

# Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.



Foto Dieter Höltje/Sammlung Andreas Görtler

Ausgabe 1/2002

8. Jahrgang

Mitgliederzeitschrift der  
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Mitgliederzeitschrift der  
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr  
e. V. Ausgabe 1 / 2002

| Inhalt  | Seite |
|---|-------|
| Impressum   | 3     |
| Terminkalender  | 3     |
| Nikolausfahrt 2001  | 5     |
| Die Schatzkiste<br>Historische Fotos aus Braunschweig                         | 7     |
| 25 Jahre 77er Gelenktriebwagen  | 11    |
| Neujahrsrundfahrt 2002  | 13    |
| Diavortrag von Dieter Holte<br>„Braunschweigs Straßenbahn in den 50er Jahren“ | 15    |
| Tw35 - Zeichnungen  | 17    |
| Fahrplan 1967   | 19    |
| RegioStadtBahn  | 22    |
| Tw35 - Fotos von der Renovierung  | 23    |

***Titelfoto:** Diese Büssing/Ludewig 1½-Decker beendeten ihr Leben auf der Omnibuslinie 20 in den 70er-Jahren. Wagen 6310 steht hier in Wolfenbüttel am Bahnhof.*



## Impressum

Das Mitteilungsblatt "BIN-Info" ist die offizielle Mitglieder-zeitschrift der **Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.**, c/o Herrn Jörg-Michael Meschkat, Am Forsthaus Gravenbruch 49, 63263 Neu-Isenburg (1. Vorsitzender).

Mit Namen versehene Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nah-verkehr e. V. oder der Redaktion wieder.

e-mail: [bs-interessengemeinschaft@gmx.de](mailto:bs-interessengemeinschaft@gmx.de)

Internet: <http://voigt.scheppau.bei.t-online.de>

Redaktion: Jörg Voigt, Im Körbchen 13, 38154 Scheppau

Telefon 05306-911255, e-mail: [voigt.scheppau@t-online.de](mailto:voigt.scheppau@t-online.de)

c/o Kundenservice der Braunschweiger Verkehrs-AG, Kleine Burg 3, 38100 Braunschweig, Telefon 0531-3832050

Mitarbeiter/innen dieser Ausgabe: Oliver Krapp, Jens Winnig, Andreas Gürtler, Dieter Höltge, Jörg Voigt, Jörg-Michael Meschkat, Annette Meschkat

BIN-Info Heft 1/2002 vom 08.03.2002 - Auflage: 100

Druck: Stadtwerke Braunschweig -Hausdruckerei-

**Abonnementspreis jährlich 9,20EUR einschl. Porto.**

## Termine 2002

**Freitag, 08.03.2002**

19.30 Uhr Nordbahnhof

**Jahreshauptversammlung BIN**

**Freitag, 12.04.2002**

19.30 Uhr, Nordbahnhof

**BIN-Vereinsabend**

**Mittwoch, 01.05.2002 (geplant)**

*Mehrständige Sonderfahrt in den Mai mit TW 35/ BW 201 und TW 113/ BW 250.*

*Wegen der Abstellung von Tw113/Bw250 wird als Vermietersatz der Tw35 eingesetzt. Daher ist der Termin fraglich.*



**Freitag, 17.05.2002**

19.30 Uhr, Nordbahnhof  
BIN-Vereinsabend

**Einsendeschluß für BIN-Ausgabe 02/2002**

**Freitag, 14.06.2002**

18.30 Uhr, Pförtner Betriebshof Altewiek  
Rollender Vereinsabend (Sonderfahrt mit einer Straßenbahn)

**Freitag, 09.08.2002**

19.30 Uhr, Nordbahnhof  
Vortragsabend mit Herrn Dr. Engelbert Linnenberg von der Braunschweiger Verkehrs-AG (Themen werden voraussichtlich in der BIN-Ausgabe 02/2002 bekanntgegeben)

**Einsendeschluß für BIN-Ausgabe 03/2002**

**Freitag, 13.09.2002**

19.30 Uhr Nordbahnhof  
BIN-Vereinsabend

**Freitag, 11.10.2002**

19.30 Uhr, Nordbahnhof  
BIN-Vereinsabend, Besprechung Vorbereitung der Nikolausfahrt

**Freitag, 08.11.2002**

19.30 Uhr, Nordbahnhof  
Dia-Abend mit Herrn Dieter Hölzge. Geplantes Thema:  
"Braunschweigs Omnibusse und Straßenbahnen in den 60 er Jahren"

**Einsendeschluß BIN-Ausgabe 04/2002**

**Freitag, 06.12.2002**

15.30 Uhr Pförtner Betriebshof Altewiek  
(Packen der Nikolausbeutel und Schmücken von TW 35 /BW 201)

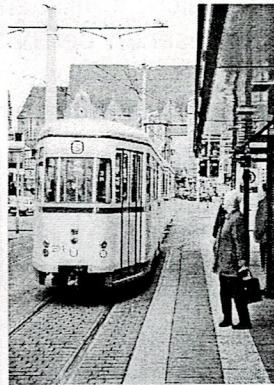
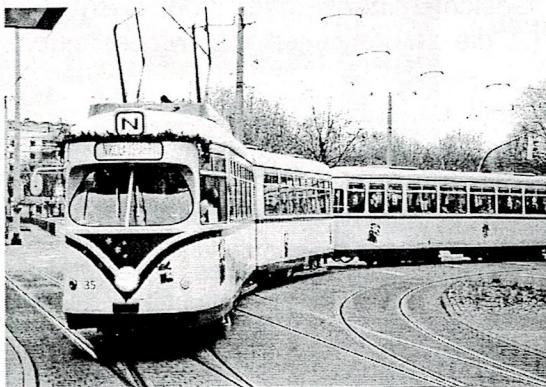
**Sonnabend, 07.12.2002**

10.00 - 12.00 - 14.00 Uhr Nikolausrundfahrt mit Tw35 und Bw201  
19.00 Uhr (Lokalität wird rechtzeitig vorher bekanntgegeben) Weihnachtsfeier  
BIN



## Nikolausfahrt 2001 war ein voller Erfolg

Endlich war es wieder soweit. Am 8. Dezember um 10 Uhr standen pünktlich alle Fahrgäste, Erwachsene und natürlich die Kinder erwartungsfroh an der Haltestelle Georg-Eckert-Straße. Kurz nachdem die fahrplanmäßigen Niederflurtriebwagen der Linie 9 und der Linie 5 durchgefahren waren kam der festlich geschmückte Zug aus Tw35 und Bw201 von der Museumstraße aus in die Haltestelle. Schnell waren alle Plätze besetzt und der pünktlichen Abfahrt des Nikolauszuges stand nichts mehr im Wege. Unter Anteilnahme von Fotografen und erstaunten Passanten in der Haltestelle Bohlweg/Damm fuhr der elegante Zug in Richtung Süden zur Wendeschleife in der Eisenbütteler Straße.



Dort angekommen bescherte der liebe gute Nikolaus die Kleinen mit einem reichhaltig gefüllten Beutel. Für das leibliche Wohl war ebenfalls gesorgt, Glühwein, selbstgekochter Kakao und vieles mehr hielt die Stimmung hoch.



Interessant war aber auch, welche Befindlichkeit einige unserer Gäste an den Tag legten. So wurden für ein Zwillingspaar zwei völlig identische Beutel gefordert, oder für ein zuhause gebliebenes Geschwisterkind sollte ebenfalls ein Geschenkebeutel herausgerückt werden. Nun ja, durchaus erstaunlich mit welchem Anspruch der ein oder andere trotz des wirklich günstigen Fahrpreises von 15 Mark für 4 Personen weitere Forderungen stellt. Aber wir sehen mit eleganter Akzeptanz über solche Kleinigkeiten hinweg und wollen uns auf das nächste Jahr freuen.

An dieser Stelle wollen wir aber noch allen freiwilligen Helfern einen herzlichen Dank aussprechen. Ohne den persönlichen Einsatz und Zeitaufwand sind die drei Fahrten am Samstag gar nicht durchzuführen. Solch Engagement wird letztendlich durch die vielen fröhlichen Gesichter der Kinder und auch der Erwachsenen belohnt (... die im Beiwagen mal wieder einen sehr

vertrauten Holzduft einatmen durften!).

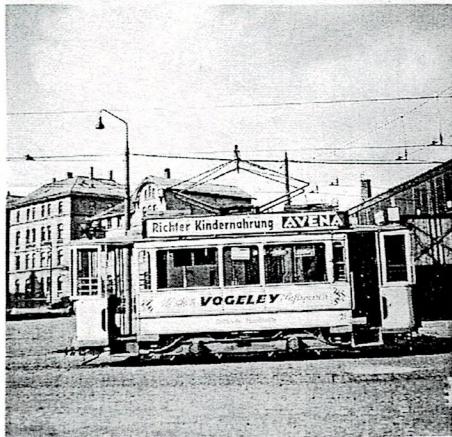


Auch ein Dank an unsere Sponsoren, die geholfen haben, die Nikolausbeutel zu füllen. Eine Liste dazu ist im Internet veröffentlicht. Der Abend klang für einen großen Teil der Vereinsmitglieder angenehm im Rahmen der Weihnachtsfeier in Rautheim aus.

# Die Schatzkiste

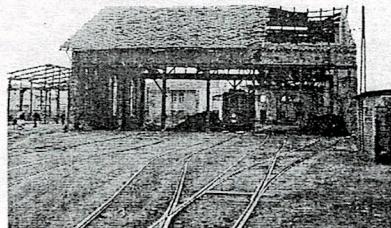
von Jörg Voigt

Lassen wir uns wieder durch ein paar schöne Bilder in die Vergangenheit nach 1949 tragen:



Tw21 präsentiert sich auf dem Betriebshof Altewiek mit zeitgemäßer Werbung. Wer weiß wohl noch, wie die Vogeley-Süßspeise damals schmeckte???

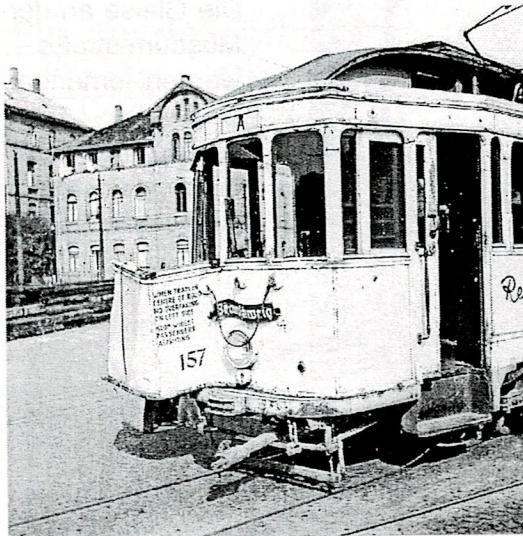
Etwas trostlos sah die eine Wagenhalle am Hauptbahnhof aus. Kriegsschäden waren immer noch nicht vollständig behoben.



Damals herrschte auf der Wolfenbütteler Straße eigentlich fast ländliche Idylle. An den Eisenbahnbrücken kreuzte die Trümmerbahn und Tw 151 wurde abrupt gestoppt.

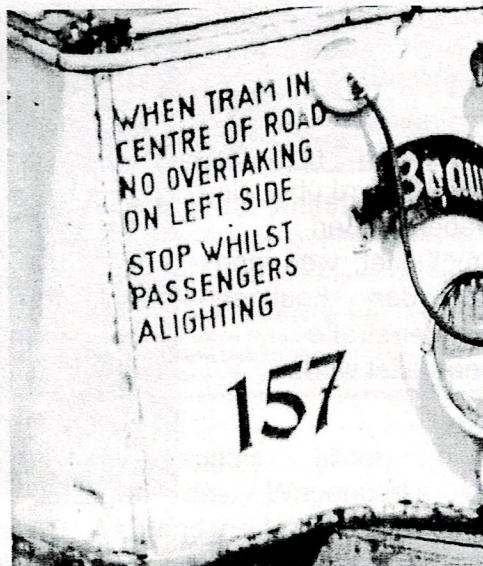


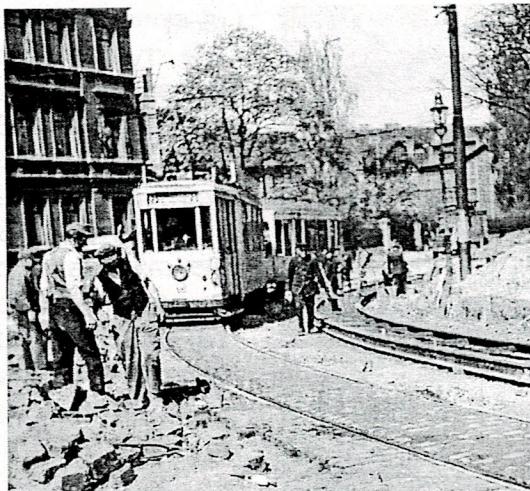
Auch 1949 fanden sich einige Schaulustige ein, um die nicht alltägliche Szene genau zu beobachten. Übrigens sind die Haken für die Halteseile der Oberleitung heute immer noch links und rechts vorhanden.



Leicht zerrissen  
steht Tw157 auf  
dem Betriebshof  
Altwiek.

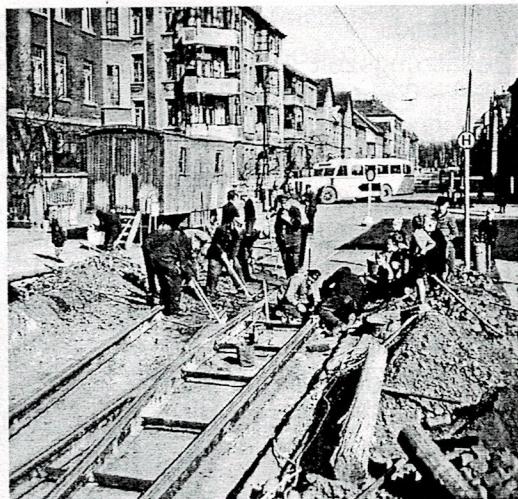
Während der Besetzungszeit waren auf den Stirnseiten der Tw diese Aufschrift angebracht. Links überholen ist verboten, wenn die Bahn in der Straßenmitte fährt. Es ist anzuhalten, wenn Fahrgäste aussteigen.





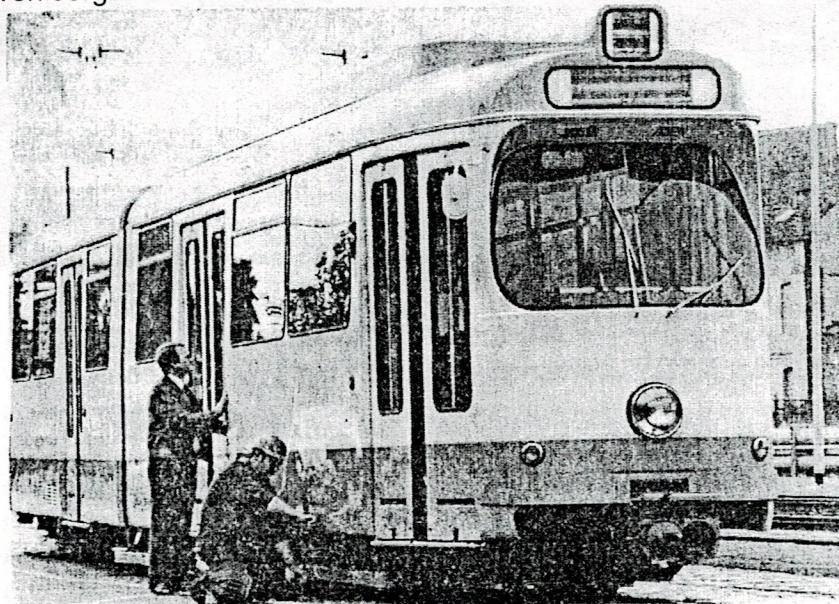
Die Gleise an der Museumstraße werden erneuert. Der Tw fährt gerade auf der Linie 8 nach Riddags-hausen.

Ein Stück weiter auf der Strecke wird auch in der Kastanienallee gebaut. Der restliche Verkehr wird über die Nebenstraßen umgeleitet, während an der heutigen Hartgerstraße gearbeitet wird.



# Ein Vierteljahrhundert unterwegs in Braunschweig – Die Baureihe 77 (Typ Mannheim) wird 25 Jahre jung

von Jörg-Michael Meschkat



## **Der erste von zwölf Triebwagen ist eingetroffen**

Schmuck und stabil war dieser Triebwagen, der Dienstag (08.08.1977) auf dem Betriebshof Altewick eintraf. Er war einer von insgesamt 18 Wagen (zwölf Triebwagen und sechs Beiwagen), die von der Waggon-Fahrzeug-Maschinen GmbH Linke-Hofmann-Busch in Salzgitter gebaut wurden. Auftraggeber war die Stadt Braunschweig. Die neuen Fahrzeuge waren für die Weststadtlinien bestimmt, deren Schienentaufe im Mai 1978 erfolgte. Ein Gelenktriebwagen, wie ihn das Foto zeigt, kostete seinerzeit etwa DM 750.000,00. Er bietet insgesamt 155 Fahrgästen Platz, von denen 41 sitzen können. Die Elektroteile wurden bei der Firma Siemens in Erlangen gefertigt und in Salzgitter dann Triebwagen "beigestellt", wie es in der Fachsprache hieß. Die Bewohner Broitzems und der Weststadt konnten sich also freuen. Knapp ein Jahr später wurden sie in – für damalige Zeiten – hochmodernen und gut gepolsterten Straßenbahnwagen zu ihrer Arbeitsstelle oder zum Einkaufsbummel in die Innenstadt gerollt.

Heute, fünfundzwanzig Jahre später, bilden diese Gelenktriebwagen das Rückgrat des Wagenparks der Braunschweiger Verkehrs-AG. Während die Nachfolgermodelle (81-Baureihe sowie die Niederflurgelenktriebwagen) sich vereinzelt mit der Elektronik schwertun,





Im Juni 1977 wurden die Tw bei LHB in Salzgitter vom damaligen Betriebsleiter der Braunschweiger Verkehrs-AG Heino Hobbie und von Gerhard Glogowki in Augenschein genommen.

verrichtet der Duewag-Gelenktriebwagen vom "Typ Mannheim" unverrichtet seinen Dienst, und ist zudem im gesamten Straßenbahnnetz einsetzbar - und – wie sich erst kürzlich wieder zeigte, auch dem härtesten Winter nebst frostigen Temperaturen gewappnet.

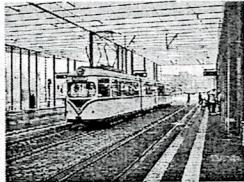
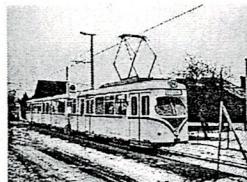
Obwohl schon fünfundzwanzig Jahre auf dem Buckel, wirkt der Gelenktriebwagen der Baureihe 77 nach wie vor elegant. Bestes Beispiel für ein sogenanntes "Face-Lifting" bildet der neue Niederflurgelenktriebwagen 0051, der aus dem seinerzeitigen Gelenktriebwagen 7762 hervorging. Es wäre wünschenswert, wenn – vor dem Hintergrund von Sparwängen, Umspurungsplänen sowie der geplanten Einführung der Regional-Stadtbahn – die verbleibenden elf Fahrzeuge der Baureihe 77 ebenfalls in Mittenwalde mit einem Niederflurmittelteil versehen sowie rundherum modernisiert würden.



## Neujahrsrundfahrt 2002

von Oliver Krapp

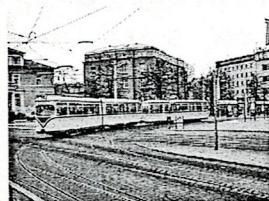
Die Neujahrsfahrt am 6. Januar 2002 wurde mit Tw 35 und Bw 201 durchgeführt. Es sollte auch Tw 9556 zum Einsatz kommen, er wurde aber mangels Beteiligung (es war auch wirklich ein Sauwetter!) wieder in den Betriebshof geschickt.



Die Fahrtroute.

Vom Betriebshof Altewiek ging es über die Wendeschleife am Hauptbahnhof zunächst in den Betriebshof Altewiek. Hier sollte die Halle umfahren werden, was aber aufgrund abgestellter Triebwagen nicht möglich war. Deshalb wurde nur eine kurze Runde über das Wendegleis gedreht. Anschließend ging es weiter zur Schleife am Krematorium und von dort aus über Kennedyplatz - Hagenmarkt nach Volkmarode.

Danach ging es über Bohlweg/Damm zum Friedrich-Wilhelm-Platz mit Fotohalt in der liniennäßig nicht befahrenen Kurve Friedrich-Wilhelm-Platz - Lessingplatz.



Die Fahrt ging weiter über Kennedyplatz - Bohlweg - Stadion zur Carl-Miele-Straße in Rühme, auch hier gab es wieder einen Fotohalt.

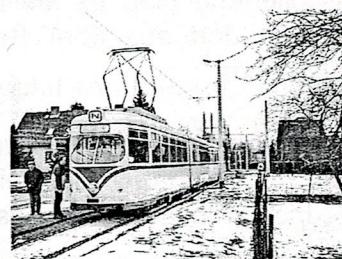
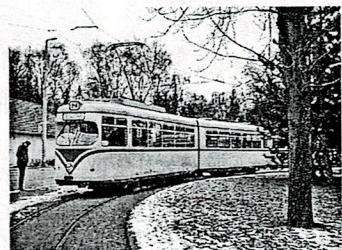


Kurz darauf ging es zurück bis zur Lincolnsiedlung, hier gab es wie immer Getränke und Souvenirs.

Die letzte Etappe ging dann über Hauptbahnhofsschleife wieder zurück zum Betriebshof Altewiek.

*Der Fahrplan:*

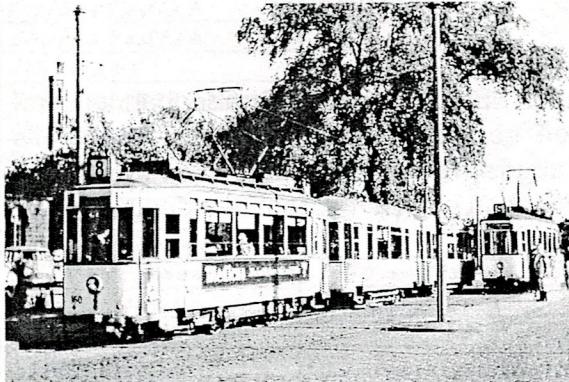
ab 10.07 Btf. Altewiek  
an 10.14 Hauptbahnhof Richtung H.-Büssing-Ring  
ab 10.22 Hauptbahnhof Richtung Berliner Platz  
an 10.29 Btf. Altewiek  
ab 10.35  
an 10.40 Krematorium  
ab 10.45  
ab 10.55 Rathaus  
an 11.11 Volkmarode  
ab 11.20  
ab 11.36 Rathaus  
an 11.40 Fr.-Wilhelm-Platz  
ab 11.45  
ab 11.50 Rathaus  
an 12.07 Rühme, Carl-Miele-Str.  
ab 12.12  
an 12.14 Rühme, Lincolnsiedlung  
ab 12.50  
ab 13.06 Rathaus  
an 13.17 Hauptbahnhof



## Braunschweigs Straßenbahnen und Omnibusse in den fünfziger Jahren

von Annette Meschkat

Mit einem DIA-Vortrag über die 50er Jahre gelang der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr ein fulminanter Auftakt des Jahresprogramms. Ca. 130 Gäste strömten am 11. Januar 2002 in den Nordbahnhof, um in die Braunschweiger Vergangenheit einzutauchen. Buchautor Dieter Höltge präsentierte rund 300 Dia-Aufnahmen der verschiedensten Straßenbahnen, Omnibusse und Fahrstrecken jener Epoche.



Abgerundet wurde der Vortrag durch einen Blick auf die jeweiligen welt- und lokal-politischen Ereignisse der vorgestellten Jahre.

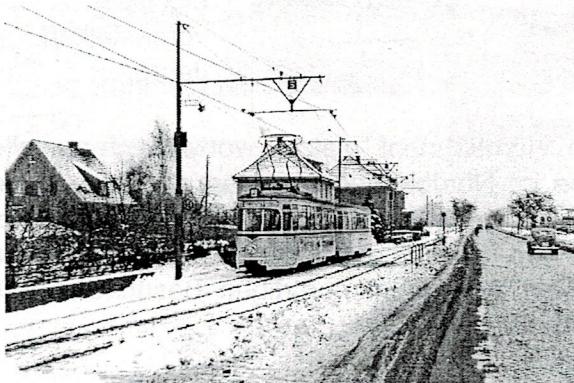
Der große Saal im Nordbahnhof "platzte" wortwörtlich aus allen Nähten. Sämtliche im Nordbahnhof zur Verfügung stehenden Stühle waren im Einsatz, dennoch ließ es sich nicht vermeiden, dass einige wenige Besucher den Dia-Vortrag stehend mitverfolgen mußten. Mit einem derartigen Besucherandrang hatte nun niemand gerechnet.

Da staunte selbst der Vorstandsvorsitzende der Braunschweiger Verkehrs-AG, Herr Thies Hinckeldeyn, der es sich nicht nehmen ließ, an diesem Abend ebenfalls zugegen zu sein.



Der Erfolg dieses Dia-Abends hat die Verantwortlichen des Vereins wie auch den Vortragenden, Herrn Dieter Hältge, dazu bewogen, eine Fortsetzung folgen zu lassen. Herr Hältge hat sich bereit erklärt, im November d.J. (08.11.2002) das Thema fortzusetzen.

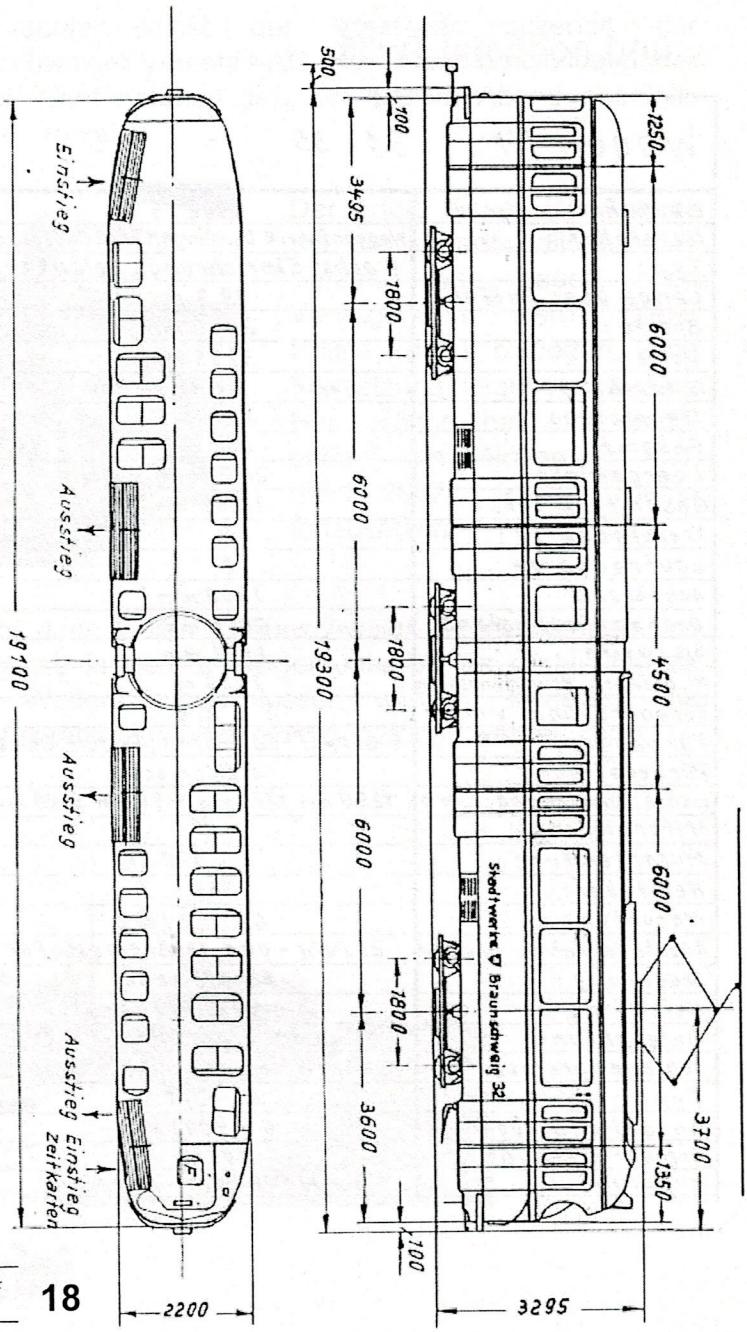
Es wird dann lauten "Braunschweigs Straßenbahnen und Omnibusse in den sechziger Jahren". Es dürfen bereits heute Wetten abgeschlossen werden, inwieweit die Besucherzahl dann noch einmal "getoppt" werden kann.



... und nochmal Tw35

|                                  |  |
|----------------------------------|--|
| Wagen Nr.: 31-35                 |  |
| Baujahr:                         | 1962                                   |
| Hersteller:                      | Waggonfabrik Verdingen Werk Düsseldorf |
| Typ:                             | 6achs. Einrichtungs Gelenkzug          |
| Länge über Puffer:               | 19,3 m                                 |
| Breite:                          | 2200 mm                                |
| Höhe:                            | 3295 mm                                |
| Sitzplätze:                      | Herst. 44 +1 VÖV 44                    |
| Stehplätze:                      | 117 117                                |
| Gesamt:                          | 161 161                                |
| Leergewicht:                     | 20800 kg                               |
| Gesamtgewicht:                   | 31265 kg                               |
| Treibradssätze:                  | 4                                      |
| Laufradssätze:                   | 2                                      |
| Achsstand:                       | 1800 mm                                |
| Orehzapfenabstand:               | 6000 mm                                |
| Spurweite:                       | 1100 mm                                |
| Kl. befahrb. Krümmungshalbm.     | 14,49 m                                |
| Türanordnung: v m h              | 2 2 2                                  |
| Türbauart:                       | 4 Doppel-Falttüren, System Düwag       |
| Türbetätigung:                   | elektrisch                             |
| Lichte Türöffnung: v m h         | 1290 mm, 1290 mm, 1290 mm, 1290 mm     |
| Motorenanzahl:                   | 2                                      |
| Motorleistung:                   | 2 x 120 kW                             |
| Hersteller:                      | SSW                                    |
| Motortyp:                        | GB 199 / 21 C                          |
| Anzahl der Fahr- u. Bremsstufen: | 21 Fahr- und 18 Bremsstufen            |
| Steuerung:                       | Schalthobel                            |
| Heizkörper:                      | Warmluftkanal                          |
| Beleuchtung:                     | 10 Neonröhren                          |
| Schienenbremse:                  | Hanning + Kahl Bielefeld               |
| Typ:                             | HL 40/1                                |
| Anzahl und Zugkraft:             | 6 x 4000 kg                            |
| Art der Erregung:                | 600 V                                  |
| Kupplung:                        | Scharfenberg - Kupplung                |





# Fahrplan ab 28. August 1967

von Jörg Voigt

Damals wußte der Fahrgäst ganz sicher noch, wo er hingehörte:

## *Die Benutzer von Wochenkarten möchten wir auf folgendes hinweisen:*

Die jeweils gültige Wertmarke muß fest aufgeklebt sein. Auf jede Wochenkarte darf nur die dem Wertaufdruck entsprechende Wertmarke geklebt werden. Die Wochenkarten sind nicht übertragbar, eine mißbräuchliche Benutzung ist strafbar.

Schülerwochenkarten haben nur Gültigkeit, wenn auf der Rückseite die Bescheinigung von der Schule oder vom Lehrherrn ausgefüllt und auf der Vorderseite der Gültigkeitszeitraum angegeben ist. Die Rückseite muß immer mit vorgezeigt werden.

Den Mißbrauch einer Wochenkarte werten wir als Betrugsvorwurf und werden ihn verfolgen.

Zu diesen Preisen sollten die Kunden damals reisen:

### § 15 Tarifbestimmungen

#### 1. Beförderungspreise

|  | Einzelfahrscheine<br>+ Kinder Erwachs.<br>(6-16 J.) |          | Vierfahrten-<br>Streifenkarten<br>+ Kinder Erwachs.<br>(6-16 J.) |          | Zehnfahrten-<br>Streifenkarten<br>+ Kinder Erwachs.<br>(6-16 J.) |          | Netzkarten     |       |      |
|--|---|----------|--|----------|--|----------|----------------|-------|------|
|  | DM/Fahrt  | DM/Fahrt | DM/Karte   | DM/Karte | DM/Karte   | DM/Karte | 7-Tage - Woche | Monat |      |
| <b>Zone 1</b><br>a) Stadtgeb. Braunschweig<br>b) Stadtgeb. Wolfenb. bis<br>nördl. Holzrand<br>c) nördl. Holzrand bis<br>Haltest. Melveroda<br>d) Rüningen bis Holz-<br>stelle Elmblick<br>e) Coatesiedlung b. Ölper  | 0,30  | 0,60     | 1,-  | 2,-      | 2,30   | 4,50     | 3,50           | 7,-   | 30,- |
| <b>Zone 2</b><br>a) nördl. Holzrand bis<br>Braunschweig<br>b) Rüningen bis Brsg.<br>c) Coatesiedl. bis Brsg.<br>d) Wolfenb. bis Haltest.<br>Melveroda<br>e) Rüningen bis nördl.<br>Holzrand<br>f) Coatesiedl. b. Rüningen<br>g) Coatesiedl. bis nördl.<br>Holzrand | 0,40  | 0,80     | 1,30   | 2,50     | 3,-  | 6,-      | 5,-            | 10,-  | 45,- |
| <b>Zone 3</b><br><b>Gesamtes Netz</b>  | 0,70  | 1,30     | 2,30   | 4,50     | 5,-  | 10,-     | 7,50           | 15,-  | 55,- |

+ - Kinder bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres, soweit sie nicht gem. Beförderungsbedingungen,  
§ 7, Abs. 1, frei befördert werden.



# Linie 13

Omnibus-Einmannbetrieb  
Bitte vorn einsteigen und  
mit abgezähltem Geld zahlen

Flughafen – Querum – Berliner Straße – Riddagshausen –  
Prinz-Albr.-Park – Kastanienallee – Staatstheater – Rathaus –  
City-Ring – Altstadtmarkt – Broitzemer Straße – Donaustraße

Montag bis Freitag

| Wagenfolge in Minuten       | 12   |   | 20   |  | 12                                 |                                    | 20               |                                    | 40              |    | 0 <sup>05</sup> |
|-----------------------------|--|---|--|--|------------------------------------|------------------------------------|------------------|------------------------------------|-----------------|----|-----------------|
|                             | 6  | 10  | 6  | 10   | 20                                 | 20                                 | 20               | 20                                 | 20              | 20 |                 |
| Flughafen . . . . . ab      | 5 <sup>13</sup> 5 <sup>25</sup> –7 <sup>49</sup>                 |   | 8 <sup>07</sup> –15 <sup>22</sup>                                    |  | 15 <sup>37</sup> –18 <sup>13</sup> | 18 <sup>22</sup> –19 <sup>22</sup> | 19 <sup>36</sup> | 19 <sup>56</sup> –23 <sup>16</sup> |                 |    |                 |
| Am Walde . . . . . "        | 5 <sup>17</sup> 5 <sup>29</sup> –7 <sup>53</sup>                 |   | 8 <sup>06</sup> –15 <sup>26</sup>                                    |  | 15 <sup>41</sup> –18 <sup>17</sup> | 18 <sup>26</sup> –19 <sup>26</sup> | 19 <sup>40</sup> | 20 <sup>00</sup> –23 <sup>20</sup> |                 |    | 0 <sup>09</sup> |
| Zum Zoll . . . . . an       | 5 <sup>19</sup> 5 <sup>31</sup> –7 <sup>55</sup>                 |   | 8 <sup>08</sup> –15 <sup>28</sup>                                    |  | 15 <sup>43</sup> –18 <sup>19</sup> | 18 <sup>28</sup> –19 <sup>28</sup> | 19 <sup>42</sup> | 20 <sup>02</sup> –23 <sup>22</sup> |                 |    | 0 <sup>11</sup> |
| Wagenfolge in Minuten       |  | 6   | 10   |  | 6                                  | 10                                 |                  | 20                                 |                 |    |                 |
| Zum Zoll . . . . . ab       | 5 <sup>07</sup> 5 <sup>19</sup> 5 <sup>31</sup> –7 <sup>55</sup> | 8 <sup>01</sup> 8 <sup>03</sup> –15 <sup>28</sup>                 | 15 <sup>31</sup> 15 <sup>37</sup> 15 <sup>43</sup> –18 <sup>19</sup> | 18 <sup>28</sup> –19 <sup>28</sup>                                   | 19 <sup>42</sup>                   | 20 <sup>02</sup> –23 <sup>22</sup> | 23 <sup>42</sup> | 23 <sup>42</sup>                   | 0 <sup>11</sup> |    |                 |
| Querum-Ort . . . . . "      | 5 <sup>09</sup> 5 <sup>21</sup> 5 <sup>33</sup> –7 <sup>57</sup> | 8 <sup>03</sup> 8 <sup>09</sup> –15 <sup>29</sup>                 | 15 <sup>33</sup> 15 <sup>39</sup> 15 <sup>45</sup> –18 <sup>21</sup> | 18 <sup>29</sup> –19 <sup>29</sup>                                   | 19 <sup>43</sup>                   | 20 <sup>03</sup> –23 <sup>23</sup> | 23 <sup>43</sup> | 0 <sup>12</sup>                    |                 |    |                 |
| Berliner Straße . . . . . " | 5 <sup>14</sup> 5 <sup>26</sup> 5 <sup>38</sup> –8 <sup>02</sup> | 8 <sup>08</sup> 8 <sup>13</sup> –15 <sup>33</sup>                 | 15 <sup>38</sup> 15 <sup>44</sup> 15 <sup>50</sup> –18 <sup>26</sup> | 18 <sup>33</sup> –19 <sup>33</sup>                                   | 19 <sup>47</sup>                   | 20 <sup>07</sup> –23 <sup>27</sup> | 23 <sup>47</sup> | 0 <sup>16</sup>                    |                 |    |                 |
| Ebertallee . . . . . "      | 5 <sup>17</sup> 5 <sup>29</sup> 5 <sup>41</sup> –8 <sup>05</sup> | 8 <sup>11</sup> 8 <sup>16</sup> –15 <sup>36</sup>                 | 15 <sup>41</sup> 15 <sup>47</sup> 15 <sup>53</sup> –18 <sup>29</sup> | 18 <sup>36</sup> –19 <sup>36</sup>                                   | 19 <sup>50</sup>                   | 20 <sup>10</sup> –23 <sup>30</sup> | 23 <sup>50</sup> | 0 <sup>19</sup>                    |                 |    |                 |
| Pr.-Albr.-Park . . . . . "  | 5 <sup>19</sup> 5 <sup>31</sup> 5 <sup>43</sup> –8 <sup>07</sup> | 8 <sup>13</sup> 8 <sup>18</sup> –15 <sup>38</sup>                 | 15 <sup>43</sup> 15 <sup>49</sup> 15 <sup>55</sup> –18 <sup>31</sup> | 18 <sup>38</sup> –19 <sup>38</sup>                                   | 19 <sup>52</sup>                   | 20 <sup>12</sup> –23 <sup>32</sup> | 23 <sup>52</sup> | 0 <sup>21</sup>                    |                 |    |                 |
| Altewierkiring . . . . . "  | 5 <sup>22</sup> 5 <sup>34</sup> 5 <sup>46</sup> –8 <sup>10</sup> | 8 <sup>16</sup> 8 <sup>20</sup> –15 <sup>40</sup>                 | 15 <sup>46</sup> 15 <sup>52</sup> 15 <sup>58</sup> –18 <sup>34</sup> | 18 <sup>40</sup> –19 <sup>40</sup>                                   | 19 <sup>54</sup>                   | 20 <sup>14</sup> –23 <sup>34</sup> | 23 <sup>54</sup> | 0 <sup>23</sup>                    |                 |    |                 |
| Staatstheater . . . . . "   | 5 <sup>26</sup> 5 <sup>38</sup> 5 <sup>50</sup> –8 <sup>14</sup> | 8 <sup>20</sup> 8 <sup>23</sup> –15 <sup>43</sup>                 | 15 <sup>50</sup> 15 <sup>56</sup> 16 <sup>02</sup> –18 <sup>38</sup> | 18 <sup>43</sup> –19 <sup>43</sup>                                   | 19 <sup>57</sup>                   | 20 <sup>17</sup> –23 <sup>37</sup> | 23 <sup>57</sup> | 0 <sup>26</sup>                    |                 |    |                 |
| Rathaus . . . . . "         | 5 <sup>28</sup> 5 <sup>40</sup> 5 <sup>52</sup> –8 <sup>16</sup> | 8 <sup>22</sup> 8 <sup>25</sup> –15 <sup>45</sup>                 | 15 <sup>52</sup> 15 <sup>58</sup> 16 <sup>04</sup> –18 <sup>45</sup> | 18 <sup>45</sup> –19 <sup>45</sup>                                   | 20 <sup>01</sup>                   | 20 <sup>21</sup> –23 <sup>41</sup> | 0 <sup>01</sup>  | 0 <sup>30</sup>                    |                 |    |                 |
| Altstadtmarkt . . . . . "   | 5 <sup>31</sup> 5 <sup>43</sup> 5 <sup>55</sup> –8 <sup>19</sup> | 8 <sup>25</sup> 8 <sup>28</sup> –15 <sup>48</sup>                 | 15 <sup>55</sup> 16 <sup>01</sup> 16 <sup>07</sup> –18 <sup>43</sup> | 18 <sup>48</sup> –19 <sup>48</sup>                                   | 20 <sup>04</sup>                   | 20 <sup>24</sup> –23 <sup>44</sup> | 0 <sup>04</sup>  | 0 <sup>33</sup>                    |                 |    |                 |
| Goslarische Str. . . . . "  | 5 <sup>35</sup> 5 <sup>47</sup> 5 <sup>59</sup> –8 <sup>23</sup> | 8 <sup>31</sup> 8 <sup>35</sup> 8 <sup>39</sup> –15 <sup>53</sup> | 16 <sup>05</sup> 16 <sup>11</sup> 16 <sup>15</sup> –18 <sup>47</sup> | 18 <sup>51</sup> –19 <sup>51</sup>                                   | 20 <sup>07</sup>                   | 20 <sup>27</sup> –23 <sup>47</sup> | 0 <sup>07</sup>  | 0 <sup>36</sup>                    |                 |    |                 |
| Cyriaksring . . . . . "     | 5 <sup>37</sup> 5 <sup>49</sup> 6 <sup>01</sup> –8 <sup>25</sup> | 8 <sup>33</sup> 8 <sup>37</sup> –15 <sup>53</sup>                 | 16 <sup>01</sup> 16 <sup>07</sup> 16 <sup>13</sup> –18 <sup>49</sup> | 18 <sup>53</sup> –19 <sup>53</sup>                                   | 20 <sup>09</sup>                   | 20 <sup>29</sup> –23 <sup>49</sup> | 0 <sup>09</sup>  | 0 <sup>38</sup>                    |                 |    |                 |
| Isarstraße . . . . . an     | 5 <sup>43</sup> 5 <sup>55</sup> 6 <sup>07</sup> –8 <sup>31</sup> |   | 8 <sup>38</sup> –15 <sup>58</sup>                                    | 16 <sup>07</sup> 16 <sup>13</sup> 16 <sup>19</sup> –18 <sup>55</sup> | 18 <sup>58</sup> –19 <sup>58</sup> | 20 <sup>14</sup> –23 <sup>54</sup> | 0 <sup>14</sup>  | 0 <sup>43</sup>                    |                 |    |                 |

Außerdem ob Jugendherberge 4.54, 5.06, 5.18, 5.24, 5.30, 5.36, 6.01, 15.22, 15.32 u. 15.43 bis Isarstraße  
ob Staatstheater 5.32, 5.44 u. 15.48 bis Isarstraße  
ob Flughafen 8.17, 18.53, 0.23 u. 0.52 bis Ebertallee, dann zum Betriebshof Lindenberg über  
Brodweg – Helmstedter Straße  
ob „Zum Zoll“ 8.22, 18.17, 18.41, 19.19, 19.36 u. 23.57 bis Ebertallee, dann zum Betriebshof Linden-  
berg über Brodweg – Helmstedter Straße

Interessant ist sicher die damalige Fahrzeitverteilung, die den Einmannbetrieb berücksichtigen mußte. Auf der Linie 13 fuhren damals Solowagen, daher die dichte Fahrzeugfolge, die heute zu einigen Tageszeiten sicher auch mit Gelenkbussen wünschenswert wäre.

Weiterhin ist auffällig, daß die Fahrzeiten zwischen den Haltestellen den Verkehrsverhältnissen angepaßt sind. Die eigenen Erfahrungen im Fahrdienst vom 31. Januar 2002 auf der Linie 419/429 würden eine solche Anpassung in puncto Fahrplantreue auch heute sicher sinnvoll machen.



→ Linie 13 Isarstraße – Flughafen

| km<br>B. | Minuten<br>N. | Haltestelle            | km<br>B. | Minuten<br>N. | Haltestelle            |
|----------|---------------|------------------------|----------|---------------|------------------------|
| 0        | 0             | Isarstraße             | 0        | 0             | Flughafen              |
| 0,8      | 1             | Am Queckenberge        | 0,2      | 1             | Luftfahrtforsch.-Anst. |
| 1,2      | 2             | Donaustraße            | 0,7      | 2             | Autobahn               |
| 1,5      | 3             | KVG-Lager-Hpteing.     | 1,8      | 3             | Peterskamp             |
| 2,3      | 4             | Jugendherberge         | 2,2      | 4             | Am Walde               |
| 2,8      | 5             | Cyriaksring            | 3,0      | 6             | Zum Zoll               |
| 3,6      | 8             | Goslarsche Str.        | 3,5      | 8             | Querum-Ort             |
| 4,0      | 10            | Güldenstraße           | 3,8      | 10            | Essener Straße         |
| 4,3      | 12            | Altstadtmarkt          | 4,3      | 11            | Pappelbergsiedlung     |
| 4,6      | 13            | Fr.-Wilh.-Platz        | 5,1      | 13            | Berliner Straße        |
| 5,1      | 14            | Münzstraße             | 6,1      | 15            | Kreuzteich             |
| 5,5      | 16            | Rathaus                | 6,4      | 16            | Ebertallee             |
| 5,9      | 17            | Staatstheater          | 6,9      | 17            | Nußberg                |
| 6,3      | 19            | Steintor               | 7,5      | 18            | Prinz-Albrecht-Park    |
| 6,5      | 20            | Helmstedter Str.       | 7,8      | 20            | Lönssstraße            |
| 6,8      | 21            | Altewiekring           | 8,2      | 21            | Altewiekring           |
| 7,2      | 22            | Lönssstraße            | 8,6      | 22            | Helmstedter Str.       |
| 7,5      | 24            | Prinz-Albrecht-Park    | 8,8      | 23            | Steintor               |
| 8,1      | 25            | Nußberg                | 9,2      | 25            | Staatstheater          |
| 8,6      | 26            | Ebertallee             | 9,7      | 27            | Rathaus                |
| 8,9      | 27            | Kreuzteich             | 10,1     | 29            | Neue Straße            |
| 9,9      | 29            | Berliner Straße        | 10,5     | 30            | Altstadtmarkt          |
| 10,7     | 31            | Pappelbergsiedlung     | 10,9     | 32            | Güldenstraße           |
| 11,2     | 32            | Essener Straße         | 11,2     | 34            | Goslarsche Straße      |
| 11,5     | 34            | Querum-Ort             | 12,0     | 36            | Cyriaksring            |
| 12,0     | 36            | Zum Zoll               | 12,5     | 38            | Jugendherberge         |
| 12,8     | 38            | Am Walde               | 13,3     | 39            | KVG-Lager-Hpteing.     |
| 13,2     | 39            | Peterskamp             | 13,6     | 40            | Donaustraße            |
| 14,3     | 40            | Autobahn               | 14,0     | 41            | Am Queckenberge        |
| 14,8     | 41            | Luftfahrtforsch.-Anst. | 14,8     | 42            | Isarstraße             |
| 15,0     | 42            | Flughafen              |          |               |                        |

B = Berufsverkehr      N = Normalverkehr

Hier sind die sechs Minuten längere Fahrzeit zu erkennen.

»Wenn es um den Sitzplatz geht:  
Das Alter sitzt, die Jugend steht.«

## Die RegioStadtBahn im Großraum Braunschweig

### ***Neues Verkehrskonzept für die Region – Gemeinsame Anstrengungen notwendig***

Immer mehr Menschen ziehen in das Braunschweiger Umland. Dadurch entstehen immer größere Verkehrsströme, die die Stadt vor neue Herausforderungen stellen.

Jüngste Untersuchungen ergaben, dass 58 Prozent der Besucher mit dem Auto in die City fahren. Tendenz steigend. In Braunschweig nutzen etwa 16 Prozent weniger Fahrgäste den Öffentlichen Personennahverkehr für Cityfahrten als in vergleichbaren Großstädten mit ähnlicher Infrastruktur und Einwohnerzahl. Die Entwicklung des Verkehrsgeschehens in der Bundesrepublik Deutschland macht auch vor den Toren der Region Braunschweig nicht Halt. Die Mobilität steigt und damit das Verkehrsaufkommen.

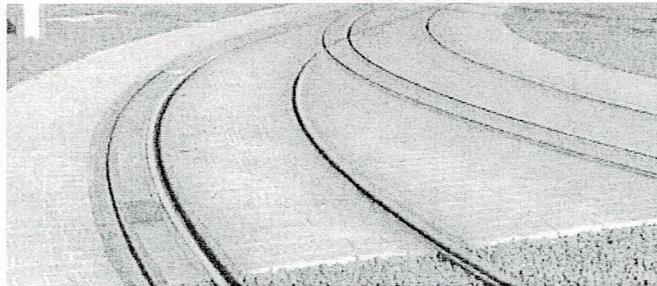
Die Ursache dafür liegt im wesentlichen in der Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte. Die wichtigen Lebensbereiche Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit haben sich räumlich immer weiter auseinander entwickelt. Um dennoch diesen Aktivitäten noch nachgehen zu können, müssen immer weitere Wege zurückgelegt werden. Da diese Problematik weder kurz- noch mittelfristig vollständig zu lösen ist, steht die Verkehrspolitik vor großen Herausforderungen.



Dabei wird der individuale Verkehr immer mehr an seine Grenzen stoßen – heute schon staut sich der Verkehr auf der BAB 2 nicht mehr auf zwei sondern auf drei Fahrspuren pro Richtung.

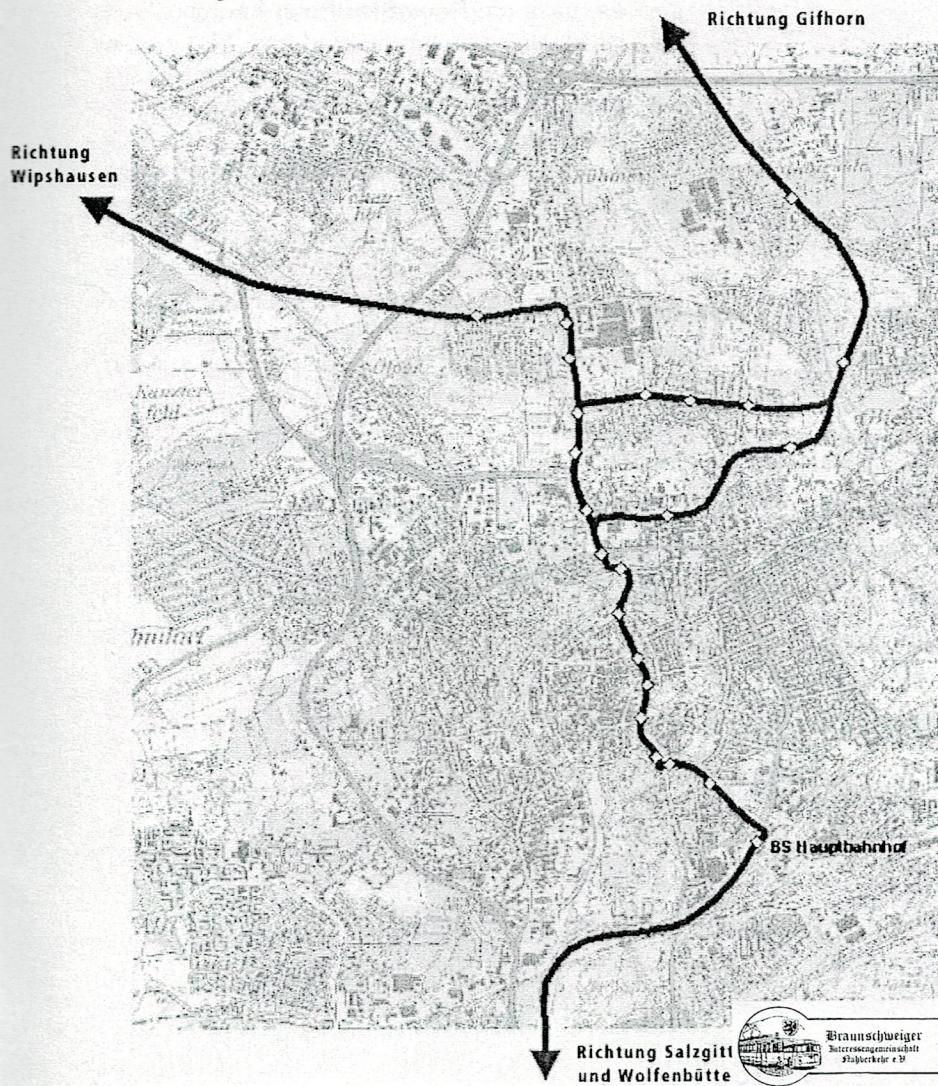
Diese Entwicklung wurde im Großraum Braunschweig bereits vor Jahren erkannt. Seitdem werden Überlegungen angestellt, wie der öffentliche Verkehr in der Region gestärkt werden kann. Zurzeit gibt es (noch) Eisenbahnstrecken, die viele Orte der Region verbinden. Allerdings sind einige geprägt vom schlechten Gleiszustand und eingeschränkten Fahrtenangebot. Zudem ist stellenweise die Lage der Bahnhöfe abseits der Zentren – vor allem in Braunschweig und Gifhorn. An diesem Punkt setzt das Konzept "RegioStadtBahn im Großraum Braunschweig" an.

Durch die Verbindung von Eisenbahnstrecken mit dem Braunschweiger Stadtbahnnetz und dem Neubau von Stadtbahnstrecken in Gifhorn und Salzgitter-Lebenstedt wird sich die Möglichkeit bieten, unabhängig vom anderen Verkehr erstmals mit demselben Fahrzeug direkt in die Zentren zu fahren. Dabei ist das RegioStadtBahn Fahrzeug aber kein Eisenbahntriebwagen sondern eine Stadtbahn, die auch auf Eisenbahnstrecken fahren kann – wie beispielsweise in Karlsruhe, Saarbrücken und in Kassel. Die Einrichtung neuer Haltestellen wird die Bahn näher an ihre Nutzer bringen. Außerdem soll die RegioStadtBahn durch den Bau von Verknüpfungsanlagen besser an andere Verkehrsmittel – wie Bus, Fahrrad und Pkw – angebunden werden.





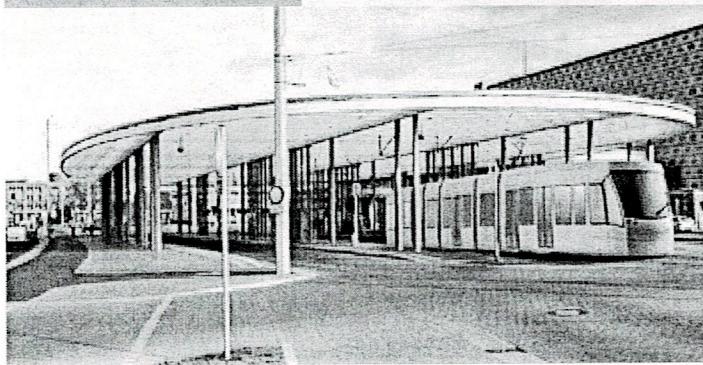
Die Grafik zeigt das geplante Linienkonzept. Ebenfalls dieser Abbildung zu entnehmen ist die geplante Führung der RegioStadtBahn durch die Braunschweiger Innenstadt: Vom Hauptbahnhof über den Bohlweg bis zum Anschlussgleis des Heizkraftwerkes Mitte am Pressehaus beziehungsweise weiter nach Norden am Stadion vorbei bis zum Hafengleis und dem ehemaligen Streckengleis nach Celle am Schwarzen Berg.





In Abstimmung mit dem Zweckverband Großraum Braunschweig erarbeiten die Stadtverwaltung Braunschweig und die Braunschweiger Verkehrs-AG einen gemeinsamen Projektlaufplan für die Baumaßnahmen in Braunschweig. Ziel ist es, dass die RegioStadtBahn im Jahr 2006 ihren Betrieb aufnehmen und bis in die Braunschweiger Innenstadt fahren kann. Bis Ende 2008 sollen alle RegioStadtBahn-Strecken in Braunschweig fertiggestellt sein. Dieses Vorhaben wird von allen Beteiligten viel Kraft und eine enge Zusammenarbeit erfordern. Dabei sollte aber auch immer bewusst bleiben, dass die RegioStadtBahn eine Chance für Braunschweig und die gesamte Region darstellt, den wachsenden Verkehrsproblemen entgegenzuwirken und damit die Lebensqualität zu erhalten.

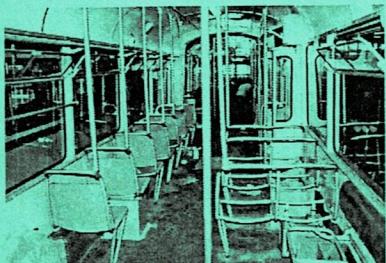
Quelle: Braunschweiger Verkehrs-AG



## BIN renoviert Tw35

von Jens Winnig

Nachdem bereits vor gut drei Jahren die Vereinsmitglieder der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. den historischen Straßenbahntriebwagen 35 in sein altes äußeres Farbkleid versetzt haben, folgte nun der Innenbereich.



Am 12. Januar 2002 um 9.30 Uhr war es soweit, die Mitglieder des Vereins trafen sich beim Pförtner auf dem Betriebshof Altewiek, um gemeinsam mit den Arbeiten zu beginnen. Als Erstes mußte festgestellt werden, das 16 Vereinsmitglieder zu diesem Termin gekommen waren !!!

Nach der Arbeitseinteilung für die Helfer, wurden die zu bearbeitenden Teile ausgebaut, alle Sitze, Holzteile die Überlackiert wurden sind, sowie Kleinigkeiten (Leisten, metallene Griffe auf Holz verschraubt). Die Sitzflächen, Seitenwände, Sitzgestelle, Sandkästen und alle weiteren zu lackierenden Teile wurden angeschliffen, damit die neue Farbe auch hält.

Nach Ende des ersten Tages waren diese Arbeiten erledigt. Am darauffolgenden Sonnabend wurde bereits mit der Lackierung begonnen, an anderer Stelle noch Kleinigkeiten ausgebaut, auch eine Fußbodenleiste der Seitenwand-halterung wieder gerade gebogen.

Die Malerarbeiten wurden am folgenden Sonnabend fortgesetzt. Inzwischen wurde auch das alte DüWag-Schild an der Font angebracht, jetzt ist das Gesicht des Wagens, wie bei seiner Auslieferung im Jahre 1962 komplett.



Am 2. Februar war es soweit, die neulackierten grünen Sitze konnten eingebaut werden, was zwei Sonnabende dauerte. An unseren voraussichtlich letzten Einsatztagen dieses Aktes, sollten am 16. und 23. Februar die neu furnierten Holzteile eingebaut werden, sowie eine gründliche Abschlußreinigung erfolgen.

In der Zwischenzeit hat sich die Arbeitsgruppe etwas verringert. Damit ist der Wagen auch im Inneren in den Farben der Auslieferung zurückversetzt, nur der Schaffnerplatz fehlt noch, dieser soll zu einem späterem Zeitpunkt folgen.

Für dieses Projekt, Einbau des Schaffnerplatzes, sucht der Verein noch Bilder bzw. Zeichnungen, wer so etwas hat, möge dies dem Verein bzw. dem Redakteur des Heftes für Reproduktionszwecke zur Verfügung stellen. Danke im voraus.

#### WICHTIG!

Jeder kann für die BIN-Info Beiträge schreiben. Diese sollen am Besten auf Diskette zur Verfügung stehen oder können an die Adresse:

**[joerg.voigt@bsvag.de](mailto:joerg.voigt@bsvag.de)**

gemailt werden. Auch Powerpoint-Dateien oder Fotos in allen erdenklichen Formaten sind möglich.

In der nächsten Ausgabe erscheint u.a. ein Bericht zur Werksbesichtigung bei LHB am 11. Februar 2002! Weiterhin Aktuelles zum Drei-Schienen-Umbau der Siegfriedstraße ab Sommerferienbeginn (Pläne und Fotos).

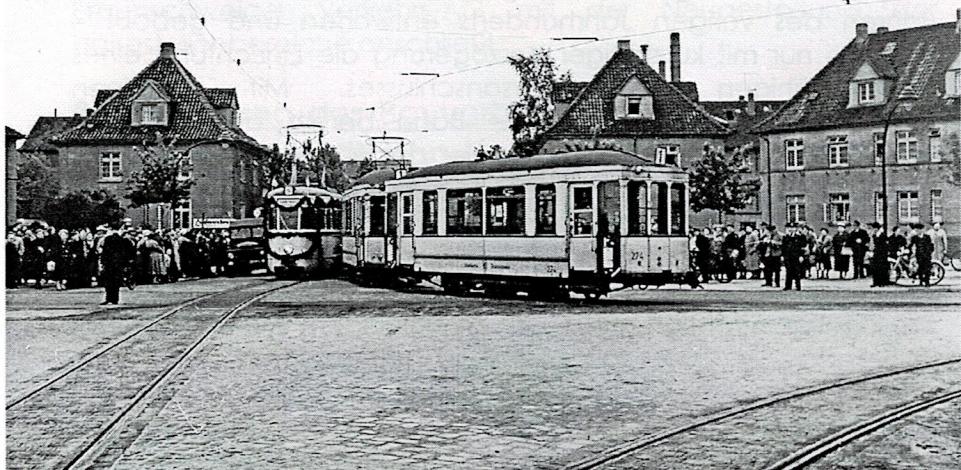
#### **Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.**

Der Jahresbeitrag für die ordentliche Mitgliedschaft beträgt ab 1. Januar 2002 für Erwachsene 33EUR, für Kinder 16EUR, für Familien 48EUR. Im Beitrag ist die Zusendung der Mitgliederzeitschrift enthalten.

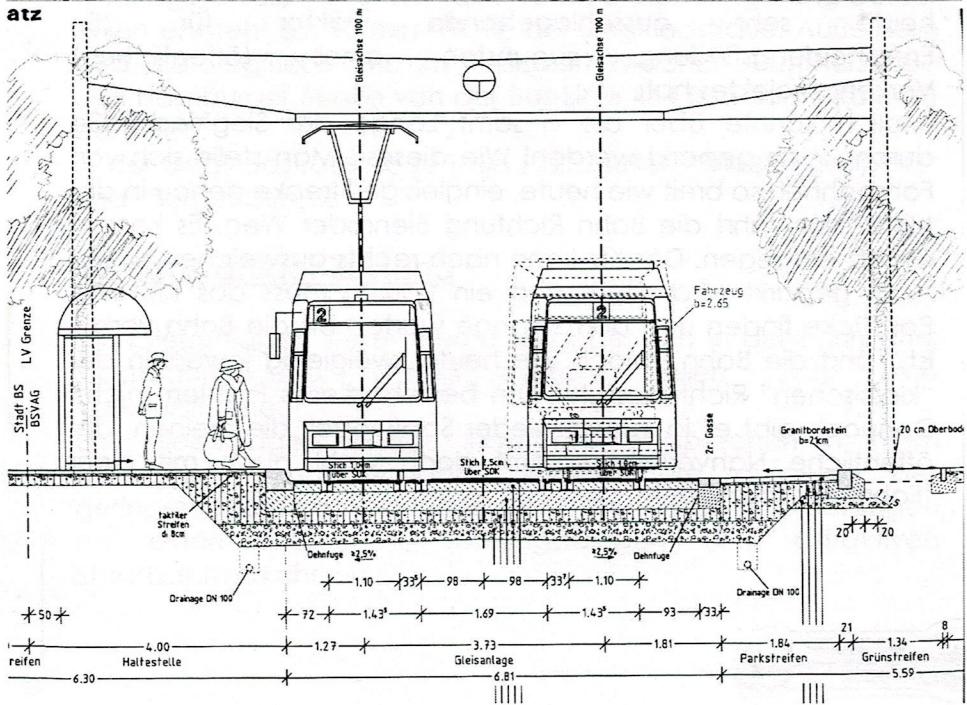


# Sonderbeilage März 2002

## Umbau Siegfriedstraße



atz



## Die Stadtbahn in der Siegfriedstraße

Die Strecke im Zuge der Siegfriedstraße ist ein Musterbeispiel für eine integrierte Stadtplanung, die gerade heute in unserer Stadt nur noch an wenigen Stellen zu finden ist: Mit dem Bau einer Großsiedlung – das Siegfriedviertel wurde in den 20er Jahren des vorigen Jahrhunderts entworfen und gebaut – begann nur mit kurzfristiger Verzögerung die Einrichtung eines leistungsfähigen Nahverkehrsanschlusses. Mit einzelnen Zwischenetappen erreichte die Bahn bereits bis 1930 den Bienroder Weg. Vorteilhaft war hier der früher übliche Einsatz von Zwei-Richtungs-Fahrzeugen, so dass der Betrieb schon mit dem Einbau eines einfachen Gleiswechsels zum Kehren der Fahrzeuge aufgenommen werden konnte.

Die heutige Situation mit einem zweigleisigem Ausbau besteht seit Ende der 50er Jahre und ist seither im Wesentlichen unverändert. Am Rande sei erwähnt, dass der zweigleisige Ausbau neben der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und natürlich der Durchführung eine sicheren Betriebs auch einen heute sehr ausschlaggebenen Faktor für die Entscheidungsfindung zugunsten eines (öffentlichen) Verkehrsprojektes hat:

Endlich konnte über die gesamt Länge der Siegfriedstraße durchgehen geparkt werden! Wie dieses? Man stelle sich vor: Fahrbahnen so breit wie heute, eingleisige Strecke genau in der Mitte. Nun fährt die Bahn Richtung Bienroder Weg. Es kommt ein Kfz entgegen. Das Kfz kann nach rechts ausweichen, wenn nicht geparkt wird. Steht dort ein Parker, muss das Kfz eine Parklücke finden und dort solange warten bis die Bahn vorbei ist. Fährt die Bahn jedoch wie heute zweigleisig jeweils in der "klassischen" Richtungsfahrbahn besteht dieses Problem nicht. Dennoch gibt es ja immer wieder Spaßvögel, die meinen, der öffentliche Nahverkehr kommt doch wohl auch mit einer (Fahr)Spur (=eingleisig) aus.



Nachdem in den letzten Jahren seit 1992 insbesondere immer wieder vom Stadtbezirksrat auf den Ausbau der Siegfriedstraße gedrängt wurde, soll in den Sommerferien 2002 endlich die Umgestaltung beginnen. Dabei handelt es sich im Grundsatz um eine Maßnahme des Straßenausbaus unter Federführung des Tiefbauamts der Stadt Braunschweig an den sich die Braunschweiger Verkehrs-AG mit der Neugestaltung der Haltestellenbereiche anschließt.

### **Beschreibung des Bauvorhabens niederflurgerechter Umbau der Stadtbahn-Haltestellen Nibelungenplatz und Burgundenplatz im Verlauf der Siegfriedstraße**

Die Stadtbahnstrecke in der Siegfriedstraße stellt eine historisch gewachsene Querverbindung zur Erschließung des Siegfriedviertels mit ca. 8.000 Einwohner dar. Im derzeitigen Fahrplan (seit 06.08.2001) verkehren im Zuge der Siegfriedstraße die Stadtbahn-Linien 2 (hauptbahnhof – Siegfriedviertel) und 6 (Broitzem – Siegfriedviertel) zu den Hauptverkehrszeiten werktags jeweils im 20 min-Takt. Durch die Überlagerung beider Linien entsteht ein 10-min-Takt in der Siegfriedstraße. Außerdem wird die Siegfriedstraße im Abschnitt zwischen Guntherstraße und Hamburger Straße von der Bus-Linie 464 (Stadion – Rühme) befahren.

In der Siegfriedstraße liegen die Haltestellen "Nibelungenplatz" und "Burgundenplatz".

### **Gegenwärtiger Zustand**

Die Gleisanlagen liegen heute eingepflastert in der Fahrbahn; Stadtbahn und Individualverkehr teilen sich eine Verkehrsfläche.

Die Gleisanlagen für die Stadtbahn entsprechen in ihrem derzeitigen Ausbaustandard, insbesondere aufgrund des geringen Gleisachsabstandes nicht mehr den Anforderungen an einen modernen, leistungsfähigen und attraktiven Stadtbahnverkehr.



Der heutige Gleisachsabstand von 2,60 m ermöglicht nur den Einsatz von 2,20 m breiten Fahrzeugen; die vorhandenen 2,30 m breiten Niederflurfahrzeuge können zurzeit diesen Abschnitt nur eingeschränkt befahren. Das hat zur Folge, dass auf den Linien, die die Siegfriedstraße befahren, derzeit regelmäßig nur mit Tw 0051 als teilweise niederfluriges Fahrzeug befahren wird.

Gerade für mobilitätseinschränkte die Fahrgäste stellt sich damit das Angebot besonders unbefriedigend dar, weil auch die Haltestellen "Nibelungenplatz" und "Burgundenplatz" im Zuge der Siegfriedstraße in unzulänglichem Zustand sind.

Die Stadtbahn hält in Straßenmitte; die Fahrgäste müssen von der Warteposition am Fahrbahnrand auf die Fahrbahn treten, um dann vom Fahrbahniveau sehr beschwerlich über mehrere Stufen in das Fahrzeug zu gelangen. Es müssen dabei Höhenunterschiede zwischen unterster Trittstufe und Fahrbahniveau von bis zu 40 cm überwunden werden. Ein behindertengerechter Einstieg ist in der vorhandenen Lage von Gleisen und Haltestellen nicht möglich.

Aufgrund der heutigen Situation entstehen regelmäßig Behinderungen und Gefährdungen der ein- und aussteigenden Fahrgäste:

Haltestelle Nibelungenplatz:

1. Durch rückstauende Kraftfahrzeuge auf der kombinierte Geradeaus-Linksabbiegespur in der auch das Gleis liegt kann die Stadtbahn nicht in die Haltestelle einfahren. Diese Verzögerung hat zur Folge, dass die Freigabezeit an der LSA nicht genutzt werden kann und Verspätungen eintreten.
2. Die Bahn kann zwar in die Haltestelle einfahren, der Fahrgastwechsel wird jedoch durch Kraftfahrzeuge, die im Rechtsabbiegestreifen neben der Bahn vor der Ampel warten müssen eingeschränkt oder gar unmöglich gemacht. Es entstehen Behinderungen für die Fahrgäste.



## **Haltestelle Burgundenplatz:**

Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreiten entstehen Gefährdungen der Fahrgäste durch rechtswidrig an der stehenden Bahn rechts vorbeifahrende Kraftfahrzeuge. Behinderungen für die Fahrgäste treten auf, da der Haltestellenbereich häufig zugeparkt wird.

Die heutige Situation der Anlagen für den Stadtbahnverkehr in der Siegfriedstraße stellt einen insgesamt unbefriedigenden Zustand dar. Unter dem Aspekt, auf diesem Streckenabschnitt Sicherheit und Komfort zu verbessern und das Niederflursystem sowohl fahrzeugseitig als auch haltestellenseitig anbieten zu können, ist eine schnelle Realisierung des Umbaus notwendig.

Es wird über die gesamte Strecke ein kompletter Umbau der Anlagen notwendig. Teilbereiche des Bestandes sind nicht integrierbar, da der Gleisachsabstand aufgeweitet werden muss. Der Rat der Stadt hat bereits 1997 den Grundsatzbeschluss zum Ausbau der Siegfriedstraße gefasst. Die vorliegenden Planungen sind aufgrund dieses Beschlusses erarbeitet worden.

## **Künftiger Zustand**

Die Braunschweiger Verkehrs-AG beabsichtigt, die Verkehrsverhältnisse für den ÖPNV und insbesondere für den Stadtbahnbetrieb in der Siegfriedstraße zu verbessern. Die Haltestellen "Nibelungenplatz" und "Burgundenplatz" werden niederflur- und behindertengerecht ausgebaut. Die neuen Standorte der Haltestellen "Nibelungenplatz" und "Burgundenplatz" entsprechen in etwa den heutigen Haltepunkten. Die Bahnsteighöhe beträgt einheitlich 0,20 m über Schienenoberkante, der Zugang erfolgt über Rampen. Die Bahnsteigkante ist mit Leiteinrichtungen für Sehbehinderte ausgestattet. Die Information der Fahrgäste über das Fahrtenangebot soll zusätzlich zur statischen Information in Info-Vitrinen durch eine dynamische Anzeige, die die verbleibende Zeit bis zur tatsächlichen Abfahrt angibt, ergänzt werden.



| Haltestelle                      | Länge | Breite | Lage  | Ausstattung   |
|----------------------------------|-------|--------|---|---|
| Nibelungenplatz<br>stadtauswärts | 40 m  | 3,80 m | in Fahrtrichtung<br>vor dem Knoten<br>Nibelungenplatz/<br>Siegfriedstraße   | Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten und Info-Vitrine, Beleuchtung, Haltestellenschild, Uhr, dynamische Fahrgastinformation, Stehhilfen mit Taschenablagen, Papierkörbe |
| Nibelungenplatz<br>stadteinwärts | 40 m  | 4,0 m  | in Fahrtrichtung<br><br>vor dem Knoten<br>Guntherstraße/<br>Siegfriedstraße | Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten und Info-Vitrine, Beleuchtung, Haltestellenschild, Uhr, dynamische Fahrgastinformation, Stehhilfen mit Taschenablagen, Papierkörbe |
| Burgundenplatz<br>stadteinwärts  | 45 m  | 3,80 m | mittig auf dem<br>Burgundenplatz  | Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten und Info-Vitrine, Beleuchtung, Haltestellenschild, Uhr, dynamische Fahrgastinformation, Stehhilfen mit Taschenablagen, Papierkörbe |
| Burgundenplatz<br>stadtauswärts  | 45 m  | 3,50 m | mittig auf dem<br>Burgundenplatz  | Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten und Info-Vitrine, Beleuchtung, Haltestellenschild, Uhr, dynamische Fahrgastinformation, Stehhilfen mit Taschenablagen, Papierkörbe |

Die Anlage der niederflurgerechten Haltestellen "Nibelungenplatz" und "Burgundenplatz" erfolgt in Kapform, um den Ein- und Ausstiegskomfort für alle Fahrgäste, hier insbesondere mobilitätseingeschränkten Menschen, zu verbessern. Der Ausbau zu niederflurgerechten Haltestellen bietet zugleich Vorteile für alle Fahrgäste. So erleichtern rollstuhlgerechte Fahrzeugeinstiege mit minimaler Reststufe und Restpalte zum Bahnsteig auch gehbehinderten Personen sowie Personen mit Kinderwagen und Gepäck die Nutzung und stellen ein wesentliches Komfortmerkmal für nicht behinderte Fahrgäste dar. Der Fahrgastwechsel wird insgesamt erleichtert und beschleunigt, was wiederum zu schnelleren Fahrzeugumläufen führt. Es hat sich gezeigt, dass eine derartige Nutzenoptimierung der Integration förderlich ist und die Durchsetzbarkeit behindertenfreundlicher Maßnahmen verbessert.



Die Anlage der niederflurgerechten Haltestellen "Nibelungenplatz" und "Burgundenplatz" erfolgt in Kapform, um den Ein- und Ausstiegskomfort für alle Fahrgäste, hier insbesondere mobilitätseingeschränkten Menschen, zu verbessern. Der Ausbau zu niederflurgerechten Haltestellen bietet zugleich Vorteile für alle Fahrgäste. So erleichtern rollstuhlgerechte Fahrzeugeinstiege mit minimaler Reststufe und Restspalte zum Bahnsteig auch gehbehinderten Personen sowie Personen mit Kinderwagen und Gepäck die Nutzung und stellen ein wesentliches Komfortmerkmal für nicht behinderte Fahrgäste dar. Der Fahrgastwechsel wird insgesamt erleichtert und beschleunigt, was wiederum zu schnelleren Fahrzeugumläufen führt. Es hat sich gezeigt, dass eine derartige Nutzenoptimierung der Integration förderlich ist und die Durchsetzbarkeit behindertenfreundlicher Maßnahmen verbessert.

#### Notwendigkeit der Verziehung der Gleisachsen an die Bahnsteigkante

Zur Minimierung von Reststufe und Restspalt zwischen Fahrzeug und Bord ist es u.a. erforderlich, Bahnsteige über die gesamte nutzbare Länge an geraden Gleisstücken anzurichten. Der Abstand zwischen Fahrzeug und Haltestellenbord soll für die Niederflurfahrzeuge lediglich 7 cm betragen. Es wird daher erforderlich, die Gleise vor der Haltestelle aus der Mittellage in die Seitenlage und hinter der Haltestelle wieder zurück so zu verziehen, dass auch für die Fahrspur des MIV die erforderliche Breite gewährleistet werden kann. Die Trassierungsparameter der Verziehung werden so ausgelegt, dass sowohl für einen optimalen Fahrkomfort ein (seiten-)ruckfreies Befahren möglich wird als auch so großzügige und verschleißarme Radien verwendet werden, um den Wartungsaufwand in Zukunft so gering wie möglich zu halten. An der Haltestelle "Nibelungenplatz" stadteinwärts erstreckt sich die gesamte Verziehung über 91 m Länge und an der stadauswärtigen Haltestelle sind 121 m Gleisverziehung erforderlich.

An der Haltestelle "Burgundenplatz" sind die Haltestellenkaps aus gestalterischen Gründen symmetrisch gegenüberliegend angeordnet. Für den Individualverkehr, der zwischen den Borden des Kaps hindurchgeführt wird, ist eine Fahrbahnbreite von 3,30 m je Fahrtrichtung notwendig. Um diese Fahrbahnbreiten realisieren zu können und gleichzeitig die Gleise in einem Geradenabschnitt von mindestens 45 m Länge mit 7 cm Abstand vom Haltestellenbord zu führen, wird auch hier die Verschwenkung der Gleise notwendig.



Diese Verschwenkung ist wie auch am Nibelungenplatz aus Gründen des Fahrkomforts sowie der Verschleißminimierung mit möglichst großen Radien schlank trassiert und erstreckt sich über eine Länge von 141 m in stadteinwärtiger Richtung bzw. 150 m in stadtauswärtiger Richtung.

#### Fahrleitung

Es wird eine gewichtsnachgespannte Fahrleitungsanlage als Flachkette vorgesehen. Die Befestigung der Fahrleitung erfolgt über den gesamten Abschnitt an Außenmasten die, vergleichbar mit dem heutigen Zustand, zwischen den Bäumen stehen.

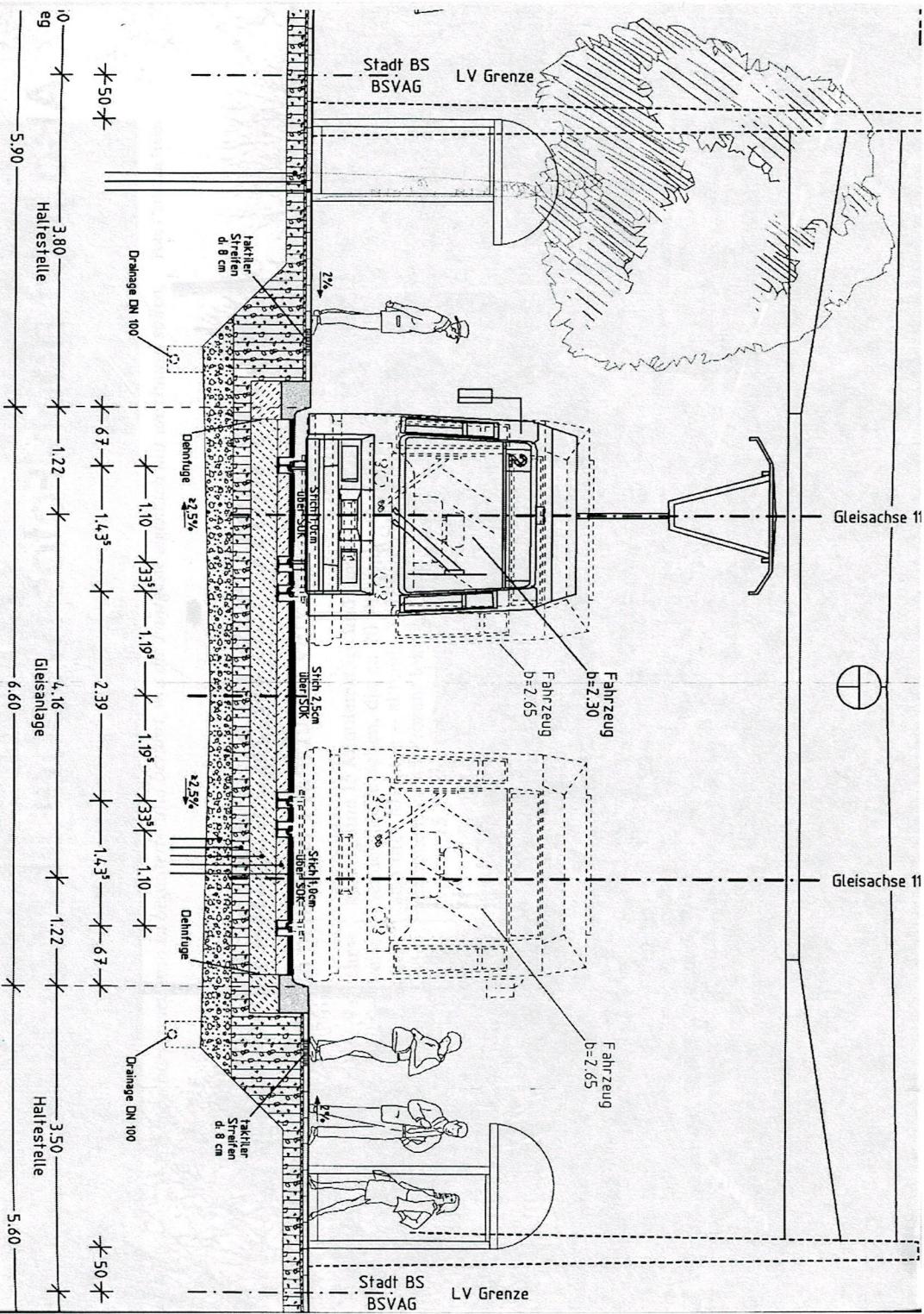
#### Straßenbaumaßnahmen

Die Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr werden ganzheitlich erneuert. Eine Verbreiterung der Fahrbahnen wird jedoch nicht erfolgen, da die Bäume als natürliche Begrenzung erhalten bleiben und hier das Maß setzen. Für Fußgänger und Radfahrer werden – mit Ausnahme von ca. 250 m im westlichen Abschnitt der Siegfriedstraße – getrennte Geh- und Radwege angelegt. Dazu ist teilweise ein Rückversetzen der Vorgartengrenze erforderlich. Außerdem wird die gesamte Beleuchtung erneuert. Die Fahrbahnbeleuchtung wird mit den Masten der Fahrleitung kombiniert, so dass hier künftig weniger Masten stehen müssen. Für die Geh- und Radewege wird eine separate Beleuchtung in den Nebenanlagen entstehen. Diese ist erforderlich, da die großen Bäume diese Bereiche stark verschatten. Künftig werden also auch Fußgänger mit mehr Licht auch abends ab 22 Uhr sicherer nach Hause gehen können.

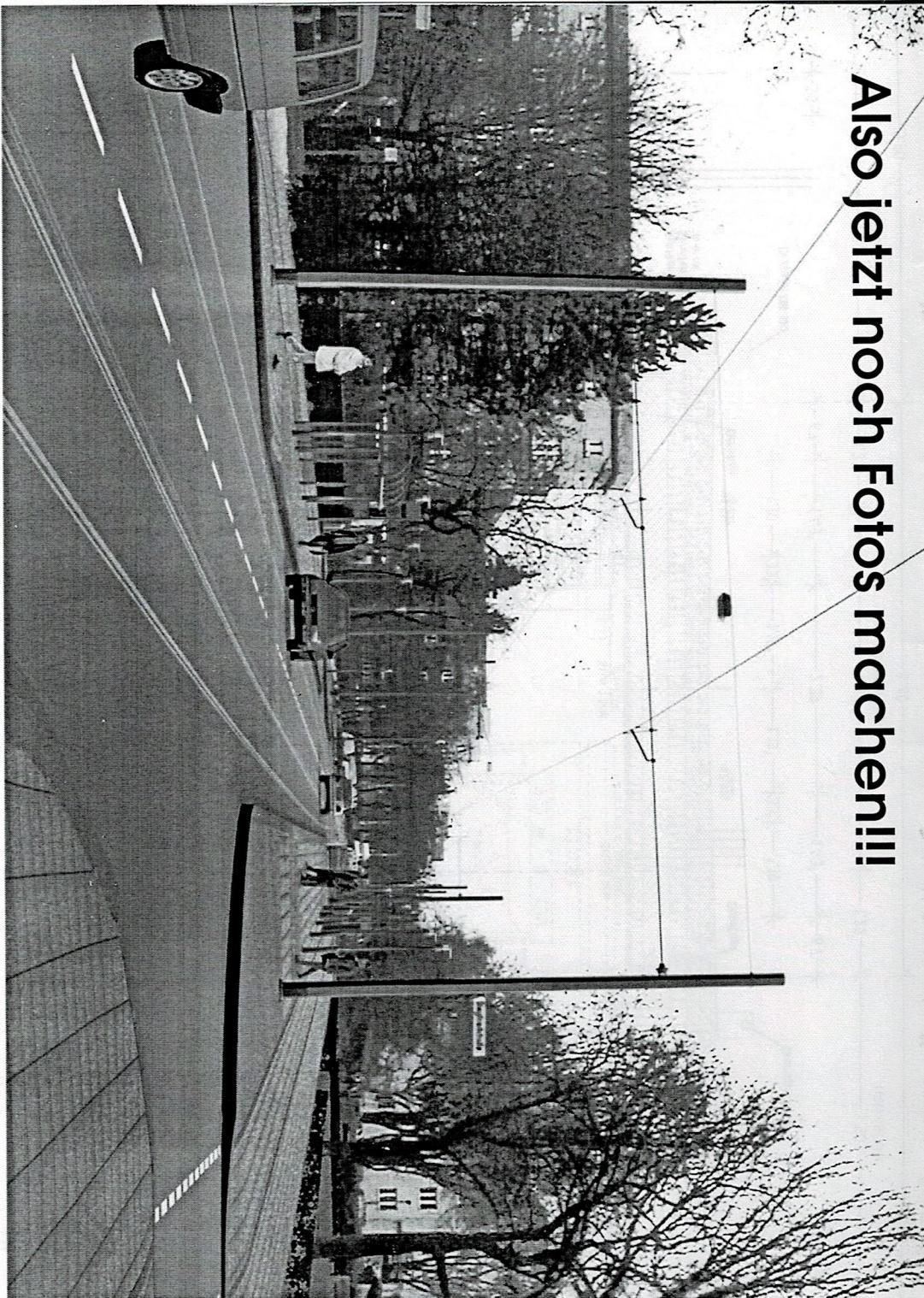
#### Busersatzverkehr

Während der Bauarbeiten wird der Schienenverkehr vollständig aus der Siegfriedstraße herausgenommen und zum Stadion umgeleitet. Der Übergang zwischen Bahn und Bus soll an der Hst. "Schützenplatz" erfolgen, um möglichst kurze Wege für die Fahrgäste zu erreichen. Der Bus-Ersatzverkehr kann die Siegfriedstraße je nach Baufortschritt nur sehr eingeschränkt befahren, so dass mit weiträumigen Umleitungen (z.B. via Isoldestraße oder auch Freyastraße) zu rechnen ist. Die Verkehrs-AG wird zu Beginn der Bauarbeiten eine Information herausgegeben, in der neben dem Bau-Projekt auch die einzelnen Verkehrsführungen erläutert werden. Grundsätzlich steht die Verkehrs-AG jederzeit auch für weitergehende Informationen zur Verfügung (Telefon 3832654).

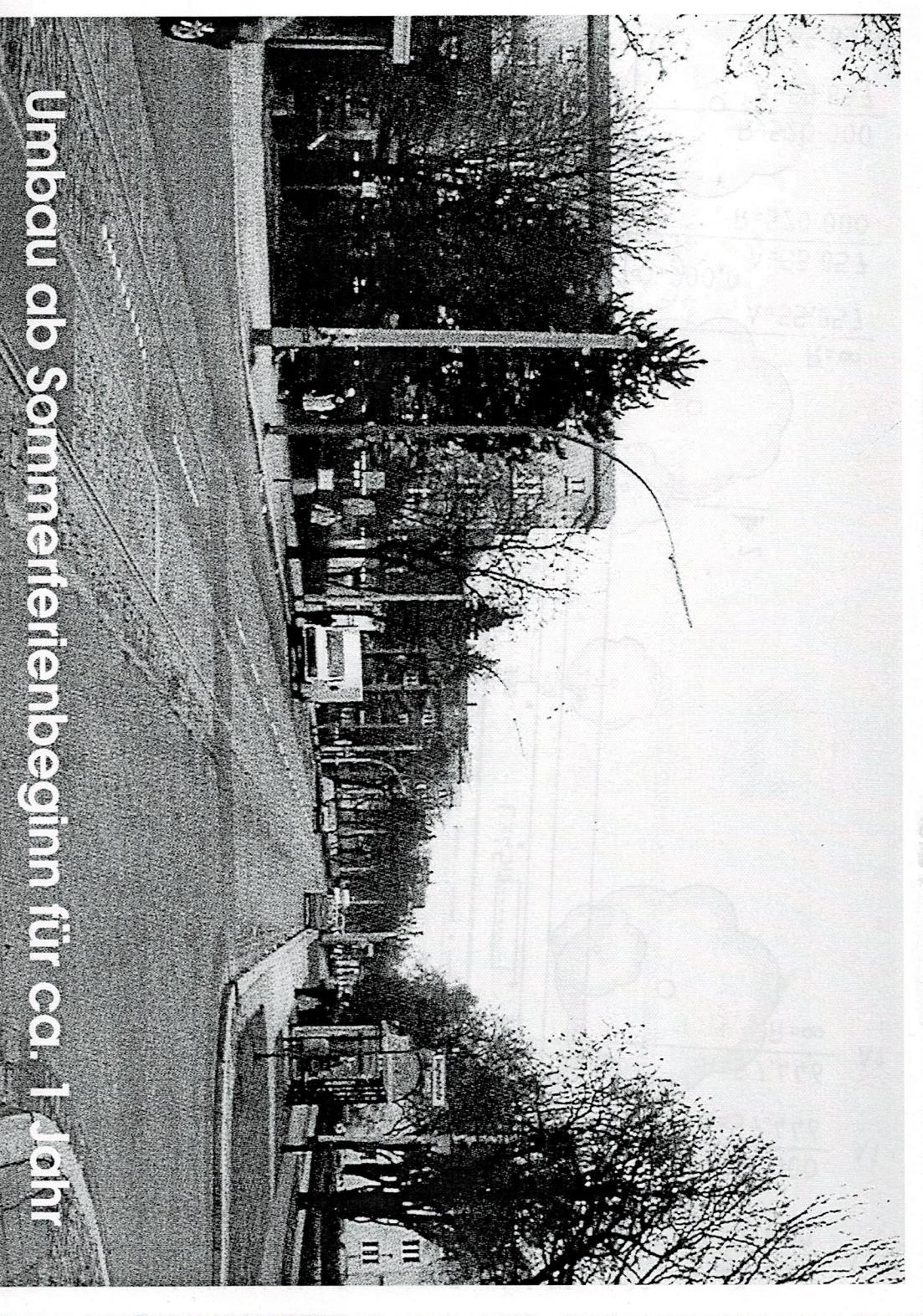


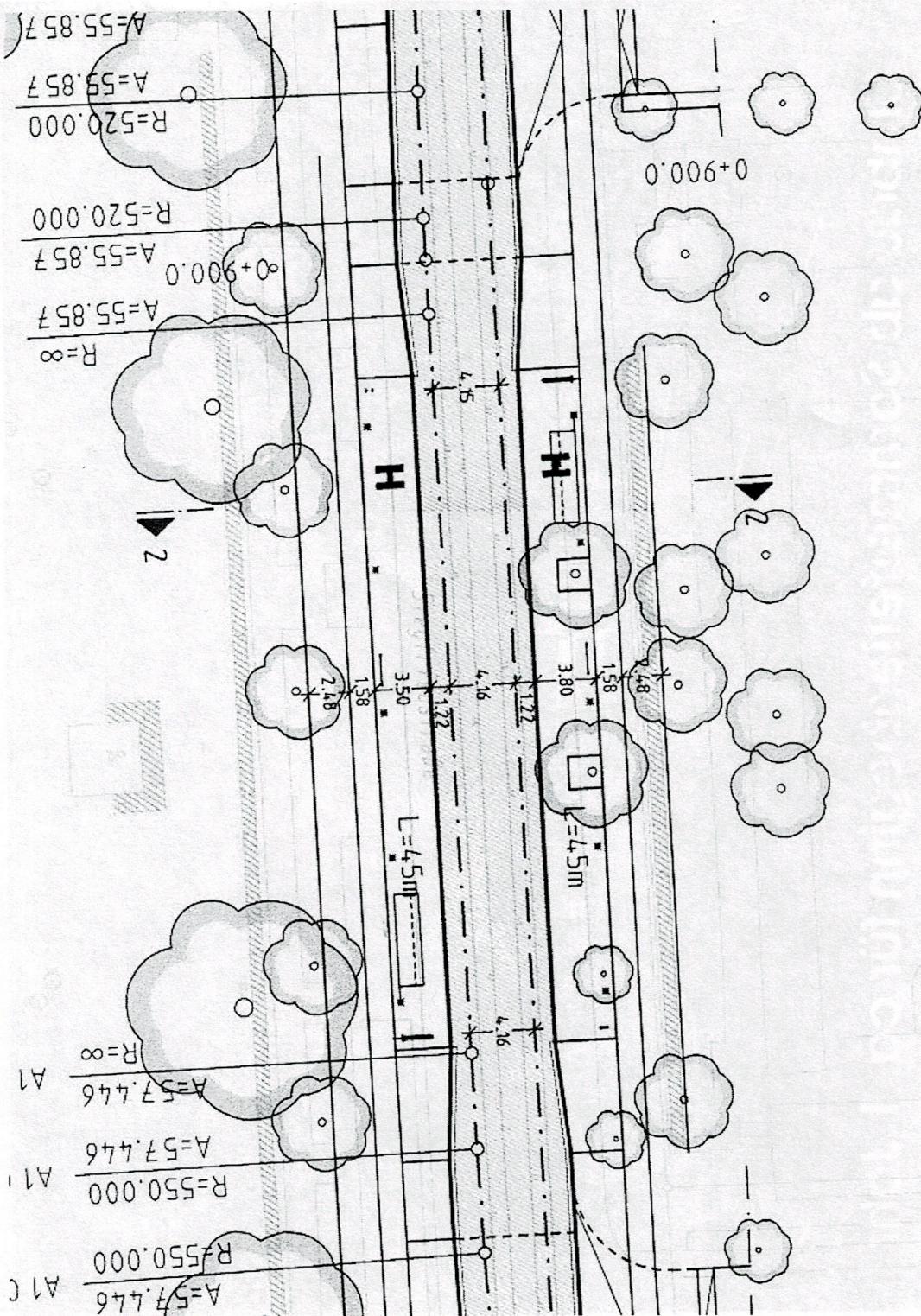


Also jetzt noch Fotos machen!!!

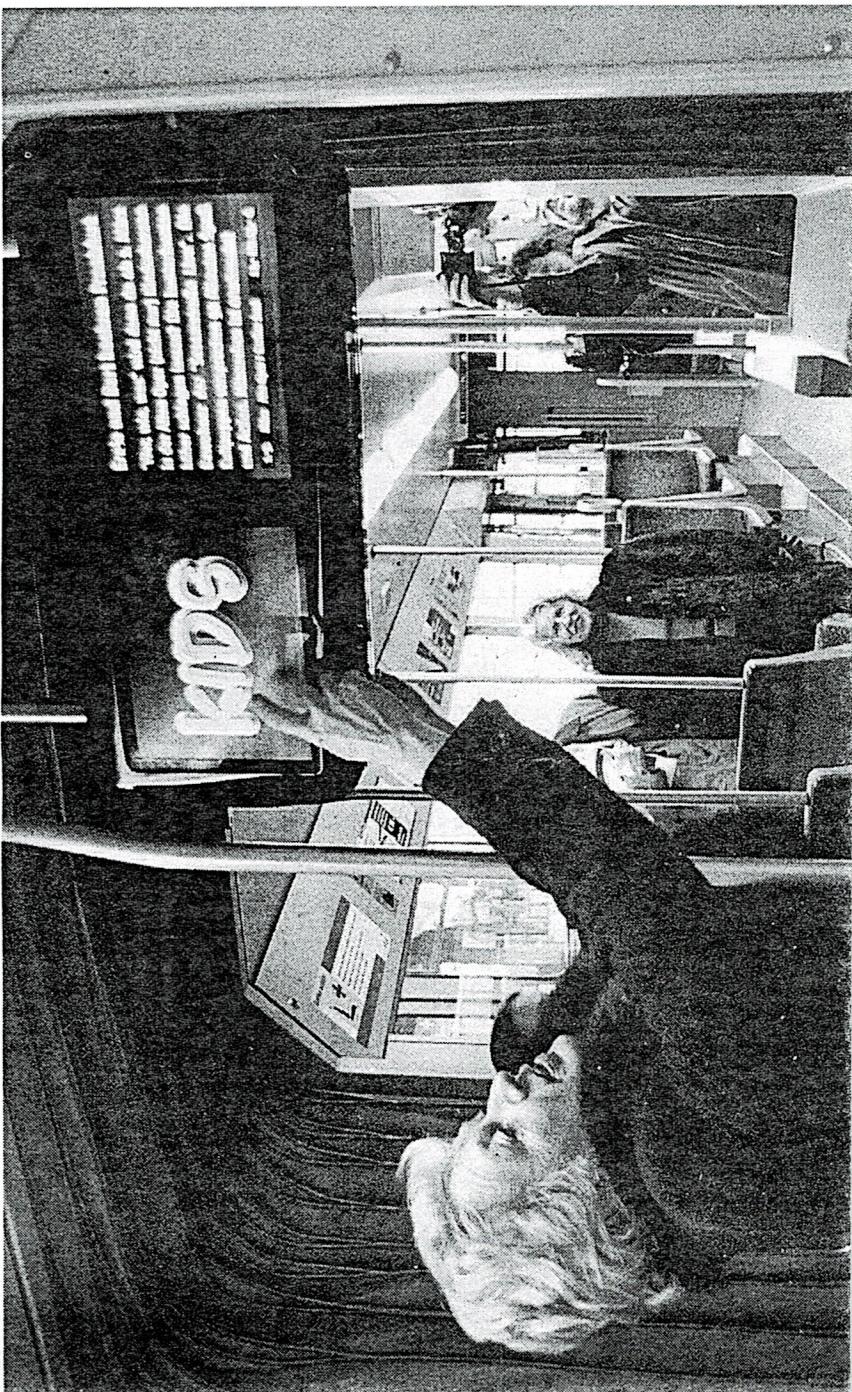


Umbau ab Sommerferienbeginn für ca. 1 Jahr





# Frankfurt





*Straßenbahn-TV: Die Oberbürgermeisterin ist begeistert – und berürt, was die Fahrgäste eigentlich nur anschauen sollen.* Foto Christian Hahn

# Endlich hat die Langeweile in der Tram ein Ende

**Das neue Fahrgastfernsehen bringt der Frankfurter Verkehrsgesellschaft nichts als Vorteile**

bec. Keine Investitionen für die Verkehrs-gesellschaft, statt dessen – möglicherweise – Beteiligung an den Werbeinnahmen, ein Ende der Langeweile während der Fahrt und signifikanter Rückgang des Vandalsmus in den ausgerüsteten Zügen – das Fahrgastfernsehen, das die Verkehrs-gesellschaft Frankfurt (VGF) von sofort an in ihren Bahnen einbauen wird, scheint eine Art „eierlegende Wollmilchsau“ zu sein.

Deshalb war Oberbürgermeisterin Pe-tra Roth (CDU), gleichzeitig Aufsichtsratsvorsitzende der VGF, mit der Präsenta-tion des ersten Wagens so zufrieden. Denn die VGF stellt lediglich die Fahrzeuge – fünf Straßenbahnen während der Pilotphase –, die Investitionen leistet das Medienunternehmen tvS aus Hannover. Pro Wagen werden vor den beiden Gelenken für 40000 Euro vier doppelseitige und jeweils 12,1 Zoll große Monitore instal-liert. Auf ihnen können die Fahrgäste

künftig eine 15 Minuten lange und tonlose Sendeschleife sehen, die zu 20 Prozent – also drei Minuten – aktuelle VGF-Infor-mationen, zu 45 Prozent lokale Nachrich-ten, zu 15 Prozent aus nationalen und in-ternationalen Meldungen – beides in schriftlicher Form – und zu weiteren 20 Prozent Werbung enthält. Diese soll das System auch finanzieren, in ein oder zwei Jahren hofft die Verkehrsgesellschaft, an den Werbeeinnahmen beteiligt zu werden und so ihr immer noch eingefahrene Defi-zit verringern zu können. Insgesamt wird tvS 9,5 Millionen Euro investieren, unter anderem in acht oder neun festangestellte Redakteure, die von ihren Büros an der Kurt-Schumacher-Straße aus das Pro-gramm gestalten werden. Nach eigenen Angaben will tvS kein Fernsehen machen. Man habe ein eigenes Format entwickelt,

das auf das Fahrgastverhalten in Bussen und Bahnen zugeschnitten sei. So entsprä-chen schon die fünfzehnminütigen Sende-

schleifen der durchschnittlichen Aufent-haltsdauer der Kunden in den Fahrzeu-gen.

Neben dem Programm ergänzt das Fahr-gastfernsehen das Informationssystem der Züge: Auf einem der zwei Monitore wer-den die nächsten Stationen und Anschluß-möglichkeiten angezeigt. Künftig sollen 39 Straßen- und 140 U-Bahn-Wagen mit dem System ausgestattet sein. Dann wer-den die Monitore auch online betrieben, vorerst spätestens noch sogenannte Datenlade-Stationen, die beispielsweise an den Endhaltestellen montiert sind, das Programm in die Wagen ein.

Ein angenehmer Nebeneffekt: Laut VGF-Geschäftsführer Michael Budig hät-ten Beobachtungen bei Unternehmen, die schon Fahrgästernischen einge führt hätten, ergeben, daß die Vandalismusschäden zurückgegangen seien. Den Übelätern sei eben während ihrer Viertelstunde in der Bahn nicht mehr so langweilig.