

Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

BiN·info

Braunschweigs Nahverkehrsmagazin

- Aus dem **VBV**: Sonderfahrt über die VPS
- **Volltreffer**: Erster historischer Mobilitätstag
- **Knapp daneben**: Tram - Entgleisungen in BS



Inhalt

...aus den Vereinen BIN und VBV

- 3 - Termine
- 4 - Erster historischer Mobilitätstag
- 12 - VBV - Sonderfahrt über die VPS
- 16 - Tag der offenen Tür der Ortsfeuerwehr Innenstadt
- 17 - Mit der Tram zum Nikolaus
- 21 - Stöckheimer Weihnachtsmarkt 2008
- 22 - Taufe des TW 0051

...aus Braunschweig

- 24 - Tram - Entgleisungen
- 26 - Erste Testfahrten zum neuen Betriebshof
- 27 - Projekte 2009 der Braunschweiger Verkehrs – AG
- 32 - 1½ Decker Nr. 6515
- 33 - „Kunstabahn“ in Braunschweig
- 34 - Stadtbahnstrecke Volkmarode-Nord
- 35 - RegioStadtBahn: Unterzeichnung einer Absichtserklärung

...aus aller Welt

- 37 - Hamburg – Vorstellung des neuen DT5
- 38 - Modellbahnwelt Oberhausen
- 39 - Mythos „Kleiner Hecht“, Teil 3

...zu guter Letzt: Das *besondere* Bild!

Impressum

Die „BIN • Info“ ist offizielle Mitgliederzeitschrift der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Vorstand 1. Vorsitzender: Stefan Glinschert 3. Vorsitzender: Jörg-Michael Meschkat
2. Vorsitzender: Dieter Bolle Kassengeschäftsführer: Lars Tischer

Herausgeber Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. (BIN)
Postfach 2414, 38014 Braunschweig
Mail: info@bin-info.de Konto: 200 65 67
Internet: www.bin-info.de BLZ 250 500 00
Nord/LB Landessparkasse

Redaktion u. V.i.S.d.P. Andreas Falkenhagen (a.falkenhagen@bin-info.de)

Autoren Die Urheber der Texte und Bilder sind den entsprechenden Artikeln zu entnehmen.
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. wieder.

Einzelpreis 2,50 € **Abonnement** 13,50 € pro Jahr, inklusive Versand

Auflage 250 Exemplare

Die BIN-Info erscheint jeweils im letzten Monat des Quartals, insgesamt viermal im Kalenderjahr. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers.

Termine

BIN:

So.	04.01.09	10:15 Uhr: Neujahrswandfahrt (Nahverkehrsterminal am Hbf, ca. 3 Std.)
Fr.	09.01.09	Vereinsabend 19:30, Ort wird noch bekanntgegeben
Fr.	13.02.09	Vereinsabend 19:30, Ort wird noch bekanntgegeben
Sa.	14.03.09	Jahreshauptversammlung 17 h, vorher einrollen, Einladung erfolgt gesondert mit Angabe von Ort, Zeit und Tagesordnung

VBV:

Fr.	12.12.08	19:30 Uhr Weihnachtsfeier (nur für Vereinsmitglieder *)
Mi.	07.01.09	Karl-Heinz Bebensee, Diaabend: Rund um den Bahnbetrieb, ab 1977 bis vorauss. Anfang 1979 *)
Fr.	16.01.09	19:30 Dampfbetrieb der DB im Jahresfahrplan 1972 u. 1973 von Ulrich Gahl *)
Di.	20.01.09	Volker Kesting, Thema steht noch nicht fest, Bornum Lindenhof
Mi.	04.02.09	Karl-Heinz Bebensee, Diaabend: Preußen bei der DB, Farbdias vom Mai 1964 bis ca. 1966, s/w besonders BR 55, 57 und 94*)
Fr.	13.02.09	19:30 Deutsches Feldbahnmuseum auf Java von Dietmar Kramer *)
Di.	17.02.09	Werner Martsch, Diaabend: Dampfbetrieb im Raum Lauda, Crailsheim und Schwäbisch-Hall mit Loks BR 003, 023, 044, 050-053, 064, 094, Bornum Lindenhof
Mi.	04.03.09	Karl-Heinz Bebensee, Diaabend: Unterwegs auf der Emslandstrecke ab 1969 *)
Fr.	13.03.09	19:30 Mit dem Dampfsonderzug durch Neuseeland von Reinhold Volmert *)

***) Diese VBV-Veranstaltungen finden in der Gaststätte "Zur Erholung" statt, zu finden in der Helmstedter Straße 91, gegenüber vom Hauptfriedhof, erreichbar mit Bus und Bahn**

Der erste historische Mobilitätstag in Braunschweig

Text: Jens Winnig, Bilder: Jens Winnig, Dieter Bolle, Cristoph Heine

1. Planung und Durchführung

Das bisher größte Ereignis unserer Vereinsgeschichte war der historische Mobilitätstag am 04. Oktober 2008, den wir in Zusammenarbeit mit dem Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde e.V. und mit Unterstützung der Braunschweiger Verkehrs-AG durchgeführt haben. Nach dem wir am 03. April 2008 von der Braunschweiger Verkehrs-AG grünes Licht für diese Veranstaltung erhielten, haben wir mit den Detailplanungen begonnen.

Es als erstes wurden Adressen von historischen Omnibuseigentümern herausgesucht. Dabei wurden wir von unserem Vereinsmitglied Uwe Wöhl aus Hannover unterstützt. Die Ideen wurden im Gespräch mit der Braunschweiger Verkehrs-AG wurden erörtert. Leider waren einige Dinge noch nicht durchführbar, jedoch wurden die Kontakte für die Zukunft geschaffen. Zu dem haben wir versucht Sponsoren für die Veranstaltung zu gewinnen.

Ende April wurde der Betriebshof Altwiek vermessen, damit wir die für uns benötigten Angaben hatten; dafür Dank an Herrn Behrens von der Braunschweiger Verkehrs-AG für seine Hilfe. Die Anschreiben an die Vereine gingen im Mai raus und nach und nach kamen die entsprechenden Rückmeldungen; wir wurden überrascht, auf welch ein positives Interesse unsere Veranstaltung stieß. Dadurch war es nun möglich, 15 historische bzw. seltene Omnibusse mit Schwerpunkt auf Büssing und MAN zusammen zu bekommen. Anfang September konnten wir bei einem Gespräch die Braunschweiger Verkehrs-AG überzeugen, einen Teil der Straßenbahn – Abstellhalle nutzen zu dürfen, da wir aus witterungstechnischen Gründen auch eine Fläche im Trockenen haben wollten. Zum Glück spielte das Wetter am 04.10. einigermaßen mit und die Sonne kam heraus. Lediglich Morgens tröpfelte es ein wenig und wir waren froh, dass wir die Halle hatten.

Auch konnten wir zu dem Zeitpunkt die Magdeburger Straßenbahnfreunde e.V. bewegen, uns einen Teil ihrer großen Modellbahnanlage für diesen Tag zur Verfügung zu stellen. Diese Anlage wurde von Jens Winnig mit Unterstützung von Christoph Heine und Alex Schwieger am 02.10. abgeholt und am 05.10. wieder zurückgebracht. Desweiteren wurde seit Ende August mit MAN München, Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit wegen des Rollenden Museums anlässlich 250 Jahre MAN Kontakt aufgenommen. Dies scheiterte jedoch an der Konzernzentrale, die kein grünes Licht zur Übernahme der Kosten für das Personal mit Übernachtung und Arbeitsstunden geben wollte, da gerade vorher die IAA in Hannover war. Dies wäre sicherlich ein weiteres Highlight für die Veranstaltung gewesen.

Als Ersatz wurde ein Büssing 8000 Abschleppwagen zur Verfügung gestellt, der in Salzgitter beheimatet ist. Es war der erste öffentliche Auftritt für den Wagen in unserer Region. Zudem wurde uns der 1. Büssing Omnibus von 1904 angeboten, jedoch überstiegen die Kosten für Transport und Versicherung unser Budget. Leider war der Büssing Präsident schon im Vorfeld sehr lange für das geplante Wochenende für einen Ausflug von Mitarbeitern verliehen. Dennoch konnten wir uns über eine Sachspende freuen, die Jens Winnig auf der IAA bei MAN abgeholt hat.

Durch unsere Kontakte, die wir im Zusammenhang mit der Osterfahrt zur Braunschweigischen Landessparkasse geknüpft haben, versuchten wir auch dort in einem persönlichen Gespräch, Sponsorengelder zu akquirieren. Dies klappte leider nicht, so dass Jens Winnig mit seinem Unternehmen AWD Finanzberatung als Sponsor eingesprungen ist. Dies war dann schon Mitte September und am 18. September sollte in Zusammenarbeit mit der Braunschweiger Verkehrs-AG den Medien das Programm vorgestellt werden.

Auch Herrn Droste, Mitarbeiter in der Öffentlichkeitsarbeit beim Zweckverband Großraum Braunschweig konnten wir erst ziemlich spät für diese Veranstaltung gewinnen, durch seine Einrichtung der Bürgersprechstunde an jedem Montag in der Zeit von 15 bis 17 Uhr ist der Kontakt zu ihm entstanden. Im Mai hatten wir noch eine Ablehnung vom ZGB erhalten.

Rechtzeitig hatten wir unsere Plakate fertig und konnten diese am Donnerstag, dem 18. September 2008 um 11.30 Uhr auf dem Betriebshof Altwiek vorstellen. Die Braunschweiger Verkehrs-AG war durch die Herren Dirk Bartels und Christopher Graffam vertreten, die auch den Tw 113 und den Bus 6512 zu dem Termin organisierten. Sehr positiv für uns als Verein war die große Presseresonanz zu diesem Termin. Braunschweiger Zeitung, Braunschweig Report, Braunschweig Journal, Westpost, Radio Antenne, Straßenbahn Magazin waren präsent; ich hoffe niemanden vergessen zu haben. Zudem haben einige Zeitungen bei uns weitere Informationen angefordert, da unser Verteiler über 120 Adressen für diese Veranstaltung umfasste. Dabei konnten wir auf vorhandene Verteiler von den anderen beteiligten Vereinen zurückgreifen. Ferner haben wir durch Internetrecherche den Verteiler noch vergrößert. Ab diesem Zeitpunkt sollten Infoplakate an den Haltestellen ausgehängt werden, was jedoch leider erst in der Woche vor der Veranstaltung seitens der Braunschweiger Verkehrs-AG geschah. Der Arbeitseinsatz erhöhte sich in den Wochen vor der Veranstaltung extrem; gelegentlich wurde die Planung fast ein Fulltimejob.

Sogar ein längeres TV-Gespräch zum Mobilitätstag wurde von unserem Pressesprecher mit dem regionalen TV-Sender TV38 im Vorfeld wahr genommen und am 30.09. aufgezeichnet wurde. Die Ausstrahlung des 20 minütigen Gesprächs erfolgte am 3.10.2008.

Kaum dachte man, alles sei geklärt, kamen andere Hindernisse auf. Die Stadt Braunschweig bestand auf einer Abnahme der Veranstaltung und unsere Idee mit dem Sanitätsdienst wurde dann doch anders aufgefasst als in den Gesprächen zuvor. Am 01. Oktober erhielten wir die Stellungnahme von der Stadt Braunschweig: Wir benötigen einen Sanitätsdienst mit weitreichenderer Ausstattung. Also ans Telefon und alle Hilfsorganisationen angerufen. Am 03. Oktober nachmittags sagte uns der Malteser Hilfsdienst zu. Besten Dank an Herrn Stautmeister, der sogar selber den Dienst versehen hat.

Am 02. Oktober fand eine erste Begehung zur Abnahme mit der Stadt Braunschweig statt. Neben Herrn Klinge und einem weiteren Mitarbeiter war noch ein Sachverständiger der Feuerwehr Braunschweig anwesend. Von der Braunschweiger Verkehrs-AG nahmen Herr Florek, Herr Schromm und teilweise Herr Jakob von der Bahnhofsverwaltung teil, sowie von der BIN Kai Rahe, Christoph Heine und Jens Winnig. Zum Glück fand diese Vorbegehung am 02.10. statt, dadurch konnten wir Einiges noch verbessern, sonst wäre die Veranstaltung rein aus sicherheitstechnischen Bedenken in Gefahr gewesen.

Danach wurde unser Transporter/Shuttle-Bus von Opel Dürkop geholt, den wir durch Kontakte durch den Barrique-Express (siehe BIN-Info 3/2008) zu sehr guten Konditionen erhalten haben. In der Nacht vom 02. zum 03. Oktober wurde der Triebwagen 82 von der Hamburger Straße zum Betriebshof Altewiek von Christian Lammers geholt, nach dem Herr Fischer uns dies gestattet hat. Gezogen wurde das Gespann des nachts von Tw 8151. Tw 82 wurde zunächst vor der Schleifhalle abgestellt.

Der Countdown läuft, die Zahl beteiligter Personen steigt, die historischen Wagen werden sauber gemacht, Tw 0051 wird vorbereitet, unsere neue Vereinkleidung und eine neue Sammeltasse werden direkt in die Halle geliefert. Die letzten Fahrkarten werden zurechtgeschnitten und so weiter, und so fort... Viel Arbeit für Alle. Gegen 12.30 Uhr kommt der erste Omnibus auf dem Betriebshof Altewiek an, es handelt sich um einen Büssing/Emmelmann Reisebus von der Firma Koch aus Fürstenberg/Weserbergland, der von der IAA nach Braunschweig kam. Gegen 13.30 Uhr geht es Schlag auf Schlag, es kommen der Büssing Präsident aus Hamburg von der VHH und die Bergziege der Pinneberger Verkehrsgesellschaft an. Die Arbeitsgemeinschaft Historischer Nahverkehr Dortmund treffen mit dem ehemaligen Braunschweiger Wagen 8802 und die Essener Verkehrsgesellschaft/VhAG Essen mit einem Mercedes Benz 0 317 Anderthalbdecker ein. Diese Busse wurden dann durch den Shuttle-Service zum Betriebshof Lindenberg und die Fahrer anschließend zum Hotel geleitet. Dort verteilte dann Thomas Nabert die Gästekarten, die wir von der Braunschweiger Verkehrs-AG zur Verfügung gestellt bekamen. Mit den Gästen hatten wir uns um 18.30 h auf dem Betriebshof Altewiek verabredet um mit Ihnen griechisch Essen zu gehen.

In der Zwischenzeit waren auch die Omnibusfreunde Schleswig-Holstein und die Arbeitsgemeinschaft Traditionsbus Berlin mit einem Büssing Präsidenten aus Jahre 1962 angekommen. Die VHH und Berlin haben sich, wie auch die Omnibusfreunde Göttingen erst kurzfristig zu der Veranstaltung angemeldet. Daher waren die Berliner im Etap Hotel in Rühme untergebracht, während die anderen in dem von uns vorgeschlagenem Hotel GHotel in der Dresdenstraße übernachtet haben. Nach dem Essen während die Gäste zum Hotel zurückgebracht wurden, traf inzwischen unser ältester Gastbus ein. Es war zugleich das Fahrzeug mit der weitesten Anfahrt: Ein Büssing Omnibus aus dem Jahre 1951 von der BVO aus Annaberg - Buchholz.

Inzwischen steigt die Spannung: Geht alles gut, klappt alles!? Am 04.10. sind Christoph Heine und Jens Winnig bereits seit 6 Uhr zum Kopieren von Datenblättern, Infomaterial und Fahrkarten. Das Wetter ist leider über Nacht schlechter geworden; es regnet. Die ersten Vereinsmitglieder begannen um 6.30 - 7 Uhr mit dem Aufbau des ganzen Inventars auf dem Betriebshof Altewiek. Die Hallenkoordination hatten Dieter Bolle und Kai Rahe. Bereits kurz nach 7 Uhr kamen die ersten Aussteller, um ihre Stände aufzubauen.

Ab 8 Uhr haben die ersten Gastomnibusse auf dem Betriebshof Lindenberg das Angebot zum Tanken angenommen. An dieser Stelle danken wir Herrn Glaser ganz herzlich für die Vorbereitung und Unterstützung bei Unterbringung und Versorgung der Omnibusse. Die Busse stellten sich nach dem Tanken auf und warteten auf die Überführung zum Betriebshof Altewiek. In der Zwischenzeit hatte auch der letzte Tram - Linienwagen die Halle verlassen und der Tw 82 konnte an seinen Platz rangiert werden. Im Aschluß daran wurde die Parade der Straßenbahnwagen aufgebaut. Dafür besten Dank an die Bahnhofsverwaltung für die gute Zusammenarbeit. Um 9.30 Uhr erfolgte die endgültige Abnahme der Stadt Braunschweig. Die besprochenen Auflagen wurden von uns genauestens erfüllt, so dass diesmal alles glatt lief. Selbst die Verpflegungsstände wurden auf das Vorhandensein von Feuerlöschern überprüft. Zwischenzeitlich waren auch die restlichen Gastomnibusse angekommen und wurden in die Aufstellung integriert.

Bereits um 9.30 Uhr warteten die ersten Gäste auf den Einlass zur „Fotostunde“. Diese wurde zu unserer Freude sehr gut angekommen: Rund 50 Personen haben diese Gelegenheit genutzt. Die Gäste kommen aus München, Karlsruhe, Hamburg, Bremen, Frankfurt/Main, Berlin, also aus dem gesamten Bundesgebiet. Ab 11 Uhr konnte die Bevölkerung den Historischen Mobilitätstag besuchen. Insgesamt wurden rund 1800 Besucher bei dem 1. Historischen Mobilitätstag begrüßt.

Vor allem die Pendelbuslinie zwischen Betriebshof Altewiek – Hauptbahnhof Südseite – Lokpark – Hauptbahnhof Nahverkehrsterminal – Betriebshof Altewiek wurde sehr gut angenommen, so dass statt den geplanten zwei Omnibussen bis zu vier gleichzeitig unterwegs waren. Auch die Straßenbahnfahrten Betriebshof Altewiek – Hauptbahnhof – Schloss – Betriebshof Altewiek erfreuten sich großer Beliebtheit, so dass unsere Fahrkarten nicht reichten und unser Personal an die Leistungsgrenze stieß. Infolgedessen haben die beteiligten Vereine viel Eigeninitiative gezeigt, um den reibungslosen Ablauf zu gewährleisten.

Zum ersten Mal konnte die Braunschweiger Bevölkerung auch den modernisierten Beiwagen 7476 betrachten, leider nur als Ausstellungsstück. Er ist seit dem 13. Oktober nun im Linieneinsatz. In Tw 0754 hatte die Firma ALSTOM einen Informationsstand eingerichtet und Herr Florek erklärte den Besuchern die technischen Details zu dem Triebwagen und auch das Konzept mit dem Beiwagen. Die Braunschweiger Verkehrs-AG stellte den Infobus aus, wo eine Promotiondame Informationen zum Fahrplanwechsel gab. Die Fahrplanhefte, welche auch als Wurfsendungen verteilt wurden, waren dank der regen Nachfrage gegen Mittag bereits vergriffen.

Ab 17 Uhr verließen die Gastomnibusse den Betriebshof Altewiek. Ein Großteil ist vor der Heimfahrt noch auf dem Bus - Betriebshof Lindenberg eingekehrt, wo wir uns bei ihnen für ihr Kommen zu dieser Veranstaltung bedankt haben. Es gab kleine Präsente, die unser Verein für alle Teilnehmer zusammengestellt hat. Leider hat sich die Braunschweiger Verkehrs-AG nicht mit Infomaterial daran beteiligt. Gegen 19 Uhr wurde dann am Lokpark noch ein gemeinsames Grillen durchgeführt. Es fand ein Informationsaustausch statt. Die Aufräumarbeiten auf dem Betriebshof Altewiek waren dann gegen 20 Uhr erledigt.

Der Sonntag diente noch dazu, die letzten Gäste vom Hotel zum Betriebshof Lindenberg zu bringen, damit Sie Ihre Heimfahrt antreten konnten. Anschließend wurde die Modelbahnanlage in den Transporter eingeladen und nach Magdeburg zurückgebracht. Gegen 20 Uhr war dieser Großkampftag mit Vor- und Nacharbeiten zu endgültig Ende. Damit bereichert eine sehr interessante Veranstaltung Braunschweigs Verkehrsgeschichte.

Parallel zu den Aktivitäten auf dem Betriebshof Altewiek konnten sich die Besucher auf dem Lokpark an der Borsigstraße über die Aktivitäten des VBV erkundigen und mit der Gartenbahn fahren, VT 08 und die Modellbahnen besichtigen. Insgesamt rund 700 Besucher konnten an dem Tag auf dem Gelände gezählt werden.

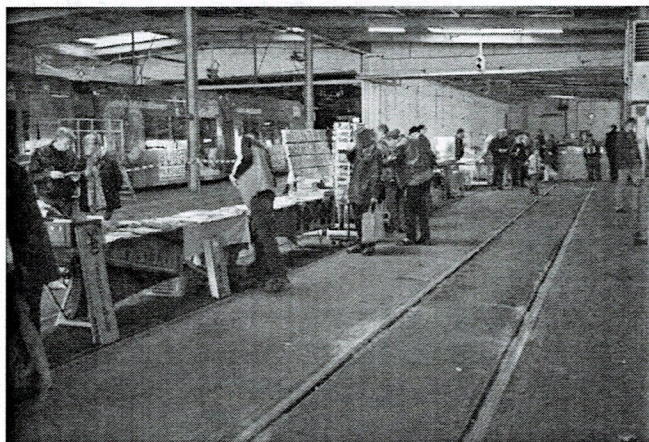
Wir als Organisatoren und Veranstaltern sagen allen Beteiligten Danke, die uns so tatkräftig bei dieser Veranstaltung unterstützt haben. Wir bedanken uns bei allen Verantwortlichen der angereisten Omnibusse für ihr unentgeltliches Kommen, bei allen Händlern, bei den Magdeburger Straßenbahnfreunden, bei Opel Dürkop, Wolters Pilsener, Braunschweiger Verkehrs-AG, ZGB, ALSTOM, MAN und vor allem unseren tatkräftigen Helfern während der gesamten Zeit, die dafür sorgten, dass diese Veranstaltung zu diesem Erfolg wurde.

Zukunft des Historischen Mobilitätstages:

Wir wurden bereits vor der Veranstaltung gefragt, wann der nächste Historische Mobilitätstag stattfinden wird. Es wurden zwischen den Vereinen dahingehend schon erste Gedanken ausgetauscht. Geplant ist keine jährliche Veranstaltung, sondern eine Durchführung zu besonderen Anlässen. Evtl. wird im Jahre 2010 der nächste Historische Mobilitätstag stattfinden. Näheres werden wir auf den Jahreshauptversammlungen im Frühjahr des kommenden Jahres 2009 berichten.

2. Bildergalerie zum ersten historischen Mobilitätstag







VBV - Sonderfahrt über die VPS

150 Jahre Ilseder Hütte und Stahl im Braunschweiger Land

Die Eisenbahn als Motor der Industrie

1. Hintergrund

Text: Jürgen Eschemann , Jörg May

Die Fahrtstrecke des Jubiläumssonderzuges:

Von Braunschweig Hbf über DB - Strecke nach Salzgitter Bad, weiter über Calbecht, Bülten und Lengede entlang der ehem. Erzbahn nach Ilsede und weiter nach Peine. Ab Peine über die DB-Strecke zurück nach Braunschweig Hbf.

Historie:

Mit der Erschließung der Erzvorkommen „über Tage“ in Bülten und Adenstedt im Landkreis Ilsede, wurde im Jahre 1858 die Ilseder Hütte gegründet. Waren die Abbaugruben anfänglich noch recht verteilt angeordnet und unter dezentraler Verwaltung, wurde 1861 zentral in Ilsede ein Hochofen für die Eisenerzeugung eingerichtet. Die Abfuhr der Produkte von der Ilseder Hütte machte es erforderlich, dass

bereits am 2. Mai 1865 die erste Eisenbahnstrecke zwischen Peine und Ilsede in Betrieb genommen werden musste. Mit Hilfe von Pferden wurden Wagen über eine normalspurige (1.435 mm) eingleisige Eisenbahnstrecke gezogen. Bereits ein Jahr später wurde auch ein öffentlicher Personenverkehr angeboten.

Mit steigendem Transportaufkommen von allein 55.000 t Roheisen pro Jahr, war ab Juli 1872 der Eisenbahnbetrieb unter dem Einsatz von Dampflokomotiven unerlässlich. Im darauffolgenden Jahr (1873) wurde das Peiner Walzwerk in Betrieb genommen und der Werksverkehr per Bahn stieg auf beachtliche 129.000 t pro Jahr an. Die Eisenbahn in den Werken sowie zwischen Peine und Ilsede verkehrte bis 1899 als reiner Inselbetrieb ohne Anschluss an das öffentliche Schienennetz. Erst kurz vor der Jahrhundertwende wurde die Peine-Ilseder-Eisenbahn an das Staatsbahnnetz im Bahnhof Peine angeschlossen.

Im Jahr 1907 wurde bereits 313.000 t Roheisen in Form von sogenannten „Masseln“ zum Walzwerk gefahren. Diese Masseln mussten aber in Peine stets umgeschmolzen werden, um ein walzfähiges Gut zu erhalten. Aufgrund der dadurch hohen Kosten, entstand der Plan das Roheisen in flüssiger Form aus Ilsede per Bahn zu transportieren, was zu Beginn des 20. Jahrhunderts in Deutschland einmalig war.

Der finalisierte Plan wurde 1909 offiziell vorgestellt und mit dem Preußischen Kleinbahngesetz von 1892 in Einklang gebracht. Am 2. Januar 1911 konnte die „konzessionierte Roheisentransportbahn Groß Ilsede – Peine“ ihren Betrieb mit dem Transport flüssigen Roheisens aufnehmen.

Bis zur Einstellung des Hochofenbetriebs am 28. April 1983 wurden die Transporte in dieser Form durchgeführt. Danach wurde übergangsweise bis zur Inbetriebnahme des Elektrostahlwerkes in Peine noch flüssiges Roheisen aus dem Hochofenwerk in Salzgitter über den Schienenweg via Ilsede transportiert. Bis heute werden aus Salzgitter noch glühende Rohbrammen zum Walzwerk nach Peine transportiert, wofür zur Minimierung der Abkühlung sogenannte Thermowaggons verwendet wurden.

Die Ilseder Erzbahn:

Zur Gewährleistung der Versorgung der Ilseder Hütte mit Erz, Kohle und Kalk wurde am 7. November 1884 eine dampfbetriebene 780 mm Schmalspurbahn zwischen Groß Ilsede, Lengede und Bodenstedt – dem Erz- und Kalkabbaugebiet – eröffnet und gleichzeitig für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr freigegeben. Über diese Eisenbahn wurden bereits 1908 über 153.000 t Erz sowie über 25.000 t Kalk zusätzlich zum öffentlichen Personen- und Güterverkehr transportiert.

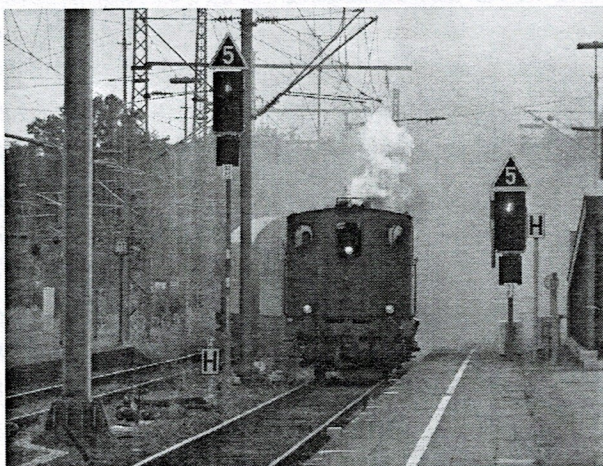
1918 erfolgte dann die Umspurung auf die normale Spurweite von 1.435 mm, wodurch die Leistungsfähigkeit weiter gesteigert werden konnte; bis 1920 blieb als Übergangslösung aber noch ein Dreischienengleis erhalten, wodurch auch die Schmalspurbahn noch weiterhin den Personenverkehr aufrecht erhalten konnte. Bis 1938 wurde die Transportleistung auf 656.000 t Erz pro Jahr gesteigert. Ab 1922 wurde der Verkehr weiter ausgeweitet und die Erze aus Dörnten, in Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft, in eigenen Selbstentladewagen der Ilseder Hütte transportiert.

Die Lokomotiven der Reichsbahn blieben auch auf dem Abschnitt der werkseigenen Erzbahn zwischen Broistedt und Ilsede vor dem Zug, was für die damalige Zeit einmalig war! Mit der Erzerschließung in Calbecht und Vosspass in der Nähe des heutigen Salzgitter Bad endete dieser spektakuläre Betrieb bereits 1925 wieder. Die Verlagerung der Erztransporte von Calbecht aus, erfolgte bereits ab 1924 mit dem Abbau der Erzvorkommen des Salzgitter-Höhenzuges in den eigenen Berkwerken der Ilseder Hütte. Mit der Verlängerung der Eisenbahnstrecke bis Vosspass konnte ab 1940 auch hier die Erzverladung durchgeführt werden. Die Erzzüge verkehrten dann über Broistedt nach Ilsede.

Bereits 1962 wurden die Erztransporte zur Ilseder Hütte aus Vosspass eingestellt. Die Salzgitter Hütte übernahm bis 1968 das Erzvorkommen in Vosspass und wickelte den Transport über eigene Gleise ab. Am 2. April 1968 endete der Bergbau im Salzgitter-Höhenzug; die Tagesförderung lag zuletzt bei etwa 2.300 t. Die Grube Mathilde in Lengede war die letzte Erzförderstätte und wurde erst 1977 geschlossen, wodurch auch der letzte Erzzug zwischen Broistedt und Ilsede bis zu diesem Zeitpunkt verkehrte.

Die Verkehrsbetriebe Peine – Salzgitter (VPS):

Das oben beschriebene und traditionelle Streckennetz der Werkseisenbahnen der Ilseder Hütte, der Salzgitter Hütte sowie dem Walzwerk in Peine, wird heute durch die Verkehrsbetriebe Peine – Salzgitter betrieben und vorrangig für die Werksverkehre der Salzgitter AG genutzt. Das heutige Gleisnetz umfasst eine Länge von 155 km und beinhaltet als Hauptmagistrale die ehemalige Erzbahnlinie von Salzgitter Bad über Broistedt und Ilsede bis nach Peine. Eine Streckenkarte der VPS Infrastruktur ist unter www.vps-infrastruktur.de zu finden.

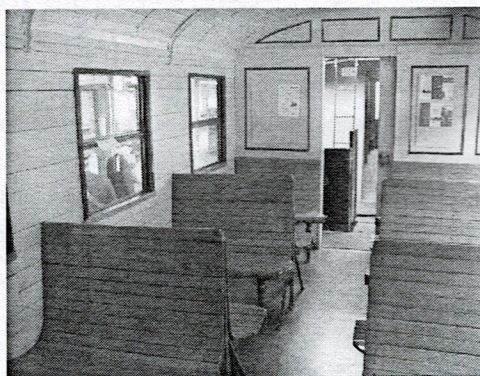


**Dampfimpressionen und
historisches Interieur:**

**So reiste es sich zu
Kaisers Zeiten auf der
VPS.**

**Gegenüberliegende
Seite: Fotohalt bei
trübem Wetter!**

Bilder: Jens Winnig



2. Erlebnisbericht

Text: Jens Winnig

Als Fahrgast war diese Tour ein besonderes Erlebnis und die Sitzplätze waren auch sehr schnell ausverkauft. Die Autokennzeichen der angereisten Fahrteilnehmer ließen den Schluß zu, dass zum Teil einige hundert Kilometer Anreise für diese Fahrt inkauf genommen wurde..

Die Fahrt vom Lokpark an der Borsigstraße über Rangierbahnhof zum Hauptbahnhof ist schon ein Erlebnis: Braunschweig einmal aus dieser Sicht kennenzulernen. Wer ist schon mal auf der VPS gefahren!? Das ist für viele Eisenbahnfreunde selbst hier aus der Region heutzutage ein seltenes Ereignis. Daher war diese Tour eine schöne Erfahrung, und trug dazu bei, die Landschaft unserer Region aus neuen Blickwinkeln kennenzulernen.

Mich würde es freuen, wenn es die Tour mal wieder geben würde. Bilder können von einem Fahrgast leider nicht groß geliefert werden. Beim Kohle nehmen in Engelnstedt war Aussteigen verboten und die Fotohalte in Broistedt und Ilsede waren aufgrund der Wetterverschlechterung nicht mehr sehr ergiebig.

Die Dampflokomotive hat die Tour ohne Probleme überstanden und konnte zum Teil auf dem Netz der DB AG zeigen was in ihr steckt. Vier Wochen später konnte ein weiterer Personenzug auf der VPS abgelichtet werden, am 29.11.2008 fuhren Lüneburger Eisenbahnfreunde mit der 218 499 und Wendezug über die Strecke von Peine nach Salzgitter und weiter zum Weihnachtsmarkt nach Goslar.



Tag der offenen Tür der Ortsfeuerwehr Innenstadt

Text und Bilder: Christoph Heine

Am 20.09.2008 fand wieder ein Tag der offenen Tür bei der Ortsfeuerwehr Innenstadt statt, in diesem Jahr zum Thema „Unwetterschutz“. Für die zahlreichen Besucher wurden einige Aktionen angeboten wie zum Beispiel stündliche Einsatzvorführungen oder die Befüllung von Sandsäcken. Außerdem konnten die Fahrzeuge der Ortsfeuerwehr und andere Fahrzeuge besichtigt werden.

Unser Verein konnte auch in diesem Jahr wieder beim Tag der offenen Tür die Vereinsarbeit vorstellen und Shopartikel verkaufen. Zudem haben wir für die Besucher kleine Rundfahrten mit dem Büssing 6512 zwischen der Eisenbütteler Straße und der City und zurück angeboten.



Mit der Tram zum Nikolaus

Vor der Bescherung steht viel Arbeit

Text: Stefan Vockrodt, Bild: Andreas Gürtler

Alle Jahre wieder ist es soweit. Der Nikolaus kommt und belohnt die braven und straft die bösen Kinder. Ist der alte Brauch inzwischen auch stark amerikanisiert, so ist die Nikolaus-Fahrt der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr ein großer Spaß für Jung und Alt. Auch wenn einige etwas mehr Arbeit haben als andere

Am Samstag nach Nikolaus, dem 8. Dezember 2007, beginnt sich kurz vor Mittag der Bahnsteig an der Haltestelle Georg-Eckert-Straße in Braunschweigs Innenstadt zu füllen. Heute warten hier mehr Leute als sonst, und sie lassen die planmäßigen Züge der Linien 2 und 5 passieren. Viele Kinder sind darunter, ganze Familien, die Stimmung ist freudig gespannt. Pünktlich um 12 Uhr biegt er dann um die Ecke. Der historische Düwag-Sechssachser 35 (Baujahr 1962) und sein Großraumbeiwagen 201 (LHB, 1957) sind weihnachtlich mit Tannengrün und Wandbildern geschmückt. Der Zug hält, der Fahrer öffnet die Türen und die Schaffner lassen die Fahrgäste einsteigen. Der Zug füllt sich rasch und als die Türen schließen, wird auch das Geschnatter der Kinder gedampft. Dann geht es los.

Viel Arbeit für die Bescherung

Wenn die ersten Fahrgäste einsteigen und der Zug abfährt, haben die meisten Mitglieder der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr (BIN) das Größte wieder einmal geschafft: Die Tüten sind gepackt, die Wagen geschmückt, Glühwein und Kakao köcheln vor sich hin. Lediglich der Nikolaus, denn ihm gilt diese Reise, hat noch alle Hände voll zu tun.

Der Bus, in dem er sein Geschenkwarenlager hat, ist voll gestopft mit Kartons voller Geschenktüten. Und Dieter Bolle, der das Amt vom inzwischen verstorbenen Hans Quast übernahm, prüft den Sitz seiner Dienstkleidung, der roten Kapuzenrobe, der Rute und füllt seinen großen Sack mit Geschenktüten. Seine beiden Engel helfen ihm dabei. Einen Bart braucht Bolle sich nicht anzukleben, ihm genügt es, die letzten sechs Wochen vor der Fahrt seinen eigenen Bart nicht mehr zu stutzen.

Neben dem Bus warten im Zelt die Servierkräfte auf frierende und durstige Kundschaft. Glühwein und Kakao glüht in großen Kesseln vor sich hin. Derweil prüfen die Engel nochmals das Mikrofon. Während Nikolaus Bolle, der Fahrer Michael Wessels, die Schaffner, Servierer und Organisatoren alles tun, damit nichts schiefgeht, kann Christoph Heine sich entspannt zurücklehnen.

Die einzige Frage, die ihn jetzt interessieren könnte, ist: „Reichen die Tüten, sind es wieder zu wenig, oder bleiben sogar einmal welche über?“ Heines Aufgabe ist es, die Füllung für die Nikolaustüten zu besorgen. Und da der Verein nicht viel kaufen kann, putzt Heine die Wochen vor dem Nikolaus die Klinken von Spiel- und Süßwarenläden, spricht bei Sponsoren vor, schafft es jedes Jahr, wieder etwas mehr zu besorgen als im Vorjahr. Das Weihnachtsfest selbst ist für ihn eine Erholung.

Bescheiden fing es an

Seit 1997 gibt es sie, die Fahrten zum Nikolaus in Braunschweig. Und was als „lasst es uns mal probieren“-Aktion begann, ist mittlerweile der publikumsträchtigste Event im betrieb der Braunschweiger Museumswagen. Während die seit rund 20 Jahren durchgeführten Neujahrsfahrten (immer am ersten Sonntag im Januar) den Fans Leckerli bieten, macht man mit den Nikolausfahrten buchstäblich Werbung in eigener Sache: in doppelten Sinn. Zum einen bringt man die Straßenbahn Kindern nahe, zum anderen pflegt man den Kontakt zur Öffentlichkeit, zu Sponsoren und zeigt, dass Oldtimer-Straßenbahnen sich positiv auch auf das Image des Verkehrsunternehmens auswirken. Nicht nur deshalb unterstützt die Braunschweiger Verkehrs-AG die Aktivitäten der BIN nachhaltig.

Die erste Fahrt war ein voller Erfolg, auch wenn es noch recht wenig zu beschenken gab, bei der zweiten wurde es mehr und so ging es weiter. Heute reicht der Tw 35 mit seinem Bw 201 nicht mehr aus, 2007 fährt auch das Hängebauchferkel 0051 mit zum Nikolaus, so groß ist die Nachfrage bei Eltern und Kindern. Viermal machen die Bahnen die Runde. Über 300 prall gefüllte Nikolaustüten werden Bolle und seine Engel am Ende des Tages verteilt haben und fast alle, die dabei waren, wollen nächstes Jahr wieder mitfahren.

Viel zu tun vor der Fahrt

„Der Aufwand lohnt sich“, weiß Stefan Glinschert, Vereinsvorsitzender. Wie gut ein Dutzend Aktive auch hat er zwei harte Arbeitstage hinter sich, wenn am Abend des Samstags Wagen 35 wieder in die Halle des Betriebshofs Altewiek eingerückt, abgeschmückt und gereinigt ist.

Schon die erste Fahrt machte man mit Tw 35, damals noch als 6267 bezeichnet und in arg ausgebleichener orange-altweißer Lackierung mit Seitenwerbung für einen großen Hausgerätehersteller. Aber Tw 6267 musste wie sein heutiger historischer Kollege 15 (6953) bis Anfang 1997 noch im Plandienst aushelfen, als die erste Generation Niederflurwagen mit schweren technischen Mängeln fast ein Jahr lang ausfielen... Und wer von den Veranstaltern geglaubt haben mag, man käme auch mit einem Zweiachsler hin, wurde schon bei der Premiere eines besseren belehrt.

Tüten packen, Wagen schmücken

Hat Christoph Heine seine Aufgabe erledigt, bringt er Wagenladungen mit Spielzeug, Süßigkeiten, Kugelschreibern, Buntstiften, Sparschweinen und anderen Kleinigkeiten ins Altwiek, wo ihn am Freitagmittag schon fleißige Helfer erwarten. „Hausherr“ Andreas Gürtler hat die Tische in der Kantine zusammengestellt, die Tüten und Kartons werden ausgeleert, Umzugskartons bereit gestellt und dann beginnt das Füllen: Die immer schwerer werdenden Tüten wandern von Hand zu Hand, ein Gummikäfer kommt zur Schokolade, ein Malblock zum Sparkassenkuli und auch Eigenwerbung findet Platz in einem Teil der Tüten – ausgewachsene Stofftragetaschen sind es. Eine Kunst ist es, die Tüten nicht zu voll zu packen, eine andere, in jeder etwas Abwechslung zu haben, fahren doch viele Geschwister mit. Und Kinder tauschen gerne.

Während oben die Packer schwitzen, ist unten in der Wagenhalle die Jugend der BIN zugange. Es gilt, die Front von Tw 35 mit Tannengrün zu bekränzen, die Fenster von Trieb- und Beiwagen mit Weihnachtssternen, -zügen und sonstig weihnachtlich zu schmücken. Da fragt man sich alle Jahre wieder: Wo macht man das Grün vorne fest, damit es nicht bei der ersten Weiche herunterrutscht? Wenn alle Stricke reißen, rennt einer hoch und fragt einen von den alten Hasen. An diesem Freitag befindet sich Tw 35 in illustrierter Nachbarschaft. Neben ihm steht der fabrikneue Wagen 0762, der seine Abnahmefahrt noch vor sich hat und kurz nach 16 Uhr rückt der frisch auf den Namen „Schwarzer Berg“ getaufte Bruder 0761 in den Betriebshof ein.

Letztmals im Kennel

Am späten Freitagabend ist alles bereit, die Kartons mit den Gabentüten werden verladen, die Zutaten für Glühwein wie Kakao sind auch besorgt und am Samstag früh baut man auf, seit 1997 hat der Nikolaus sein Domizil an der Endschleife Eisenbütteler Straße aufgeschlagen. Das Streckenstück, nur noch im Messe- und Sonderverkehr bedient, endet in Braunschweig ältester (und engster) Wendeschleife, gegenüber dem Gelände des allerersten Betriebshofes und Kraftwerks von 1897. Auf letzterem Gelände residiert heute die Feuerwehr. Am Morgen dieses 8. Dezember 2007 wissen die Mitglieder der BIN nicht, dass sie letztmals ihre Nikolausfahrt zu diesem historisch bedeutenden Platz machen. Denn zum 1. August 2008 wurde der Streckenast stillgelegt und im Laufe des August abgebaut.

Dieser Dezembersamstag ist nasskalt und trübe, doch die Stimmung ist gut. Die gut gefüllten Bahnen bringen alle zwei Stunden neuen Nachschub, die Engel animieren die Kinder zum Singen und den Nikolaus herauskatschten. Nikolaus Bolle wird der meist fotografierte Mensch des Tages, schließlich posieren er und seine Engel auch vor dem Zug – ein Abschiedsbild, wie wir heute wissen. Ein Stück fahren Nikolaus und seine Engel jedesmal noch mit, den Kindern „Auf Wiedersehen“ sagen.

Und 2008?

Auch 2008 (am 6. Dezember, dem Nikolaustag) wird in Braunschweig wieder die Tram zum Nikolaus fahren. Und wer sich früher mokierte, man führe ja nach Süden, hat diesmal nichts zu meckern: Ab 2008 geht es in den hohen Norden, denn der Nikolaus ist umgezogen. Sein neues Domizil schlägt er in der Haltestelle Rühme, Lincolnsiedlung auf. Hier hat er sogar ein festes Dach über'm Kopf, hier kann beschert werden, während die Züge in der Daimlerstraße in Ruhe wenden können. Die Fahrt dauert etwas länger, man muss sich auch mehr mit Planzügen arrangieren. Sicher, die Fans werden das grüne Ambiente und die Enge des Bürgerparks an der Eisenbütteler Straße vermissen, doch die Kinder haben eine etwas längere Vorfreude und nur Christoph Heine wird sich wieder fragen: „Reichen die Gaben?“ Denn übriggebliebene Tüten gab es noch nie. Und 2009 werden sie den Wagen dann im neuen Betriebshof am Hauptgüterbahnhof schmücken, doch all das tut der Vorfreude keinen Abbruch. Und strahlende Kinderaugen sind den ganzen Aufwand wert, sagen sich Nikolaus und seine Helfer. Alle Jahre wieder!



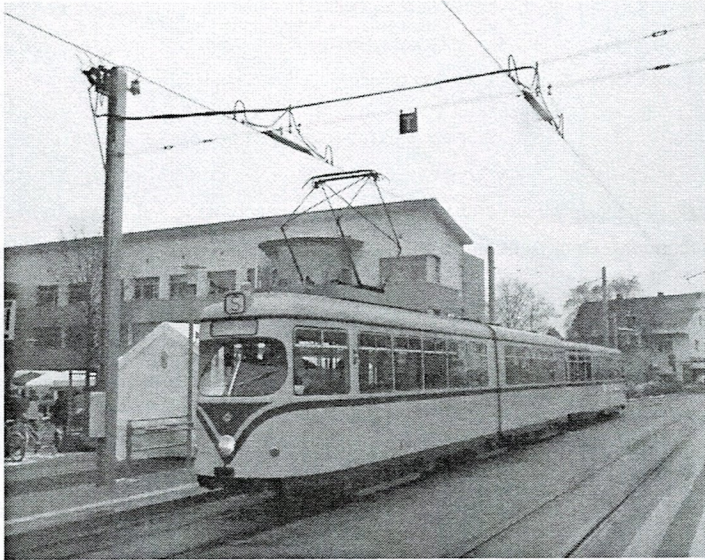
Stöckheimer Weihnachtsmarkt 2008

Text und Bilder: Christoph Heine

Am 29. November 2008 fand der schon traditionell stattfindende Stöckheimer Weihnachtsmarkt auf dem Stöckheimer Markt eine Woche vor der Nikolausfahrt statt.

In diesem Jahr fuhren wir mit TW35 und BW201 wieder die Oldtimerlinie zwischen Stöckheim und Heidelberg und wieder zurück zum familienfreundlichen Preis von einem Euro für einen Erwachsenen und eine komplette Rundfahrt. Am Stöckheimer Markt konnten wir parallel wieder unser Zelt aufbauen und den zahlreichen Besuchern warmen Glühwein oder Kinderpunsch anbieten.

**TW35 und
BW201 zur
Abfahrt bereit
an der
Haltestelle
Stöckheimer
Markt.**



**Im Bild links: Unser Zelt wurde beim leichten Schneefall gut angenommen,
und rechts im Bild: unser Team am Stöckheimer Markt.**

Taufe des TW 0051

Text: Andreas Gürtler, Bilder: Andreas Gürtler, Jens Winnig

Wie schon hinlänglich bekannt taufte im Jahre 2000 die siebtgrößte schwedische Stadt Norrköping mit ihren ca. 122.000 Einwohnern den TW 66 auf den Namen Braunschweig. Acht Jahre später revanchierte sich nun Braunschweig und taufte auf Anregung der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. den TW 0051 auf den Namen Norrköping. Dieser Wagen wurde ausgewählt, weil in Norrköping auch Fahrzeuge aus dem Hause Duewag mit einem Niederflurmittelteil unterwegs sind.

Bei unserem ersten historischen Mobilitätstag war es dann soweit, der TW 0051 ex 7762 wurde von unserem ersten Vorsitzenden Stefan Glinschert und Andreas Gürtler auf den Namen der schwedischen Stadt Norrköping getauft.

Doch zuvor mussten noch einige Vorbereitungen am Fahrzeug getroffen werden. Deshalb trafen sich am Tag zuvor einige Mitglieder, um den Dachbereich, wo der Schriftzug angebracht wurde, zu reinigen. Anschließend wurde der Namensschriftzug mit dem Stadtwappen angebracht. Ein besonderer Dank geht an die Fr. Brockmann, diese hat uns den Schriftzug kostenlos hergestellt.

Die beiden original goldenen Wappen, welche auf der rechten und linken Fahrzeugseite vor dem Namensschriftzug stehen, wurden übrigens bei einem Treffen auf der Innotrans in Berlin von dem technischen Leiter der Straßenbahn in Norrköping an uns übergeben. Er bedankte sich schon mal für die tolle Aktion und hofft, dass das Fahrzeug noch viele Jahre unfallfrei durch Braunschweig fährt und Werbung für seine Stadt macht.

Nach langen Überlegungen, welches Taufwasser denn verwendet werden soll fiel die Wahl natürlich auf ein original schwedisches Getränk. Was bietet sich da mehr an, zu Ikea zu gehen und sich dort umzuschauen. Die Wahl fiel auf „Glögg“, eine Art Glühwein. Wie wir feststellen konnten, ist dies Produkt sogar durchaus genießbar.





Tram – Entgleisungen

Text und Bilder: Jens Winnig

Im Berichtszeitraum gab es bei der Braunschweiger Verkehrs-AG zwei Entgleisungen, die es aufgrund ihrer Schwere in die Medien geschafft haben.

Die erste Entgleisung ereignete sich am Samstag, dem 27.09.2008 auf der Hamburger Straße. Ein Zusatzwagen des E-Wagenverkehrs zum Eintrachtspiel ist bei der Einfahrt zum Betriebshof Hamburger Straße an der Weiche entgleist. Das mittlere Drehgestell vom Triebwagen 7756 stand teilweise im stadtauswärtigen Gleis. Dadurch war die Anreise zum Eintrachtspiel mittels Ersatzbussen kurzfristig zu organisieren.

Die zweite Entgleisung fand glücklicherweise an einem Sonntagmorgen, dem 23.11.2008 statt. Diesmal war der Triebwagen 9562 auf der Metrolinie 1 vom J. F. Kennedy - Platz in Richtung Schloss/Bohlweg unterwegs. Dabei sprang der Wagen an der Weiche zum Waisenhausdamm aus den Schienen und stellte sich von der ursprünglichen Route im 90 Grad Winkel über die Kreuzung. Alle Fahrgestelle sind dabei entgleist. Die rund 20 Fahrgäste blieben zum Glück unverletzt.

Die Eingleisungsarbeiten dauerten von 9.30 bis 14.30 Uhr. In dieser Zeit war der Straßenbahn- und Omnibusverkehr deutlich eingeschränkt. Die Linien M1, M2 und M3 fuhren über Georg - Eckert- Straße / Stadthalle zu ihren normalen Endzielen, die M5 fuhr direkt vom Hauptbahnhof über Lessingplatz nach Broitzem. Im Busbereich wurde die Regiolinie 410 vom Rathaus über Staatstheater – Leonhardstraße – Stadthalle – Richtung Wolfenbüttel umgeleitet und die M13 die seit dem Fahrplanwechsel über Waisenhausdamm Richtung Rünigen fährt, über ihren alten Linienweg via Packhof. Gegen 15.45 Uhr wurde der Triebwagen 9562 von Triebwagen 7753 über Georg-Eckert-Straße zum Betriebshof Altewiek geschleppt. Die Schäden an dem Wagen können noch nicht beziffert werden, sind jedoch erheblich. Ob das Fahrzeug repariert werden kann, werden die nun folgenden Untersuchungen zeigen.





Erste Testfahrten zum neuen Betriebshof

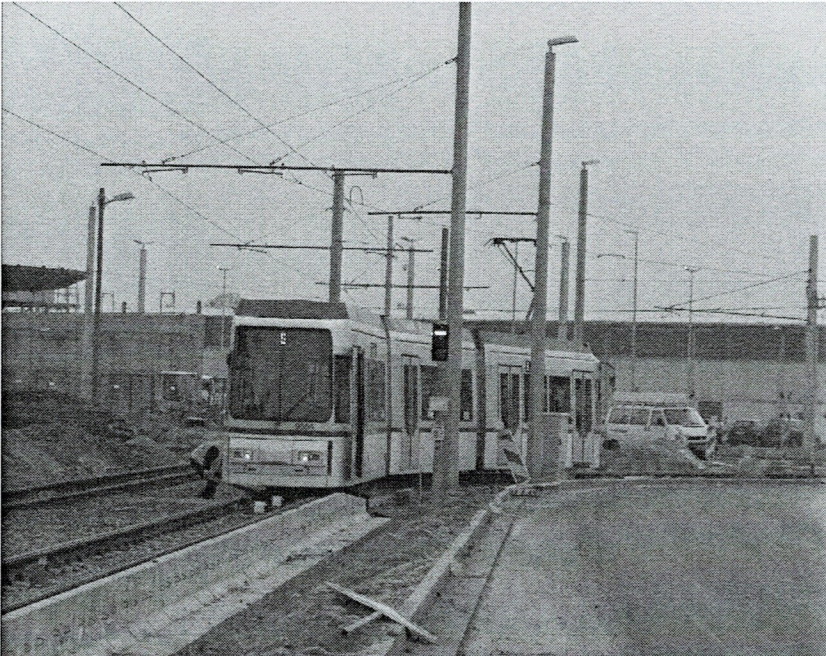
Text und Bilder : Christoph Heine

Am 30. November 2008 ging es los, der Fahrstrom zum neuen Betriebshof wurde ans Netz genommen und mit den Testfahrten über den neuen Abschnitt zum neuen Betriebshof begonnen. Nachfolgend ein paar Sichtungsbilder zur Testfahrt am 01. Dezember 2008 mit TW 9554.



**Links: Die erste
Einfahrt des TW
9554 auf den
neuen
Betriebshof.**

**Bild unten: Na, passt alles?
Während der Testfahrt wurde
immer wieder überprüft,
ob alles Ordnungsgemäß im
Gleisbereich montiert bzw.
angeschlossen wurde.**



Projekte 2009 der Braunschweiger Verkehrs – AG

Was bringt das neue Jahr?

Text: Stefan Glinschert

Das Jahr 2008 neigt sich dem Ende zu und damit beginnt nicht nur die Adventszeit, sondern auch die Phase der Jahresrückblicke. Viel interessanter als der Blick zurück sind aber in der Regel die Aussichten auf das neue Jahr. Was wird sich ändern, was bleibt. Ein paar Fragen konnten bereits ohne den Blick in Glaskugel gelöst werden, denn Dank dem Ratsinformationssystem der Stadt Braunschweig gibt es einen Zugriff auf diverse Dokumente, wie z. B. die Wirtschaftspläne der städtischen Gesellschaften.

Welche Veränderungen wird es also im Jahr 2009 neben einen Umzug auf den neuen Betriebshof am Hauptgüterbahnhof und der alljährlichen Tarifierhöhung geben?

1. Ausbau Fallersleber Str.

Quelle: Beschlussvorlage der Stadt Braunschweig vom 7. November 2006

Wesentliche Planungsziele

Im östlichen Abschnitt – zwischen Linnéstraße und Theaterwall – sind bei der Straßenplanung und Gestaltung insbesondere die historisch prägende Einfahrtssituation durch die beidseitig vorhandenen Baumreihen, die Sichtbeziehungen auf die Torhäuser sowie die anschließende Okerquerung zu berücksichtigen. Der westlich davon gelegene Abschnitt der Fallersleber Straße ist als Geschäftsstraße von Bedeutung.

Aus verkehrlicher Hinsicht ist die ungestörte sichere Abwicklung des fließenden Verkehrs (Stadtbahn, motorisierter Individualverkehr) oberstes Ziel. Der Einsatz von bis zu 2,65 m breiten Stadtbahnfahrzeugen soll durch Vergrößerung des Gleisachsabstandes ermöglicht werden. Die Haltestellen sind niederflurgerecht für mobilitätsbehinderte Personen auszubauen. Die sichere Führung der Fußgänger ist durch breite Gehwege und entsprechende Querungshilfen sicherzustellen. Radfahrer sollen durch gesonderte Radwege durchgängig ungestört und sicher am Verkehrsgeschehen teilnehmen können. Die Bereitstellung größtmöglicher Flächen für den ruhenden Verkehr stellt eine weitere Planungsvorgabe dar.

Die Baumaßnahmen

In Anknüpfung an die Planungen am Hagenmarkt wird die Stadtbahn auf der Fallersleber Straße mit dem Individualverkehr auf der Fahrbahn geführt. Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens werden auf der gesamten Strecke neben den Gehwegen beidseitige Radwege vorgesehen. Die verbleibenden Flächen werden für Parkplätze und Baumpflanzungen genutzt. In Abhängigkeit von der RegioStadtBahn können in den Übergangsbereichen zwischen Hagenmarkt und Wilhelmstraße Gleisanpassungen erforderlich werden.

Um eine besser geordnete und übersichtlichere Parksituation in der Wilhelmstraße nördlich der Fallersleber Straße zu erreichen, werden die vorhandenen Parkplätze baulich gefasst. Auf der westlichen Seite werden zusätzliche Schrägparkplätze eingerichtet.

Zwischen dem Theaterwall und der Wilhelmstraße ist heute keine gesicherte Quermöglichkeit vorhanden. Um aber die Trennwirkung der Fallersleber Straße zu verringern und insbesondere die Erreichbarkeit der Geschäfte auf beiden Straßenseiten zu verbessern, ist ein signalisierter Überweg in Höhe der Schöppenstedter Straße eingeplant. Die LSA soll voraussichtlich, angepasst an das Verkehrsaufkommen und die Geschäftsöffnungszeiten der Umgebung, zwischen ca. 06:30 und 21:00 Uhr betrieben werden. Der Knoten wird unter Betrieb hinsichtlich des Verkehrsablaufes und des Unfallgeschehens durch die Unfallkommission beobachtet, ggf. erfolgt eine Anpassung der Betriebszeit.

Um die Abwicklung des Knotens Am Fallersleber Tore/ Theaterwall/ Fallersleber Str./ Fallersleber-Tor-Wall zu verbessern und den Zu- und Abgangverkehr der Universität mit dem Fahrrad direkt zu führen, soll der Radverkehr im Theaterwall entgegen der Einbahnstraße ermöglicht werden. Eine sichere Einfahrt in die Einbahnstraße wird durch die auslaufende Rampe des Radweges vor den parkenden Fahrzeugen ermöglicht.

In der Straße Am Fallersleber Tore bleiben die bestehenden Geh- und Radwege sowie die Baumallee bestehen. Hier werden für ein besseres Wachstum der vorhandenen Bäume breite Grünstreifen zwischen den Radwegen und den Längsparkplätzen vorgesehen. Die Platzgestaltung am Knotenpunkt Theaterwall erfolgt durch die Vervollständigung der bestehenden Baumreihen. Die beidseitig am Fallersleber Tore vorhandenen Geh- und Radwege werden im Bereich der Oker – entsprechend den historischen Vorgaben der dortigen Anlagen (Viertelkreise) – verschwenkt und in angemessener Form an den Torhäusern vorbei geführt. Östlich der Okerquerung wird die bestehende Baumallee an der Gehweghinterkante unter Beibehaltung des bestehenden alten Bestandes mit zusätzlichen Bäumen angepasst. In Höhe der Einmündung Bülteweg wird diese dann zur bestehenden Baumachse der östlichen Humboldtstraße verschwenkt und auf der nördlichen Seite ebenfalls mit zusätzlichen Baumpflanzungen verdichtet.

Die Stadtbahn wird auch in diesem Abschnitt auf der Fahrbahn geführt, wobei im Bereich der Haltestelle „Botanischer Garten“ die Aufpflasterung des Mittelbereiches ein Überfahren ermöglicht. Abbiegende Fahrzeuge können diesen Streifen nutzen und ihre Verkehrsbeziehung ohne Störung des längslaufenden Verkehrs abwickeln. Ein sicheres Ein- und Aussteigen der Fahrgäste ist gewährleistet. Für den nicht überfahrbaren Inselbereich wird ein Gestaltungsvorschlag zusammen mit dem Botanischen Garten erarbeitet. Des weiteren werden Möglichkeiten untersucht, die zwei heute hinter der Wartefläche vorhandenen – nach der vorliegenden Planung entfallenden – Bäume unter Verzicht auf die Neupflanzung an der Gehwegshinterkante zu erhalten.

Um auch nach Aufhebung der abknickenden Vorfahrtsregelung der Stadtbahn jederzeit das ungehinderte Passieren dieses Knotens zu ermöglichen sowie den starken Fußgänger- und Radfahrerstrom stadteinwärts sicher abwickeln zu können, soll eine der heutigen Situation entsprechende Signalisierung eingerichtet werden. Inwieweit die Abwicklung der anderen Verkehrsströme (Fußgänger- und Radfahrerquerungen) eine weitergehende Signalisierung erfordern, ist noch nicht abschließend festgelegt. Weiterhin wird die heute oftmals unübersichtliche Verkehrsregelung vereinfacht, indem Fußgängern eine abgesicherte Querungsmöglichkeit über die Humboldtstraße in der Nähe der Stadtbahnhaltestelle und des Eingangs zum Botanischen Garten angeboten wird.

Stadtbahnhaltestellen

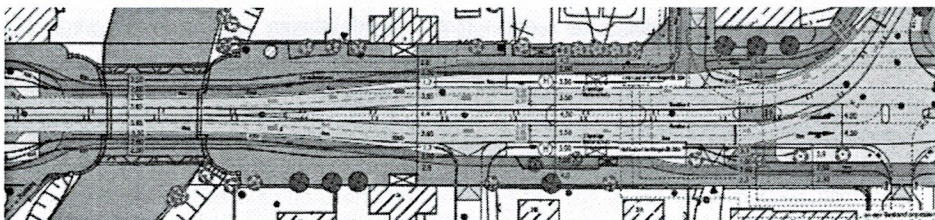
Die Haltestelle „Botanischer Garten“ wird in die Humboldtstraße westlich der Einmündung Büldenweg verlegt. Die ursprünglich dort geplante Fußgänger- und Radfahrerfurt wird nach Osten verschoben, außerdem im Büldenweg bis zur Linnéstraße die Einbahnstraßenrichtung umgedreht. Die parallele Anordnung der niederflurgerechten Fahrbahnrandhaltestellen sowie die Standorte der beidseitig vorgesehenen Wetterschutzeinrichtungen wurde aus Gestaltungsgründen gewählt. Die Haltestelle Theaterwall wird aus erschließungstechnischen und städtebaulichen Gründen in den westlichen Knotenpunktarm verlegt. Der niederflurgerechte Ausbau der 40 m langen Haltestellenanlagen sowie die Einrichtung von beidseitigen Wetterschutzanlagen werden vorgesehen.

Leistungsfähigkeit und Parkbilanz

Mit einer Mikrosimulation – vorgenommen durch das Büro WVI Prof. Dr. Wermuth – wurde bereits im März 2003 die Bevorrechtigung der Stadtbahn und die gleichzeitige leistungsgerechte Abwicklung der Verkehre nachgewiesen und den Gremien vorgestellt. Hierdurch wurde belegt, dass die abzuwickelnden Verkehrsmengen im gesamten Abschnitt – auch in der Nachmittagsspitze – problemlos zu bewältigen sind. Eine entsprechende Koordinierung der Lichtsignalanlagen muss erfolgen.

Kosten

Für das Projekt Fallersleber Straße werden seitens der Verkehrs-AG für das Geschäftsjahr 2009 insgesamt 3,44 Millionen Euro bereitgestellt.



Quelle: Stadt Braunschweig

2. Haltestelle „HEH-Kliniken“

Am 3. April 2008 wurden der Stadtbezirksrat Heidberg-Melverode sowie der Planungs- und Umweltausschuss von Stadtwerke-Dezernat davon in Kenntnis gesetzt, dass die Verkehrs-AG die Errichtung eines Personenaufzuges an der Haltestelle „HEH-Kliniken“ (ehemals „Leipziger Straße“) beabsichtigt. Laut damaligen Planungen sollten die Arbeiten bis Ende des Jahres 2008 bereits abgeschlossen sein.

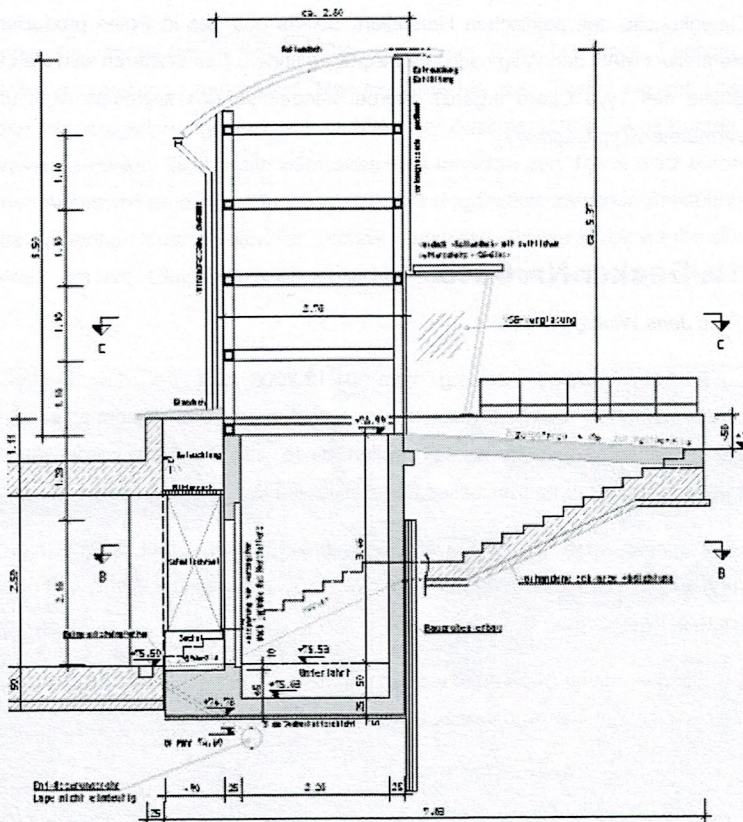
Zurzeit können an der Haltestelle „HEH-Kliniken“ die Bahnsteige, für Bahnen beider Fahrtrichtungen, über jeweils eine Treppenanlage aus dem Unterquerungstunnel von Gleisanlage und Autobahn erreicht werden. Zum Wechsel der Haltestellen wurde zusätzlich ein Übergang der Gleise hergestellt.

Die Haltestelle ist derzeit wegen der Treppenanlagen nicht rollstuhlgerecht erreichbar. Eine Verlegung der Buslinien im Rahmen der Stadtbahnverlängerung nach Stöckheim führte dazu, dass sich im Umfeld der HEH-Kliniken keine niederflurgerechte Haltestelle des ÖPNV mehr befindet. Es wird nun erforderlich, dem veränderten Personenstrom zur betreffenden Haltestelle „HEH-Kliniken“, eine Aufzuanlage anzubieten. Dies insbesondere, als das vom anliegenden Krankenhaus mit einem größeren Personenkreis zu rechnen ist, der eines solchen Aufzuges unbedingt bedarf.

Vorgesehen ist daher, in den westlichen Treppenschacht, der zum stadtauswärts liegenden Gleis führt, einen behindertengerechten Personenaufzug zu installieren. Der westliche Treppenaufgang kann danach nicht mehr genutzt werden. Durch die erwähnte Möglichkeit, die Gleise zu queren, ist ein Erreichen des jeweils gegenüber liegenden Haltepunktes jedoch gewährleistet.

Eine Einschränkung des bisherigen Sichtfeldes der Fahrgäste, vom Bahnsteig auf den Gleisbereich, wird nicht entstehen. Der gesamte Streckenbereich ist geradlinig und erlaubt weiterhin einen notwendigen und sicheren Einblick.

Durch den Abstand von Aufzugsschacht zum Gleisübergang, der zusätzlich mit einem Geländer zur Gleisanlage gesichert ist, wird ein ungewolltes Überqueren an falscher Stelle verhindert. Die erhöhte Ausstiegsebene gegenüber dem Niveau des Bahnsteiges erlaubt die Ausbildung einer Rampe. Ablaufendes Wasser kann somit vom Aufzugsschacht ferngehalten werden und ein barrierefreier Zugang ist gewährleistet. Die gesamte Anlage wird vom Tunnelbereich abgerückt, so dass es möglich wird, einen Lichtschacht auszubilden, der den unteren Zugang erhellt, markiert und zur Personensicherheit beiträgt. Zusätzlich wird die Aufzugskabine per Video überwacht.



Geplante Fahrstuhlanlage an der Haltestelle „HEH-Kliniken“

Quelle: Stadt Braunschweig

3. Haltestelle Stadion

Für den Ausbau der Haltestelle Stadion werden im Geschäftsjahr 2009 insgesamt 1,2 Millionen Euro seitens der Verkehrs-AG zur Verfügung gestellt. Wie die Pläne für den Umbau der Haltestelle genau aussehen und ob weiterhin eine Schleife vorgehalten oder stattdessen ein Ausweichgleis geplant ist, konnte der Ratsvorlage mangels Plänen nicht entnommen werden. Man darf gespannt sein, wie sich dieser Umsteigeknoten in den Sommermonaten verändern wird.

4. Beschaffung neuer Busse

Auch im Bussektor wird im nächsten Jahr kräftig investiert. Für die Beschaffung neuer Busse stehen etwas mehr 3 Millionen Euro zur Verfügung. Es sollen im Frühjahr jeweils zwei Gelenkbusse des polnischen Herstellers Solaris und des in Polen produzierenden deutschen Herstellers MAN den Weg nach Braunschweig finden. Des Weiteren wird die Lieferung um sechs Busse des Typs Citaro ergänzt. Hierbei handelt es sich allerdings nicht um den von vielen vermuteten Typ CapaCity.

1½ Decker Nr. 6515

Text: Jens Winnig

Laut Braunschweiger Zeitung vom 01.12.2008 soll der 1½ Decker ab April 2009 Stadtrundfahrten durch Braunschweig durchführen. Das Stadtmarketing Braunschweig in Zusammenarbeit mit Mundstock wollen diese alte Tradition wieder aufleben lassen. Die zweistündigen Rundfahrten sollen den Besuchern Braunschweig näher bringen.

Dies erinnert stark an die Einsätze im Jahre 1985 der Stadt Braunschweig im Rahmen der Ausstellung "Stadt im Wandel", wo Tw 113 und der damals neue Beiwagen 250 durch Braunschweig fuhren.

Der 6515 wurde im September lackiert und befindet sich nun im Innenausbau. Bis April ist es ein ehrgeiziges Ziel, den Anderthalbdecker fertig zu bekommen.

„Kunstbahn“ in Braunschweig

Text und Bild: Jens Winnig

Am 27.10.2008 wurde auf dem Betriebshof Altewiek eine „Kunstbahn“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Die äußerliche Gestaltung dieser Bahn wurde im Rahmen der Gleisverabschiedungen durch einen Schülerwettbewerb ermittelt. Die Schülerin Simone Franke Moraga vom Wilhelm-Gymnasium gewann mit Ihrem Entwurf „Die 4 Elemente - Erde, Wasser, Feuer, Luft“. Sie konnte sich gegen die anderen 54 Teilnehmer durchsetzen. Vorgegeben war die Risszeichnung einer Straßenbahn. Die Aufgabe war, ein selbst gewähltes Thema werbewirksam und passend zu dem Werbeträger Straßenbahn zu entwerfen und schriftlich zu begründen.

Die 15 bis 18 jährigen Teilnehmer haben sich mit Themen aus den Bereichen Liebe, Konsum, Integration und Völkerverständigung beschäftigt. Mehrere Entwürfe zum Thema Umwelt und Klimawandel wurden hervorragend umgesetzt, wie auch der der Zweitplatzierten Tugce Kaman, die die Erde im Wasser versinken lässt. Holle Börnsenes Idee erreichte den dritten Platz durch einen sozialkritischen Ansatz mit dem Titel "Du lebst jetzt". Die Gegensätze zwischen Afrika und dem Okzident hatte Katharina Heuer in reizvoller Technik umgesetzt. Florian Krzok wählte alle Flaggen dieser Welt, um die Gleichheit aller Menschen zu bewerben und zur Toleranz aufzurufen.



Dirk Bartels - Bereichsleiter Marketing der Braunschweiger Verkehrs-AG gratulierte allen Preisträgern. "Wir waren angenehm überrascht, dass Jugendliche sich in so kritischer Art und Weise mit den Themen auseinander gesetzt haben und dazu derartig beeindruckende Kunst abgeliefert haben."

Nach der Siegerehrung - natürlich in einer Straßenbahn - gab es dann die große Überraschung: Der Siegerentwurf war bereits auf Triebwagen 8165 gebracht worden und feierlich wurde der Name der Preisträgerin aufgeklebt, die leider durch ein Schulpraktikum in Chile verhindert wahr.

Stadtbahnstrecke nach Volkmarode-Nord

Text: Stefan Glinschert

Bereits in der BIN-Info 1/2007 wurde unter der Überschrift „Pferdeäpfel statt Stadtbahn“ über eine Verlängerung der Stadtbahnstrecke in das Neubaugebiet Volkmarode-Nord berichtet.

Aus der damaligen Anfrage der SPD-Bezirksratsfraktion ist dann im Rahmen der nächsten Sitzung tatsächlich ein Antrag geworden, der es in den folgenden Monaten auch in den Rat der Stadt Braunschweig geschafft hat. Im Rahmen der Ratssitzung vom 8. Juli 2008 wurde die Verwaltung gebeten, in Zusammenarbeit mit der Braunschweiger Verkehrs-AG eine Projektstudie zur Stadtbahnverlängerung zu erstellen, die die Marktpotentiale, Fördermöglichkeiten sowie die Ergebnisauswirkungen der Braunschweiger Verkehrs-AG beinhaltet.

Diese Studie wird dem Rat am 9. Dezember in öffentlicher Sitzung vorgestellt und kann schon jetzt im Ratsinformationssystem nachgelesen werden.

Vorab die wichtigsten Aussagen der Studie:

Die Investitionssumme für die Trassenverlängerung wird je nach Trassenlage auf 15 bis 16 Millionen Euro geschätzt. Die Potentialeinschätzung durch WVI (Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH) geht von max. 700 zusätzlichen Fahrgastfahrten/Tag aus. Hierzu sei aber durch den Autor angemerkt, dass im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Braunschweig bei einer Taktverdichtung und Beschleunigung eine deutlich höhere Zunahme an Fahrgastfahrten prognostiziert wurde. So errechnete WVI in diesem Planfall P2 eine deutlich stärkere Zunahme um 1.300 Personen pro Tag!

Betriebswirtschaftlich ergibt sich für die Braunschweiger Verkehrs-AG bei Annahme einer durchschnittlichen GVFG-Landesförderung eine jährliche Ergebnisverschlechterung von rd. 200.000 Euro. Hinzu kommen Finanzmittel für die erforderliche Re-Investition in den Gleisbau in 30 Jahren. Um in 30 Jahren über die notwendigen Mittel verfügen zu können, müsste bei Projektbeginn ein Betrag von rd. 3,2 Mio. Euro angelegt werden. Bei Nichtrealisierung des Stadtbahnprojektes fielen mittelfristig rd. 1,8 Mio. Euro städtische Straßenbaumaßnahmen an, die im Investitionsprogramm für die Jahre 2011/2012 eingeplant sind. Grundlage wäre ein bestandsnaher Umbau vergleichbar zur Ebertallee.

Eine GVFG-Förderung, die eine Realisierung mit besonderem Bahnkörper verlangt, ist nur bei positiver Standardisierter Bewertung und ausgeglichener Folgekostenrechnung darstellbar. Unabhängig von eventuellen Fördermitteln bleibt das Projekt nach derzeitigem Kenntnisstand aber betriebswirtschaftlich nicht ausgeglichen, sofern man halt nur von den 700 zusätzlichen Fahrgästen ausgeht.

Ob die Stadtbahn nun wirklich verlängert wird, bleibt nach den derzeitig vorgelegten Zahlen fraglich. Aus verkehrlicher, städtebaulicher und umweltpolitischer Sicht wäre es zu wünschen. Nun ist es an der Zeit, dass die Politik endlich Farbe bekennt und wirkliche Alternativen zum MIV schafft. Dass dieses möglich ist, haben andere Städte aber auch die Verkehrs-AG mit der Stadtbahnverlängerung nach Stöckheim längst bewiesen.

RegioStadtBahn: Unterzeichnung einer Absichtserklärung

Textzusammenstellung: Andreas Falkenhagen, Bild: Jens Winnig

Am 16. September 2008 wurde in Braunschweig der „Letter of Intent“, (LOI), d.h. eine Absichtserklärung zur Realisierung der RegioStadtBahn im Großraum Braunschweig unterzeichnet. Die Unterschriften wurden geleistet von Dr.-Ing. Volker Kefer, Vorsitzender des Vorstandes der DB Netz AG, Helmut Kuhlmann, Vorsitzender der Verbandsversammlung des Zweckverbands Großraum Braunschweig, Dr. Martin Kleemeyer, Verbandsdirektor des Zweckverbands Großraum Braunschweig, Dr. Wolf-Rüdiger Gorka, Geschäftsführer der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Hans-Jürgen Meyer, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für die Region Nord und die Länder Niedersachsen und Bremen sowie Friedemann Keßler, Leiter Regionalbereich Nord der DB Station&Service AG. In dem LOI erklären die Beteiligten, dass das Bauvorhaben RegioStadtBahn im Großraum Braunschweig bei Sicherstellung der Finanzierung realisiert werden kann. Der hierfür notwendige Bau- und Finanzierungsvertrag muss allerdings noch geschlossen werden.

Das Projekt „RegioStadtBahn“ umfasst den Aus- und teilweise Neubau von 185 Kilometer Eisenbahnstrecke zwölf Kilometer Stadtbahnstrecke und 63 Bahnstationen. Rund 230 Millionen Euro sollen in Strecken und Stationen investiert werden. Es erfordert eine sorgfältige Abstimmung zwischen den Partnern. Diese Abstimmung und die weitere Zusammenarbeit werden mit dem LOI ebenfalls bekräftigt. „Mit der heutigen Unterzeichnung der Absichtserklärung kommen wir dem Ziel, unsere Infrastruktur gezielt auszubauen einen wesentlichen Schritt näher. Denn nur mit leistungsfähigen Strecken und modernen Stationen wird es gelingen, den Reisenden attraktive Angebote im Nahverkehr zu bieten. Daher unterstützen wir sehr intensiv die weiteren Planungen für dieses innovative Konzept“, so Dr. Volker Kefer. Helmut Kuhlmann sagte zur Unterzeichnung: „Der Letter of Intent ist ein wichtiger Schritt für das Projekt. Ich freue mich über die breite Unterstützung.“ „Gerade die direkte Zusammenarbeit mit der DB Netz AG bringt uns weiter voran“, fügte Dr. Martin Kleemeyer hinzu. Für einen kleinen Teil der zukünftigen RegioStadtBahn, die ganz im Norden des Netzes gelegenen Stationen Uelzen, Stederdorf und Wieren, ist die LNVG als Aufgabenträger zuständig. „Wir hoffen, dass wir nach den langen Vorbereitungen jetzt kurzfristig zu einem Ergebnis kommen“, so LNVG Geschäftsführer Gorka.

Wer Informationen über den aktuellen Sachstand haben möchte, kann Montags in der Zeit von 15 - 17 Uhr in den Räumen des ZGB bei Herrn Droste in der Bürgersprechstunde informieren.



Papier ist geduldig, der Wähler auch? Bleibt zu hoffen, dass das sympathische Lächeln der Beteiligten ehrliches Zeichen der Freude darüber ist, das Projekt RSB im Interesse der Menschen nun endlich vorangebracht zu haben und nicht nur zynischer Natur, aus lobbyismuspolitischen Beweggründen mittels des LOI weitere Verzögerungen provoziert zu haben. Werden Worte wahr? Man darf gespannt sein...

Hamburg – Vorstellung des neuen DT5

Text und Bilder: Jens Winnig

Am 1. Juli 2008 stellte die Hamburger Hochbahn AG bei ALSTOM LHB in Salzgitter ihren neuen U-Bahnwagen DT 5 vor. Zunächst jedoch nur als ein 20 Meter langes „Mock Up“, quasi ein 1:1 - Modell, das nun zur endgültigen Gestaltung dient und unter Anderem von den Behindertenverbänden auf Alltagstauglichkeit getestet wird. Im Gegensatz zu den anderen Typen sind bei diesem Wagen Übergänge zwischen den Wagen vorhanden, was die Sicherheit im Zug erhöht. Im Herbst 2009 wird der erste Serienwagen in Hamburg erwartet.

Am Abend zuvor fand im Mövenpick Hotel Braunschweig eine Pressekonferenz zur geplanten Straßenbahn in Hamburg statt. Dabei wurde klar, dass die Hamburger Hochbahn AG für eine Kombination zwischen U-Bahn und Straßenbahn plädiert. Die letzte Entscheidung wird jedoch politisch fallen. Eine umfassende Dokumentation zum Thema Hamburg und die Straßenbahn wird im nächsten Heft veröffentlicht.

Formschön und alltagstauglich, so wird sich Hamburgs neuer DT5 präsentieren. Die serienmäßige Ausstattung mit freundlich lächelnden Fahrerinnen in schmuckem Outfit wird aber wohl leider nur schwerlich realisierbar sein...



Modellbahnwelt Oberhausen

Text: Modellbahnwelt Oberhausen, Zusammenstellung und Bilder: Jens Winnig

In der Nähe des Centro und SeaLife rollen seit dem 01.08.2008 die Züge in der neuen Modellbahnwelt Oberhausen, Zum Aquarium 2, die in einer komplett neugebauten Halle entstanden ist. Geöffnet ist täglich außer montags von 10 - 18 Uhr zum Preis von 10 Euro für den Erwachsenen, Kinder 5 Euro.

Anders als im Miniatur-Wunderland Hamburg oder bei Loxx in Berlin ist hier nur eine bestimmte Region dargestellt. Auf 420 m² reiner Anlagenfläche zeigt die Modellbahnwelt Oberhausen das Ruhrgebiet Anno 1965-1970. Hierzu wurden Geographien der Landschaften und alte Originalgleispläne der Bahnhöfe Oberhausen Hbf, Oberhausen-Osterfeld-Süd sowie Bochum-Dahlhausen, aber auch historische Pläne der Hochofenanlagen der HOAG, und Zeche/Kokerei Zollverein XII als authentische Grundlagen verwendet. Viele Gebäude auf der Anlage, von der Villa Hügel, die Zechen Zollverein und Zollern, das Hafenamt Dortmund, die Herz-Jesu-Kirche Oberhausen bis hin zu Siedlungen wie Grafenbusch oder Eisenheim wurde ebenfalls auf der Basis historischer Fotos und Originalpläne originalgetreu bis zur letzten Verzierung nachgebaut. Ein besonderer Höhepunkt, da in dieser Größe bisher noch nie verwendet, ist der fotorealistische Hintergrund von JoWi- Modellbahnhintergrund, der der Anlage eine besondere optische Tiefe verleiht.

Der zweiten Bauabschnitt, der vor den Augen der Besucher ab 2009 gebaut werden wird, präsentiert auf nochmals 420 m² Anlagenfläche die gleiche Landschaft wie im ersten Bauabschnitt nur in der heutigen. Einzelheiten sind zu finden unter: <http://www.modellbahnwelt-oberhausen.de/>



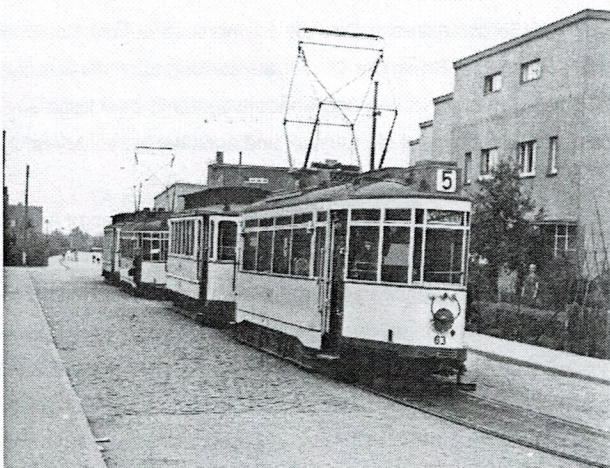
Der Kleine Hecht – Teil 3

Text: Ralf Kozica, Zusammenstellung Andreas Gürtler

Da Geld knapp ist, entschließt sich die Magdeburger Straßenbahn zu einem Modernisierungsprogramm der offenen Triebwagen aus den ersten Lieferserien von 1898/1900. Sie werden in den Jahren 1922 und in großem Maßstab ab 1927 umgebaut. Typische Vertreter aus dieser Zeit kann man heute im Museumsdepot Sudenburg und im historischen Fahrbetrieb besichtigen, das sind der Triebwagen Nr. 23 und der Beiwagen Nr. 352.

Diese Umbaufahrzeuge entsprechen jedoch optisch nur bedingt dem Zeitgeist und mit ihren Schleifringfahrshaltern auch nicht dem Stand der Technik. Bei der Waggonbauanstalt Gebrüder Schöndorff Düsseldorf bestellt die Magdeburger Straßenbahn die ersten Fahrzeuge in Stahlbauweise, allerdings sind sie wieder mit Schleifringfahrshaltern ausgestattet. Und sie sind zunächst auch nicht wesentlich stärker motorisiert als die Umbaufahrzeuge, erst in den 1950-er erhalten sie leistungstärkere Motore. Sie werden das Gesicht der Magdeburger Straßenbahn für mehrere Jahrzehnte mit ihrer eigenartigen Teilung der Seitenfenster in vier große und zwei kleine Fenster sowie der dreifenstrigen Stirnfront prägen. Ein Tonnendach mit Lüftungslamellen über den Plattformen unterstreicht das moderne Design. Dass ein zweiachsiges Fahrzeug favorisiert wird, liegt daran, dass auf unterschiedlich starke Fahrgastnachfrage mit der Behängung des Triebwagens mit bis zu zwei Beiwagen reagiert werden kann. So ist von vornherein die Option zur Beschaffung von Vierachsern durchgefallen, zumal auch 20 Triebwagen der 1925 zu geschlossenen Zweiachsern umgebauten Triebwagen ursprünglich offene Vierachser waren.

**Zwei Züge der Linie 5 stehen
Anfang der 1940er Jahre
abfahrbereit Richtung
Schlachthof in der als
Blockumfahrung
ausgebildeten Wende-
schleife Leipziger Chaussee.
Hecht-Triebwagen 63 gehört
zur ersten Lieferserie von
1939, wurde in Niesky bei
Christoph&Unmack
hergestellt und 1971
ausgemustert. Die
inzwischen restaurierten
Wohnhäuser der Gartenstadt
Reform prägen bis heute den
Vorstadtcharakter dieser
Endstelle.
Bild: Sammlung A. Gürtler**



1925 rollten die ersten dieser 30 modernen Wagen auf Magdeburger Straßenbahngleisen. Bis 1929 werden insgesamt 90 neue Trieb- und 30 Beiwagen in verschiedenen Waggonfabriken produziert. Im Zuge des Neubau- und Modernisierungsprogramms avanciert die Waggonfabrik Dessau neben der Firma Christoph & Unmack Niesky zum wichtigen Lieferanten für die Magdeburger Straßenbahn. Möglicherweise spielt bereits seinerzeit die Unterstützung der Wirtschaft in der eigenen Region eine Rolle bei der Auftragsvergabe.

Der historische Triebwagen Nr. 124 aus dem Jahr 1928, hergestellt bei Christoph & Unmack Niesky, ist als typischer Vertreter dieser Baureihe im historischen Fahrzeugbestand erhalten geblieben. Nahezu 50 Jahre fuhr er bis zu seiner Außerdienststellung im Jahr 1976 durch Magdeburg. Als ähnlich langlebig erweisen sich später wohl nur noch die Wagen der Berliner S-Bahn, Bauart „Stadtbahn“.

Im boomenden Berlin wird in der zweiten Hälfte der 1920-er Jahre der Begriff der „Goldenen Zwanziger“ geprägt. Vom wirtschaftlichen Aufschwung in dieser Zeit profitieren zunächst nur wenige, und doch findet der technische Fortschritt Zugang auch in das Leben der „kleinen Leute“. Besonders die Künste blühen dank der neuen demokratischen Freiheiten auf. Die Menschen wollen sich amüsieren.

Ausdruck dieses Lebens- und Fortschrittswillens ist in Magdeburg die Deutsche Theaterausstellung im Jahre 1927. Eigens für dieses Ereignis wird auf der Rothenhorn-Insel ein Ausstellungszentrum im Stil des „Neuen Bauwillens“ errichtet. Heute erinnern der Aussichtsturm, das Pferdetoilette und die Stadthalle an dieses Ereignis. Bei vielfältigen Veranstaltungen - Konzerten, Theateraufführungen und Feuerwerken – machen Hunderttausende Besucher von Mai bis September 1927 die Nacht zum Tag.

Eine Straßenbahnstrecke über die Sternbrücke auf die Rothenhorn-Insel gibt es bereits seit 1922. Und so trägt den Erfolg der Theaterausstellung auch die Straßenbahngesellschaft mit: Eine dichte Zugfolge von Linienzügen und Sonderwagen mit dem Logo der Theaterausstellung sorgen dafür, dass die Besucher auf die Elbinsel und auch wieder zurück nach Haus gebracht werden.

Mit der Feierlaune ist es allerdings bald vorbei. 1929 stirbt Außenminister Gustav Stresemann, der die letzte Hoffnung der Demokraten in Deutschland verkörperte. Nationalistische und militaristische Tendenzen gewinnen Raum, Linke und Rechte polarisieren. Im Sommer 1931 führt eine Bankenkrise dazu, dass die Börse geschlossen und die Banken unter Regierungskontrolle gestellt werden. In dieser Wirtschaftsdepression steigt die Zahl der Arbeitslosen in Deutschland auf über 6 Millionen.



Nach der Abfahrt von der Haltestelle Hauptbahnhof biegt der Zug der Linie 5 in die Victoriastraße (später Am Alten Theater, heute mit einem Bürokomplex überbaut) ein und fährt in die Gartenstadt Reform zur Endstelle Leipziger Chaussee. Diese Szene hielt der Fotograf Anfang der 1940-er Jahre fest.

Bild: Sammlung A. Gürtler

Unterstützt durch eine gigantische Propagandamaschinerie wird Hitler im Januar 1933 Reichskanzler. Der Reichstagsbrand am 27.2.1933 ist das Fanal für den Untergang der Weimarer Republik und Anlass für die Nazis, mit ihren Gegnern abzurechnen, den Sozialdemokraten und den Kommunisten. Hitler will die Arbeiter für sich gewinnen. Er erhält diktatorische Vollmachten, binnen eines Jahres sind alle Institutionen gleichgeschaltet.

Das bedeutet auch für die Magdeburger Straßenbahn, sich dem nationalsozialistischen Geist zu beugen. Die Magdeburger Industrie stellt auf Rüstung um. Als logische Folge muss das Industriegebiet Rothensee mit seinen Betrieben im Norden der Stadt erschlossen werden, wird doch hier unter anderem auf Kohlebasis Flugzeugbenzin produziert.

Letzte Streckenerweiterungen sind die zweite komplette Elbquerung über den Nordbrückenzug 1934 und die abschnittsweise Inbetriebnahme der Strecke nach Rothensee 1940/41. Wieder ist es erforderlich, den Fahrzeugpark zu vergrößern und durch einen schnellen und komfortablen Wagentyp einen Produktivitätsschub zu erreichen.

In Dresden initiiert Ende der 1920-er Jahre der Elektroingenieur Alfred Bockemühl eine neue Denkweise in der Entwicklung moderner Straßenbahnfahrzeuge. Entgegen der bisherigen Ansicht, Zweiachsfahrzeuge seien in Bau und Betrieb kostengünstiger, entsteht in gemeinsamer Arbeit mit dem Sachsenwerk Niedersedlitz und der Waggonfabrik Christoph & Unmack Niesky ein moderner, leistungsstarker, vierachsiger Drehgestellwagen, der vor allem durch seinen an den Enden stark zugespitzten Grundriss auffällt: Der Große Hecht! Tatsächlich erlaubt seine Form Fahrzeugbegegnungen auch in engen Gleisbögen, da der Fahrzeugüberhang minimiert wird. Auffallend für die Fahrgäste sind die niedrigere Einstiegshöhe im Vergleich zu bisher bekannten Wagen, der Wegfall der Trennung von Fahrgastraum und Einstiegsbereichen, die neuartige Fahrdynamik und die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Erstmals kann der Fahrer im Sitzen arbeiten!

Und obwohl der Große Hecht ein Meilenstein im Straßenbahnbau ist, wird er in einer zweiten Variante wieder auf „Normalmaß“ zurechtgestutzt, um dem Bedarf angepasst auch kleinere Wagen einsetzen zu können. Der zweiachsige „Kleine Hecht“ besticht dennoch ebenfalls durch zahlreiche technische Neuerungen, seinen Reisekomfort, die Geschwindigkeit und vor allem durch die markante und elegante Form. Die Magdeburger Straßenbahn AG bestellt den „Kleinen Hecht“ beim „Haus- und Hoflieferanten“ in Niesky.

Die Lieferung der Fahrzeuge startet 1938 durch die Waggonfabriken in Niesky und Bautzen. Die Auslieferung der bestellten Fahrzeuge erfolgt kriegsbedingt nur zögerlich, zahlreichen Kompromissen und Einsparungszwängen fallen technische Neuerungen zum Opfer. Einzig die Bauform bleibt markant und unverändert. Unser heutiger historischer Triebwagen 70 stammt aus dem Jahre 1943 und wird von Christoph & Unmack Niesky hergestellt.

Offenbar erteilt die Geschäftsführung der Magdeburger Straßenbahn AG die Bestellung immer noch unter dem Einfluss des Geistes der Moderne. Denn Ende der 1930-er Jahre sind auch die Planungen für den Einheitsstraßenbahnwagen ESW nahezu bis zur Serienreife gediehen. Ziel dieser Bestrebungen ist es, Bauart, Abmessungen und Leistungsparameter durch eine Typisierung zu vereinheitlichen. Durch Standardisierung sollen Kosteneinsparungen bei Beschaffung und Instandhaltung herbeigeführt werden. Der Beginn des Zweiten Weltkrieges lenkt die Aktivitäten im Straßenbahnbau auf ein in großen Stückzahlen zu bauendes Fahrzeug, um zu erwartende Kriegsverluste ausgleichen zu können. Im Interesse eines hohen Fassungsvermögens muss auf Komfort verzichtet werden. Der Einheitsstraßenbahnwagen ESW wird zum Kriegsstraßenbahnwagen KSW „entfeinert“ und ab 1944 hergestellt.

Fortsetzung folgt im nächsten Heft!

Das *besondere* Bild!



Bild: Joachim Heindorf

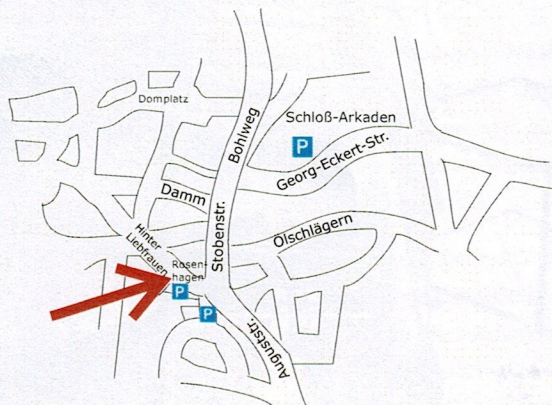
1968 gebaut, 1969 in Dienst gestellt feiert dieser Typ 2008/09 den vierzigsten Geburtstag. Hier in der ehem. Schleife Voigtländer. Entgegen der Nummer war nicht Wagen 13 der Unglücksrabe, sondern Wagen 17, später 6955, den es 1979 nach dem 3. Unfall (Zusammenstoß mit 7762) dahinraffte. Als hist. Fahrzeug erhalten: Wagen 15

Modellbahn-Team



Modellbahnen - Modellautos - Modellbahnzubehör

Holzspielzeug



Öffnungszeiten:

Montag:	geschlossen
Di.-Fr.:	13.30 - 18.00 Uhr
Samstag:	10.00 - 15.00 Uhr

Modellbahn-Team Nicole Rahe - Rosenhagen 1 - 38100 Braunschweig
Tel: +49 0531 1218569 - Fax: +49 0531 1218570
E-Mail: info@modellbahn-team.de