens 2002 nicht finanzierbar. Der bloße Einbau von Tramschienen auf der Warschauer Straßenbrücke wäre wenig sinnvoll, weil dann am S- und U-Bf keine Tramhaltestellen eingerichtet werden könnten. (Foto: Thomas Billik)



(Foto: Thomas Billik)



Während die Autos seit dem 9. November 1994 wieder über die Oberbaumbrücke fahren können, müssen die U-Bahn-Fahrgäste noch ein Jahr lang warten, bis sie wieder die neben der Straße liegende Hochbahnstrecke nutzen können. (Foto: Thomas Billik)



Der Senatsbeschluß zugunsten der Tram über die Oberbaumbrücke im Jahr 1992 hatte direkte Auswirkungen auf die Tragfähigkeit der Warschauer Brücke: Seitdem gilt eine Gewichtsbeschränkung von 7,5t auf der linken Fahrspur. Dadurch wurde bis zum heutigen Tage