



Sechs Kilometer
neues Gera
sind fertig ...

STADTBAHNLINE 1
UNTERMHAUS - HEINRICHSTRASSE - ZWÖTZEN

Ein neues starkes Stück Gera ist fertig. Wir sagen Danke!

Zuerst an alle Geraer für ihr Verständnis, dass Bauarbeiten leider auch Einschränkungen des normalen Alltagsbetriebs auf Straßen und Plätzen mit sich bringen. Und für ihr großes Interesse und ihre vielen Anregungen zum Projekt Linie 1.

Dank gilt allen, die das Projekt auf den Weg gebracht haben - von Ralf Rauch und Dr. Vornehm, über den Stadtrat der Stadt Gera, das Land Thüringen bis zum Bundesverkehrsministerium.

Und nicht zuletzt an alle Mitarbeiter des GVB, die besonders in den letzten Wochen vor Eröffnung der Linie 1 auf Hochtouren für einen reibungslosen Start arbeiteten, um als GVB-Team am 5.11. alle Geraer einladen zu können mit : „Einsteigen bitte!“

Ein Extra-Dankeschön allen Medien. Sie haben das Projekt mit ihrem kritischen Blick interessiert begleitet und für Gera erlebbar gemacht.



»Die Linie 1 bringt neue Lebensqualität in unsere Stadt. Auf unterschiedliche Weise profitieren davon alle Geraer: Eine super komfortable Verbindung in die Innenstadt, ein grünes Rasenband quer durch die Stadt, ein toller Bahnhofsvorplatz, eine Naturoase am Pfortener Gut, Hochwasserschutz ... Deshalb hat die Linie 1 für Geras Zukunft Modellcharakter. Wenn wir so weiter machen, bewegen wir Gera in die richtige Richtung.«

Norbert Vornehm

Dr. Norbert Vornehm,
Oberbürgermeister der Stadt Gera



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

FREISTAAT
THÜRINGEN



Pforten



Lasurstraße



Zwötzen

Keine Schnapsidee - die Bierdeckelgeburt der Linie 1



An einem kalten Winterabend vor nicht ganz 6 Jahren saßen der damalige Oberbürgermeister Ralf Rauch und der damalige GVB-Geschäftsführer Dr. Norbert Vornehm beim Bier zusammen. Sie redeten über das, worüber ein OB und der Verkehrsbetriebs-Chief beim Bier eben reden: Stadtentwicklung, Wirtschaft und den öffentlichen Nahverkehr.

Sie redeten auch über Pläne für die Stadtbahnlinie 1, die im Jahr 2007 zwischen Zwötzen und Hauptbahnhof entlang der neuen städtischen Entwicklungsachse und zur Bundesgartenschau die tausenden Besucher in die verschiedenen Areale fahren sollte.

Bis zu diesem Abend hatte die Linie 1 ihren Anfang am Hauptbahnhof. Im Diskutieren kamen die Beiden näher auf den Stadtteil Untermhaus. Der GVB-Chef schnappte sich einen Stift und den nächsten Bierdeckel und verlängerte die Linie 1 von Zwötzen über den Hauptbahnhof hinaus bis nach Untermhaus.

Das sollte keine „Schnapsidee“ bleiben. Die Kosten-Nutzen-Analyse für die Verlängerung nach Untermhaus gestaltete sich noch weit günstiger als für die kürzere Strecke. Bund und Land stuften das Projekt als besonders förderungswürdig ein und sicherten den Löwenanteil von 85 Prozent der Gesamtkosten von 57 Mio. Euro zu.

Schnell entwickelte sich aus der mit Bierdeckeln geborenen Idee die beschlussreife Vorlage. Am 31. Mai 2001 beschloss der Geraer Stadtrat das Projekt. Am 20. August 2002 grub der damalige Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig den Bagger zum symbolischen Baustart in die Erde der Breitscheidstraße.

Ein halbes Jahr vor dem ursprünglich geplanten Start wird die Stadtbahnlinie am 3. November 2006 eröffnet. Neue Niederflurbahnen bringen die Fahrgäste bequem und schnell quer durch Gera und zu vielen wichtigen öffentlichen und kulturellen Einrichtungen der Stadt.

Dr. Norbert Vornehm, der das Projekt als GVB-Chef ins Rollen brachte und mit Start der Linie neuer Geraer Oberbürgermeister ist, lud Gäste von weit her und alle Geraer zur Eröffnung der Linie mit dem Satz ein:
„Lassen Sie uns die Freude über ein neues starkes Stück Gera teilen.“

Der GVB, die Stadt Gera, der Freistaat Thüringen und die Bundesregierung sagen jetzt „Einsteigen bitte“ in die neue Linie, die so viel mehr ist als eine neue Straßenbahntrasse für Gera.

Ein starkes Stück

Beim Thema Straßenbahn hatte Gera schon vor über 100 Jahren die Nase vorn. Die Stadt war 1892 die zweite in ganz Deutschland, die eine Straßenbahnlinie baute.

Seit der Zeit gehörten Bahnen zum Stadtbild. Auch außergewöhnliche Lösungen wie die „Hausdurchführung“ in der Johannisstraße sorgten für überregionale Aaahs und Ohhhhhhs. Unverständnis machte sich breit, als die Straßenbahnlinien nach Untermhaus 1967 und nach Zwötzen 1971 eingestellt wurden. Gera liebte seine Bahnen.

Vierzig Jahre später: Der Geraer Verkehrsbetrieb wollte eine Bahnverbindung zwischen Untermhaus und Zwötzen wiederbeleben, die einst wegen angeblicher Unrentabilität eingestellt worden war. Ein starkes Stück vom GVB!

Erst als die ersten Abschnitte der wiederbelebten Verbindung zwischen den wichtigen Stadtteilen fertig gestellt waren, wich die Verwunderung der Zuversicht. Scheibchenweise wuchs das Vertrauen in das Projekt, das der GVB auf vielen Info-Veranstaltungen, mit Bürgersprechstunden und agiler Öffentlichkeitsarbeit als „ein starkes Stück“ Gera angekündigt hatte.

Scheibchenweise sahen es die Geraer vor ihrer Haustür, dass es tatsächlich nicht nur um den Neubau einer Trasse ging, sondern um den Neubau der Infrastruktur auf 6 Kilometern Gera.

Die Reichsstraße: historisch ...



... vor dem Bau ...



»Den Geraer Bürgerinnen und Bürgern meine herzlichen Glückwünsche zur neuen Stadtbahnlinie 1. Die Verbindung entlastet den Innenstadtverkehr und verkürzt die Wege: Die Stadtteile Zwötzen und Untermhaus sind jetzt gut an das Stadtzentrum angebunden. Eine gute Investition, auch im Hinblick auf die Bundesgartenausstellung Gera-Ronneburg 2007. Mit der '1' können die Gäste vom Hauptbahnhof direkt vor die Tore der BUGA fahren.«

Dieter Althaus
Ministerpräsident des Freistaates Thüringen





Ich freue mich sehr und mit allen Bürgerinnen und Bürgern, dass die neue Stadtbahnlinie 1 in meiner Geburtsstadt Gera jetzt in Betrieb gehen kann.

Der städtische Nahverkehr erhält mit der neuen Linie eine wichtige Ergänzung und darf damit auf eine große Resonanz hoffen. Das gilt ganz besonders auch für die Bundesgartenschau 2007, deren zwei Standorte durch die Linie 1 angebunden und mit dem Hauptbahnhof verbunden sind. Mein Dank gilt allen, die eine vorfristige Fertigstellung möglich gemacht haben. Aus Bundesmitteln haben wir in dieses Projekt über 36 Millionen Euro investiert. Ich bin sicher, dass das Geld gut angelegt ist in die Zukunft der städtischen Infrastruktur in Gera.

Ich wünsche Fahrpersonal und Nutzern eine allzeit gute Fahrt!

Ihr

Wolfgang Tiefensee, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung



... während des Baus ...

... heute

Dr. Norbert Vornehm, Ralf Rauch und GVB-Aufsichtsratsvorsitzender Bernd Leithold (v.r.) zur Freigabe des Bauabschnitts Reichsstraße im April 2005

... Umweltkatastrophen weggebaggert

Heruntergekommenen Brachflächen und kontaminierten Böden rückten Bagger zu Leibe.

Tonnenweise kontaminierter Boden auf dem Gelände einer alten Tankstelle wurde umweltgerecht auf Sonderdeponien entsorgt.

Mehrere Wochen dauerte der Abriss eines ganzen Brachenareals in der Straße der Völkerfreundschaft in Zwötzen. Die seit Jahren verwaarloste alte Schule, mehrere heruntergekommene Industriegebäude und Garagen rotteten hier seit Jahren vor sich hin.

Spezialfirmen entsorgten viele Kubikmeter Asbest auf dem Areal. Der Platz für die neu zu bauende Wendeschleife entstand.



»Die Stadtbahnlinie 1 setzt Maßstäbe für das Stadtbild bereicherndes Bauen, für Termin- und Kostentreue und für die Beteiligung der Bevölkerung an der Planung. Der Bau der Linie 1 hat gehalten, was er versprochen hat und ich bin zuversichtlich, dass die neue Stadtbahn von den Geraern angenommen wird.«

*Ramon Miller, Dezernent Bauverwaltung
und Umwelt der Stadt Gera*



Die neue Wendeschleife Zwätzen

Seit Jahren ungenutzte Flächen in der Straße der Völkerfreundschaft konnten mit dem Linienbau für Neues vorbereitet werden.



Vier Jahre für sechs Kilometer, die es in sich hatten

Die Pläne

Über 40 Planungsbüros unter Regie von pmp-infra als Projektsteuerer entwickelten neue Lösungen für Straßen und Plätze, zum Lärmschutz, für neue Grünzüge, für alles Unterirdische und für alles, was sich entlang der Linie bewegt. Wenn einmal so viel Erde bewegt werden sollte - dann richtig mit vielen Effekten für die nächsten 50 Jahre.

Los gings!

Am 20. August 2002 eröffnete Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig das Projekt Linie 1 offiziell. Dann ging es Schlag auf Schlag, ein Bauabschnitt nach dem anderen wurde eröffnet. Zeitweise arbeiteten über 300 Bauleute an verschiedenen Abschnitten parallel, um bis Herbst 2006 das neue Stück Gera auf den Weg zu bringen.





Bundesverkehrsminister
Kurt Bodewig zum Baustart



»Die Stadtbahn bringt Gera in Fahrt.
Für die Ostthüringer Zeitung ein
spannendes Thema.«

Uwe Müller, Chef der
OTZ-Redaktion Gera



Abriss der Brache Pfortener Gut

Das alte verfallene Pfortener Gut



Natur pur: Rund um den Artenschutzurm entstand ein Biotop mit Teich und verschiedenen Unterschlupfmöglichkeiten für einheimische Tierarten



Die Sanierung der seit Jahren vor sich hin siechenden Umweltkatastrophe am Pfortener Gut mit Gruben voller Öl und Ölschlamm gehörte zu den größten Umweltprojekten entlang der Linie 1. Das gesamte Gebiet befreiten Spezialfirmen von Schadstoffen. Das alte Gut wurde abgerissen.

Dem erhaltenswerten Turm gaben die Bauleute separate Fundamente und ein neues Dach. Er dient heute als Artenschutzurm.



... Geras Unterwelt ausgehoben

Gleise der neuen Bahnlinie brauchten ein sicheres Bett und einen kabelfreien Untergrund. Das hieß: der gesamte Untergrund auf 6 Kilometern Gera musste neuen Anforderungen entsprechen. Für den effektiven Mitteleinsatz kooperierte der GVB mit allen anderen Versorgungsträgern wie Telekom, Wasser- und Abwasserzweckverband und mit der Konzernschwester Energieversorgung Gera. Sie erneuerten entlang der Linie ihre Leitungen und Rohre in einem Zug mit dem Linienbau und brachten damit 6 Kilometer Geraer Unterwelt auf Vordermann.

Während der Kabel- und Rohrarbeiten gewährleistete der GVB jederzeit die volle Versorgung aller Anwohner, wofür zum Teil aufwändige Provisorien sorgten.

Zum Schutz der angestammten Bäume kam in der Leibnizstraße das so genannte Rohrspülverfahren zum Einsatz: um die Baumwurzeln herum spülte eine Bohrmaschine Erdräum frei, in den Rohre ohne Beschädigung von Wurzeln eingebracht wurden.

Tiefbau und Versorgungsprovisorien entlang der sechs Kilometer quer durch die ganze Stadt



» Als der Bau der Linie 1 begann, gab es viele Skeptiker. Das hat sich mit Voranschreiten der Arbeiten sehr gewandelt. Ich höre jetzt nur noch Positives und sehe eine Stadt, die nicht nur eine neue Bahnlinie bekommen hat. Von Zwötzen bis nach Unterhmaus sind 6 Kilometer Gera im Untergrund und auf der gesamten Straßenbreite saniert. Das kann sich sehen lassen. Ich halte es für die Zukunft für wichtig, dass die geplante Elsterbrücke noch gebaut wird, damit die gesamte Infrastruktur in Unterhmaus stimmig ist. «

Tim Swagemakers, General Manager Courtyard by Marriott Hotel Gera



... Beton & Bäume, Erde & Elektrik, Bauen mit Grips

An drei Stellen kreuzen sich entlang der Linie Straßenbahn und Deutsche Bahn. Für den ungehinderten Verkehr beider Zugarten entschieden sich die Planer für den Bau von Überführungen. Die Straßenbahnen sollten später unter den Eisenbahngleisen fahren.

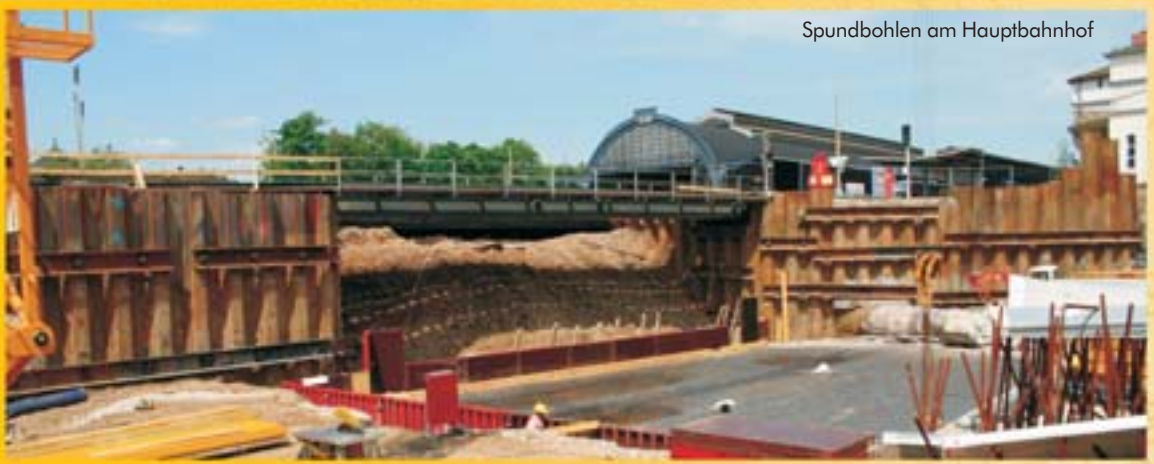
Die vorhandene Höhe der Eisenbahngleise bestimmte die erforderliche Tiefe der Bauwerke. Und da lag der Hase im Pfeffer: Durch die Tallage der Trasse reichten die neuen Bauwerke bis zu 2,50 Meter tief in den Grundwasserbereich.

Die Lösung hieß: Bau von drei Grundwasserwannen, auf denen die Gleisanlagen für die nächsten 100 Jahre vor Grundwasser geschützt sein werden.

Die Zwötzener Wanne

Unter der Eisenbahnstrecke nach Weischlitz entstand eine 250 Meter lange Wasserwanne. Sie bekam 1,30 Meter dicke Wände und 1,30 Meter starke Betonböden. Insgesamt 3.030 m³ Spundbohlen gaben der Wanne ihre Form. Über 6.300 Kubikmeter Beton wurden in das riesige Spundwand-Becken gegossen.

Die Zwötzener Grundwasserwanne gibt den Gleisen Rundumschutz.



Spundbohlen am Hauptbahnhof



Ging das nicht einfacher?

Nicht wirklich. Denn die Linie 1 sollte hier, genau unter den Gleisen der Eisenbahnzüge, ihre Haltestelle bekommen. Für die Reisenden von Stadtbahn und Deutscher Bahn ein super bequemer Umstieg von Bahn zu Bahn, für mehr Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs, für weniger Autos auf den Straßen und mehr öko in der Stadt. Diese hautnahe Bahn-Bahn-Verbindung gehört bundesweit zu Vorzeigelösungen.

Der Hauptbahnhof - der härteste Brocken der Linie 1

Noch gewaltigere Dimensionen erforderte die Wanne für die Überführung Hauptbahnhof. Über die Länge von 70 Metern und die Breite von 15 Metern legten die Bauleute unter dem Eisenbahndamm einen Tunnel frei und gaben ihm den Grundwasserschutz, den er brauchte. Tonnenweise in den Boden gerammte Spundbohlen aus Stahlprofilen bestimmten lange Zeit das Baustellenbild. Ein Betonmischer nach dem anderen bereitete Kubik für Kubik den Untergrund für die künftige Haltestelle Hauptbahnhof.

Sie wurde zum härtesten Brocken des Baus.

Denn neben dem GVB baute hier außerdem die Deutsche Bahn AG an ihren Gleisanlagen. Die Bauherren mussten für einen synergetischen Bauablauf permanent Arbeiten koordinieren und Zeitpläne anpassen.

Manche Speziallösung forderte der Bahnhof von allen Beteiligten ab. Zu den anspruchsvollsten Bauleistungen gehörte der Einbau von drei Behelfsbauwerken mit Eisenbahngleisen, damit der Zugverkehr weiter laufen konnte.

Beim Brückeneinbau schwenkte ein 500-Tonnen-Autodrehkran die 40 Tonnen schweren und fast 27 Meter langen Stahlträger millimeter-genau an ihren Platz. Trotz Frost und nur wenig verfügbarer Zeit leisteten die Bauleute Präzisionsarbeit.

... ran an die Gleise, die federn und grün sind!

Je nach den Anforderungen bestimmter Bauabschnitte entstanden spezielle Oberflächen als Bett für die Gleise. Vor allem in stark bewohnten Abschnitten kam das so genannte „Masse-Feder-System“ als Geräuschdämmer zum Einsatz. Gummimatten wurden dafür auf dem vom Straßenrand separierten Baugrund aufgelegt und auf diesen wiederum Betonplatten als Untergrund für das Gleisbett. Der Beton federt oder „schwebt“ damit regelrecht losgelöst von der anliegenden Straße und überträgt die von der Straßenbahn erzeugten Schwingungen nicht auf benachbarte Gebäude.

Anderswo, wie z.B. am Pfortener Gut, kippten die Lkw Schotter für die sogenannten Querschwellengleise aufs Gleisbett. Nach dem Verlegen der Gleise rückte die Gleisstopfmaschine an. Sie rüttelte und verdichtete den eingebauten Schotter entlang der Schienenstränge.

Ein echter Hingucker entwickelte sich mit jedem verlegten Quadratmeter Rasengleis. Aus schnöden Straßen entstanden auf insgesamt 2 Kilometern Länge richtige Grünzüge zum Durchatmen für die Stadt. Für das Rasengleis in der Tollerstraße sind über 900 Quadratmeter ehemals versiegelte Flächen jetzt begrünt.



Unter dem Rasen versteckt sich ein Dämmsystem, bei dem auf den Gleis-Betonstützen Gummisteine aufgebracht wurden. Sie sorgen für Lärmschutz, schützen die Gleise und Regenwasser kann gut versickern.

Auf die verschiedenen Untergründe bauten die Gleisbauer mit einer Genauigkeit von mindestens 2 mm die Gleise auf. Spezialfirmen fügten die einzelnen Schienen durch aluminothermisches Schweißen zu einem Strang zusammen.

Rasengleis Straße der Völkerfreundschaft



GVB-Extra:

Damit der Rasen entlang der Rasengleise auch sommerliche Hitze gut übersteht, wässert der GVB mit einem umfunktionierten Straßenbahnwagen das Gleis. Aus den Stoßstangen gießt der Wagen mit dem über die GVB-Betriebshofdächer gesammelten Regenwasser die Flächen. Voll öko.

Aluminothermisches Schweißen beim Gleisbau an der Wendeschleife Untermaus



Rasengleis und Ulmenallee Reichsstraße

... Achtung: hier steht ein Baum und wir fahren drum herum

Der GVB arbeitet seit 1996 konsequent nach ökologischen Leitlinien. Schon der umweltbewusste Neubau des Betriebshofs im Jahr 1997 setzte Zeichen in Gera. Die Linie 1 sollte konsequent alle Möglichkeiten nutzen, die sich für ein ökologisches Gera eröffnen.

Grün sollte erhalten werden und möglichst Neues hinzu kommen:

- So blieb auf dem Puschkinplatz die alte Eiche stehen, die jetzt umfahren wird.
- In der Straße der Völkerfreundschaft wachsen die alten Bäume unter den mit einem „Hügelweg“ umbauten Wurzelbrücken weiter.
- Entlang der Trasse wurden über 400 Bäume neu gepflanzt.
- In der Reichsstraße entstand entlang des Rasengleises eine Ulmen-Allee.

Das größte Einzelprojekt ist die ökologische Ausgleichsmaßnahme rund ums ehemalige Pfortener Gut. Die alten maroden Anlagen des Gutes wichen einem großflächigen Biotop. Der markante alte Turm wurde als Artenschutzurm erhalten. Der unmittelbar daneben angelegte Teich und das gesamte Gebiet sind ein stadtnahes Erholungsgebiet geworden. Das gesamte Wiesengelände wurde komplett neu geformt und bietet jetzt Hochwasserschutz für den Fall eines 100-jährigen Hochwassers. Dafür erhielt der Gessenbach, der in den 60er Jahren umverlegt worden war, sein ursprüngliches Bachbett zurück. Ein neuer Kanal vereint ihn mit dem Zaufensgraben und leitet beide Bäche direkt in die Weiße Elster. Für den Hochwasserfall sind weitere Abflüsse unter den Gleisen der Deutschen Bahn angelegt worden.



Die Wurzelbrücken



Hochwasserschutz am Pfortener Gut

Wo in Zwötzen einst Brachen vor sich hin verfielen, entstand die neue Wendeschleife Zwötzen und das neue GVB-Service-Center - mit Anlagen zur Regenwassernutzung, für Fotovoltaik, mit einer besonderen Wärmedämmung und einer Luft/Wasser-Wärmepumpe zum Heizen. So steht heute an der Stelle von früheren Asbest-Objekten ein kostensparendes, liches, gläsernes Gebäude.



Die Puschkinplatz-Eiche

Biotop am Pfortener Gut mit Artenschutzurm



... sicherer „Saft“ für die Bahnen

Das Benzin der Straßenbahn ist Strom. Und davon brauchen sie reichlich: Bis zu 2000 Ampere nehmen sie über ihre Oberleitungen ab.

Für die Basis der sicheren Stromversorgung der Linie 1 entstanden neue Unterwerke. Im Gegensatz zu bisher in Gera eingesetzten Anlagen sind diese miteinander verknüpft und können bei Ausfall eines Werkes dessen Leistung kompensieren. Im Havariefall ermöglicht Fernsteuertechnik schnelles Eingreifen - damit immer „Saft“ an der Dose anliegt.

Sogenannte Ketten-Fahrleitungen transportieren den Strom effizient und sicher von den Unterwerken auf die Fahrleitungen. Strom fließt über zwei Stränge verlustarm über weite Entfernungen spannungsstabil. Die Fahrleitungsbauer installierten rund 24 Kilometer stromführende Bauteile entlang der Linie.



» Untermhaus hat auf die Linie 1 gewartet - jetzt ist sie da. Sie hat nicht nur unseren Stadtteil verändert. Sie hat das gesamte Stadtbild verändert. Gera ist viel grüner und 'aufgeräumter'. Wir wünschen uns, dass viele Gäste und Geraer die Linie nutzen, um das neue Untermhaus zu erleben. Denn dieser wunderschöne alte Stadtteil wird einer der Schönsten unserer Stadt. «

Hans-Dieter Puff, Vorsitzender der
Werbegemeinschaft Gera-Untermhaus





Die Kettenfahrleitungen zur sicheren Stromversorgung.



Ein neues Unterwerk in Zwätzen.



„Die Unternehmung Linie 1 war für Gera außerordentlich wichtig. Mit ihr ist es gelungen, bisher selbständige Stadtteile miteinander zu verbinden und urbanes Flair in der gesamten Innenstadt zu erzeugen. Mir gefallen die Lösungen am Puschkinplatz und die Verbindung zwischen Hauptbahnhof, Theater und weiter nach Untermaus besonders gut. Wichtige Bereiche rücken näher zusammen und das Theaterhaus kommt jetzt noch besser zur Wirkung als bedeutendes Aushängeschild der Stadt.“

*Prof. Matthias Oldag, Generalintendant
Theater & Philharmonie Thüringen*



... die neuen Bahnen und ihre „Rennstrecke“

Während in Gera neue Kabelschächte, neue Wasserwannen und Rasengleise angelegt wurden, ging es weit entfernt von hier um den zweiten Baustein des Projektes: in Salzgitter baute Alstom in Kooperation mit dem Technikpartner Bombardier die neuen Straßenbahnen für Gera.

An Details wie der Innenausstattung wird lange getüftelt - bis die NGT8G so aussahen, wie der erste Wagen im Sommer per Tieflader auf dem GVB-Betriebshof ankam. Zu einem Bahn-Frühstück auf dem Hof lockte die erste Neue über 100 Gäste an.

Die NGT8G haben einiges zu bieten:

- Auf der in Zwötzen gebauten „Rennstrecke“ fahren sie bis zu 70 km/h schnell.
- Mit ebenerdigen Einstiegen ist bequemes Ein- und Aussteigen selbstverständlich.
- Auf 28 Metern Länge und 2,40 Metern Breite sind sie größer als die bisherigen Tatra und bieten 80 Sitzplätze
- Mit ihren Klimaanlage und extrem hoher Laufruhe sind sie das i-Tüpfelchen für den neuen attraktiven ÖPNV in Gera.

Es blieben nur Wochen, um den gesamten Fahrbetrieb startklar zu machen bis zur Linienöffnung am 3. November. Zig Sicherheitsprüfungen, Testfahrten und Fahrertrainings waren bis zum Systemstart zu absolvieren.



Woche für Woche fügten sich neue Puzzleteile zum Ganzen. Die Bahnfahrer verbreiteten echte Fahrfreude mit den neuen Bahnen und auf der schönen Strecke.

Wer einmal die komplette Strecke kennen lernte, der spürte: Gera ist neu miteinander verbunden! Wie eine Straßenbahnlinie eine Stadt und ihre Wegebeziehungen verändern kann!

Was werden die Geraer sagen, wenn sie am 3. November der Einladung zum "Bitte einsteigen" folgen?

Hätten Sie das gedacht? Wenn die 80 Fahrgäste in Autos fahren würden, würden sie eine 370 Meter lange Schlange von 62 Pkw bilden bei





NGT8G - was heißt das denn?
Das heißt: **N**iederflur-**G**elenk-**T**riebwagen mit **8** Achsen **G**era



der durchschnittlichen Pkw-Besetzung von 1,3 Personen und 4 Meter langen Pkw mit Abständen zwischen den Pkw von 2 Metern.

... Halt!

Die Gleise lagen, der Rasen sprießte, die Fahrleitung schickte Strom für die Testfahrten - da kam einer der letzten Bauteile an seine Stelle: die neuen Haltestellenausstattungen.

Die Haltestellenhäuschen sind geräumiger als die bisher in Gera installierten Häuser.

Die neuen Haltestellensäulen verfügen über ein neues Informationssystem. Es zeigt die Ankunftszeit der nächsten Bahn, strahlt über einen Bildschirm aktuelle Fahrgastinfos aus und bringt über einen Lautsprecher alle Infos direkt zur Haltestelle, die von der GVB-Leitstelle ausgesendet werden.



Moderne Fahrkartenautomaten mit Berührungsbildschirm nehmen außer Bargeld auch EC- und Geldkarten. Die neuen Zahlungsmöglichkeiten machen Bus und Bahn fahren damit noch einfacher in Gera.

Funktionell und formschön - die neuen GVB-Haltestellen



» Nach den umfangreichen Bauarbeiten ist die Linie 1 nun eröffnet! Ich freue mich sehr, dass sich mit der gelungenen Gestaltung der Gutenbergstraße die Sicherheit für unsere Schüler der Grund- und Regelschule erhöht. Und für viele Schüler, die auch aus anderen Stadtteilen die Otto-Dix-Schule besuchen, wird durch die neue Linie 1 der Schulweg bequemer und zeitlich kürzer. Wenige Minuten benötigt die Bahn vom Stadtzentrum bis zur Schule. Das begrüßen nicht nur die Schüler, sondern auch die Eltern und Lehrer. Durch den geplanten 10-MinutenTakt ist es noch besser möglich, die Nachmittagsangebote in der Schule und im Umfeld zu nutzen. «

Holger Weisheit, Schulleiter Otto-Dix-Schule



... das neue Netz

Der Bau neuer Straßenbahnlinien hat viele positive Effekte. Zu den entscheidenden gehört, dass der Betrieb von Straßenbahnen wesentlich effizienter und umweltfreundlicher ist als der Busbetrieb.

Unter anderem deshalb musste es bei der Planung des neuen Geraer Verkehrsnetzes darauf ankommen, die maximalen Effekte zu erreichen und dabei die bisher gewohnten Vorzüge des GVB-Netzes zu erhalten.

Die Netzplaner haben lange an dem neuen Netz getüftelt, um ein bequemes, wie gewohnt gut aufeinander abgestimmtes System von Bus und Bahn zu entwickeln.

Busse fungieren jetzt als Zubringer zur Linie 1, die die Fahrgäste schnell und komfortabel durch die Stadt bringt.

Unter anderem durch die Effekte des neuen Netzes spart der GVB rund 600.000 Euro jährlich an Betriebskosten und kann damit künftig noch stärker eigenwirtschaftlich arbeiten.

Bahnhofsvorplatz, Hbf. Gera



... und weiter geht's

Die Linie 1 startet am 5. November. Wegen der Bauverzögerung bei den Arbeiten der Deutschen Bahn AG wird die Haltestelle "Hauptbahnhof/Theater" im Frühjahr 2007 fertiggestellt. Um diese Haltestelle wird Gera benedinet werden: So direkt kommen Fahrgäste in fast keiner anderen deutschen Stadt von Bahn zu Bahn.

Bis Anfang 2007 entsteht ein neuer Bahnhofplatz in Kooperation von GVB als Bauträger und Stadt Gera sowie Regionalverkehr und Deutscher Bahn AG. Bis zum Start der BUGA entsteht hier ein grüner Platz, auf dem es sich gut verweilen lässt, der die direkte Verbindung zwischen Deutscher Bahn, Regionalbussen und Straßenbahn herstellt. Über kurze, glasüberdachte Wege vom Bahnhofsgelände können die Fahrgäste schnell und bequem von einem Verkehrsmittel ins andere umsteigen.

Bis Anfang 2007 kommt die neue Fußgängerbrücke über der Elster auf den Weg. Über sie gelangen Fußgänger vom gegenüberliegenden Elsterufer direkt zur Endhaltestelle Untermaus.

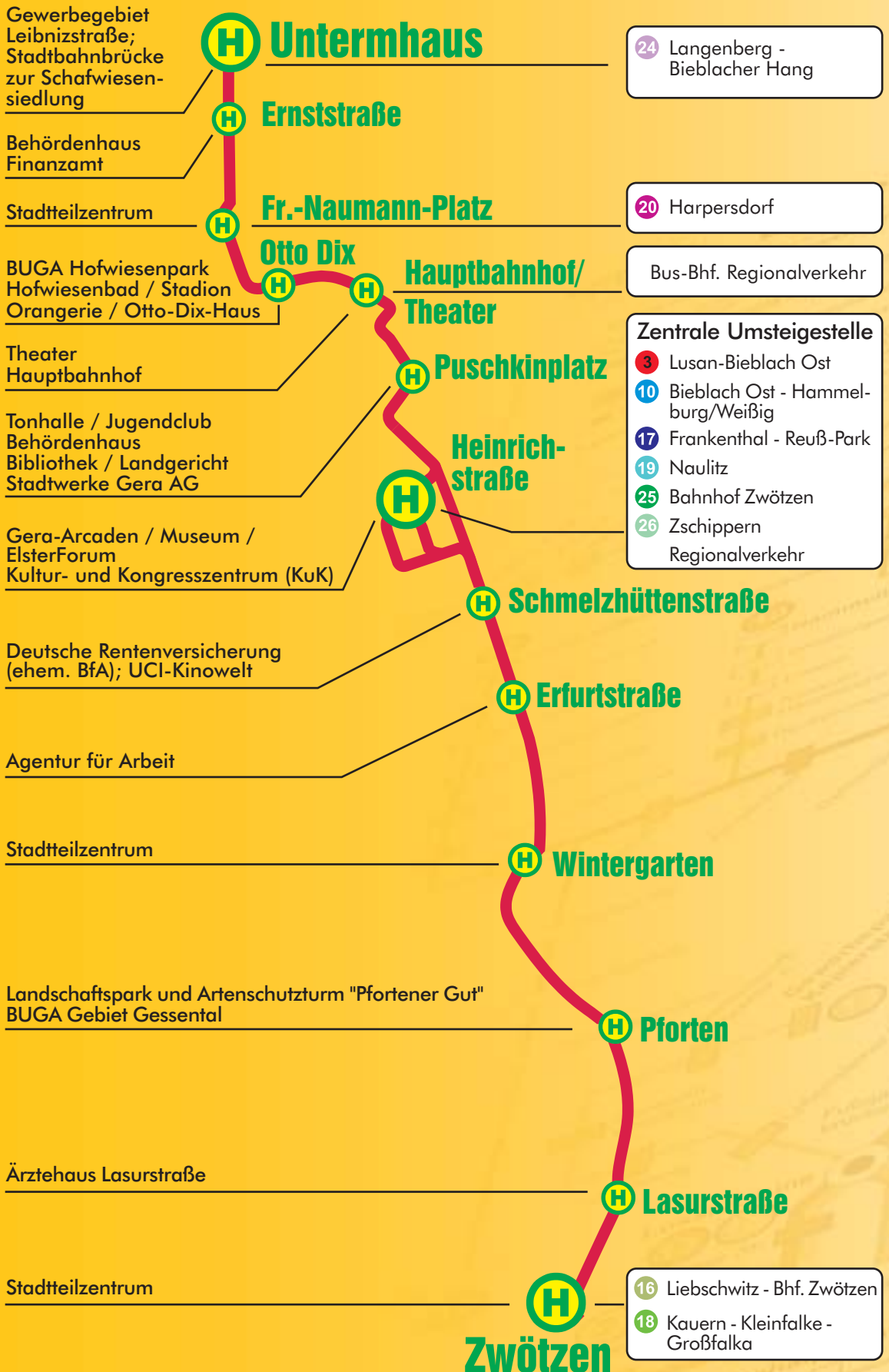
Stadtbahnbrücke Untermaus



Eine neue Baustelle, die auch zum Stadtbahnprogramm gehört und die fast nahtlos an die Fertigstellung der Linie 1 anschließt: Anfang 2007 beginnt der Neubau der Umsteigestelle Tinz und des besonderen Bahnkörpers in Tinz.

Damit baut der GVB wieder ein neues, starkes Stück und ... bewegt Gera weiter!

Wichtige städtische Ziele entlang der Linie 1



Daten & Fakten

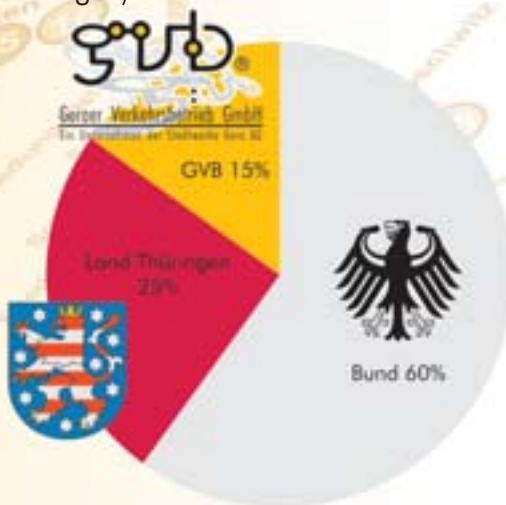
- Baubeginn: 20. August 2002
- Bauende: Oktober 2006
- Länge: 6 km
 - ◆ davon 5 km besonderer Bahnkörper
 - ◆ davon 2 km Rasengleis
- zweigleisiger Ausbau, erschütterungsgedämmt
- 10-Minuten-Takt zwischen Zwötzen und Untermaus
- 6 neue Niederflurbahnen
- 10 000 Fahrgäste voraussichtlich pro Tag
- 27 000 Geraer im Einzugsbereich

Maßnahmen

- Trassenbau
- Verlegung erschütterungsgedämmt Gleise
- Unterwerke, Fahrleitungen
- 3 Eisenbahn-Unterquerungen (DB)
- Erneuerung der Versorgungsleitungen
- Lärmschutzmaßnahmen
- Oberirdische Sanierung der Straßen und Gehwege
- Städtebauliche Erneuerung, zum Beispiel Hauptbahnhofpassage, Puschkinplatz, Gutenbergstraße, Stadtteilzentrum Zwötzen
- Ökologische Ausgleichsmaßnahmen: Hochwasserschutz und Landschaftspark am Pfortener Gut, Begrünung, Baumpflanzungen

Kosten 57 Mio. EUR

(für Schienen-Verkehrswege, Grundstücke, Straßen- und Platzgestaltung, Versorgungsleitungen)





1
STADTBAHNLINIE
UNTERMHAUS - HEINRICHSTRASSE - ZWÖTZEN