Geschichte des Braunschweiger Straßenbahnnetzes

1879 bis 1945

Stadt.Bahn.Plus.
Bringt Braunschweig weiter!

1879–1904
Betrieb der Braunschweiger Pferdebahn

1897–1914
Braunschweigs elektrische Straßenbahn nimmt Fahrt auf.

1914–1918
Erster Weltkrieg

1922–1938
Netzausbau der Straßenbahn. Busse nehmen im ÖPNV Betrieb auf.

1939–1945
Zweiter Weltkrieg

1897
Streckenlänge 13,085 km

1899
Streckenlänge 28,3 km
Gleislänge 40 km

1908
Streckenlänge 30,6 km

1909
Streckenlänge 37,57 km
Gleislänge 51,74 km

1937
Streckenlänge 36,2 km
Linienlänge 42,2 km
Gleislänge 59,5 km

1879 | 1880 | 1881 | 1882 | 1883 | 1884 | 1885 | 1886 | 1887 | 1888 | 1889 | 1890 | 1891 | 1892 | 1893 | 1894 | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 | 1902 | 1903 | 1904 | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 | 1913 | 1914 | 1915 | 1916 | 1917 | 1918 | 1919 | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | 1939 | 1940 | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1945

11. Oktober 1879

Inbetriebnahme der Braunschweiger Pferdebahn

Hohlkasten-Lochschienen mit der Spurweite von 1.100 mm

- *Fallersleber Tor–Bohlweg–Hutfiltern–Kohlmarkt–Friedrich-Wilhelm-Platz–Bahnhof–Schloss Richmond*

Inbetriebnahme der Pferdebahn am 11.10.1879 auf dem Friedrich-Wilhelm-Platz

1881

Tausch der Hohlkasten-Lochschienen wegen Betriebsunsicherheit in Rillenschienen. Die engen Kurven der Innenstadt verboten es, die Pferdebahn auf die damals in Deutschland verbreitete Regelspur von 1.435 mm zu verlegen.

bis 1897

sukzessiver Ausbau des Streckennetzes.

Liniennetz der Pferdebahn:

- *Nordbahnhof–Bohlweg–Kohlmarkt–Friedrich-Wilhelm-Platz–Westbahnhof*
- *Fallersleber Tor–Casparistr.–Münzstr.–Friedrich-Wilhelm-Platz–Bruchtorwall–Augusttor–Richmond*
- *Friedhof–Marienstift–Adolfstr.–Steinweg–Altstadtmarkt–Hohetor*
- *Kohlmarkt–Altstadtmarkt–Petritor–Weißes Ross*

8. März 1897

Elektrifizierung des Netzes

Spatenstich für den Bau der elektrischen Strecke nach Wolfenbüttel auf 10,5 km Länge

- *Augustplatz–Wolfenbütteler Str.–Leipziger Str.–Melverode–Klein Stöckheim (heute Stöckheim)–Lechlumer Holz–Neuer Weg (ab hier Stadtgebiet Wolfenbüttel)–Lange Herzogstr.–Krambuden–Großer Zimmerhof–Landratsamt*

Petritor um 1900

28. Oktober 1897

Erste offizielle Abnahmefahrt der Strecke nach Wolfenbüttel

Elektrifizierung der restlichen Pferdebahnstrecken bis 1904

Inbetriebnahme der elektrischen Strecke zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel

bis 1898 bis 1908

Inbetriebnahme weiterer Streckenverlängerungen und -neubauten

Steinweg/Staatstheater um 1898

April 1899

Verlängerung der Straßenbahn nach Ölper

Celler Str.–Ölper Mühlenweg

Oktober 1899

Verlängerung der Straßenbahn nach Gliesmarode

bis Kurzekampstr. ca. 50 m vor dem Gliesmaroder Turm

Altstadtmarkt um 1900

1908

Neubau der Strecke

- *Stadtpark–Wilhelm-Bode-Str.–Kaiser-Wilhelm-Str. (heute Jasperallee)–Altewiekring*

1909

8 Straßenbahnlinien verkehren in Braunschweig

mit folgenden Liniennummern:

Linie 1: Richmond–Schützenhaus

Linie 2: Hauptbahnhof–Nordbahnhof

Linie 3: Gliesmarode–Ruhfäutchenplatz

Linie 4: Madamenweg–Friedhof (Helmstedter Str.)

Linie 5: Augusttor–Ölper

Linie 6: Stadtpark–Hauptbahnhofvorplatz

Linie 7: Westbahnhof–Kastanienallee

Rotes Schild: Augusttor–Braunschweig

Münzstr. um 1906

ab 1911

werden auf etlichen Streckenabschnitten Doppelgleise verlegt.

Bis 1928 zweigleisiger Ausbau und Erneuerung innerstädtischer Knotenpunkte.

Bohlweg/Schloss um 1910

Kaiser-Wilhelm-Str. (heute Jasperallee) um 1912

ab 1914

kommen erstmals Schaffnerinnen zum Einsatz.

Braunschweiger Schaffnerinnen um 1915

ab 1915

wird die Straßenbahn zum Transport von Kriegsverwundeten verwendet – von einem Stichgleis vom Hauptbahnhof ausgehend zum Krankenhaus an der Celler Str. und zum Krankenhaus Rotes Kreuz (heute Gesundheitsamt) sowie zum Sternhaus, dessen Gaststätte zum Hilfslazarett umgebaut wurde.

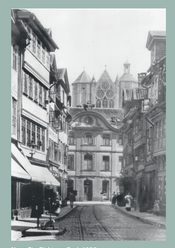
1916

Einschränkung des Straßenbahnbetriebes wegen Ersatzteilmangels.

1922

Inbetriebnahme weiterer Streckenverlängerungen und -neubauten:

- *Kastanienallee und bis Herzogin-Elisabeth-Str.*
- *Schützenplatz–Hamburger Str.–Rotes Kreuz (Gesundheitsamt)–Siegfriedstr.–Mittelweg.*
- *Rotes-Kreuz–Eintracht Stadion (an der Hamburger Str.)*


Neue Str. Richtung Sack 1920

1928

Gründung der Braunschweiger Omnibusgesellschaft mbH

zur Beförderung von Personen und Sachen innerhalb der Stadt Braunschweig. Die Monopolstellung der Straßenbahn als alleinige Trägerin des öffentlichen Nahverkehrs innerhalb der Stadtgrenzen fällt.

Zunächst nehmen zwei Omnibuslinien den Betrieb auf.

- *Linie A als Ringlinie zwischen Lehndorf–Rudolfplatz–Altewiekring–Neustadtring–Lehndorf*
- *Linie B als Ringlinie zwischen Bültenweg–Göttingstr.–Rudolfplatz–Bültenweg)*

Bis 1938 verkehren 7 Buslinien in Braunschweig, das Buslinienennetz war 1938 bereits 45 km lang.

1935

Inbetriebnahme der Strecke nach Riddagshausen

- *über die heutige Ebertallee durch den Prinzenpark bis Kreuzteich/Gaststätte Herrenkrug*

Wagen der Linie 7 im Jahr 1935 an der Endstation Kreuzteich/Herrenkrug

1. Januar 1938

Gründung der Stadtwerke Braunschweig,

denen der Straßenbahn- und Omnibusverkehr als Abteilung »Verkehrsbetriebe« zugeordnet werden.

1938

Letzte Gleisbautätigkeiten vor dem 2. Weltkrieg. Zweigleisiger Ausbau der *Gliesmaroder Str.*

Verlegen von Gleisen auf der neugebauten Straßenbrücke zwischen *Kalen- und Gieselerwall.*

Umsteigeverkehr zwischen Linien A und 4 am Rühfäutchenplatz/Ecke Dankwardstr. und Münzstr. 1935

Straßenbahnnetz Braunschweig 1926

Ruhfäutchenplatz/Casparistr. um 1930

1941

Bau des Betriebshofes Altewiek mitten im Krieg.

Haltestellen im Stadtgebiet werden aufgehoben, um Wagenmaterial und Bremsen zu schonen, später Einstellung von Streckenabschnitten.

Auch der Omnibusbetrieb wird ausgedünnt.

1944

Zerstörung eines großen Teils des Wagenparks in den Bombennächten des Jahres.

Friedrich-Wilhelm-Platz um 1940, aus der Perspektive des damaligen Hauptbahnhofes

1945

Wiederaufnahme des Betriebes.

Bereits im Juni verkehren die ersten Straßenbahnlinien in der Stadt wieder im Personenverkehr.

Auch die Omnibuslinien nehmen ihren Betrieb wieder auf.

Ihre Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Stadt Braunschweig

Zweckverband Großraum Braunschweig

www.stadt-bahn-plus.de

Geschichte des Braunschweiger Straßenbahnnetzes

1948 bis heute

Stadt.Bahn.Plus.
Bringt Braunschweig weiter!

1948–1954
Wiederaufbau der Stadt und Neuanlage der Straßenbahn

1954–1968
Bedeutungsverlust der Straßenbahn, Stilllegung von Strecken. Das Netz schrumpft auf 12 km zusammen!

1969–2008
Netzausbau zur Anbindung der Außenbezirke

2013–2016
Planungen zum Stadtbahn-ausbau

1960
Linienlänge 23,4 km

bis 1969
Streckenlänge 12 km

2016
Linienlänge gesamt 51,1 km
Streckennetz (Doppelgleis) 39,62 km

1948 | 1949 | 1950 | 1951 | 1952 | 1953 | 1954 | 1955 | 1956 | 1957 | 1958 | 1959 | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030

1948
Wiederaufbau der Stadt und Neuanlage der Straßenbahn.

Gleisbau am Ratthaus, Kreuzung Bohlweg, Steinweg, Dankwardstr. 1952

1950 bis 1954
Jahre des Gleisumbaus:
- *Kreuzung Bohlweg/ Steinweg bekommt ein neues doppelgleisiges Dreieck*
- *Verbreiterung der Wendenstr., die Gleise werden in die Mitte verlegt*
- *Verbreiterung Bohlweg/ Damm*
- *Aufweitung der Stobenstr.*
- *Gleise in der Casparistr. werden entfernt*
- *Verlegen von Doppelgleisen auf der Helmstedter Str., Bau der Wendeschleife am Krematorium*

Straßenbahn vor dem Staatstheater, 50-er Jahre

Linie 5 auf dem Altstadtmarkt in den 50-er Jahren

1954 bis 1963
Trotz der Erneuerungsarbeiten im Netz konnte sich der Wagenpark der Braunschweiger Straßenbahn nach den Einschnitten des 2. Weltkrieges nur schleppend erholen.
Teilweise waren Linienkonzessionen für die Straßenbahn nach dem Kriege auch nur stillschweigend verlängert worden. Der Omnibushersteller Büssing drängt zusehends mit modernen Überlandbussen auf den Markt. So wird die Linie nach Wolfenbüttel durch Omnibusse ersetzt.

Celler Str./Neustadtring 1954

Einweihung der Wendeschleife am Krematorium 1954

Abschied von der Straßenbahnlinie A in Wolfenbüttel 1954

1955
Stilllegung der Straßenbahnstrecken
- *Madamenweg–Rathaus*

und
- *Rathaus–Stadtpark.*

1958
Bau des Busbetriebshofs auf dem Lindenberg.

Busbetriebshof Lindenberg Anfang der 60-er Jahre

Straßenbahn in der Münzstr. 1959

1959
Stilllegung der Linie nach Ölper.

1960
Neuordnung der Verkehre in der Innenstadt.
Am 1.10.1960 wird der neue Hauptbahnhof eingeweiht.
Einführung des Cityrings zwischen Friedrich-Wilhelm-Str.–Münzstr.–Marstall–Gördelinger Str.–Brabandtstr.–Friedrich-Wilhelm-Str. als Einbahnstraßensystem.
Stilllegung der Straßenbahnstrecke in der Friedrich-Wilhelm-Str.
Anbindung von zwei Straßenbahnlinien zum neuen HBF über Augusttor.

Ab 2.10.1960 verkehren nur noch vier Straßenbahnlinien!

Blick von der Kurt-Schumacher-Str. auf den Hauptbahnhof 1965

1963
Nach Straßenbauarbeiten wird der Einbau der Gleise auf der Kastanienallee »vergessen«.

1967
wird die Straßenbahnstrecke in der Frankfurter Str. stillgelegt.

1969
Wendepunkt in der Stadtplanung. Die Straßenbahn gewinnt an Bedeutung für den Anschluss der Außenbezirke. Das auf 12 km geschrumpfte Netz wird wieder ausgebaut.
Neubau der Strecke zwischen Stadion über die Gifhorner Str. nach Rühme.

Stadtbahnnetz Braunschweig 1970

1970
Ausbau in den Heidberg
(über J.-F.-Kennedy-Platz und die Wolfenbütteler Str.)

1971
Die Braunschweiger Verkehrs-AG wird als Tochtergesellschaft der Stadtwerke Braunschweig GmbH ausgegründet.

Ausbau nach Volkmarode. Zweigleisiger Ausbau der Berliner Str. zwischen
- *Querumer Str. und Messeweg*

Abbiegung in die Schleife am Karrenführerplatz, 1971

1973
Zweigleisiger Ausbau der Berliner Str. zwischen
- *Messeweg und Wendeschleife Petzvalstr.*

1974
Inbetriebnahme der Straßenbahnverlängerung auf der Berliner Str. zwischen
- *Petzvalstr. und Volkmarode-Grenzweg*

1975
Inbetriebnahme
- *Georg-Eckert-Str. zum Magnitorwall*

Wiederinbetriebnahme
- *Magnitorwall–Leonhardstr.–Leonhardplatz*

1978
Anschluss der Weststadt ans Liniennetz der Straßenbahn: 6,1 km Neubaustrecke

1988
Ausbau der Berliner Str. mit besonderem Bahnkörper zwischen
- *Hans-Sommer-Str. und Querumer Str.*

1992
Beschluss des Rates der Stadt Braunschweig über ein Prioritätenkonzept Stadtbahnplanung. Unter anderem enthielt das Konzept die Ziele, innerstädtische Stadtbahnprojekte Prioritätenstufen zuzuordnen und auszuplanen.
Umgesetzt wurden in den folgenden Jahren 12 große Neu-/Ausbaumaßnahmen, darunter z. B. der Abschnitt Friedrich-Wilhelm-Str.–Waisenhausdamm, der Anschluss Wendens oder die Anbindung Stöckheims.
Maßnahmen wie die Strecke über Lehndorf bis zum Kanzlerfeld, Südstadt bis Mascherode oder die westliche Innenstadtstrecke kamen nicht zur Umsetzung. 1995 wurde zur Finanzierung der umfangreichen Maßnahmen ein Stadtbahnvertrag mit dem Land Niedersachsen abgeschlossen.

1995
Inbetriebnahme der ersten Niederflurbahnen in Braunschweig und sukzessiver Umbau der Haltestellen im Netz auf Niederflurigkeit.

95-er Straßenbahn an der Haltestelle Am Magnitor, 2016

1998
Neubau der Strecke zwischen *Friedrich-Wilhelm-Platz und Bohlweg durch Friedrich-Willhelm-Str. und Waisenhausdamm,* erste Stadtbahnhaltestelle direkt in der Fußgängerzone

Straßenbahn der B1-er Baureihe in der Friedrich-Wilhelm-Str. 1998

1999
Anschluss Wendens an das Straßenbahnnetz *(Rühme-Heideblick)*

Nach Einigung auf ein Gesamtkonzept für den Bereich Wendentor Beendigung aller Provisorien und Inbetriebnahme der Neubaustrecke im Zuge *Am Wendenwehr–Lampestr.*

Straßenbahn der Baureihe 1973 auf dem Gleisabschnitt Am Wendenwehr 1999

2000
Pünktlich zur EXPO 2000 in Hannover wurde der neu gestaltete Vorplatz des Hauptbahnhofs mit dem zentralen neuen Nahverkehrsterminal für die Stadtbahn sowie Stadt- und Regiobusse in Betrieb genommen.

Ausfahrt aus dem Nahverkehrsterminal, 2016

2004
Eröffnung der Straßenbahnstrecke *Hauptbahnhof–Heinrich-Büssing-Ring–Bürgerpark*

2006
Anbindung des Stadtteils Stöckheim an das Straßenbahnnetz *(Sachsendamm–Salzdahlumer Weg)*

Stöckheim, Leipziger Str./ Großes Weghaus 2016

2007 bis 2008
Bau des neuen Tramdepots Am Hauptgüterbahnhof
Ablösung des Depots Altewiek

Das neue Tramdepot mit Wagenhalle, Waschstraße, Werkstätten und Verwaltungsgebäude im Jahr 2014. An der Betriebshaltestelle ein Tramino, Straßenbahn der Baureihe 2014.

Straßenbahnlinie M1 (Triebwagen der Baureihe 2007) vor dem Braunschweiger Schloss Richtung Wenden 2010

2013 bis 2017
Im Zuge der Aktualisierung der Verkehrsentwicklungsplanung wird nach Beschluss des Rates der Stadt Braunschweig seit August 2013 am neuen Stadtbahnausbaukonzept gearbeitet.

In der letzten Phase der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurden nach einem Werkstattbericht im Planungs- und Umweltausschuss der Stadt Braunschweig am 18. Mai 2016 als aussichtsreiche, weiter zu verfolgende fünf Korridore ermittelt und beschlossen:

- *Salzdahlumer Str. <> Heidberg*
- *Campusbahn (über westl. Innenstadt)*
- *Lehndorf <> Kanzlerfeld*
- *Heinrich-der-Löwe-Kaserne <> Rautheim*
- *Volkmarode-Nord*

2017
120 Jahre elektrische Straßenbahn in Braunschweig!

Empfehlung der weiter zu betrachtenden Korridore im Stadtbahnnetz, 2016

Stadt.Bahn.Plus.
Bringt Braunschweig weiter!

Ihre Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Stadt Braunschweig

Zweckverband Großraum Braunschweig

www.stadt-bahn-plus.de