SIGNALARCHIV.DE

Nahverkehr

Noch eine Neueröffnung
Straßenbahn am Bahnhof Friedrichstraße

aus SIGNAL 09-10/1997 (Januar 1998), Seite 23-24 (Artikel-Nr: 10003667)

IGEB

Plötzlich ging alles so schnell. Mal hier gebaut, mal dort gebaut, auf einmal war mit Hochdruck innerhalb weniger Wochen der Großteil aller nötigen Arbeiten erledigt. Die Rede ist von der Inbetriebnahme der Straßenbahn-Neubaustrecke am S-Bahnhof Friedrichstraße und der Wiederinbetriebnahme der Abschnitte in der nördlichen Friedrichstraße sowie der Wendeschleife Am Kupfergraben. Befahren wird die Neubaustrecke vorerst aber nur von der 50, da das für die Linien 1 und 13 erforderliche Verbindungsgleis von der Oranienburger in die Friedrichstraße aus unerfindlichen Gründen noch nicht wiederhergestellt ist.

Am 20. Dezember 1997 wurden 750 Meter Neubaustrecke feierlich dem Betrieb übergeben. Die bisherige Strecke über Am Weidendamm und Planckstraße wurde zugunsten eines Direktanschlusses des Bahnhofs Friedrichstraße aufgegeben. Von dort ist die Neubaustrecke an die bisherige Wendeschleife angebunden. Daß es diese Verbindung überhaupt gibt, dürfte bei vielen Fahrgästen in Vergessenheit geraten sein, denn von 1992 bis 1997 war die Strecke gut 900 Tage gesperrt! Sehr zur Freude parkplatzsuchender Mitbürger, die jeweils schnell registrierten, wenn keine Bahn mehr fährt - aber stets lange brauchten, bis sie nach Wiederaufnahme des Trambetriebes begriffen hatten, daß sie auf den Gleisen nichts mehr zu suchen haben.

Nach den überaus zahlreichen Vollsperrungen des hochsensiblen Innenstadtbereichs könnten gutgläubige Menschen zu der Ansicht neigen, daß nun in den nächsten Jahren geordnete Verhältnisse einziehen. Schließlich sind beim Berliner Senat gut bezahlte und hochmotivierte Leute damit beschäftigt, notwendige Bauarbeiten zum Wohle der Fahrgäste so zu koordinieren, daß nach den diversen Vollsperrungen nun alles abgearbeitet ist. Aber nicht doch! In Aussicht gestellt sind nochmals Sperrungen der Oranienbur-Straße (Linien l und 13) und der Chausseestraße (Linie 50). Die gerade erst wieder hergestellten Verbindungen werden in absehbarer Zeit also wieder gekappt werden.

Die gemeinsame Haltestelle von Straßenbahn und Bus am Oranienburger Tor ist eine erfreuliche Einrichtung. Weniger erfreulich ist, daß eine derartige Lösung am Bahnhof Friedrichstraße nicht zustande kam und die Haltestellen von Bus und Straßenbahn hier sehr weit auseinanderliegen. Am einfachsten und mit den kürzesten Umsteigewegen zur S-Bahn wäre eine ampelgesicherte gemeinsame Haltestelle unter der Bahnhofsbrücke gewesen, doch diese von den Senatsverkehrsplanem vorgesehene Lösung wurde vom damaligen Senatsbaudirektor Hans Stimmann (SPD) verhindert.

Erfreulich demgegenüber die Ausstiegshaltestelle an der Ecke Dorotheenstraße/Universitätsstraße: Hier wird gezeigt, daß auch in engen Innenstadtstraßen Haltestellen gebaut werden können, an denen gefährdungsfreies Ein- und Aussteigen möglich ist. Der Fußweg rückt halt an das Gleis heran - und das in Berlin!

In herbem Kontrast zu den salbungsvollen Worten in der Eröffnungsrede von

„20. Dezember 1997, Eröffnung der neuen Straßenbahntrasse Weidendammer Brücke - Mitte, Am Kupfergraben“ steht auf dem festlich geschmückten Eröffnungszug. Die im Vordergrund zu erkennende Haltestelle sollte ursprünglich unter den Bahnbrücken gebaut werden, was unverständlicherweise vom früheren Senatsbaudirektor Hans Stimmann verhindert wurde. (Foto: Ivo Köhler)

Vorbildlich. Am U-Bf Oranienburger Tor wurde eine gemeinsame Haltestelle für Tram und Bus gebaut. Dies wäre auch am Bf. Friedrichstraße sinnvoll gewesen. (Foto: Ivo Köhler)

(Foto: Frank Brunner)

Verkehrssenator Jürgen Klemann (CDU) zur Beschleunigung der Straßenbahn stehen die Erlebnisse allein schon beim Passieren der Wendeschleife. Die Wartezeiten vor der Vielzahl von Ampeln verdoppelt nahezu die Fahrzeit durch diese Straßenzüge. Auch durch die Friedrichstraße geht es dank der den Autoverkehr begünstigenden und die Straßenbahn benachteiligenden Berliner Ampelschaltungen nur sehr schleppend.

Vom Senat auf Eis gelegt sind die Pläne für eine Weiterführung der Tram durch die Friedrichstraße bis zur Leipziger Straße. Einst war das ja eine Forderung mehrerer Investoren in der Friedrichstraße, und am 27. Mai 1993 hatte der damalige Verkehrssenator Herwig Haase auf eine mündliche Anfrage des Abgeordneten Michael Cramer (Bündnis 90/Grüne) noch geantwortet: "Das Planfeststellungsverfahren für den Straßenbahnneubau in der Friedrichstraße wird für den Abschnitt zwischen der Weidendammer Brücke und der Leipziger Straße durchgeführt. Die Strecke wird an die in der Leipziger Straße geplante Neubaustrecke angebunden."

Das waren noch Zeiten. Inzwischen möchte Haases Nachfolger die Straßenbahn in der Leipziger Straße nur noch unterirdisch (Pre-Metro) und die in der Friedrichstraße gar nicht mehr realisieren. Als fachliche Begründung wird der geringe Straßenquerschnitt der Friedrichstraße genannt. Dieser ist zwar tatsächlich problematisch, vor allem wegen des Parksuch- und Wirtschaftsverkehres, aber es müßte versierten Verkehrsplanern möglich sein, hierzu intelligente Lösungen zu finden. Spätestens nach einem Regierungswechsel wird diese Aufgabe auf sie zukommen, denn daß die schon nach kurzer Zeit erstaunlich gut genutzte Straßenbahn am Beginn der eigentlichen Geschäftsmeile plötzlich in Seitenstraßen verschwindet, dürfte in Zukunft nur noch schwer vermittelbar sein.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003667.

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