

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.



Foto Dieter Hölfig/Sammlung Andreas Gürtler

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 Historische Fotos aus Braunschweig	7
25 Jahre 77er Gelenktriebwagen	11
Neujahrstrundfahrt 2002	13
Diavortrag von Dieter Holte „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 Nahverkehr e. V. oder der Redaktion wieder.

e-mail: **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

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)

Mehrstündige 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.



Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

Freitag, 17.05.2002

19.30 Uhr, Nordbahnhof
BIN-Vereinsabend

Einsendeschluß für BIN-Ausgabe 02/2002

Freitag, 14.06.2002

18.30 Uhr, Pfortner 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 Höltge. Geplantes Thema:
"Braunschweigs Omnibusse und Straßenbahnen in den 60 er Jahren"

Einsendeschluß BIN-Ausgabe 04/2002

Freitag, 06.12.2002

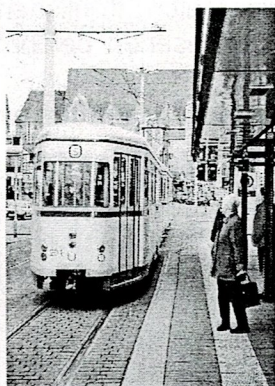
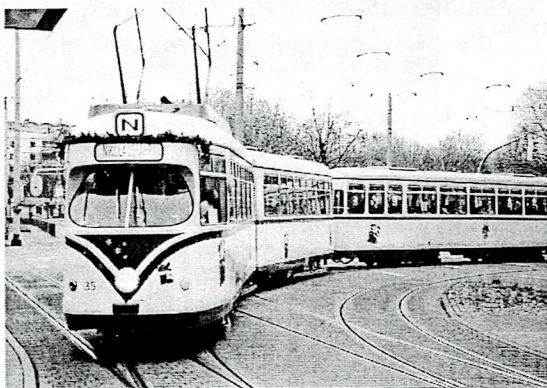
15.30 Uhr Pfortner Betriebshof Altewiek
(Packen der Nikolausbeutel und Schmücken von TW 35 /BW 201)

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 Zwillingsspaar 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 mitgeholfen 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

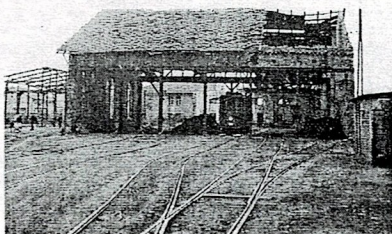
von Jörg Voigt

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



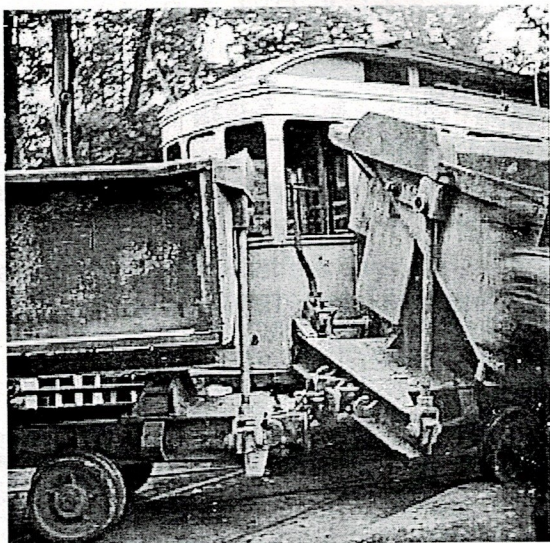
Tw21 präsentiert sich auf dem Betriebshof Altewiek mit zeitgemäßer Werbung. Wer weiß wohl noch, wie die Vogeley-Süßspeise damals schmeckte???

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



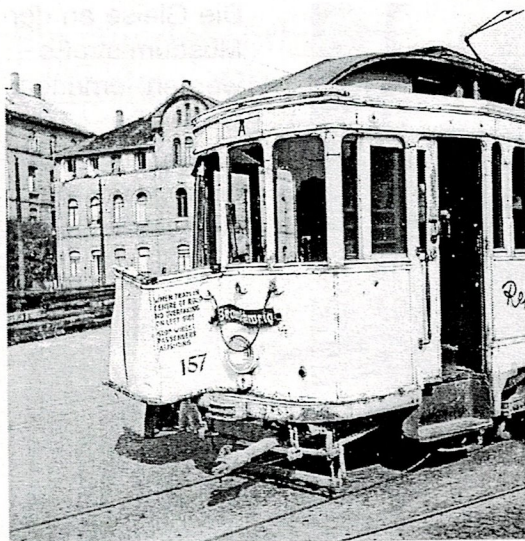
Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Stadterbe e.V.

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



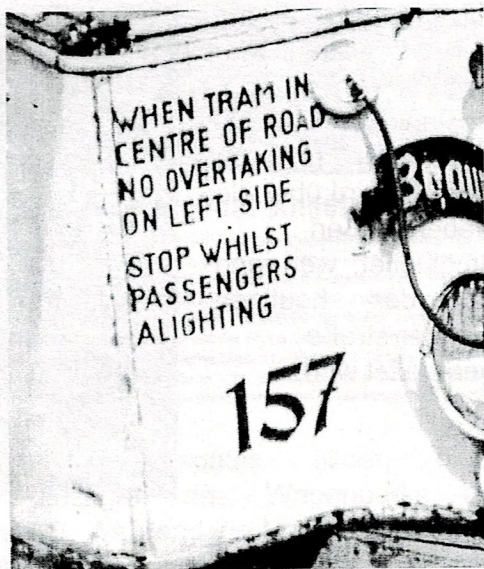
Auch 1949 fanden sich einige Schaulustige ein, um die nicht alltägliche Szene genau zu beobachten.

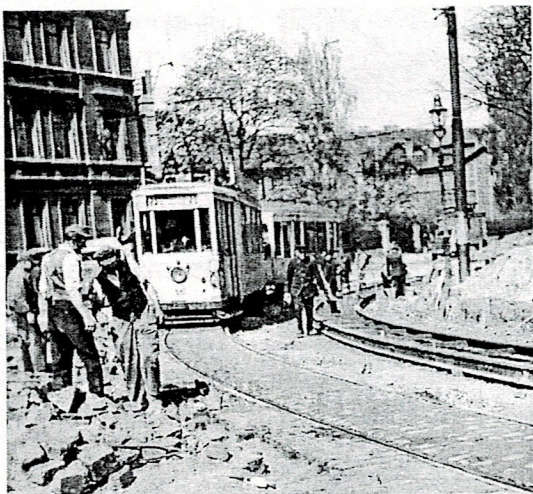
Übrigens sind die Haken für die Halteseile der Oberleitung heute immer noch links und rechts vorhanden.



Leicht zerrissen
steht Tw157 auf
dem Betriebshof
Altewiek.

Während der
Besatzungszeit wa-
ren auf den
Stirnseiten der Tw
diese Aufschrift
angebracht. Links
überholen ist ver-
boten, wenn die
Bahn in der
Straßenmitte fährt.
Es ist anzuhalten,
wenn Fahrgäste
aussteigen.





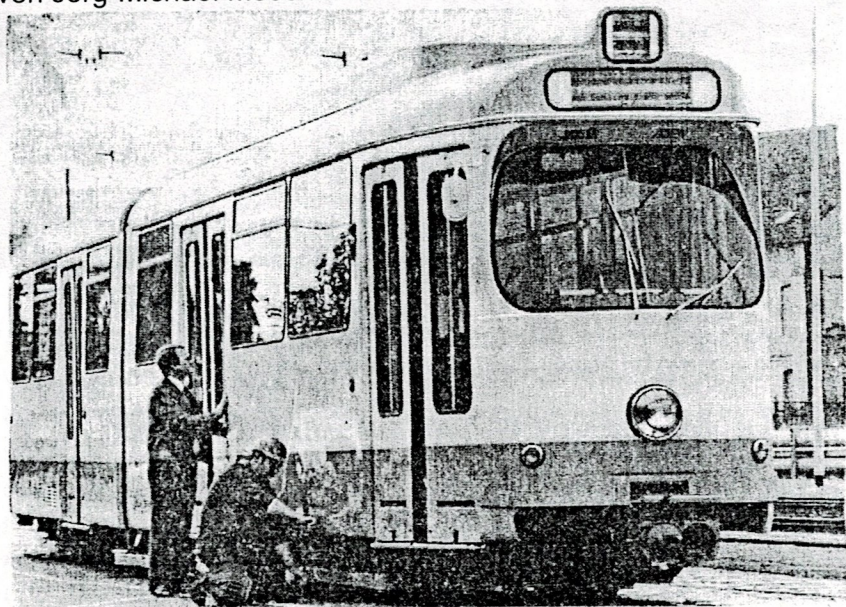
Die Gleise an der Museum-straße werden erneuert. Der Tw fährt gerade auf der Linie 8 nach Riddags-hausen.

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



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

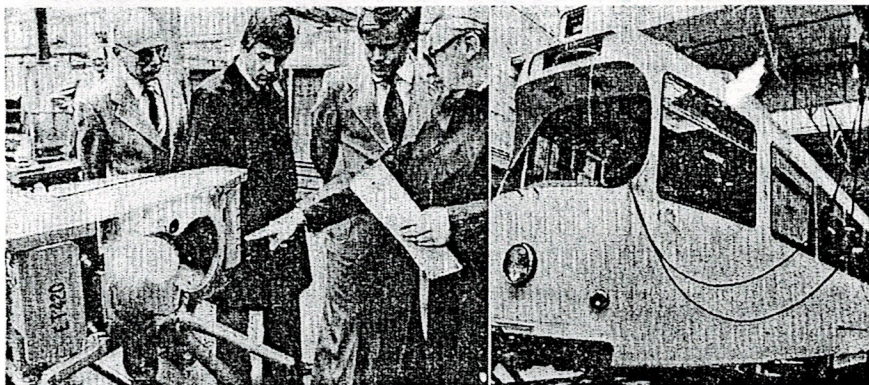
von Jörg-Michael Meschkat



Der erste von zwölf Triebwagen ist eingetroffen

Schmuck und stabil war dieser Triebwagen, der Dienstag (08.08.1977) auf dem Betriebshof Altewiek 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 dem 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 Glogowski in Augenschein genommen.

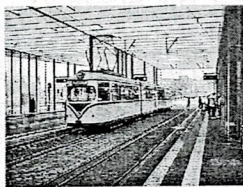
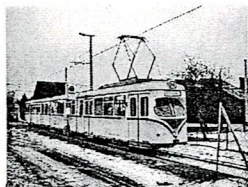
verrichtet der Duewag-Gelenktriebwagen vom "Typ Mannheim" unverrichtet seinen Dienst, und ist zudem im gesamten Straßenbahnnetz einsetzbar - und - wie sich erst kürzlich wieder zeigte, auch dem härtesten Winter nebst frostigen Temperaturen gewappnet.

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 Sparzwängen, 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.

Neujahrswandfahrt 2002

von Oliver Krapp

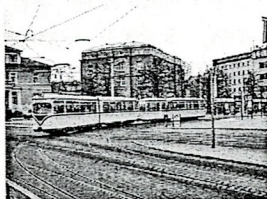
Die Neujahrswandfahrt am 6. Januar 2002 wurde mit Tw 35 und Bw 201 durchgeführt. Es sollte auch Tw 9556 zum Einsatz kommen, er wurde aber mangels Beteiligung (es war auch wirklich ein Sauwetter!) wieder in den Betriebshof geschickt.



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 linienmäßig nicht befahrenen Kurve Friedrich-Wilhelm-Platz - Lessingplatz.



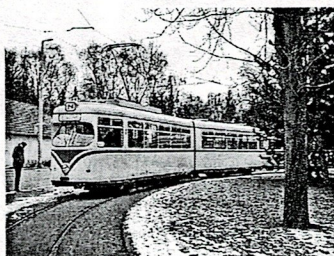
Die Fahrt ging weiter über Kennedyplatz - Bohlweg - Stadion zur Carl-Miele-Straße in Rühme, auch hier gab es wieder einen Fotohalt.

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:

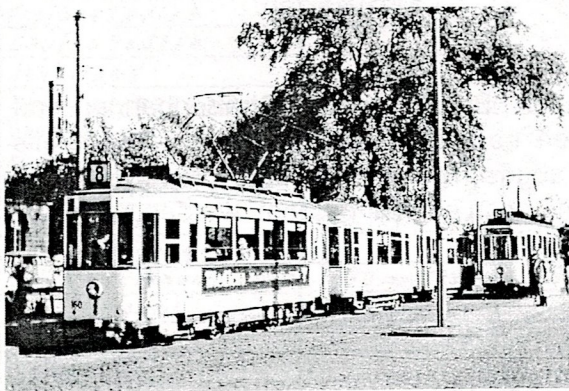
ab 10.07 Btf. Altewiek
an 10.14 Hauptbahnhof Richtung H.-Büssing-Ring
ab 10.22 Hauptbahnhof Richtung Berliner Platz
an 10.29 Btf. Altewiek
ab 10.35
an 10.40 Krematorium
ab 10.45
ab 10.55 Rathaus
an 11.11 Volkmarode
ab 11.20
ab 11.36 Rathaus
an 11.40 Fr.-Wilhelm-Platz
ab 11.45
ab 11.50 Rathaus
an 12.07 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 lokalpolitischen Ereignisse der vorgestellten Jahre.

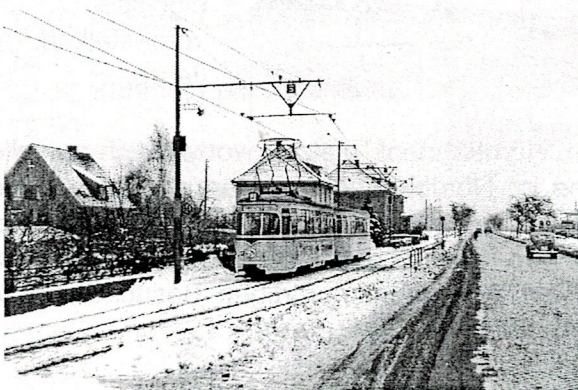
Der große Saal im Nordbahnhof "platzte" wortwörtlich aus allen Nähten. Sämtliche im Nordbahnhof zur Verfügung stehenden Stühle waren im Einsatz, dennoch ließ es sich nicht vermeiden, dass einige wenige Besucher den Dia-Vortrag stehend mitverfolgen mußten. Mit einem derartigen Besucherandrang hatte nun 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 Höltge, dazu bewogen, eine Fortsetzung folgen zu lassen. Herr Höltge 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. Elektrischer 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
Treibradsätze:	4
Laufwheelsätze:	2
Achsstand:	1800 mm
Ordnungsabstand:	6000 mm
Spurweite:	1100 mm
kl. befahr. Krümmungshalb.	14,49 m
Türanordnung: v m h	2 2 2 2
Türbauart:	4 Doppel-Falldüren, System Düwaq.
Türbetätigung:	elektrisch
Lichte Türöffnung: v m h	1290 mm, 1290 mm, 1290 mm, 1290 mm
Motoranzahl:	2
Motorleistung:	2 x 120 kW
Hersteller:	SSW
Motor typ:	GB 199/21c
Anzahl der Fahr- u. Bremsst.	21 Fahr- und 18 Bremsstufen
Steuerung:	Schalt hebel
Heizkörper:	Wärmeluftkanal
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 Fahrgast 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 Wert-
aufdruck entsprechende Wertmarke geklebt werden.
Die Wochenkarten sind nicht übertragbar, eine miß-
bräuchliche Benutzung ist strafbar.

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

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

Zu diesen Preisen sollten die Kunden damals reisen:

§ 15 Tarifbestimmungen

1. Beförderungspreise

	Einzelfahrscheine + Kinder Erwachs. (6-16 J.)		Vierfahrten- Streifenkarten + Kinder Erwachs. (6-16 J.)		Zehnfahrten- Streifenkarten + Kinder Erwachs. (6-16 J.)		Netzkarten		
	DM/Fahrt	DM/Fahrt	DM/Karte	DM/Karte	DM/Karte	DM/Karte	7-Tage - Woche Schüler Lehrlinge Studenten	Monat Erwachs.	Monat Erwachs.
Zone 1									
a) Stadtgeb. Braunschweig									
b) Stadtgeb. Wolfenb. bis nördl. Holzrand									
c) nördl. Holzrand bis Haltest. Melverode	0,30	0,60	1,-	2,-	2,30	4,50	3,50	7,-	30,-
d) Rünigen bis Halte- stelle Elmblück									
e) Coolestiedlung b. Olper									
Zone 2									
a) nördl. Holzrand bis Braunschweig									
b) Rünigen bis Brsg.									
c) Coolestiedl. bis Brsg.									
d) Wolfenb. bis Haltest. Milverode	0,40	0,80	1,30	2,50	3,-	6,-	5,-	10,-	45,-
e) Rünigen bis nördl. Holzrand									
f) Coolestiedl. b. Rünigen									
g) Coolestiedl. bis nördl. Holzrand									
Zone 3	0,70	1,30	2,30	4,50	5,-	10,-	7,50	15,-	55,-
Gesamtes Netz									

+ - 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

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

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

Linie 13 Isarstraße – Flughafen

km	Minuten		Haltestelle	km	Minuten		Haltestelle
	B.	N.			B.	N.	
0	0	0	Isarstraße	0	0	0	Flughafen
0,8	1	1	Am Queckenberge	0,2	1	1	Luftfahrtforsch.-Anst.
1,2	2	2	Donaustraße	0,7	2	2	Autobahn
1,5	3	3	KVG-Lager-Hpteing.	1,8	3	3	Peterskamp
2,3	4	4	Jugendherberge	2,2	4	4	Am Walde
2,8	6	5	Cyriaksring	3,0	6	6	Zum Zoll
3,6	8	7	Goslarsche Str.	3,5	8	7	Querum-Ort
4,0	10	9	Güldenstraße	3,8	10	8	Essener Straße
4,3	12	10	Altstadtmarkt	4,3	11	9	Pappelbergsiedlung
4,6	13	11	Fr.-Wilh.-Platz	5,1	13	11	Berliner Straße
5,1	14	12	Münzstraße	6,1	15	13	Kreuzteich
5,5	16	14	Rathaus	6,4	16	14	Ebertallee
5,9	17	15	Staatstheater	6,9	17	15	Nußberg
6,3	19	16	Steintor	7,5	18	16	Prinz-Albrecht-Park
6,5	20	17	Helmstedter Str.	7,8	20	17	Lönsstraße
6,8	21	18	Altewiekring	8,2	21	18	Altewiekring
7,2	22	19	Lönsstraße	8,6	22	19	Helmstedter Str.
7,5	24	20	Prinz-Albrecht-Park	8,8	23	20	Steintor
8,1	25	21	Nußberg	9,2	25	21	Staatstheater
8,6	26	22	Ebertallee	9,7	27	23	Rathaus
8,9	27	23	Kreuzteich	10,1	29	25	Neue Straße
9,9	29	25	Berliner Straße	10,5	30	26	Altstadtmarkt
10,7	31	27	Pappelbergsiedlung	10,9	32	27	Güldenstraße
11,2	32	28	Essener Straße	11,2	34	29	Goslarsche Straße
11,5	34	29	Querum-Ort	12,0	36	31	Cyriaksring
12,0	36	30	Zum Zoll	12,5	38	32	Jugendherberge
12,8	38	32	Am Walde	13,3	39	33	KVG-Lager-Hpteing.
13,2	39	33	Peterskamp	13,6	40	34	Donaustraße
14,3	40	34	Autobahn	14,0	41	35	Am Queckenberge
14,8	41	35	Luftfahrtforsch.-Anst.	14,8	42	36	Isarstraße
15,0	42	36	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.«



Braunschweiger
Interkommunales Verkehrsverbund
IVV

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.

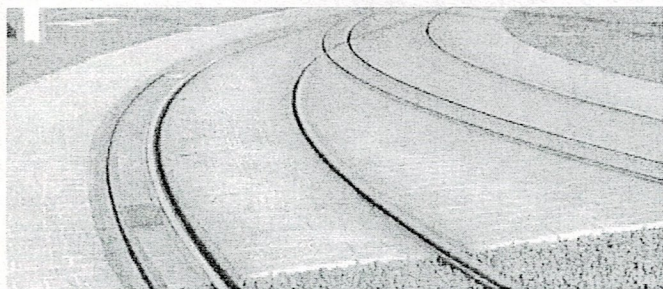
Jüngste Untersuchungen ergaben, dass 58 Prozent der Besucher mit dem Auto in die City fahren. Tendenz steigend. In Braunschweig nutzen etwa 16 Prozent weniger Fahrgäste den Öffentlichen Personennahverkehr für Cityfahrten als in vergleichbaren Großstädten mit ähnlicher Infrastruktur und Einwohnerzahl. 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 individuelle 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.



DAS STRECKENNETZ



Folgende fünf Strecken-
äste als Netz der ersten
Realisierungsstufe sind
vorgesehen:

Uelzen – Wittingen –
Gifhorn – Braunschweig

Harvesse –
Braunschweig

Salzgitter-Lebenstedt
– Braunschweig

Helmstedt –
Wolfenbüttel
– Braunschweig

Bad Harzburg/Goslar
– Wolfenbüttel –
Braunschweig

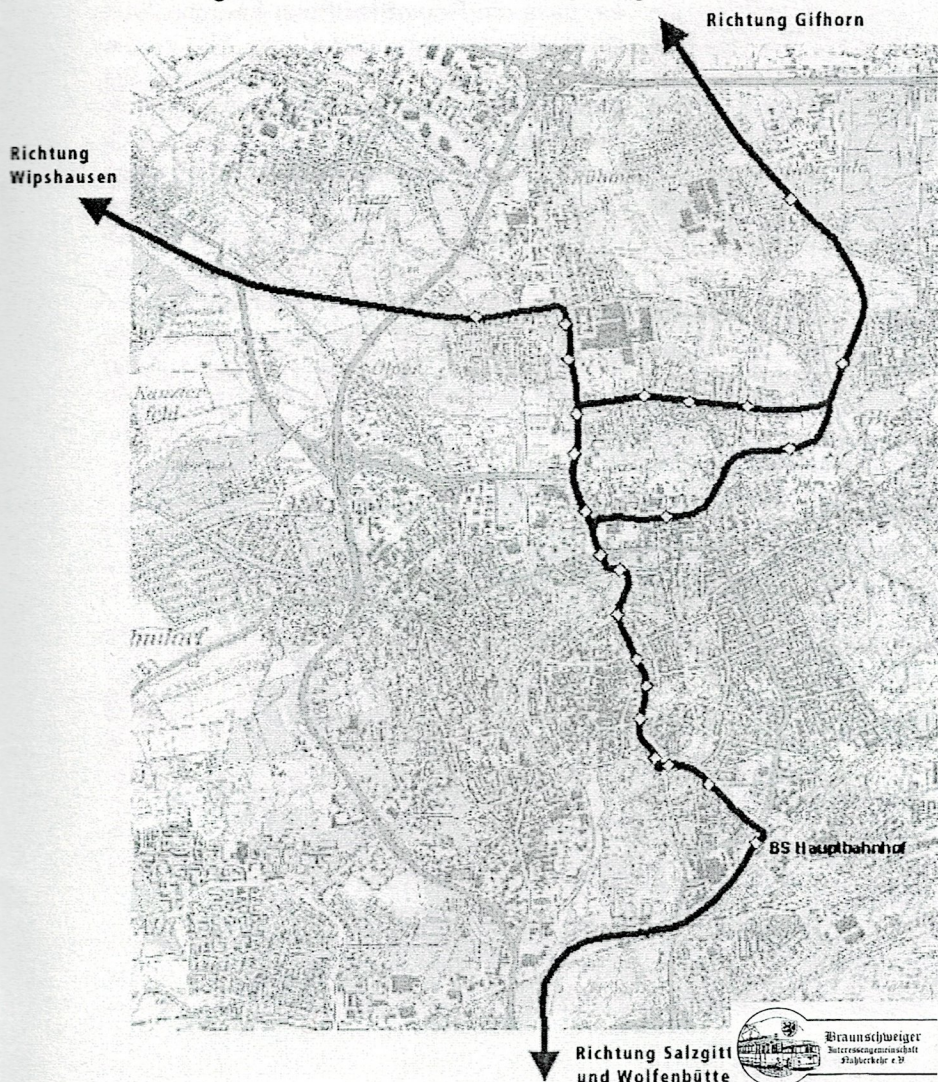
Stand: August 2000

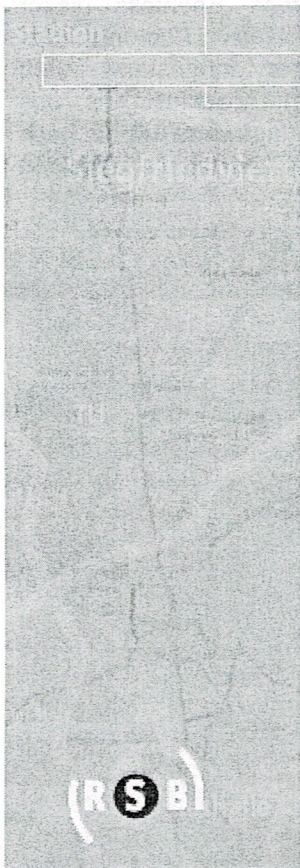
Fenster schliessen



Braunschweiger
Verkehrsverbund
e.V.

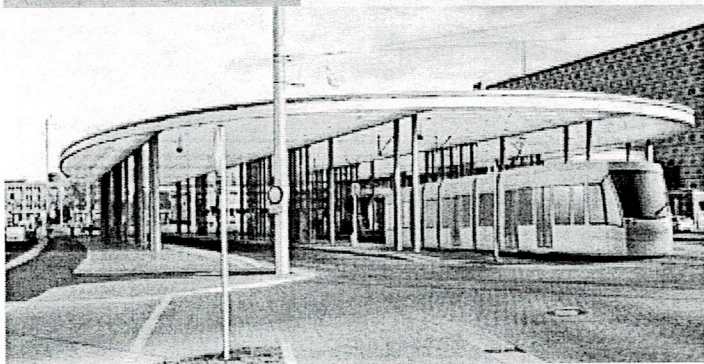
Die Grafik zeigt das geplante Linienkonzept. Ebenfalls dieser Abbildung zu entnehmen ist die geplante Führung der RegioStadtBahn durch die Braunschweiger Innenstadt: Vom Hauptbahnhof über den Bohlweg bis zum Anschlussgleis des Heizkraftwerkes Mitte am Pressehaus beziehungsweise weiter nach Norden am 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 Projektablaufplan 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.

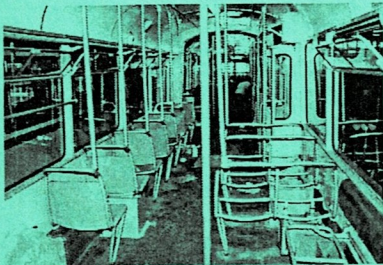
Quelle: Braunschweiger Verkehrs-AG



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 Sonntage 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

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.

Umbau Siegfriedstraße



A black and white photograph showing a streetcar (tram) on Siegfriedstraße. The tram is a light-colored, open-sided vehicle with a curved roof and large windows. It is positioned in the center of the frame, facing right. The street is paved with cobblestones and has tram tracks visible. On the left side of the street, there are several buildings, including a prominent one with a gabled roof and a chimney. A group of people is standing on the sidewalk to the left. On the right side, there are more buildings, including a large one with a gabled roof and a chimney. A group of people is standing on the sidewalk to the right. The background shows a clear sky with some clouds. The overall scene depicts a busy street during a reconstruction project.

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 zweigleisigen 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 eines sicheren Betriebs auch einen heute sehr ausschlaggebenden Faktor für die Entscheidungsfindung zugunsten eines (öffentlichen) Verkehrsprojektes hat:

Endlich konnte über die gesamte 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 Fahrbahnniveau sehr beschwerlich über mehrere Stufen in das Fahrzeug zu gelangen. Es müssen dabei Höhenunterschiede zwischen unterster Trittstufe und Fahrbahnniveau 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 Niederflersystem 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 stadtauswärts	40 m	3,80 m	in Fahrtrichtung vor dem Knoten Nibelungenplatz/ Siegfriedstraße	Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten und Info-Vitrine, Beleuchtung, Hal- testellenschild, Uhr, dynamische Fahrgastinformation, Stehhilfen mit Taschenablagen, Papierkörbe
Nibelungenplatz stadteinwärts	40 m	4,0 m	in Fahrtrichtung vor dem Knoten Guntherstraße/ Siegfriedstraße	Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten und Info-Vitrine, Beleuchtung, Hal- testellenschild, Uhr, dynamische Fahrgastinformation, Stehhilfen mit Taschenablagen, Papierkörbe
Burgundenplatz stadteinwärts	45 m	3,80 m	mittig auf dem Burgundenplatz	Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten und Info-Vitrine, Beleuchtung, Hal- testellenschild, Uhr, dynamische Fahrgastinformation, Stehhilfen mit Taschenablagen, Papierkörbe
Burgundenplatz stadtauswärts	45 m	3,50 m	mittig auf dem Burgundenplatz	Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten und Info-Vitrine, Beleuchtung, Hal- testellenschild, 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 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.

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 rollstuhlgerichte 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 anzuordnen. 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 stadtauswärtigen 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

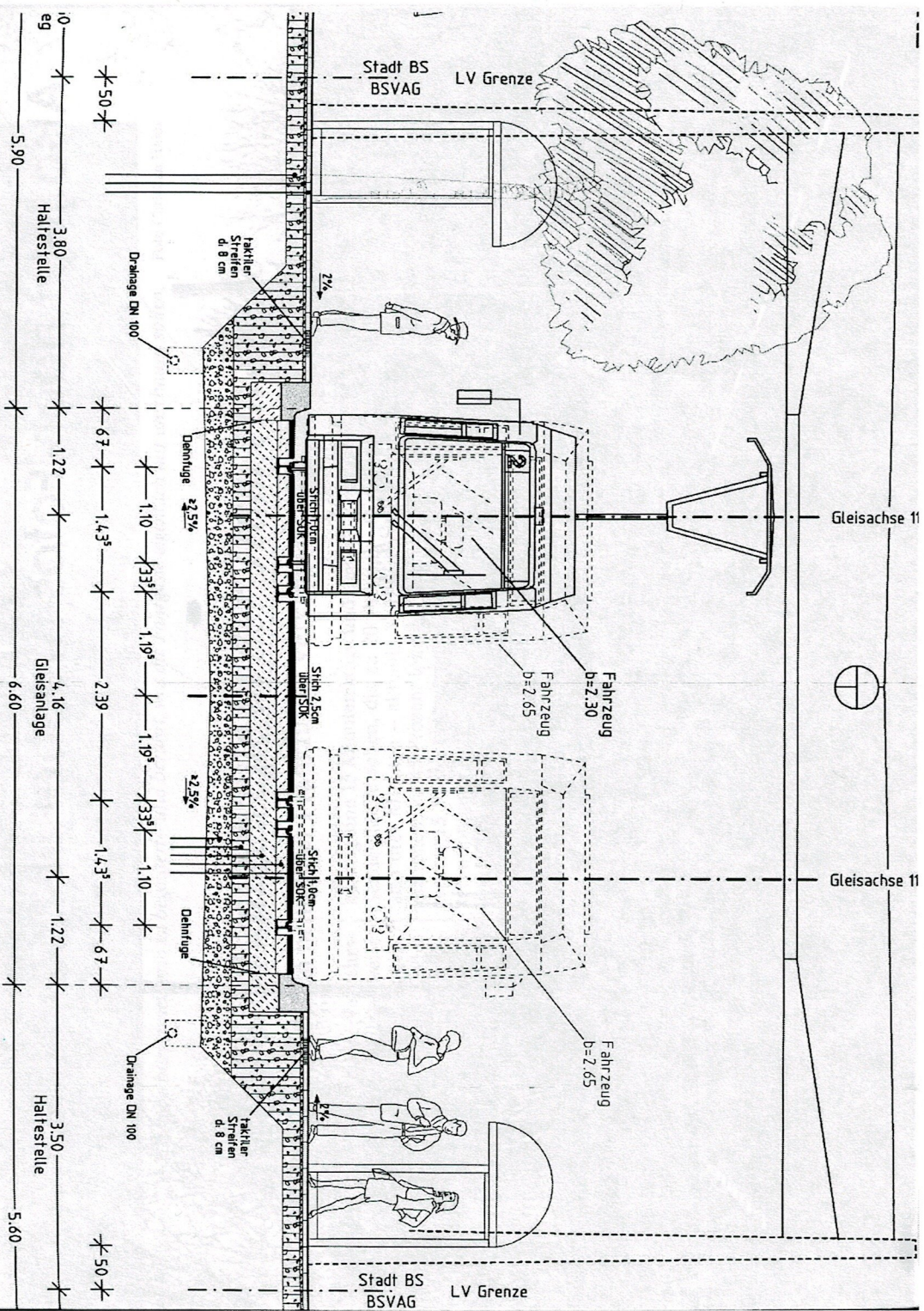
Es wird eine gewichtsnachgespannte Fahrleitungsanlage als Flachkette vorgesehen. Die Befestigung der Fahrleitung erfolgt über den gesamten Abschnitt an Außenmasten die, vergleichbar mit dem heutigen Zustand, zwischen den Bäumen stehen.

Straßenbaumaßnahmen

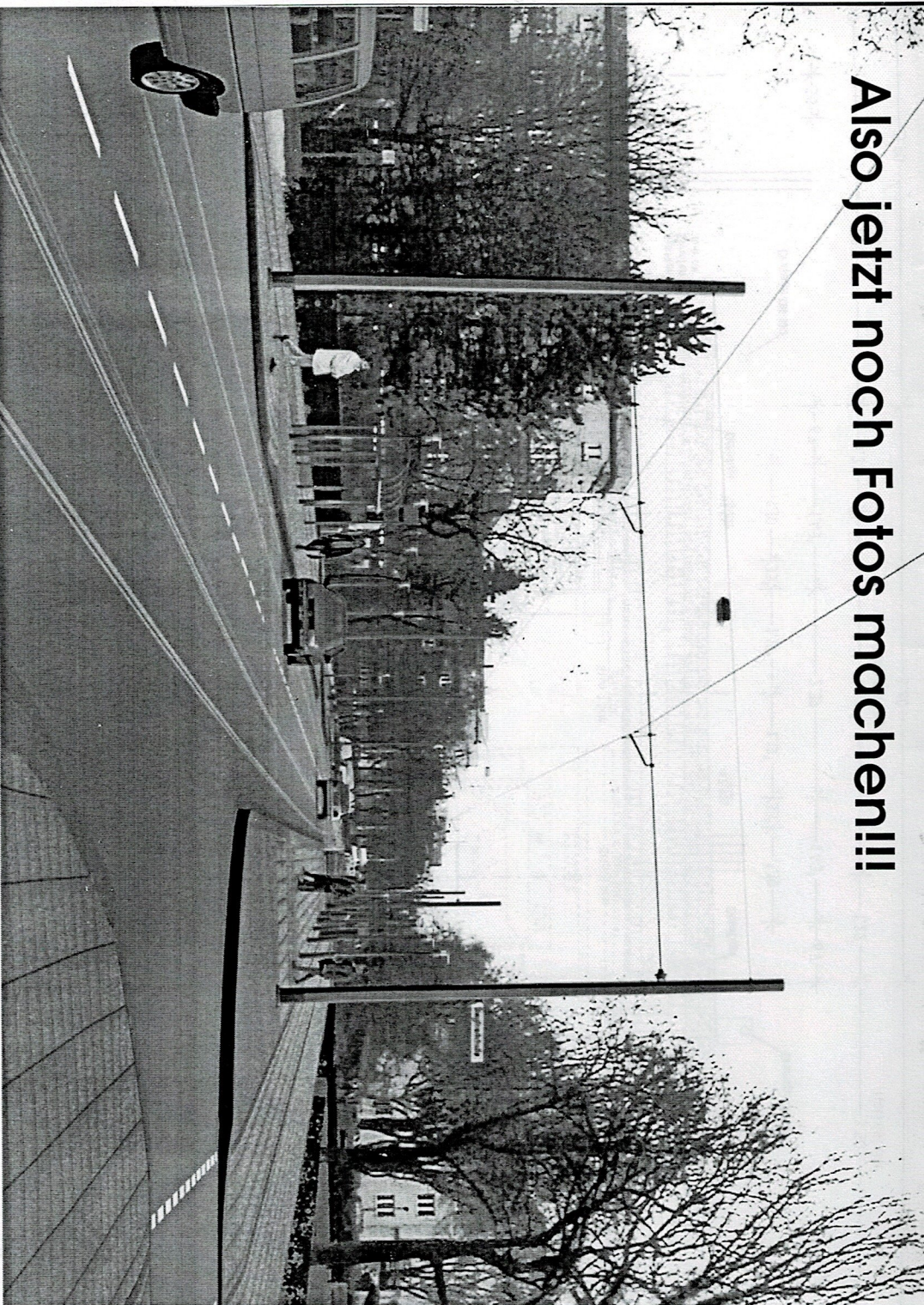
Die Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr werden ganzheitlich erneuert. Eine Verbreiterung der Fahrbahnen wird jedoch nicht erfolgen, da die Bäume als natürliche Begrenzung erhalten bleiben und hier das Maß setzen. Für Fußgänger und Radfahrer werden – mit Ausnahme von ca. 250 m im westlichen Abschnitt der Siegfriedstraße – 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 Radwege 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 Hausen gehen können.

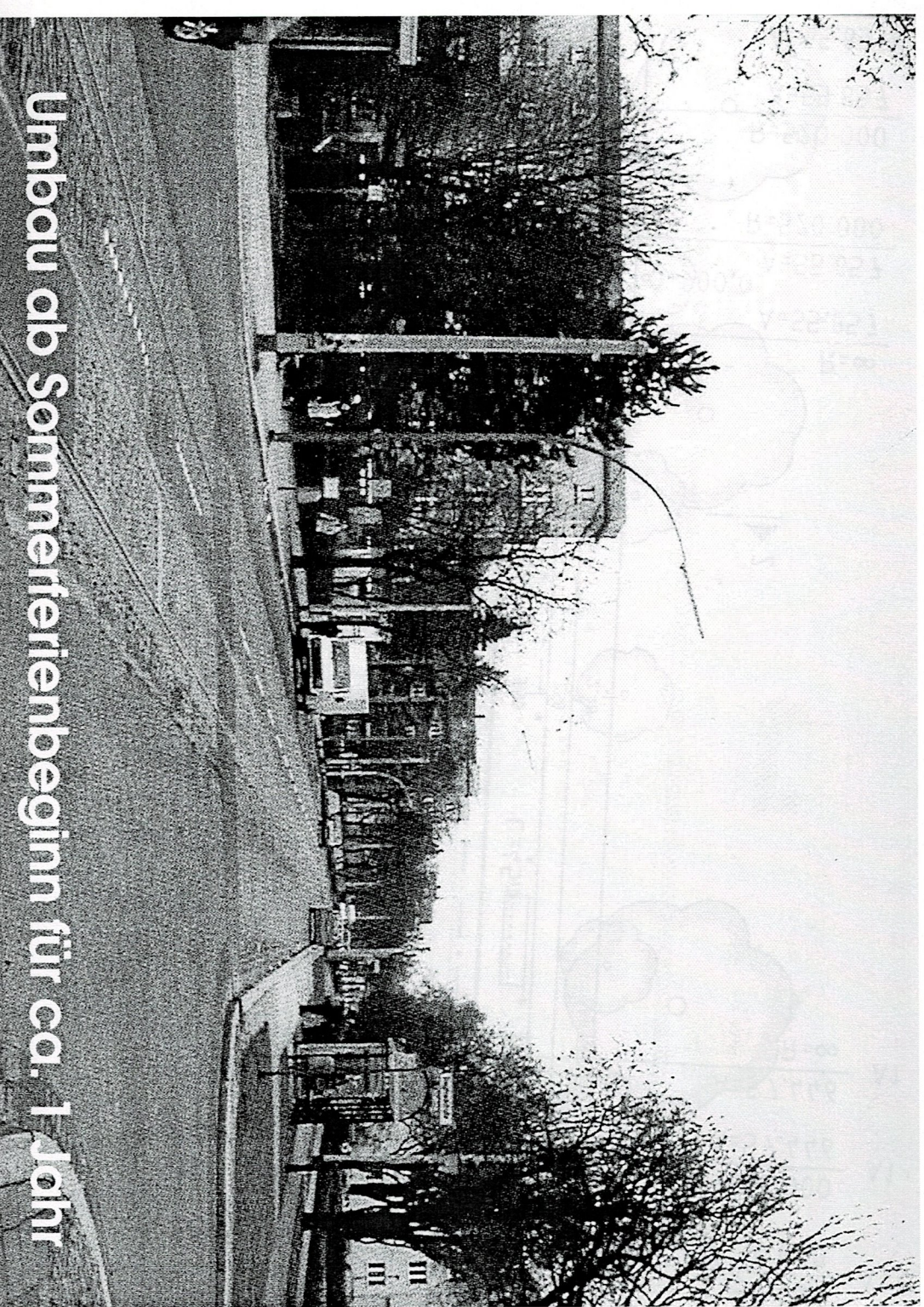
Busersatzverkehr

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).

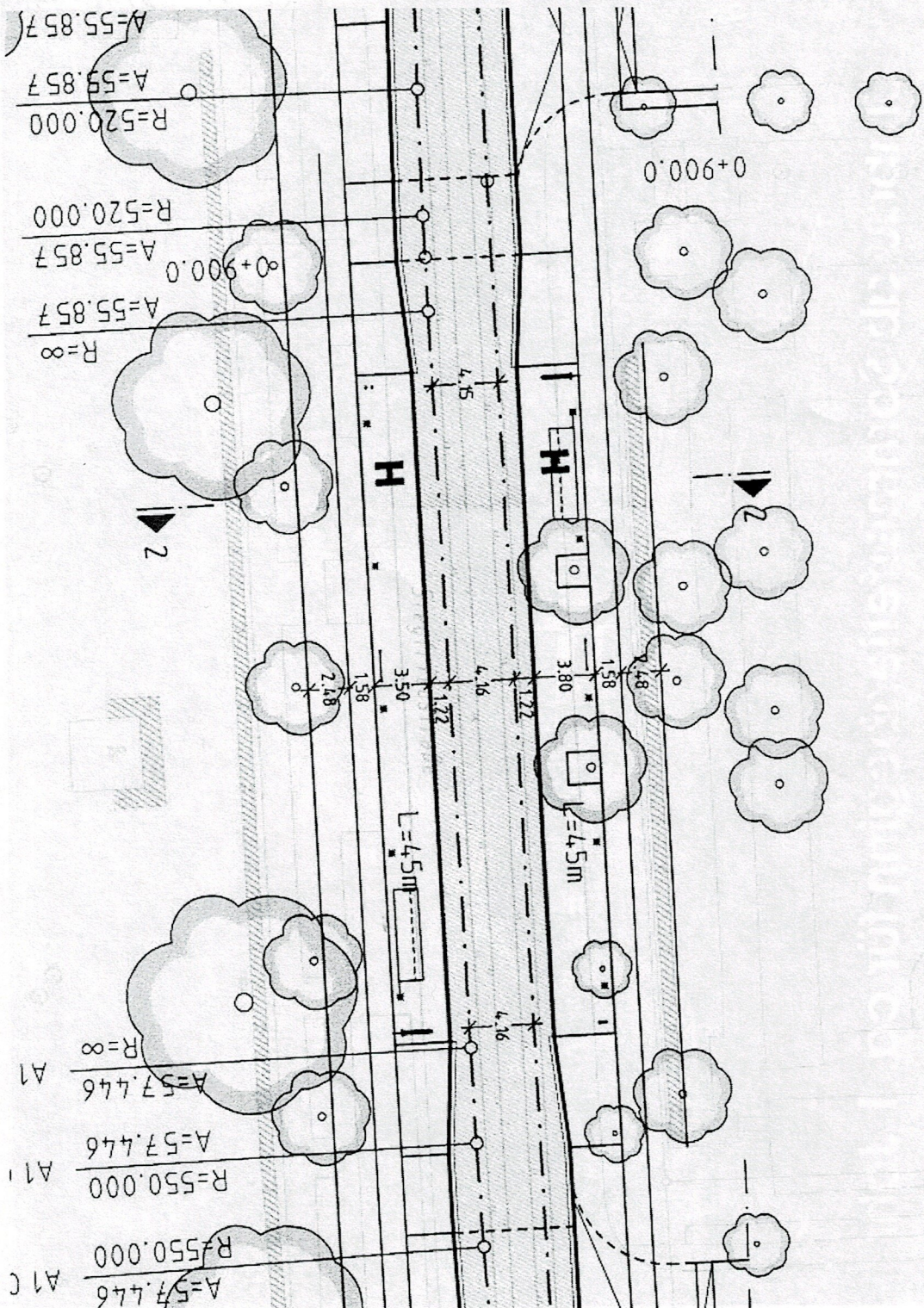


Also jetzt noch Fotos machen!!!

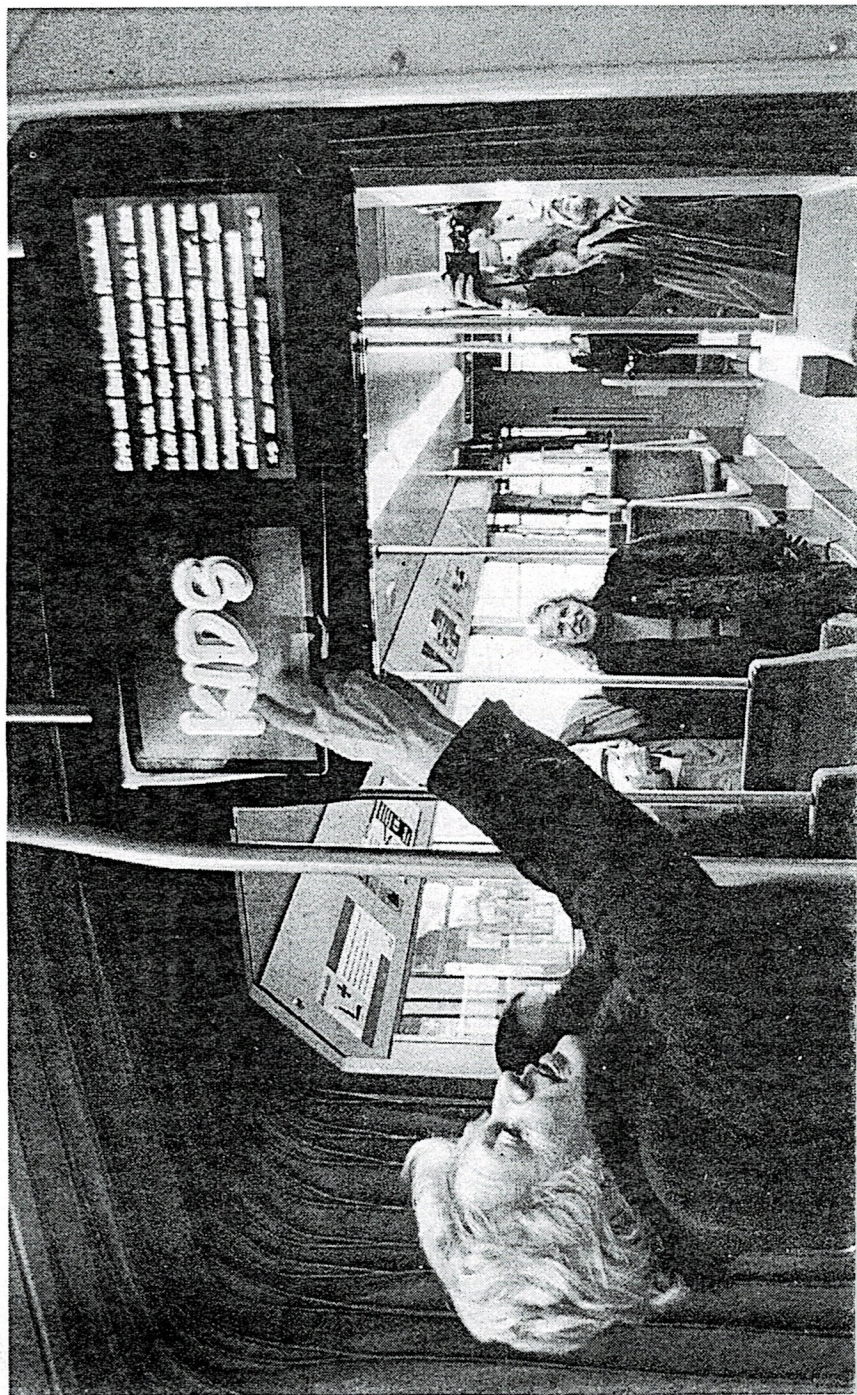


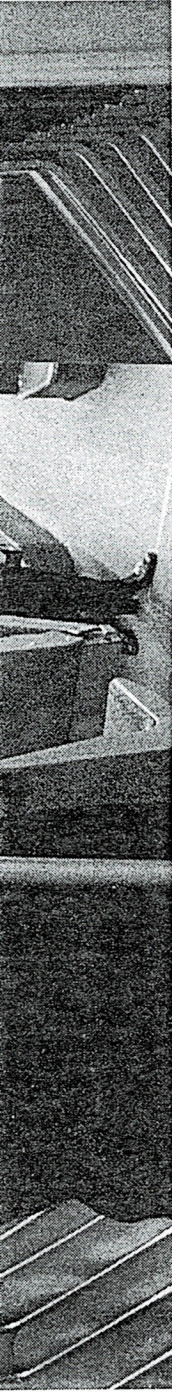


Umbau ab Sommerferienbeginn für ca. 1 Jahr



Frankfurt





Straßenbahn-TV: Die Oberbürgermeisterin ist begeistert – und berührt, 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 Verkehrsgesellschaft, statt dessen – möglicherweise – Beteiligung an den Werbeeinnahmen, ein Ende der Langeweile während der Fahrt und signifikanter Rückgang des Vandalismus in den ausgerüsteten Zügen – das Fahrgastfernsehen, das die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) von sofort an in ihren Bahnen einbauen wird, scheint eine Art „eierlegende Wollmilchsau“ zu sein.

Deshalb war Oberbürgermeisterin Petra Roth (CDU), gleichzeitig Aufsichtsratsvorsitzende der VGF, mit der Präsentation 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 40.000 Euro vier doppelseitige und jeweils 12,1 Zoll große Monitore installiert. Auf ihnen können die Fahrgäste

künftig eine 15 Minuten lange und tonlose Sendeschleife sehen, die zu 20 Prozent – also drei Minuten – aktuelle VGF-Informationen, zu 45 Prozent lokale Nachrichten, zu 15 Prozent aus nationalen und internationalen 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 eingefahrenes Defizit 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 Programm 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 entsprechen schon die fünfzehnminütigen Sende-

schleifen der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer der Kunden in den Fahrzeugen.

Neben dem Programm ergänzt das Fahrgastfernsehen das Informationssystem der Züge: Auf einem der zwei Monitore werden die nächsten Stationen und Anschlußmöglichkeiten angezeigt. Künftig sollen 39 Straßen- und 140 U-Bahn-Wagen mit dem System ausgestattet sein. Dann werden die Monitore auch online betrieben, vorerst speisen 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 hätten Beobachtungen bei Unternehmen, die schon Fahrgastfernsehen eingeführt hätten, ergeben, daß die Vandalismusschäden zurückgegangen seien. Den Übeltätern sei eben während ihrer Viertelstunde in der Bahn nicht mehr so langweilig.