

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

INFO

Ausgabe 4/97

3. Jahrgang



Informationszeitung der Braunschweiger
Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Termine

Die nächsten Veranstaltungen der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. finden am 21.01., 18.02., 18.03., 15.04., 27.05. und 24.06.98 jeweils um 19.30 Uhr im Nordbahnhof statt.

Themen am 21.01.98: - Rückblick auf das Jahr 1997 in Bildern
- Programmplanung für das Jahr 1998

Sonntag, 4. Januar 1998:

Straßenbahnrundfahrt durch Braunschweig

Zum zweiten Mal veranstaltet die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. diese Rundfahrt am ersten Januarsonntag, die früher vom Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde e. V. durchgeführt worden ist. Sie beginnt um 9.30 Uhr an der Haltestelle Heinrich-Büssing-Ring (Schleife Hauptbahnhof). Gegen 12.30 Uhr wird der Ausgangspunkt wieder erreicht sein.

Titelbild: Nicht nur die Straßenbahn wünscht ein frohes Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr, sondern auch der Vorstand der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.. Die Aufnahme zeigt den Tw 8151 an der Endstelle Weststadt, Weserstraße.
Aufnahme: Jens Winnig

Liebe Nahverkehrsfreunde !

Es ist wieder soweit, ein Jahr ist fast zu Ende, in dem in Braunschweig viel passiert ist. Es begann mit der Inbetriebnahme des neuen Museumswagens 103 der Braunschweiger Verkehrs-AG als Auftakt zum Jubiläumsjahr der elektrischen Straßenbahn. Es wurden von der Braunschweiger Verkehrs-AG einige Wettbewerbe für die Bevölkerung durchgeführt (Entdeckungs- und Fotowettbewerb, Malwettbewerb für Kinder mit anschließender Präsentation der Ergebnisse an einer Straßenbahn, Verlosung von Mitfahrten bei einem Straßenbahnkorso). Auf Harz & Heide im Mai wurde eine Wanderausstellung zum Jubiläum vorgestellt. Sie wurde in Braunschweig und Wolfenbüttel gezeigt. Im Sommer wurden Sonderfahrten mit dem Tw 103 angeboten, die von einem Stadtführer begleitet wurden. Am 12. Oktober 1997 konnte die Bevölkerung bei einem Tag der offenen Tür einen Blick hinter die Kulissen der Straßenbahn werfen. Am eigentlichen Jubiläumstag, dem 28. Oktober, fand ein Straßenbahnkorso durch Braunschweig statt. Zusätzlich gab es am 8. November 1997 einen abschließenden Höhepunkt, der Tw 103 trat gegen den amtierenden Deutschen Football-Meister „Braunschweig Lions“ in der Fernsehsendung „Wetten, daß...?“ an. Des Weiteren wurde die Straßenbahnstrecke durch die Friedrich-Wilhelm-Straße und den Waisenhausdamm gebaut, Restarbeiten finden 1998 statt. Weiterhin wurde mit der Stadtbahnverlängerung nach Wenden begonnen.

Mit freundlichem Gruß

Jens Winnig – 1. Vorsitzender

Impressum

Die Zeitung „Braunschweig Info“ ist offizielles Organ der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V., c/o Herrn Jens Winnig, Am Wendenwehr 21, 38114 Braunschweig (Vorsitzender). Mit Namen oder Buchstaben versehene Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. oder der Redaktion wieder.

Redaktion: Jens Winnig, Am Wendenwehr 21, 38114 Braunschweig,
Tel./Fax: 0531/335927

Mitarbeiter/innen dieser Ausgabe: Sabine Aschemann, Ulrich Fetzer, Andreas Gürtler, Rolf Hafke, Thomas Nabert, Martin Pfeil.

Auflage: 100

Berichte aus dem Verein

Der Verein war mit einem Stand beim Städtepartnerschaftstreffen auf dem Alten Markt in Magdeburg am 3. Oktober 1997 vertreten. Die Einladung für diese Veranstaltung bekamen wir von den Magdeburger Straßenbahnfreunden e. V..

Am 12. Oktober 1997 war der Verein mit einem Stand beim Tag der offenen Tür der Braunschweiger Verkehrs-AG im Betriebshof Altwiek vertreten. Zum Teil haben bis zu sechs Vereinsmitglieder am Stand gearbeitet, da der Besucherandrang so groß war.

Am 6. Dezember 1997 wurde zum ersten Mal eine Nikolaus-Sonderlinie betrieben. Einen ausführlichen Bericht hierzu gibt es auf Seite 14 dieser Info.

Neue Souvenir-Artikel

Wie bereits in der letzten Info erwähnt, haben wir neue Souvenir-Artikel im Angebot:

- „Die Braunschweiger Straßenbahn“ von Dieter Höltge für 39,80 DM
- „Gelenktriebwagen und Großraumbeiwagen“, Datenblätter mit Farbfotos für 15,90 DM
- Tassen mit dem Motiv eines 62er bzw. 69er Triebwagens für je 8,90 DM

Bestellungen und Anfragen bei Jens Winnig, Am Wendenwehr 21, 38114 Braunschweig, Tel./Fax 0531/335927.

Neue Mitglieder

Als neue Mitglieder begrüßen wir: Annette Meschkat, Martin Kayser und Joachim Schmitz

Kooperative Mitglieder: Freunde der Freiburger Straßenbahn e. V., Historische Straßenbahn Köln e. V.

Aktuelles aus dem Nahverkehr Braunschweigs

Allgemeines

Zusätzliches Fahrplanangebot

An den Adventssonabenden verkehrten wieder zusätzlich die TwinLines 8, CE 20, CE 80, 36 und 61. Bei den an Samstagen verkehrenden TwinLines 7 und 43 wurden die Betriebszeiten bis ca. 18.00 Uhr verlängert.

Fahrplan am Heiligabend

Bis ca. 17.00 Uhr fahren die Linien nach dem Sonnabend-Fahrplan. Von 17.30 Uhr bis 23.30 Uhr fährt der NachtExpress im Stundentakt ab Haltestelle Rathaus.

Fahrplan zu Silvester und Neujahr

Am 31.12.97 gilt der Sonnabend-Fahrplan ohne Einschränkungen. Zusätzlich gibt es NachtExpress-Fahrten in alle Stadtteile Braunschweigs und nach Wolfenbüttel mit Anschluß am Rathaus um 2.00 Uhr, 3.00 Uhr und 4.00 Uhr. Am 01.01.98 gilt der Sonntag-Fahrplan, der Betrieb beginnt mit dem 5.30 Uhr-Anschluß am Rathaus.

Neue Tarife ab 01.01.1998

Zum 01.01.98 werden die Fahrpreise der Braunschweiger Verkehrs-AG erhöht. Beim Fahrerverkauf werden nur die 2 x 90 Minuten-Karten teurer (Erwachsene von 4,80 DM auf 5,- DM / Kinder von 2,40 DM auf 2,50 DM).

Im Vorverkauf werden alle Fahrausweise zwischen 1,5% und 9,1% erhöht.

Beispiele:

- 10 x 90 Minuten-Karte von 23,- DM auf 24,- DM
- City-Monatskarte von 68,- DM auf 72,- DM
- City-Jahreskarte von 650,- DM auf 660,- DM

Die Fahrkarten des bisherigen Tarifs sind bis zum 31.03.98 gültig, danach können sie in den Stiftsherrenhäusern umgetauscht werden.

Straßenbahn

Streckensperrung Siegfriedstraße

Nachdem Ende Mai die Strecke in der Siegfriedstraße für drei Tage gesperrt war, gab es eine erneute Streckensperrung vom 26.09. bis 08.10.97. Ursache war ein Kanaleinbruch. Es wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet und die SL 2 endete am Stadion bzw. bei Sportveranstaltungen in Rühme.

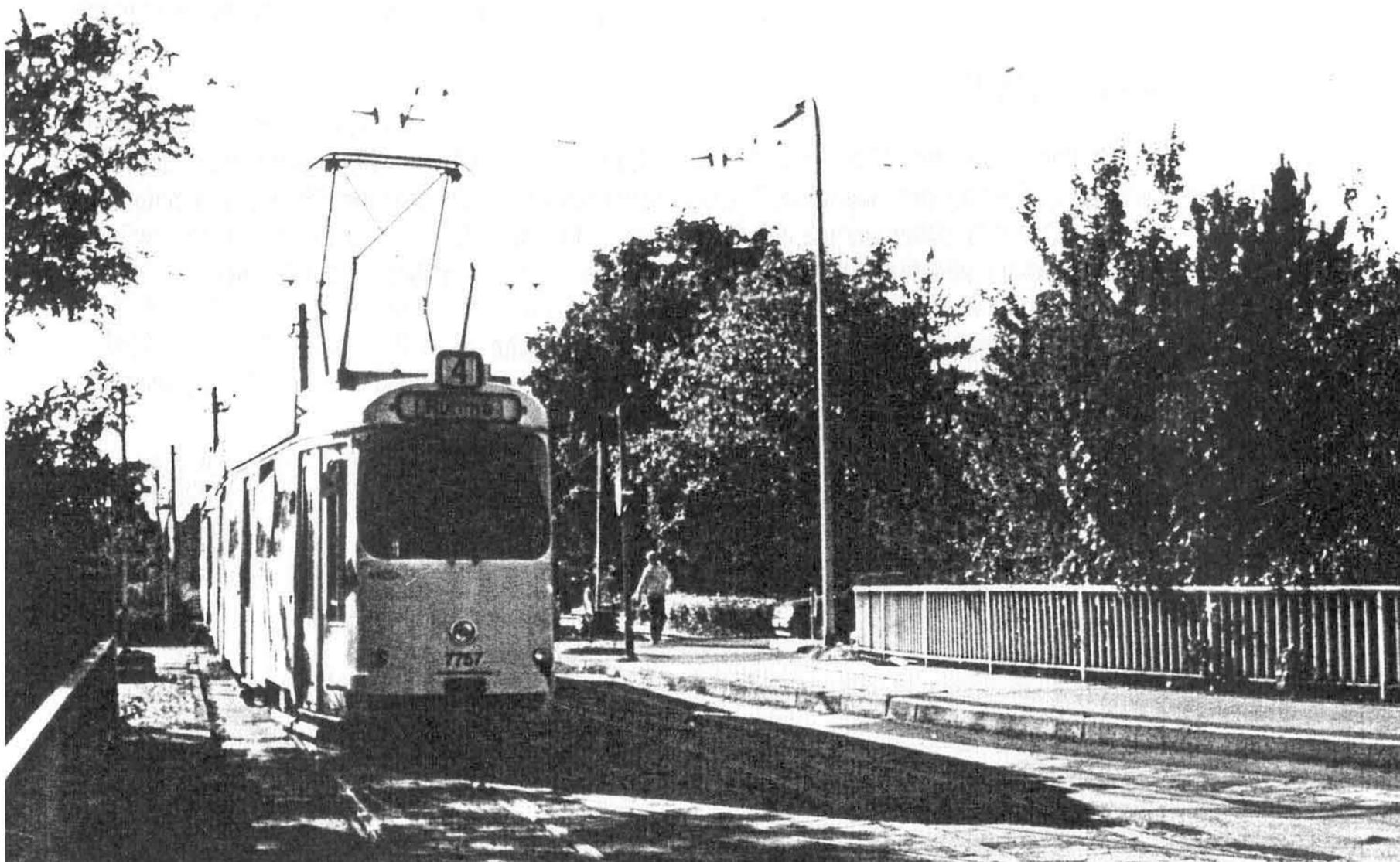
Neubaustrecke nach Wenden

Die Bauarbeiten an der Brücke über die Autobahn A 2 sind schon weit fortgeschritten, so daß sie wohl planmäßig im April 1998 beendet werden können. Danach beginnt der Streckenausbau für die Stadtbahn. Dies wird im nächsten Jahr das größte Bauprojekt sein, eventuell wird noch mit dem Umbau der Gliesmaroder Straße begonnen.

Bauarbeiten Erfurtplatz

Am 27. und 28. September 1997 wurden im Straßenbereich des Sachsendammes die Gleise erneuert. Die SL 4 endete an der Haltestelle Erfurtplatz. Nachdem der Fahrgastwechsel dort abgeschlossen war, fuhren die Bahnen jeweils rückwärts mit einem zweiten Fahrer in das Gleisdreieck auf der Brücke Sachsendamm bis in den Schlesiendamm hinein. Dort, wo zukünftig die Stadtbahn nach Stöckheim abzweigen wird, wurde dann gewendet und die Bahnen fuhren ab Haltestelle Sachsendamm wieder auf dem regulären Linienweg.

Auch die Buslinie 19 mußte wegen der Baumaßnahme umgeleitet werden. Sie fuhr zwischen Salzdahlumer Straße und Meverode über die A 395 und A 39.



Tw 7757 mit Bw 7774 am 28.09.97 „aus Richtung Stöckheim“ auf dem Weg nach Rühme kurz vor der Haltestelle Sachsendamm.

Aufnahme: Jens Winnig

Planfeststellungsverfahren für die Stadtbahn nach Stöckheim

In der Zeit vom 14. Oktober bis zum 14. November 1997 lagen die Planfeststellungsunterlagen zum Bau der Stadtbahnstrecke vom Sachsendamm nach Stöckheim im Rathaus und bei der Bezirksregierung Braunschweig aus. Die Einspruchsfrist für die Anwohner endete am 1. Dezember 1997. Die Strecke zweigt vom Sachsendamm ab und erreicht kurz vor Stöckheim die Leipziger Straße. Von dort aus verkehrt die Stadtbahn in östlicher Seitenlage entlang der Leipziger Straße und in

Höhe Mascheroder Weg bis Ortsende im Straßenraum. Die Strecke hat eine Länge von 3100 Meter und kostet etwa 36 Mio. DM. Der Baubeginn ist für das Jahr 1999 vorgesehen und eine Eröffnung könnte im Jahre 2001 erfolgen.

Ende Oktober hat sich eine Bürgerinitiative gegen die Stadtbahn gegründet. Inwieweit diese das Projekt verzögern kann, ist zur Zeit noch nicht absehbar.

Neubaustrecke durch die Friedrich-Wilhelm-Straße und den Waisenhausdamm

Ende August wurden die letzten Gleise der neuen Straßenbahnstrecke verlegt. Danach begann der Umbau der Nebenanlagen. Der Waisenhausdamm ist bis auf die endgültige Straßenteerschicht fertig. Auch in der Friedrich-Wilhelm-Straße wurden schon einige Arbeiten für die Fußgängerzone vollzogen. Die Haltestellen Friedrich-Wilhelm-Platz und Friedrich-Wilhelm-Straße (vor der ehemaligen Oberpostdirektion) wurden schon teilweise fertiggestellt. Seit dem 29. November 1997 verkehren in diesem Bereich die Buslinien wieder. Die Fahrleitungsanlagen und die restlichen gestalterischen Maßnahmen werden im Jahre 1998 folgen. Auch die Haltestelle Bohlweg/Damm wird im nächsten Jahr umgebaut. Sie soll im September fertig werden, dann wird auch die Stadtbahnstrecke eröffnet.



Die Aufnahme oben zeigt den Zustand des Friedrich-Wilhelm-Platzes Anfang Dezember 1997.
Aufnahme: Jens Winnig

Wagenpark

Die Triebwagen 6267, 6951 und 6953 wurden am 28. August 1997 vom Betriebshof Hamburger Straße zum Betriebshof Altewiek überführt und waren seit dem 1. September 1997 gelegentlich im Linieneinsatz zu sehen. Der Triebwagen 6953 wurde während der Feierlichkeiten am 12. Oktober 1997 auf dem Betriebshof Hamburger Straße abgestellt.

Der Beiwagen 5771 wurde zu den Veranstaltungen am 12. und 28. Oktober vom Betriebshof Hamburger Straße zum Betriebshof Altewiek überführt.

Hauptuntersuchungen:

Beendet: Tw 8162, Bw 8182 zur Zeit: Tw 8161

Werbung neu:

Tw 7553 – Auto Balke (Türseite, Mitte September 1997)
Tw 7553 – DSR City-Tip (Türseite, Mitte Oktober 1997)
Tw 7554 – Deutsche Städte Reklame (Ganzwerbung, 05.12.97)
Tw 7555 – Langerfeldt (zusätzliche Werbeaufkleber zum 125jährigem Jubiläum, Aug. '97)
Tw 7752 – Braunschweiger Verkehrs-AG mit BS-Zeitung (Ganzwerbung, 06.09.97)
Tw 7757 – Telekom (zusätzliche Werbung für ein Theaterstück)
Tw 8151 – Auto Balke (türlose Seite, Mitte September 1997)
Tw 8151 – Deutsche Städte Reklame (Weihnachtswerbung, 29.11.97)
Tw 8164 – Baugenossenschaft Wiederaufbau e. G. (neu gestaltet, 19.11.97)

Bw 7473 – Kroschke (Ganzwerbung, 03.12.97)
Bw 7475 – Langerfeldt (zusätzliche Werbeaufkleber zum 125jährigem Jubiläum, Aug. '97)
Bw 7776 – Figuren-Festival in Braunschweig (Ende September 1997)

Werbung gelöscht:

Tw 7553 – DSR City-Tip (Türseite, Mitte September 1997)
Tw 7553 – Auto Balke (Türseite, Mitte Oktober 1997)
Tw 7554 – Baby-Center (Ganzwerbung, um den 20.10.97)
Tw 7752 – Deutsche Städte Reklame (Ganzwerbung, 03.09.97)
Tw 8151 – Auto Balke (türlose Seite, Mitte Oktober 1997)

Bw 7472 – Guten Morgen Laden und Ambrosia
Bw 7473 – Baby-Center (Ganzwerbung, Mitte Oktober 1997)
Bw 7776 – Figuren-Festival in Braunschweig (Anfang Dezember 1997)
Bw 8472 – Fernseh Hube (November 1997)

Vorher ohne Werbung im Einsatz waren: Tw 7554, Tw 8151, Bw 7473 und Bw 7776. Der Tw 7554 und Bw 7473 wurden weiß lackiert.

Omnibus

Aktuelles

Seit Mitte September 1997 ist die Haltestelle Rathaus (Bussteig D in der Dankwardstraße) behindertengerecht umgebaut.

Seit dem 29.11.97 verkehren die Busse wieder durch die Friedrich-Wilhelm-Straße. Die Buslinien CE 20 und 21 haben eine veränderte Route erhalten. Sie fahren vom J.-F.-Kennedy-Platz über die Stobenstraße in den Waisenhausdamm und weiter durch die Münzstraße zum Rathaus. Zum Abbiegen von der Stobenstraße in den Waisenhausdamm wurde eine besondere Busspur angelegt.

Die Omnibuslinie 13 fährt seit dem 01.12.97 für sechs Monate probeweise montags bis freitags zum Luftfahrtbundesamt. Die zum Flughafen führenden Fahrten werden jeweils verlängert, wobei zusätzlich die Haltestellen Flugunfalluntersuchungsstelle und Luftfahrtbundesamt bedient werden. Die Abfahrtszeiten an den übrigen Haltestellen bleiben unverändert.

Werbung neu:

- 8903 – Deutsche Allgemeine Versicherung
- 8911 – Deutsche Allgemeine Versicherung
- 9215 – Auto Balke (September 1997)
- 9215 – My Toy (hinten)
- 9224 – VHV-Versicherung
- 9330 – Tschritter Küchen in Gifhorn (Ganzwerbung, November 1997)

Werbung gelöscht:

- 8903 – Küchen design
- 8909 – Becker Computer
- 9215 – Auto Balke (hinten, September 1997)
- 9215 – Auto Balke (Mitte, Oktober 1997)

Vorher ohne Werbung im Einsatz waren die Busse 8903, 8911, 9224 und 9330.

„100 Jahre elektrische Straßenbahn in Braunschweig“ – ein Streifzug über den Betriebshof Altewiek

Von Sabine Aschemann und Martin Pfeil

Als sogenannte „Tramologen“ lag am 12. Oktober nichts näher, als in Braunschweig das 100jährige Bestehen der elektrischen Straßenbahn vor Ort zu bejubeln. Also, nichts wie hin zum Tag der offenen Tür bei der Braunschweiger Verkehrs-AG auf dem Betriebshof Altewiek. Zunächst hieß es: Auto am Radeklint parken und auf einen Oldtimer auf den Sonderlinien 99 oder 100 hoffen.

Die erste Enttäuschung nahte dann auf der „100“ in Form eines modernen Niederflurwagens. Wo waren sie, die restaurierten alten Wagen wie 103 oder die mausgrauen Wagen 1 und 2? Auch die mittlerweile historischen Wagenzüge der Baujahre 69 und 62 wurden hier vermißt. Aber, was soll's, einsteigen mußten wir auch in das neueste Straßenbahnmodell, sonst hätten wir am Ende noch die Jubelfeier verpaßt, und das wäre doch schade gewesen!

Die Fahrt ging nun über Hagenmarkt, Rathaus, Georg-Eckert-Straße, Leonhardplatz bis zum Betriebshof Altewiek. An der Einfahrt zum Betriebshof wurde zunächst das Auge des Straßenbahnfreundes durch eine Werbung für Autos auf einem ausgestellten Omnibus verwirrt. Waren wir hier wirklich richtig? Aber beruhigt erblickten wir dann das einladende Transparent „100 Jahre Straßenbahn“. Und da standen sie ja, die bereits Vermißten! Auf den Gleisen vor der Wagenhalle tummelte sich so einiges an Straßenbahnen und Menschen. Der Blickfang Nummer eins war zweifelsohne der in Polen restaurierte Wagen 103. Fahrer und Schaffner in historischen Uniformen ließen vor allem Kinderaugen leuchten. Dieser Wagen ist einer alten Braunschweiger Trambahn nachempfunden. Er zog so manchen Blick auf sich und die Fotoapparate klickten zum Erinnerungsbild. Sich einmal so fühlen wie damals zu Uropas Zeiten!

Wir bewegten uns nun weiter auf die Fahrzeughalle zu und entdeckten die Parade der dort aufgestellten Braunschweiger Straßenbahnen. Ein Bilderbogen durch die letzten vier Jahrzehnte tat sich vor uns auf! Die Wagen 6267, 6951, 7751, 8158 und der Niederflurwagen 9551 standen nebeneinander – einigermaßen selten! Auch der Arbeitstriebwagen 482 und der Schneepflug mit der Nummer 415 wurden hier gesichtet.

Dazwischen Kleinkünstler, die ihre Darbietungen präsentierten und so manchen zum Lachen brachten. Auch eine Hüpfburg stand hier, auf der sich quietschend die Kleinsten vergnügten. Die Hungrigen und Durstigen kamen übrigens auch nicht zu kurz. Erfreulich groß war das Angebot, so daß man die Wahl hatte.

Außer der Sonderlinie 100 drehte auch eine Linie 99 ihre Runden über den Betriebshof und, sehr zum Gaudi der Fahrgäste, gab es jedesmal eine kostenlose Wäsche, sprich, die Wagen durchfuhren die Waschanlage.

In der Halle duckten sich zwischen all den Besuchern ziemlich verloren die historischen Wagen 1 und 2, in denen ein Café eingerichtet war. In ihrer tristen Lackierung wurden sie kaum beachtet, was sie sicherlich nicht gerade glücklich gestimmt hat. Vielleicht hat sich der „1“ als ältester „Original-Braunschweiger“ auch ein kleines bißchen seiner Farbe wegen geschämt...

Viel Beachtung fanden die Stände der Braunschweiger Verkehrs-AG und der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.. Es gab diverse Souvenirs zu kaufen, Bücher, Kaffeebecher, Fotos, Krawattennadeln, Halstücher und vieles mehr. Ein Blickfang war Klaus-Joachim Schraders um eine historische Stadtkulisse herumfahrendes Modell eines Zuges der Linie A des Baujahres 1915, so wie er bis 1954 im Verkehr gestanden hat.

Im hinteren Teil der Halle fand dann noch ein Einblick in das Werkstattleben der Braunschweiger Verkehrs-AG statt. Die Schleifmaschine drehte unermüdlich ihre Runden und es bestand die Möglichkeit, sich den Traum zu erfüllen, einmal eine Niederflurbahn von unten zu besichtigen. Zu diesem Zweck wurden aber vorsorglich Helme verteilt, um Kopfverletzungen zu vermeiden.

Nach all diesen Erlebnissen waren wir randvoll mit Eindrücken und bestiegen einen Wagen der Sonderlinie 99, wobei es sich hier um einen 75er handelte.

Übrigens: Für die eingefleischten „Tramologen“ gab es noch zwei andere Fahrzeugparaden an diesem Tag. An der Eisenbütteler Straße und am Hauptbahnhof waren alle Wagen abgestellt, die wegen des Tages der offenen Tür aus Platzgründen nicht im Betriebshof Altewiek untergebracht werden konnten. Hier wurde dann noch so manches (ungewöhnliche) Foto geschossen...

Anmerkung der Redaktion:

Der Tag der offenen Tür wurde von der Braunschweiger Verkehrs-AG in erster Linie für die Bevölkerung veranstaltet und wurde von ca. 15.000 bis 18.000 Gästen besucht. Die speziellen Wünsche der Straßenbahnkenner konnten daher nur bedingt berücksichtigt werden.



Bild oben: Modellstraßenbahnanlage von Herrn Schrader aus Wolfenbüttel, die er beim Tag der offenen Tür der Braunschweiger Verkehrs-AG präsentiert hat. Aufnahme: Jörg-Michael Meschkat

Bild unten: Tw 103 und Tw 1 mit Bw 2 auf der Kreuzung Wolfenbütteler Straße/Heinrich-Büssing-Ring am 28. Oktober 1997. Aufnahme: Jens Winnig



Straßenbahn-Korso am 28. Oktober 1997

Am 28. Oktober 1997 fand zum ersten Mal in Braunschweig ein Straßenbahn-Korso statt. Anlaß hierfür war die Eröffnung der elektrischen Straßenbahn von Braunschweig nach Wolfenbüttel vor genau hundert Jahren.

Kurz nach 8.30 Uhr verließen die Museumstriebwagen 103 und 1 mit Beiwagen 2 den Betriebshof Altewiek und fuhren zur Endstelle Messegelände Südeingang (früher Richmond). Gegen 9.00 Uhr fanden dort einigen Ansprachen statt. Um 9.23 Uhr rückten die restlichen Fahrzeuge des Korsos vom Betriebshof Altewiek aus, wobei zahlreiche Fahrgäste die Mitfahrt bei einer Verlosung gewonnen hatten. Auf der Wolfenbütteler Straße warteten die nachgerückten Fahrzeuge kurz vor der Haltestelle Jahnplatz auf die alten Zweiachser aus der Messeschleife. Diese kamen rückwärts herausgefahren, um dann gleich weiter an der Spitze des Korsos in Richtung Heidberg starten zu können. Von dort aus wurde über den Bohlweg zum Radeklint gefahren, zurück ging es dann über die Leonhardstraße zum Betriebshof Altewiek. Hier trafen die Fahrzeuge gegen 10.35 Uhr ein. Der im Korso mitfahrende Niederflurtriebswagen nahm auf der Rückfahrt vom Heidberg zum Radeklint an der Haltestelle J.-F.-Kennedy-Platz drei Kindergartengruppen aus Braunschweig auf. Im Betriebshof fanden noch einige Ansprachen und ein gemeinsames Mittagessen für die Gäste statt.

Eingesetzte Fahrzeuge:

Tw 103, Tw 1 mit Bw 2, Tw 6267 mit Bw 5771, Tw 6951, Tw 7752 mit Bw 7776, Tw 8158 und Tw 9551.



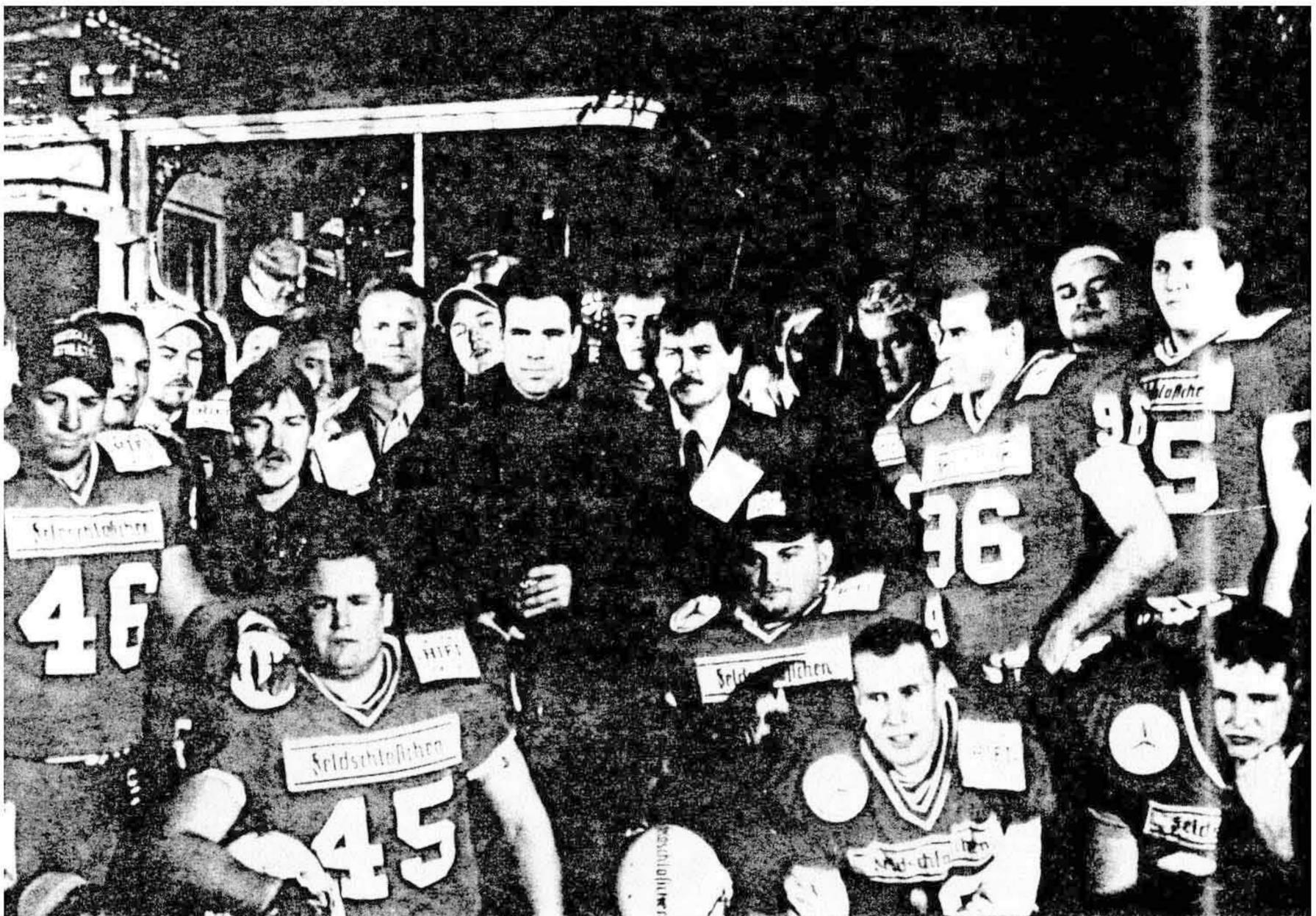
Bild oben: Fahrzeuge des Korsos vom Tw 6267 bis Tw 9551. Aufnahme: Jens Winnig

„Hundert Jahre gegen hundert Beine“

Anlässlich des hundertsten Geburtstages der elektrischen Straßenbahn in Braunschweig hatten die Stadtwerker eine gute Idee. Der historische Triebwagen 103 sollte mit der Kraft von 2 x 82 PS in der ZDF-Sendung „Wetten, daß...?“ am 08.11.97 gegen die Muskeln von 50 Sportlern der Braunschweig Lions antreten, dem deutschen Meister im American Football.

Die Stadtbahnstrecke in der Langen Straße wurde für das Tauziehen ausgesucht. Der Linienverkehr wurde daher am Freitag Nachmittag und am Samstag (07.11./08.11.97) vorübergehend eingestellt. Die Linie 6 fuhr in dieser Zeit zum Stadion, die Linie 1 ab Bohlweg/Damm über Georg-Eckert-Straße und Leonhardstraße zum Betriebshof Altewiek.

Zahlreiche Zuschauer waren in Braunschweig schon am Vortag der eigentlichen Veranstaltung erschienen, um die Proben am späten Nachmittag mitzuerleben. Zwar siegten hier eindeutig die Lions, was jedoch die Spannung für den nächsten Tag nur erhöhte. So kamen denn auch mehrere tausend Interessierte, die live dabei waren, als das ZDF gegen 20.45 Uhr die Außenwette übertrug. Sie und über 20 Millionen Fernsehzuschauer sahen einen knappen Sieg der Lions, die sich mächtig anstrengen mußten.



Der Moderator Karsten Speck wartet mit den Teilnehmern der Wette auf die Bekanntgabe des Tagessiegers. Aufnahme: Jens Winnig

Nikolausfahrt am 6.12.97

Bei unserem turnusmäßigen Treffen im Oktober regte Familie Meschkat an, doch mal eine Nikolausfahrt mit der Straßenbahn für Kinder zu veranstalten. Die Idee wurde sofort mit großer Begeisterung aufgenommen, es ist immer schön, für Kinder etwas zu organisieren. Es blieben aber nur noch sechs Wochen bis zum 6. Dezember und viele Fragen waren noch zu klären: Welche Straßenbahn? Wer fährt die Bahn? Wie viele Fahrten sollen gemacht werden? Zu welchem Preis? Wie erfahren die Kinder (Eltern) von unserer Aktion? Was kommt in die Nikolaustüten? Die wichtigste Frage: Wer spielt den Nikolaus?

Auf alle Fragen haben wir eine passende Antwort gefunden: Gefahren wurde natürlich mit Tw 6267 und Bw 5771, die liebevoll geschmückt wurden. Der Straßenbahnfahrer Peter Meyer erklärte sich bereit, die drei Fahrten um 11.30 Uhr, 13.30 Uhr und 15.30 Uhr zu übernehmen (Georg-Eckert-Straße zum Radeklint, zurück zur Georg-Eckert-Straße, weiter über Leonhardplatz und J.-F.-Kennedy-Platz zur Schleife Eisenbütteler Straße). Dort wartete der Nikolaus in einem geschmückten, gelben Bauwagen. Eine Fahrkarte für bis zu vier Personen kostete 10,- DM. Die Zeitung „Braunschweig Report“ war sofort sehr angetan von dieser Aktion und übernahm die Werbung sowie den Verkauf der Fahrkarten in ihrer Geschäftsstelle.



Der Nikolaus an der Schleife Eisenbütteler Straße am 06.12.97 neben Tw 6267.
Aufnahme: Andreas Gürtler

Beim Füllen des Nikolausbeutels waren uns viele ortsansässige Firmen behilflich, aber auch unser Verein hat einen großen Anteil dazu beigetragen. So weit, so gut, blieb noch eine Frage zu klären: Wer spielt den Nikolaus? Vorschläge gab es viele:

Hans Quast (hätte den richtigen Bart), Jens Winnig (die beste Figur), Bernd Lüttge (die richtige Größe), Horst Winnig (das beste Alter). Die richtige Wahl war unser zweiter Vorsitzender Christian Lammers, der die ihm gestellte Aufgabe mit viel Engagement und Enthusiasmus ausführte. Allen aktiven Mitarbeitern sei an dieser Stelle gedankt. Die sehr schönen Fahrten für die Kinder und deren Eltern waren zu einem unvergessenen Erlebnis geworden. Es bestehen schon Anfragen für das nächste Jahr.

Vereinsfahrt nach Brandenburg

Auch die Straßenbahn in Brandenburg feierte in diesem Jahr ihren hundertsten Geburtstag. Eine Gruppe unseres Vereins nutzte diese Gelegenheit, um am 27.09.97 aus diesem Anlaß die Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH zu besuchen.

Mit dem 35,- DM-Ticket begann die Fahrt um 7.13 Uhr in Braunschweig. Wie wir feststellen konnten, ist dieser Fahrausweis bei den Fahrgästen der DB AG immer noch sehr beliebt. Unser Anschlußzug nach dem Umsteigen in Magdeburg war aufgrund der großen Nachfrage sehr gut ausgelastet, so daß wir froh waren, einen Stehplatz bekommen zu haben. Es zeigte sich wieder einmal deutlich, daß mit einem preisgünstigen Fahrausweis (trotz Beschränkung auf bestimmte Züge) zahlreiche Fahrgäste gewonnen werden können. Es bleibt zu hoffen, daß dieses Tarifangebot zukünftig nicht zu sehr eingeschränkt wird (so die ursprünglichen Pläne der DB AG).

In Brandenburg wurde für die Besucher des Jubiläums ein umfangreiches Programm geboten. Zunächst konnte man ab 11.00 Uhr auf allen Linien des Stadtverkehrs kostenlos fahren. Diese gute Möglichkeit nutzen wir, um das Straßenbahnnetz näher kennenzulernen. Interessant war insbesondere die Linie 1 nach Kirchmöser West, deren Abschnitt ab Anton-Saefkow-Allee von der Einstellung bedroht ist.

Höhepunkt des Tages war ein historischer Festumzug. Dieser begann um 12.30 Uhr an der Jahrtausendbrücke und führte über die Hauptstraße, Steinstraße, Jacobstraße zum Straßenbahnbetriebshof Baustraße. In dem Umzug wurden Fahrzeuge des Nahverkehrs aus verschiedenen Epochen gezeigt. Die Parade der Schienenfahrzeuge wurde von einer Pferdestraßenbahn angeführt; am Ende stellte sich eine moderne Niederflurstraßenbahn vor. Den Abschluß des Korsos bildeten zwei moderne Omnibusse. Der gut organisierte Umzug wurde von zahlreichen Schaulustigen besucht und im Bild festgehalten.

Um 13.30 Uhr begann ein Tag der offenen Tür im Betriebshof. Hier wurden die verschiedenen Fahrzeugtypen der Straßenbahn Brandenburg präsentiert, darunter auch der erste KT 4 D mit einem Niederflurmittelteil. Um 14.00 Uhr wurde auf dem Gelände ein Straßenbahnmuseum eröffnet. Neben einem bunten Rahmenprogramm konnte man gegen einen geringen Unkostenbeitrag an zahlreichen Rundfahrten mit verschiedenen Fahrzeugtypen (Pferdebahn, Wagen 30 und 42) teilnehmen. Auch wer selbst einmal eine Straßenbahn fahren wollte, hatte dazu Gelegenheit. Für 25,- DM war die „Fahrschule“ von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr ab Waldcafé Görden unterwegs.

Um 16.38 Uhr wurde die Rückfahrt nach Braunschweig angetreten. Da ausreichend große Züge eingesetzt wurden, standen entsprechend viele Fahrgastplätze zur Verfügung. Die Fahrt verlief bis Schandelah problemlos. Hier hatte der Zug jedoch einen unvorhergesehenen Aufenthalt von ca. 30 Minuten. Ursache waren die Bauarbeiten an der Weddeler Schleife, der dortige Streckenabschnitt konnte nur einleisig befahren werden.



Sonderfahrt eines umgebauten KT 4 D mit Niederflurmittelteil am 27.09.97.
Aufnahme: Thomas Nabert

Historischer Überblick zur Straßenbahn in Brandenburg

01.10.1897	Eröffnung der Pferdebahn (Spurweite 1000 mm)
01.04.1910	Stadt Brandenburg kauft die Pferdebahn - Der elektrische Betrieb wird beschlossen
01.04.1911	Der elektrische Betrieb wird eröffnet
20.04.1911	Der Pferdebahnbetrieb wird eingestellt
20.04.1945	Nach dem schwersten Bombenangriff auf Brandenburg wird der Betrieb eingestellt
Ab Juni 1945	Teilweise Wiederinbetriebnahme des Straßenbahnnetzes
05.10.1947	Jahrtausendbrücke und fast das gesamte Straßenbahnnetz wieder befahrbar
20.07.1950	Beginn der planmäßigen Streckenerweiterung ab Altst. Bahnhof bis zum Stahlwerk und in Etappen bis zum 01.10.1952 bis zur Quenzbrücke
1951	Erste Zuführung von Straßenbahnwagen der volkseigenen Produktion
1959	Einführung des schaffnerlosen Triebwagens
1965	Einführung des schaffnerlosen Verkehrs
04.10.1969	Freigabe der Überführung am Altst. Bhf für den Straßenbahn- u. Busverkehr
03.07.1977	Einführung des Druckerentwerter-systems
04.10.1979	Inbetriebnahme des ersten Triebwagens vom Typ KT 4 D
03.11.1979	Inbetriebnahme des ersten Bauabschnittes der Neubaustrecke nach Hohenstücken
20.11.1982	Inbetriebnahme des zweiten Bauabschnittes der Neubaustrecke nach Hohenstücken
23.11.1985	Inbetriebnahme des dritten Bauabschnittes der Neubaustrecke nach Hohenstücken einschließlich Wendeschleife
01.07.1990	Umwandlung des Unternehmens in eine GmbH
14.10.1995	Roll-Out der ersten Niederflurstraßenbahn vom Typ MGT 6 D
27.09.1997	Übergabe des ersten KT 4 D mit Niederflurmittelteil



Bild oben und unten: Der historische Festumzug am 27.09.97 in Brandenburg.
Aufnahmen: Thomas Nabert



Kurzmeldungen aus der Region

Zweckverband Großraum Braunschweig

Der Nahverkehrsplan ist in einer Großraum-Verbandsversammlung in Wolfenbüttel am 18.12.97 beschlossen worden, so daß er zum 1. Januar 1998 in Kraft treten kann. Der geplante Tarifverbund soll zum 1. August 1998 folgen.

KVG Braunschweig

Der Bus 8423 hat eine andere Lackierung als bisher üblich erhalten. Das Dach ist nun weiß und nicht mehr pastellorange.

Weiterhin wurde ein neuer MAN-Niederflurgelenkbus mit der Nummer 9616 beschafft (Farbe weiß). Zusätzlich erhielt die KVG neue Niederflurbusse in Braunschweiger Farben. Gesichtet wurde der Bus 9702 im Dezember 1997 das erste Mal.

Regional Bahnbus Braunschweig (RBB)

Der Betriebshof der RBB in Braunschweig am Hauptgüterbahnhof wird zum 31.12.97 aufgegeben.

Seit einiger Zeit befinden sich an den Bussen auch Wagennummern. Eine Liste wird demnächst in der BIN-Info erscheinen.

Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde e. V. (VBV e. V.)

Der im Sommer übernommene VB 475 wurde rot lackiert. In Kürze soll er zur Osthannoverschen Eisenbahn (OHE) überführt werden, um dort für Sonderfahrten eingesetzt werden zu können.

Am 13. Dezember 1997 fanden Pendelfahrten im VW-Werk Wolfsburg in der Zeit von 13.00 Uhr bis 17.00 Uhr statt.

Im September wurden die Dampfspeicherlok 181 „Grasbrook“, die Diesellokomotive 208 „Edertal“ und der Güterwagen OHE 0136 in den Bereich von Nordenhamm verkauft.

Der Besuchstag im nächsten Jahr findet am 07. Juni 1998 statt.

Jeden letzten Samstag im Monat findet ein „Workshop“ auf dem Vereinsgelände an der Borsigstraße in Braunschweig statt.

Kurzmeldungen aus anderen Städten

Köln

Am 14. September 1997 wurde das Straßenbahnmuseum in der ehemaligen Wagenhalle des Straßenbahnbetriebshofes Thielenbruch feierlich eröffnet. Das Museum kann ab März 1998 immer am zweiten Sonntag im Monat besucht werden. Derzeit sind 18 Museumsstraßenbahnwagen ausgestellt.

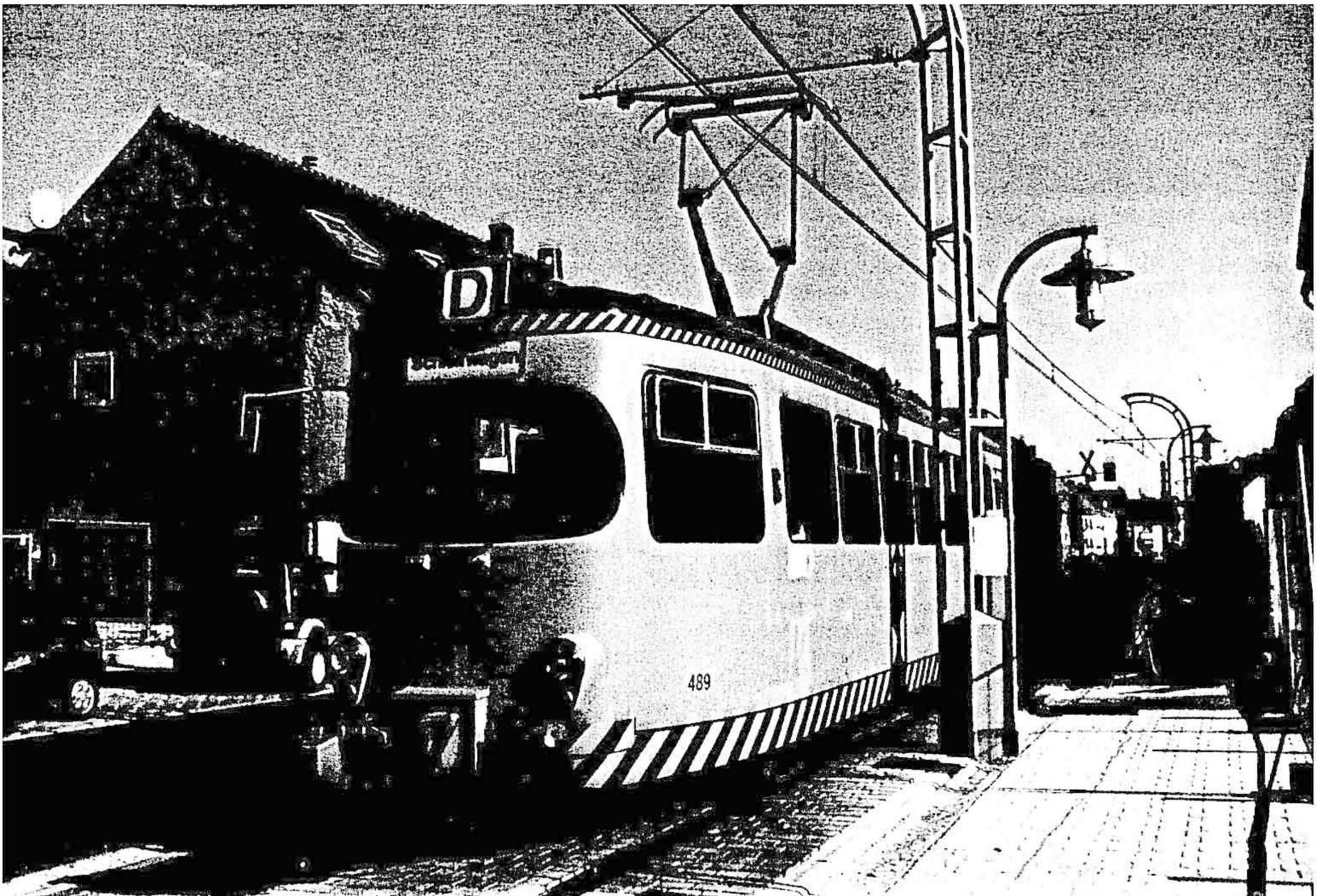
Karlsruhe

Nachdem es bereits in Düsseldorf und Duisburg ein Bistro in der Straßenbahn gibt, hat nun auch die Albtal-Verkehrsgesellschaft vier Zweisystemwagen der neuen Generation mit einem Bistro-Mittelteil ausgestattet. Die Wagen verkehren auf der S 4 von Baden-Baden über Karlsruhe (Marktplatz) nach Eppingen. Ende 1998 / Anfang 1999 wird die Linie nach Heilbronn verlängert.

Am 26. September 1997 wurde die Zweisystem-Stadtbahnstrecke von Knielingen nach Wörth eröffnet. Auch die Straßenbahn in Karlsruhe wird weiter ausgebaut, am 20. September wurde die 3,5 km lange Strecke nach Blankenloch in Betrieb genommen.



Die Aufnahme zeigt die neue Zweisystem-Generation in Karlsruhe. Im Gegensatz zu der normalen Farbgebung haben die Bistro-Wagen ein weiß-rotes Farbkleid erhalten. Bistro-Wagen 846 am 10. September 1997 im Bahnhof Eppingen. Aufnahme: Jens Winnig



Das Bild aus Karlsruhe zeigt den Schleiftriebwagen 489 in der Ortsdurchfahrt von Blankenloch am 10. September 1997. Aufnahme: Jens Winnig

Industrie

Der kanadische Bombardier-Konzern übernimmt vom amerikanischen Advent-Invsetmentfond die Anteile von der Deutschen Waggonbau (DWA). Bombardier lieferte bislang erst zwei Fahrzeugtypen nach Deutschland (Köln: K 4000 / Saarbrücken: Neue Stadtbahnwagen). Durch die Übernahme erhofft sich der Konzern einen größeren Marktanteil in Deutschland zu bekommen. DWA hat in der letzten Zeit einige Aufträge aus Kassel und Essen erhalten. Im Sommer kaufte DWA das Unternehmen Vevey Technologies.

S geht los!

Von Rolf Hafke

Unter diesem Motto wurde die 18. Stadtbahn Deutschlands, die Saarbahn, groß angekündigt. Leider mußte der interne Eröffnungstermin verschoben werden, hatte Saarbrücken doch zwei extrem harte Winter zu verzeichnen, so daß die Bauarbeiten leider nicht wie geplant vorankamen.

Seit dem 28. September verkehren mehrere der 15 von Bombardier Eurorail gebauten Zweisystem-Fahrzeuge unter 15 kV-Fahrdrabt als RB-Linie 8 zwischen Saarbrücken Hbf – Brebach – Hanweiler (deutsche Grenze) und Sarreguemines in Frankreich. Aus diesem Anlaß wurde ein Stumpfgleis im Saarbrücker Hauptbahnhof so angehoben, daß 35 cm Abstand zum Bahnsteig entstanden.

Am 24. September ging es los, mit geladenen Gästen verkehrten am späten Nachmittag die Fahrzeuge 1001 und 1004 ab Sarreguemines, ein dritter Tw reihte sich in Saarbrücken dazu. Zigtausende warteten an der neu angelegten Trasse in der Innenstadt, so daß die Bahn kaum voran kam.

Am Wochenende 25. und 26. September war dann Freifahrt angesagt – und es offenbarte sich das Dilemma gleich am Vormittag: Die auf dem Verbindungsgleis zur DB-Strecke nach Brebach wartenden Züge konnten wegen roten Signals nicht weiterfahren! Bis zu vier Züge (immerhin im 7 1/2-Min.-Takt) reihten sich brav aneinander, bis die Stellwerker Weiterfahrt gewährten. Zum anderen wollten so viele Schaulustige „einmal nach Frankreich“ fahren, daß die geplanten Leistungen nicht reichten. Am Sonntag mußten sogar zusätzlich Busse eingesetzt werden.

In der ersten Betriebswoche stellte sich dann heraus, daß die angesetzten Fahrzeiten zu kurz und die Taktdichte von fünf Minuten zu eng waren. Aufgrund von noch nicht funktionierendem IBIS – und somit der Fahrkartenautomaten in jedem Wagen – mußten die Fahrer auch noch Fahrscheine verkaufen. Nach gut zwei Wochen wurden die Mängel abgestellt, zuvor wurden Studenten als „Pendelschaffner“ einige Tage eingesetzt. Es bleibt zu hoffen, daß nunmehr der Verkehr reibungslos läuft und vor allem vernünftige Abmachungen mit der DB getroffen werden (in Karlsruhe hätte man sich so etwas nicht bieten lassen!).

Das Projekt Saarbahn wurde bereits im Dezember 1991 beschlossen, ein neues System soll – im Hinblick auf bestellte Leistungen vom Land – den Regionalverkehr langfristig übernehmen und – teils von der DB AG – stillgelegte Strecken reaktivieren. So auch im Falle der ersten Linie als Nord-Süd-Achse, die zunächst von der Ludwigstraße (zwei Hst. westlich vom Bahnhof) durch die Innenstadt über Brebach nach Sarreguemines führt, westlich jedoch nach Lebach verlängert werden soll. Dabei entstehen zentrale Umsteigepunkte in Regelsberg, Heusweiler und Lebach. Im südlichen Teil ist Brebach zentraler Knoten, nachdem alle Buslinien dort enden.

Die A-Ausbaustufe umfaßt zehn Haltestellen im innerstädtischen Bereich sowie 20 Haltestellen auf DB-Seite. Einige müssen noch gebaut werden. Im Gegensatz zu anderen Städten führt die neue Trasse nicht durch die breite Fußgängerzone. Zentraler Umsteigepunkt ist die viergleisige Haltestelle Hauptbahnhof mit allen Anschlüssen zum ÖPNV und zur Bahn. Der Vorplatz wurde aus Platzgründen für den Autoverkehr untertunnelt. Die erste Strecke ist 26,4 km lang, davon 4,5 km im Stadtgebiet. Die Bahnhöfe müssen modernisiert werden, allerdings möchte die DB AG alles an die Saarbahn oder das Land verkaufen.

Das Fahrzeug ist eine Neuentwicklung basierend auf dem Kölner Typ. Das Mittelteil wurde hochflurig ausgeführt, darunter befinden sich die Trafos und Stromrichter für die 15 kV-Anlage. Es ist mit zwei konventionellen Triebgestellen versehen, ebenso

jeweils das A- und B-Teil. Alle Achsen sind angetrieben, somit handelt es sich um das leistungsstärkste Fahrzeug in Deutschland mit immerhin 8 x 120 kW bzw. 960 kW Gesamtleistung. Die eleganten und stromlinienförmigen Köpfe sind aus GFK.

15 Triebwagen wurden von BWS Wien entwickelt und bei BN in Brügge montiert. Die Elektrik stammt von Kiepe/Düsseldorf sowie von ELIN. Das Fahrzeug ist 2,65 Meter breit, zur Überbrückung der Abstände an DB-Bahnsteigen sind ausfahrbare, in der Höhe verstellbare Trittstufen vorhanden. Die Fahrzeuglänge beträgt gut 37 Meter, über Kupplung 37,87 Meter – ein Zugverband mißt also 74,94 Meter (gemäß BO Strab sind max. 75 Meter erlaubt). 96 Sitz- und 147 Stehplätze sind pro Fahrzeug vorhanden, davon 52 Sitzplätze im teilklimatisierten Mittelteil. Eine Doppeltraktion kann somit knapp 500 Personen befördern. Die Geschwindigkeit wurde auf max. 100 km/h ausgelegt, jedoch sind vom Eisenbahnbundesamt lediglich 90 km/h zugelassen.

Für den Einsatz auf DB-Strecken mußte das Fahrzeug zusätzlich nach der EBO konstruiert werden. So liegt der zu widerstehende „Pufferdruck“ bei 60 t in einer Höhe von einem Meter (bzw. 45 t in Kupplungshöhe). Armdicke Streben bilden einen „Schutzkäfig“. Die Frontscheibe muß einer Masse von 1 kg bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 260 km/h (!) widerstehen. Daher wurde diese in Siebenschicht-Sicherheitsglas ausgelegt. Das Fahrzeug ist mit Indusi (Induktive Zugsicherung) für das DB AG-Netz und IBIS (Integriertes Bord-Informationssystem) sowie ZUB (Zugbeeinflussung) für den Bereich der Stadtbahn ausgerüstet.

Das alles hat seinen Preis: Pro Fahrzeug müssen rund 4,4 Mio. DM gezahlt werden (bei 15 Bestellungen und weiteren 13 als Option). Herausgekommen ist der erste vollbahntaugliche Niederflur-Stadtbahnwagen als Zweisystem-Fahrzeug. „Allzeit gute Fahrt – der Saarbahn!“

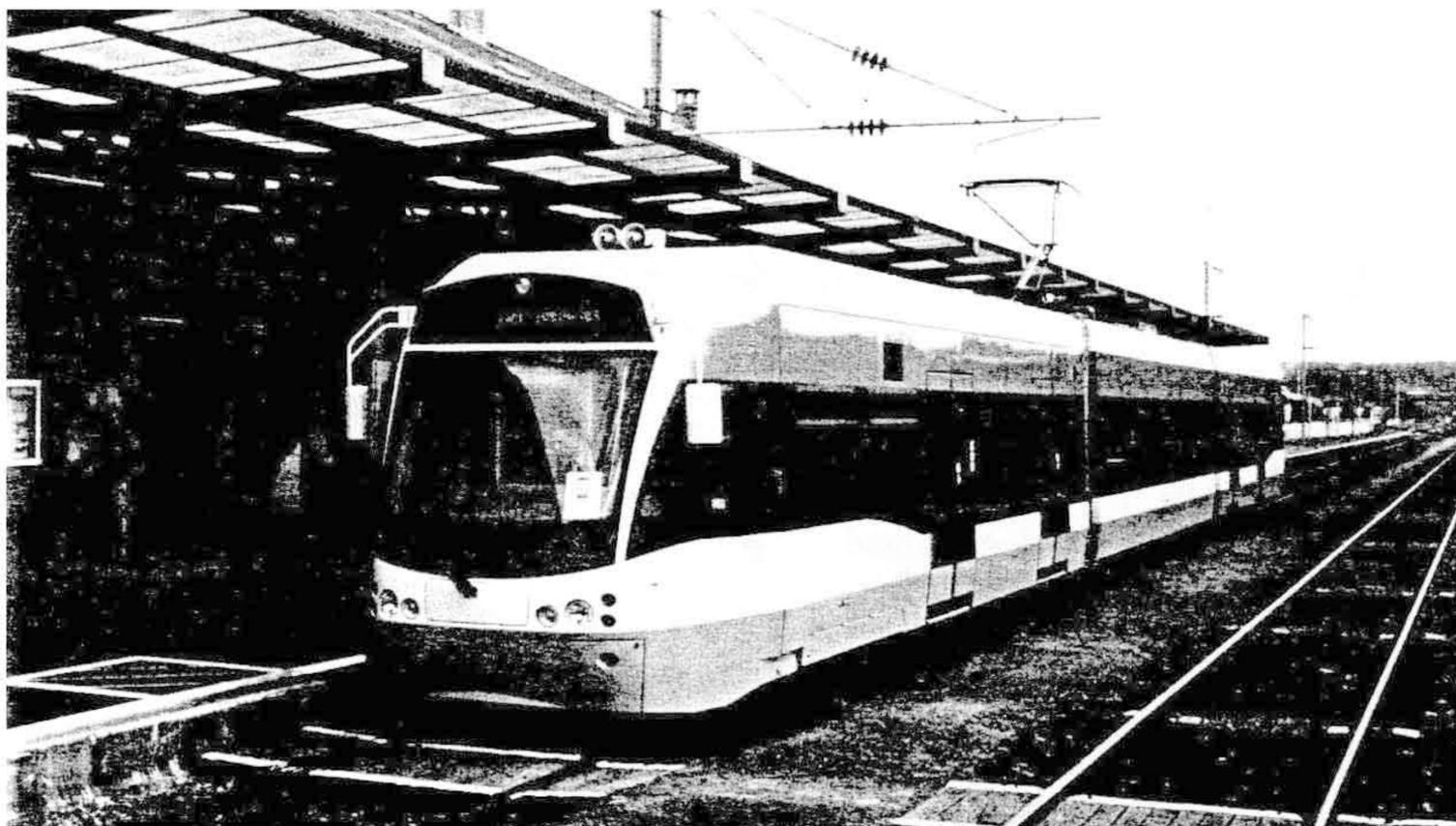


Bild oben: Einer der beiden Eröffnungs-Triebwagen der neuen Saarbahnlinie 1 am 24. Oktober 1997 im französischen Sarreguemines (dt. Saargemünd). Aufnahme: Rolf Hafke

Tarifübersicht

Gültig ab 1.1.1998

Bei Ihrem Fahrer erhältlich		DM
90-Minuten-Karte	Erwachsene	2,80
	Kinder ¹⁾	1,40
2 x 90-Minuten-Karte	Erwachsene	5,00
	Kinder ¹⁾	2,50
Familien-Tages-Karte	bis zu zwei Erwachsene und drei Kinder ¹⁾	9,00
24-Stunden-Karte	Erwachsene	7,00

In den Verkaufsstellen erhältlich

10 x 90-Minuten-Karte	Erwachsene	24,00
	Kinder ¹⁾	12,00
City-Kärtchen ²⁾ (7-Tage-Karte)	übertragbar	24,00
Schüler-Wochenkarte	Schüler, Auszubildende, Studenten	18,50
City-Monatskarte ²⁾	übertragbar	72,00
Schüler-Monatskarte	Schüler, Auszubildende, Studenten	55,00
Senioren-Monatskarte		58,00
City-Halbjahreskarte ²⁾ in den Stiftsherrenhäusern und am Hauptbahnhof erhältlich	übertragbar	340,00
City-Jahreskarte ²⁾ in den Stiftsherrenhäusern und am Hauptbahnhof erhältlich	übertragbar	660,00
City-Abokarte ²⁾ in den Stiftsherrenhäusern erhältlich	übertragbar, je Monat	58,00

¹⁾ Kinder vom vollendeten 6. bis zum vollendeten 14. Lebensjahr

²⁾ gilt am Wochenende für bis zu zwei Erwachsene und drei Kinder