



Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

BiN·info

Braunschweigs Nahverkehrsmagazin

- **Sensationell:** Büssing 1½-Decker vollendet
- **Ganz groß:** Kleine Straßenbahn in Bremen
- **Enorm:** Viel Arbeit für die BIN



Inhalt

...aus dem Verein

- 3 - Termine
- 4 - Osterfahrt
- 6 - Der geplante Ausflug der BIN nach Mainz
- 10 - Zustand der historischen Wagen
- 11 - Hasenwinkel
- 12 - Die neuen Shopartikel
- 13 - Fotosonderfahrt mit 6515
- 14 - Anderthalbdecker 6515 der BIN vorgestellt
- 16 - Oldtimertag auf dem Messegelände – Die BIN mittendrin
- 18 - Kleine Straßenbahn ganz groß – Die BIN in Bremen

...aus Braunschweig

- 21 - Anderthalbdecker 6515 der Öffentlichkeit vorgestellt
- 27 - Kurzmeldungen: Bustaufe, Gestaltung Warthäuschen
- 28 - Alstom eröffnet Firmensitz in Braunschweig
- 30 - Niederflurgerechter Umbau von Haltestellen

...aus aller Welt

- 32 - Tagung der AHN

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

Impressum

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

Vorstand	1. Vorsitzender: Stefan Glinschert	2. Vorsitzender: Andreas Falkenhagen
	3. Vorsitzender: Jörg-Michael Meschkat	Kassengeschäftsführerin: Susanne Grau

Herausgeber Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. (BIN)

Postfach 2414, 38014 Braunschweig	Konto: 200 65 67
Mail: info@bin-info.de	BLZ 250 500 00
Internet: www.bin-info.de	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 150 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. Titelbild: 6515 vor dem Braunschweiger Rathaus, Aufnahme: Jens Winnig

Termine

Im Juli findet aufgrund der Sommerpause **KEIN Vereinsabend** statt!

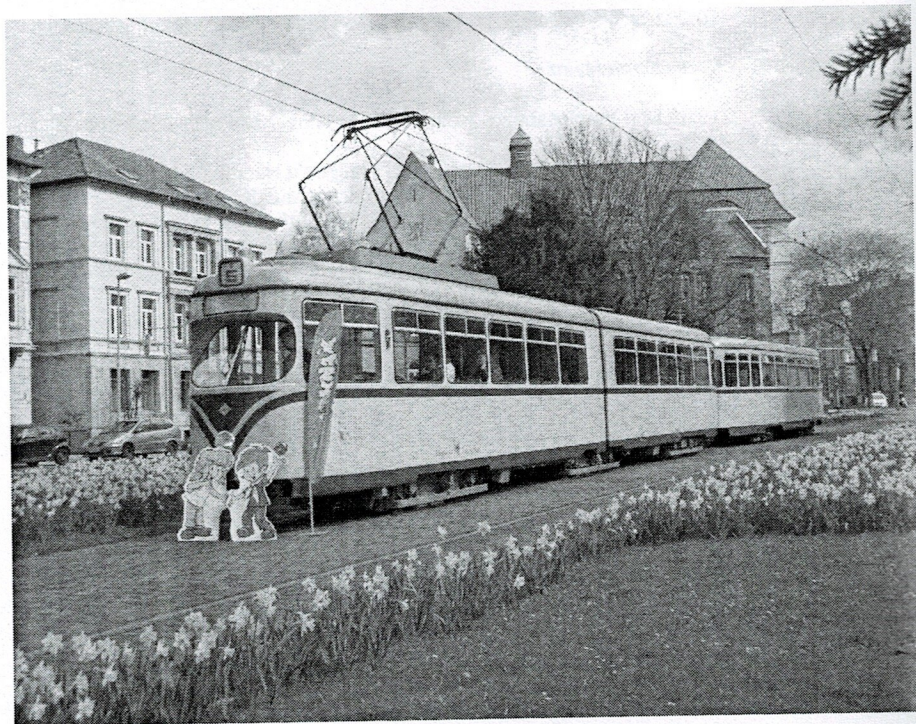
- | | |
|------------------|---|
| 20.06.2010 | 09:00 Uhr: VBV „40 Jahre VW Salzgitter“ Dampfzugpendelfahrten im VW-Werk
http://eisenbahnerlebnis.lokpark-bs.de/terminkalenderstart/year.listevents/2010/06/07/-html |
| 03./04.07.2010 | VBV:13. Braunschweiger Oldie-Tage, Großereignis im Lokpark Borsigstraße |
| 11.07.2010 | 10:00 Uhr: VBV „Dampfzugfahrt über VPS-Strecken“
Rundfahrt ab Braunschweig über die VPS, Weitere Infos beim VBV |
| 14.08.2010 | 10:00 Uhr, Fahrt ins Blaue, Treffpunkt Betriebshof Neuewiek |
| 29.08.2010 | Aktionstag „Tag der Braunschweiger Landschaft“ in Wolfenbüttel.
(Evtl. Pendelverkehr 6515) |
| 29.08.2010 | 10:00 Uhr: VBV, Dampfzug-Pendelfahrten Braunschweig - Wolfenbüttel |
| 02. - 05.09.2010 | Vereinsfahrt Mainz |
| 10.09.2010 | 19:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsviga, Karlstraße 35, Raum G2 |
| 11.09.2010 | 10:00 Uhr Fotosonderfahrt mit 6515, Treffpunkt Hauptbahnhof
nur gegen Voranmeldung durch Überweisung auf das
Vereinskonto. Fahrpreis 20,- €, max. 25 Teilnehmer |
| 25.09.2010 | Linienbustreffen in Essen voraussl. mit 6515. Veranstaltungsort: Betriebshof
Ruhrallee der meoline GmbH / Essener Verkehrs-AG.
näheres unter www.vhag-evag.de |
| 22.08.2010 | Traditionsbus Berlin: Traditionsfahrt 2010 "Rund um den Botanischen Garten"
zur Langen Nacht des BVG-Clubs. (Ersatz für Ausfall 23.5.2010) |
| 28./29.08.2010 | 100 Jahre Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn |
| 24. - 29.09.2010 | Blackpool (GB): 125 Jahre Straßenbahn Blackpool.
Geplant: Illuminationsrundfahrten, Tag der offenen Tür im Depot,
kleine Fahrzeugparade und „Anniversary Dinner“.
Details unter www.blackpooltra.ms (Englisch) |

Osterfahrt 2010

Text: Christoph Heine, Bilder: Christoph Heine, Jens Winnig

Auch in diesem Jahr fand in Zusammenarbeit mit der Braunschweigischen Landessparkasse am Osterwochenende die schon zur Tradition gewordene Osterfahrt in den Stöckheimer Zoo statt. In diesem Jahr waren die zwei Fahrten bereits frühzeitig ausverkauft.

Am Ostersonntag fuhren wir mit unserem Museumszug bestehend aus Triebwagen 35 und Beiwagen 201 um 13:00 Uhr und um 15:00 Uhr zum Osterhasen in den Stöckheimer Zoo. Hier konnten die kleinen und großen Fahrgäste nach den frostigen Wochen "Frühlingsluft schnuppern" und in ca. 1 ½ Stunden auf Entdeckungsreise gehen um das eine oder andere Murmeltier zu finden. Zum Abschluss gab es für jeden kleinen Fahrgast ein kleines Ostergeschenk in Form eines Schokoladenhasen oder eines Osterlammes.



Die Wagen 35 + 201 auf dem Lessingplatz, davor die Maskottchen des „KNAX“-Klubs der Braunschweiger Landessparkasse



Die kleinen und großen Fahrgäste unterwegs von der Osterbahn zum Zoo.

Ausgabe der Ostergeschenke an alle kleinen Fahrgäste.



Im Zoo angekommen wurden die Tiere von den Kindern mit Zuneigung gestreichelt und gefüttert.



Begrüßung der „Knax“-Klub Mitglieder durch die Landessparkasse Braunschweig und das Gruppenbild nach der Osterfahrt am Montag.

Ausflug nach Mainz vom 02.09. bis 05.09.2010

Text und Bilder: Jörg-Michael Meschkat

Für den Gegenbesuch der BIN haben die Mainzer Straßenbahnfreunde (MSF) im Vorfeld ein umfangreiches Programm zusammengestellt, welches den Besuch aller vier großen Verkehrsbetriebe im Rhein-Main-Gebiet vorsieht. Das geplante Programm startet am Donnerstagnachmittag, 02.09.2010, in Mainz (je nach Ankunftszeit), und endet – ebenfalls in Mainz – am Sonntag, 05.09.2010, vormittags.

Das geplante Programm im Einzelnen:

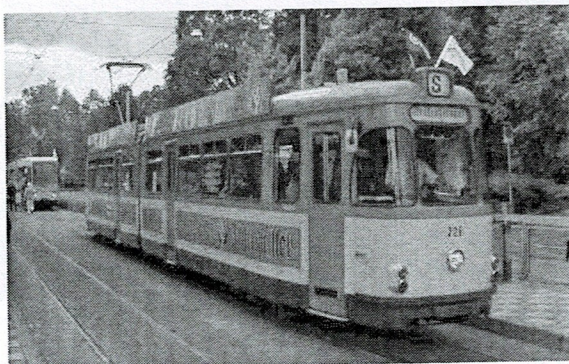
Donnerstag 2. Sept. 2010

Nach Ankunft in Mainz zunächst Hotel / Pension beziehen und anschließend eine Führung durch den Betriebshof der MVG mit anschließendem Besuch in den Vereinsräumen der Mainzer Straßenbahnfreunde. Je nach Zeit, vor dem Abendessen noch eine kleine Führung durch die Mainzer Altstadt mit anschließendem gemeinsamen Abendessen in der Altstadt.

Freitag 3. Sept. 2010

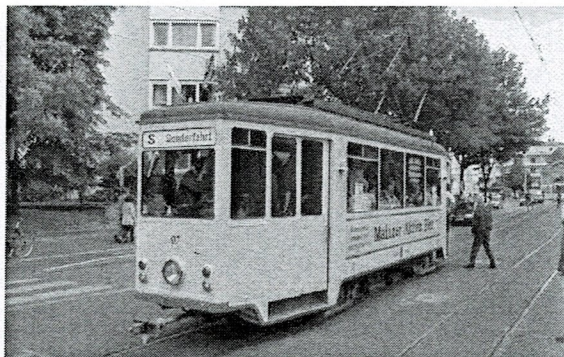
Gemeinsame Fahrt nach Darmstadt. Da die Dampfbahn im September leider nicht mehr fährt, dort Bereisung des Darmstädter Straßenbahnnetzes mit Regelzügen.

Falls gewünscht könnten die MSF dort noch eine Führung durch den Betriebshof organisieren. Anschließend könnte – so gewünscht - eventuell auch noch das Eisenbahnmuseum in Kranichstein aufgesucht werden (hier müssten die MSF allerdings zunächst noch die Öffnungszeiten in Erfahrung bringen). Die Fahrt nach Darmstadt erfolgt mit einem RE der Deutsche Bahn. Alternativ würde Herr Holger Wittgen von den MSF versuchen, von der MVG eine Fahrt mit dessen alten Schweizer Postbus (Saurer) zu organisieren. Wegen des Mietpreises würden sich die MSF noch entsprechend erkundigen. Abends gemütliches Treffen in einem Mainzer Lokal, vermutlich direkt in Hechtsheim.



**Tw 226
Mainz**

**Tw 97
Mainz**



Samstag 4. Sept. 2010

Am Samstag würde dann Frankfurt am Main auf dem Programm stehen. Dort könnten wir das Netz mit folgenden Oldtimerfahrzeugen bereisen: Äpfelwei-Expreß (Verband-Typ), L-Triebwagen (4xER), N-Triebwagen (8xER), O-Triebwagen (8xZR) oder P-Triebwagen (8xZR). Ein Besuch im Straßenbahnmuseum Schwanheim könnte sich anschließen. Die Fahrt mit den Sonderwagen würde pro Stunde ca. 75,- Euro Kosten. Das Fahrzeug für die Fahrt in Frankfurt sollten wir dann bis Ende Juni 2010 buchen. Abends gemütliches Treffen in einem Mainzer Lokal, z. B. in einer Hausbrauerei.

Sonntag 5. Sept. 2010

Sonderfahrt mit den Mainzer Oldtimern über das Netz. Zunächst mit TW 93 nach Finthen-Römerquelle/Poststraße von dort zurück in den Betriebshof. Weiterfahrt nach Wunsch mit TW 97 oder 226 nach Hechtsheim-Bürgerhaus. Rückfahrt von Hechtsheim über Bretzenheim und zurück in den Betriebshof. Die Oldtimerfahrten in Mainz sind kostenlos. Anschl. Rückfahrt nach Braunschweig.

Für die optionalen Programmpunkte (siehe Freitag und Sonnabend) wird **bis Ende Juni 2010 eine verbindliche Rückmeldung** der BIN benötigt (Email an Jörg-Michael Meschkat). Bis zu diesem Zeitpunkt sollte nach Möglichkeit auch grob die verbindliche Teilnehmersmeldung der BIN-Mitglieder stehen (Email an Jörg-Michael Meschkat).

Für die Fahrten zwischen den genannten Verkehrsbetrieben bietet der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ein 5-Personen Tagesticket (Preisstufe 5) zum Preis von € 23,00. Weitere Informationen zu Preisen etc. am besten direkt über das Internet <http://www.rmv.de/>

Hinsichtlich der Übernachtung in Mainz kann ich folgende Adressen (siehe Übersicht Anlage) anbieten. Sowohl das Hotel Am Hechenberg als auch das Hotel Zur Birke und das Gästehaus Ackermann liegen in Laufweite zur Straßenbahn (das Gästehaus Ackermann ganz dicht an der Endstation der Tramlinie 52).

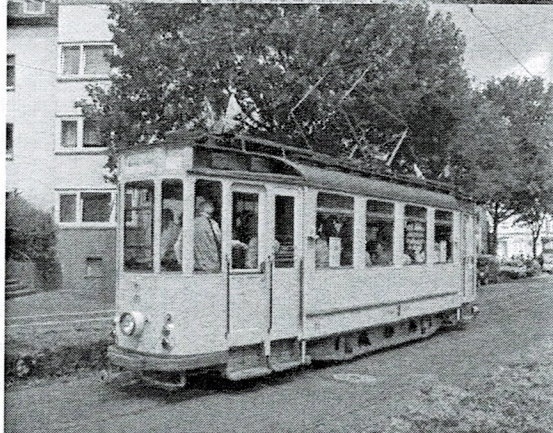
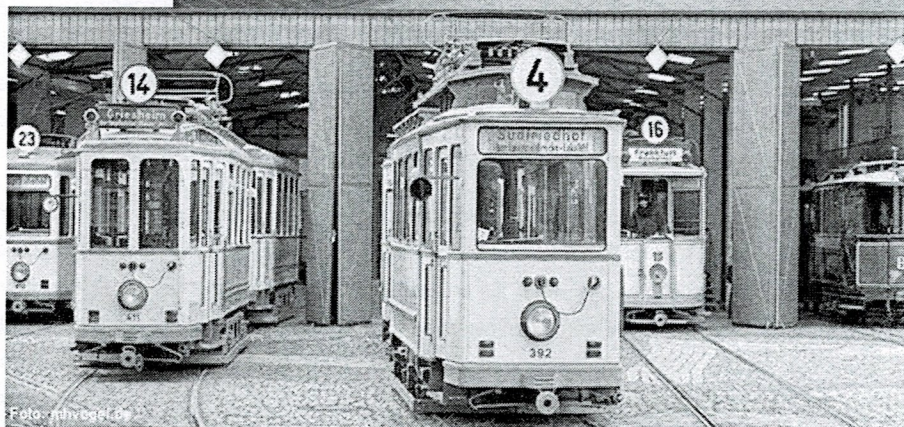
Das werden gewiß vier unvergessliche Tage. Versprochen!



Tw 0775 Darmstadt

Übersicht empfehlenswerter Übernachtungsmöglichkeiten:

Quartier	Rufnummer	Anschrift	Anzahl DZ	Preis pro Zimmer Übernachtung / Frühstück	Internetauftritt	Anschluß ÖPNV
B & B-Hotel	06131 / 97 17 - 0	Nikolaus Kopernikus-Str. 23 55129 Mainz- Hechtsheim	92	EZ € 52,90 DZ € 67,80	www.hotelbb.de/de/ mainz	nein
Etap-Hotel	06131 / 9 13 53 - 40	Johannes-Kepler- Str. 10 55129 Mainz- Hechtsheim		EZ € 51,00 DZ € 61,00	www.etaphotel.com/ de/hotel-3077-etap- hotel-etap-hotel- mainz-sud- hechtsheim/index.s html	nein
Hotel Am Hechenberg	06131 / 25 08 20	Am Schinnergraben 82 55129 Mainz- Hechtsheim	68	EZ € 43 - 53 DZ € 74 - 80	www.hechenberg. de	Tram 52
Hotel Zur Birke	06131 / 50 71 17	Neue Mainzer Straße 87 55129 Mainz- Hechtsheim	4	DZ mit Dusche € 60 DZ mit Etagedusch e € 50	www.branchenbuch suche.de/zur-birke- in-mainz_1387583	Tram 52
Gästehaus Ackermann	06131 / 59 80 1	Alte Mainzer Straße 57 55129 Mainz- Hechtsheim	4 4	EZ € 37,00 DZ € 64,00	www.gaestehaus- ackermann.de	Tram 52
Jugend herberge	06131 / 8 53 32	Otto-Brunfels- Schneise 4 55130 Mainz- Weisenau		Familienzimm er € 60 Erwachsene Doppelzimme r € 50,80	http://www. jugendherberge.de	Bus 62 und 63



**Oben: Ebbel-Ex
Frankfurt am Main**

**Mitte: Verkehrsmuseum
Frankfurt-Schwanheim**

Unten : Tw 93 Mainz

Enorm viel Arbeit! – Die Situation unserer Museumswagen

Text: Andreas Falkenhagen

Wir -die BIN- haben viel erreicht! Wir, das sind die Mitglieder, der Vorstand, sämtliche ehemaligen Vorstandsmitglieder und viele andere gute Geister. Wir haben für den Erhalt historischer Wagen gekämpft und können auf eine schöne Anzahl an Fahrzeugen stolz sein, die uns von der Braunschweiger Verkehrs-AG anvertraut wurden. Wir haben ein ausgewogenes Vereinsleben mit Veranstaltungen interner als auch externer Natur. Und wir haben eine gute Anzahl Kooperationspartner in der Wirtschaft. Diese Erfolge dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass auf uns noch eine Menge Arbeit wartet. Wir sind weder der Sammelkaffeetassenverein noch der Sonderfahrtenverein! Dererlei Tagesgeschäft dient einzig und allein dem wahren Zweck: Dem Unterhalt der Museumswagen! Dieses Ziel darf nicht aus den Augen verloren werden. Daher soll an dieser Stelle ein kurzer Zustandsbericht der historischen Wagen folgen, damit der Ein oder Andere noch mehr Ansporn hat, sich in unserem Verein zu engagieren. Manpower ist gefragt! *Wir dürfen jetzt nicht nachlassen*, anzupacken, vereinsintern zu diskutieren und feinfühlig mit den Kooperationspartnern zu verhandeln. Es ist an dieser Stelle noch zu früh, ins Detail zu gehen, aber es haben vielversprechende Überlegungen und Verhandlungen begonnen. Wenn wir alle Scheuklappen ablegen und ohne Vorurteile Optionen durchspielen, wird der Verein gewiss an vergangene Erfolge anknüpfen können

Tw 15: Für Tw15 liegt eine detaillierte Schadensauflistung vor. Hauptproblem sind die Schütze im Fahrschalter. Diese Teile sind teuer und die verbaute Sorte nicht mehr lieferbar. Es sind Bemühungen angelaufen, solche Teile zu bekommen, bzw. Ersatz zu finden. Desweiteren müssen einige Kabel getauscht werden. In dieser Hinsicht ist Eigenarbeit seitens der BIN gefragt; ein Teil der Vorarbeiten dafür kann von uns erledigt werden. Optische Arbeiten, wie streichen, Ersatz von Scheiben in den Türen usw. können von uns gemacht werden. Insgesamt ist die Situation dieses Fahrzeuges besser als befürchtet. Initiative an diesem Wagen kann sich kurzfristig auszahlen!

Tw 35: Kurz und knapp, unproblematisch! Läuft zuverlässig und ist hauptuntersucht. Lediglich kleinere optische Arbeiten sind anzustrengen, damit der Wagen in ordentlichem Zustand verbleibt.

Tw 41: Die Möglichkeiten, selbst Hand anzulegen, sind weitestgehend ausgeschöpft. Lediglich die hintere Kupplung kann von uns noch getauscht werden. Ersatz ist vorhanden. Für weitere Arbeiten benötigen wir eine Schadensauflistung ähnlich der von Tw15. Auch bei diesem Wagen ist zu befürchten, dass die Restlebensdauer der Schütze begrenzt ist. Ersatz ist hier aber leichter zu bekommen, da ähnlich konzipierte Wagen noch im Einsatz sind. Desweiteren ist für eine bessere Konservierung im abgestellten Zustand zu sorgen, denn es sind ärgerlicherweise bereits erste leichte Lackschäden aufgetreten.

Tw 82: Wagen 82 bleibt nach wie vor die größte Herausforderung für die BIN, da sehr kostenintensiv. Nachdem diesbezüglich der See nun recht lange eher still ruhte, ist inzwischen insofern Bewegung in das Projekt gekommen, als dass ausgelotet wurde, ob sich seitens eines Dienstleisters zur Aufarbeitung die Preise verändert haben. Außerdem wurde die Ausarbeitung technischer Unterlagen fortgesetzt, indem beispielsweise ein intensives Gespräch mit Herrn Florek von der BSVAG geführt wurde. Es soll als nächstes eine Entscheidung getroffen werden, wie die Umsetzung des Projektes begonnen werden kann, ohne sich auf ein „finanzielles Abenteuer“ einzulassen.

Bw 201: Hauptuntersucht und lauffähig, also unproblematisch. Dennoch müssen bei diesem Wagen einige Lackarbeiten durchgeführt werden. Desweiteren sind die Türtaster außen zu tauschen sowie einige Gummiführungen zur Fixierung der geschlossenen Türen zu ersetzen.

Arbeitsgruppe Bus: Entsprechend des Beschlusses der Vollversammlung 2010 hat sich die AG bereits getroffen und Sondierungen durchgeführt. Allgemein ist es durchaus problematisch, noch brauchbare Braunschweiger Busse zu bekommen. Ein Großteil ist nach Osteuropa gegangen, die nun sicherlich ruhigen Gewissens als Schrott betitelt werden können. Es kursierten Gerüchte, die Dortmunder Interessengemeinschaft zum Erhalt historischer Busse wolle ihren 8802, ein ehemaliger Braunschweiger Überlandbus, verkaufen. Diese haben sich nicht bestätigt. Weitere Fahrzeuge sind in den letzten Tagen allerdings ins Visier gerückt, worüber in den künftigen BIN-Info-Ausgaben noch berichtet werden wird.

Betriebshof Hasenwinkel

Text: Andreas Falkenhagen

Um dieses Gelände werden mindestens so viele Gerüchte gesponnen, wie in China Reissäcke umfallen. Der Sachverhalt, dass die BSVAG nun auch noch die Einfahrweiche aus dem stadteinwärtigen Gleis entfernt hat, weil deren Ersatz aufgrund von Abnutzung zu kostenintensiv wäre, trägt kaum zur Beruhigung vieler Mitglieder bei. Verständlich, denn die Hallen an der Hamburger Str. dienen derzeit der Unterbringung eines großen Teils der historischen Wagen. Nicht auszudenken, was ein Wegfall des Geländes bedeuten würde! Auch in dieser Hinsicht war der Vorstand hinter den Kulissen aktiv und hat das Gespräch zur BSVAG gesucht. Wie zu erfahren war, ist das Gelände komplett an BS-Energy veräußert, jedoch der vordere Bereich incl. Gebäude zurückgepachtet, um weiterhin Reserveabstellfläche sowie die Grube zum Ablassen des Atw 482 zu haben. Es wurde uns mitgeteilt, dass der Pachtvertrag nunmehr noch acht Jahre läuft, in denen BS-Energy praktisch keinen Zugriff hat. Nach derzeitigen Überlegungen wird die BSVAG die Nutzung nicht ausweiten, so dass eine akute Gefährdung unserer Duldung dort nicht vorliegt. Es ist also ausreichend Spielraum vorhanden, Alternativstandorte zu sondieren, als auch weiterhin Engagement am Standort Hasenwinkel zu zeigen.

Neue Artikel im Vereinsshop

Text und Bilder: Christoph Heine

Pünktlich zur Präsentation des neuen Büssing 1 ½ Deckers konnten wir neue Souvenirs in unser Sortiment aufnehmen. Diese können mit dem beigefügten Bestellformular ebenfalls bestellt werden.

Aufkleber „Braunschweiger Löwe“

Dieser Aufkleber wird auf den Museumswagen verwendet. Zuletzt auf dem im Mai 2010 präsentierten Büssing 1 ½ Decker 6515.
Größe: ca. 12 x 15 cm

5,00 Euro (Stück)



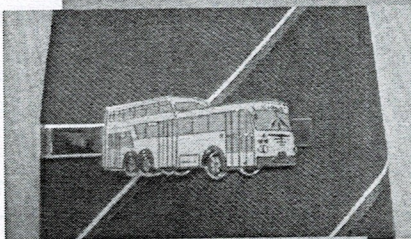
Krawattennadel, Pin und Schlüsselanhänger

Ein Muss für jeden Freund des Büssing 1 ½ Decker.

Krawattennadel 7,50 Euro

Pin 5,00 Euro

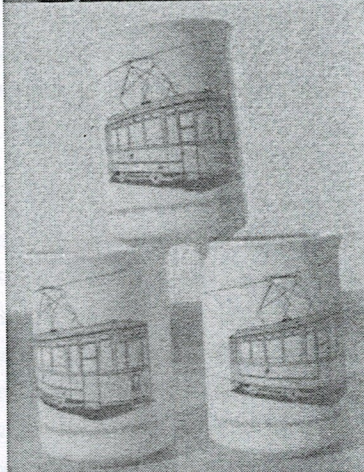
Schlüsselanhänger 5,50 Euro



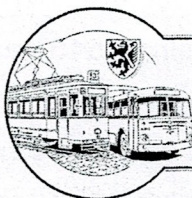
Kaffeebecher mit Triebwagen 82

Hochwertiger Porzellanbecher
mit dem Triebwagen 82
Spülmaschinenfest
Größe: ca. 250 ml

5,00 Euro



Die BIN veranstaltet:



Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

Fotosonderfahrt mit Büssing Anderthalbdecker 6515 am Samstag, 11. September 2010



Abfahrt: 10:15 Uhr vom Nahverkehrsterminal am Hauptbahnhof.

Dauer: Mehrere Stunden

Ticket: 20,- € Max. 25 Teilnehmer, Plätze solange vorrätig.

Fragen und Anmeldung durch Email an info@bin-info.de

Nach Erhalt der Bestätigungsemail ist der Betrag zu überweisen.

(Bankverbindung wird in der Bestätigungsemail mitgeteilt.)

Unterstützt durch:
www.verkehrs-ag.de

Ihre
Braunschweiger
Verkehrs-AG



Historischer Büssing 6515 den BIN-Mitgliedern vorgestellt

Text: Andreas Falkenhagen, Bilder: Jens Winnig, Christoph Heine

Am 06. Juni 2010 kamen die Mitglieder der BIN zu einem besonderen Vergnügen: Exklusiv für die BIN wurde der frisch restaurierte Büssing Anderthalbdecker 6515 angeworfen. Ein Tag, wie er selbst im Bilderbuch kaum perfekter stehen könnte: Bei schönstem Bombenwetter präsentierte uns Herr Glaser persönlich auf dem Busbetriebshof Lindenberg sein teuerstes Stück im Fuhrpark.



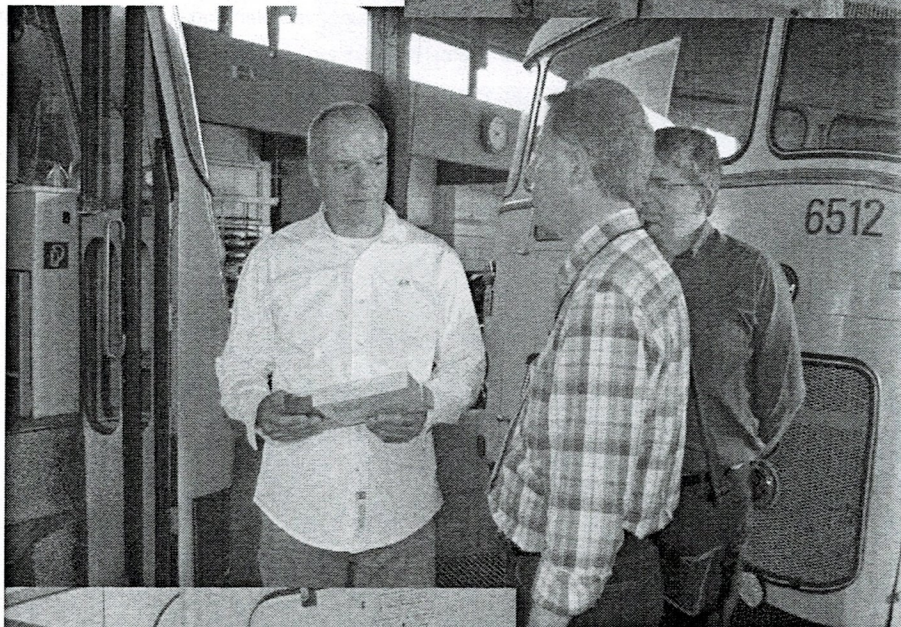
Gruppenbild auf dem Messegelände

Wir erfuhren, dass der Bus einen Versicherungs-Schätzwert von Dreihundertzwanzigtausend Euro hat und dass so mancherlei Motorbauteil nicht mal eben in Deutschlands beliebtestem online-Auktionshaus zu haben ist, sondern dass dessen Beschaffung durchaus Kopfzerbrechen bereiten kann. Nach dieser kurzen Einführung begann eine ausgiebige Rundfahrt, wo freilich auch diverse Fotohalte nicht zu kurz kamen. (U.a. Messegelände, Hbf, Altstadtmarkt, Theatervorplatz.) Für diese tolle Vorführung erhielt Herr Glaser als Dankeschön die aktuellen MAN-Modellbusse 0907 und 0917 der BIN. Auch an dieser Stelle von der gesamten BIN vielen Dank für diese schöne Veranstaltung und die außerordentlich gute Zusammenarbeit!

**Wie die kleinen Kinder wenn
Ostern und Weihnachten auf
einen Tag fallen:**

**Erst staunen →
und dann artig „Danke“ sagen.**

**Hier überreicht unser
3. Vorsitzender Jörg-Michael
Meschkat Herrn Glaser die
aktuellen Modellbusse der BIN.**



**Mit seinen 150PS motormäßig
eher zahmes Kätzchen als
gebändigter Tiger. Fahrgefühl
und Motorsound entschädigen
dafür aber doppelt und dreifach.
An den Hebeln der Macht:
Andreas Glaser, der Chef vom
ganzen Projekt „6515“.**

Oldtimertreffen auf dem Messegelände

Text und Bilder: Christoph Heine, Jens Winnig

Am 1. Mai 2010 fand das 29. Oldtimertreffen auf dem Messegelände an der Eisenbütteler Straße statt. In diesem Jahr waren 900 Aussteller angemeldet, die ihre Schmuckstücke den rund 10.000 Besuchern präsentiert haben. Anlässlich dieses Oldtimertreffens wurde auch der neue Büssing 1 ½ Decker der Braunschweiger Verkehrs-AG zur Schau gestellt.

Der Verein stand bei der Präsentation dem Team der Braunschweiger Verkehrs-AG mit „Manpower“ zur Verfügung und trug so zum erfolgreichen Ablauf des Tages bei. Außerdem war der Verein mit dem Infobus der Braunschweiger Verkehrs-AG vertreten und konnte mit unserem Souvenirstand und den neuen Artikeln zum Thema Bus punkten.



**Der Stand der BIN
tatkraftig unterstützt
durch den Infobus der
BSVAG. Großen Dank
dafür!**

**Unten: Abfahrtsbereit
warten 6515 und der
Infobus auf dem Bth.
Lindenberg**





**Oben: v.L. Susanne
Grau, Jens Winnig
und Andreas Glaser
begutachten die
neue „6515“-
Krawattenklammer.**



**Mitte: Die Verkehrs-
historische AG der
Essener Verkehrs
AG vor ihrem
Mercedes Benz /
Ludwig O 317 von
1974.**

**Unten: Parade der
angereisten 1½er.**



Zum 7. Mal: „Kleine Straßenbahn – ganz groß“

„Internationale Modellstraßenbahn-Ausstellung“ am 29. / 30.05.2010 in Bremen

Text: Christine Kasch, Bilder: Alex Schwieger, Christoph Heine

Als kleine Abordnung der BIN sind wir - Jens Winnig, Christoph Heine, Alex Schwieger, Lars Tischer und Christine Kasch - gern nach Bremen zur Modellstraßenbahn-Ausstellung „Kleine Straßenbahn - ganz groß“ gefahren, um die BIN dort zu repräsentieren.

Bereits am Freitag, dem 28.06.2010, starteten Alex, Lars und ich unter Nutzung der Landstraßen (und damit unter Umgehung der recht umfangreichen Verkehrsbehinderungen auf der Autobahn) nach Bremen, damit wir am Samstag stressfrei und ausgeruht - nach einem hervorragenden Frühstück im Hotel - unseren „Dienst“ auf der Ausstellung antreten konnten. An dem für Freitagabend von den Freunden des Bremer Straßenbahn e. V. angekündigten Begrüßungssessen konnten wir jedoch aus Zeitmangel leider nicht mehr teilnehmen.



**Der
BIN-Stand**

Gut gelaunt trafen wir dann am Samstagmorgen um 9:15 Uhr auf Jens und Christoph, die mehr als pünktlich mit der „BIN-Ware“ in dem Depot der Bremer Straßenbahn AG / Sebaldsbrück ankamen. Nach eiligem, aber liebevollem Aufbau der durch Jens angelieferten Materialien auf drei Metern „angemieteter“ Tischlänge, erwarteten wir gespannt die Eröffnung der Ausstellung. Das Depot, in welcher der Bremer Modellbau-Verein von der Bremer Straßenbahn AG dauerhaft ein paar Räume überlassen bekam und somit dort auch die Ausstellung durchführen konnte, ist groß, hell und übersichtlich, so dass alle Aussteller gut zu erreichen waren.

Das Wetter (etwas trüb und leicht regnerisch) kam den Ausstellern gelegen: Etliche Gäste besuchten – zumeist mit Kindern – die Ausstellung und nicht Wenige blieben auch interessiert an unserem Stand stehen. Besonders Jens -freundlich und redegewandt, so wie man ihn kennt- gab seinen Beitrag dazu, dass wir für den Samstag einen recht guten Verkauf der Waren erzielen konnten.

**H0-
Betriebshof
mit buntem
Fuhrpark**



Am frühen Abend – um 17:30 Uhr – wurden alle Aussteller sodann von dem Bremer Verein zu einer Rundfahrt mit zwei fast schon historischen Straßenbahnen (Triebwagen 701 u. 917) eingeladen. Die allgemeine Stimmung unter den Ausstellern war gut, zumal zum Ende des Tages ein gemeinschaftliches Essen für die gut 130 Teilnehmer im Hafen von Bremen angekündigt war. Die Rundfahrt führte auch über den Betriebshof der Bremer Straßenbahn AG (Flughafendamm), auf welchem ein Stop mit interessantem Rundgang und Erklärung der einzelnen Bereiche eingelegt wurde.

Hiernach fuhren wir zum Hafen, um das Essen – zu dem ich mich jetzt hier nicht detailliert äußern möchte (das Preis-Leistungsverhältnis war nicht so angemessen...) – einzunehmen. Hierbei konnten wir interessante Kontakte zu anderen Vereinen, z. B. dem Verein aus Brandenburg knüpfen. Letztlich kam ein Mitglied des Bremer Vereins auf uns zu und fragte nach, ob für die BIN ggf. auch Interesse an einer Ausstellung in Wien bestände, was wir jedoch erst einmal unbeantwortet im Raum stehen ließen.

Am folgenden Sonntag war der Besuch der Ausstellung leider nur sehr mäßig. Wenige Gäste besuchten unseren Stand – nun noch mit Alex, Lars und mir besetzt -; doch auch die anderen Aussteller waren nicht sehr zufrieden mit ihrem Umsatz. Nach zähen, scheinbar nicht endenden Stunden, verließen wir die Ausstellung gegen 16:30 Uhr und machten uns auf den Heimweg.



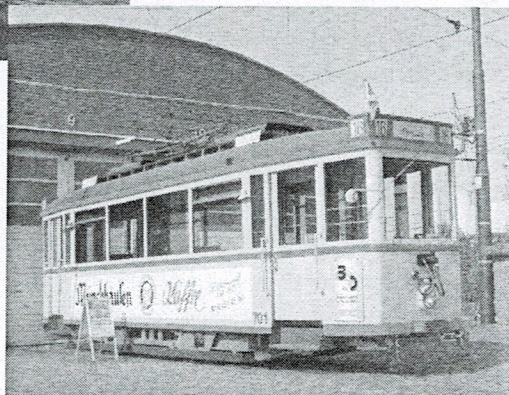
Umstieg in die Bremer Linienwagen in Doppeltraktion.



Die Sonderzüge 446 und 3530 am Flughafen Bremen.



**Umfangreich und vorbildlich:
Bremen hat eine enorme
Flotte betriebsstüchtiger
Museumstriebwagen. Die
Begeisterung in der
Bevölkerung bestätigt den
Imagegewinn für die Stadt
und die Bremer
Straßenbahn.**



Alles in Allem kann ich -sicher auch im Namen der anderen teilnehmenden BIN-Mitglieder- sagen, dass es ein sehr schönes und interessantes Wochenende war, der Service und die Freundlichkeit der Bremer Vereinskollegen sich als sehr vorbildlich herausgestellt hat und ich damit ein motivierendes Schlusswort an alle Mitglieder der BIN aussprechen möchte, für die Zukunft vielleicht selbst einmal eine Teilnahme ins Auge zu fassen. Eine Einladung von den „Thüringer Straßenbahnfreunden e. V.“ zum 28.-29. Mai 2011 in Erfurt haben wir schon in der Tasche...

Der Büssing Anderthalbdecker präsentierte sich der Presse und der Öffentlichkeit

Text und Bilder: Presseinformation der Braunschweiger Verkehrs-AG

Braunschweig, den 03. Mai 2010

Nach drei Jahren Restaurierung, über 8.000 Stunden Arbeitszeit und erfolgreichen Testfahrten war es endlich so weit. Die Mannschaft der Buswerkstatt der Verkehrs-AG präsentierte „ihren“ Anderthalbdecker den Fachjournalisten, Busfreunden aus ganz Deutschland und den geladenen Gästen. Auch die Familie Büssing, die direkten Nachkommen des Braunschweiger Unternehmers, der die Büssingwerke in der dieser Anderthalbdecker noch gebaut wurde gegründet hatte, war anwesend. Zusätzlich hatten die Verantwortliche noch weitere Anderthalbdecker und ihre Besitzer nach Braunschweig eingeladen, um diesen besonderen Tag mitzerleben.



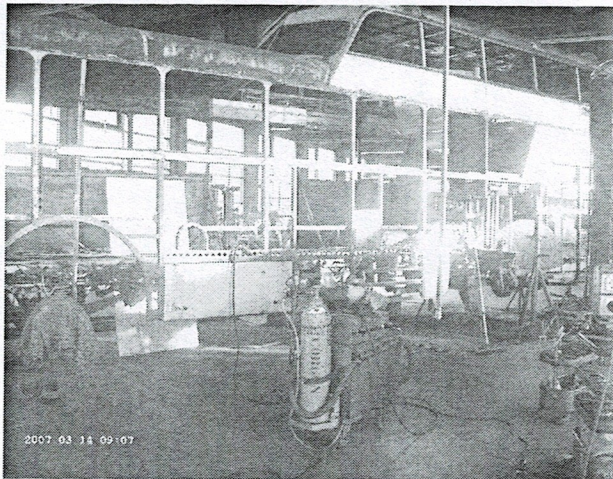
Die Nachfahren Heinrich Büssings bei der Präsentation des 6515 Bild: Jens Winnig

Nach der offiziellen Begrüßung und der ersten Rundfahrt mit dem Anderthalbdecker, begannen die Fachgespräche unter den begeisterten Busfreunden, den Journalisten und Werkstattmitarbeitern. Genaustens wurde die Verarbeitung geprüft, auf den Sound des Motors geachtet und etwa über die besonderen Fenstergummis diskutiert, für die extra ein neues Werkzeug gebaut werden musste, um die mehrere hundert Meter benötigte Menge zu bekommen. Bis spät in den Abend wurde um den Oldtimer gefachsimpelt und diskutiert.

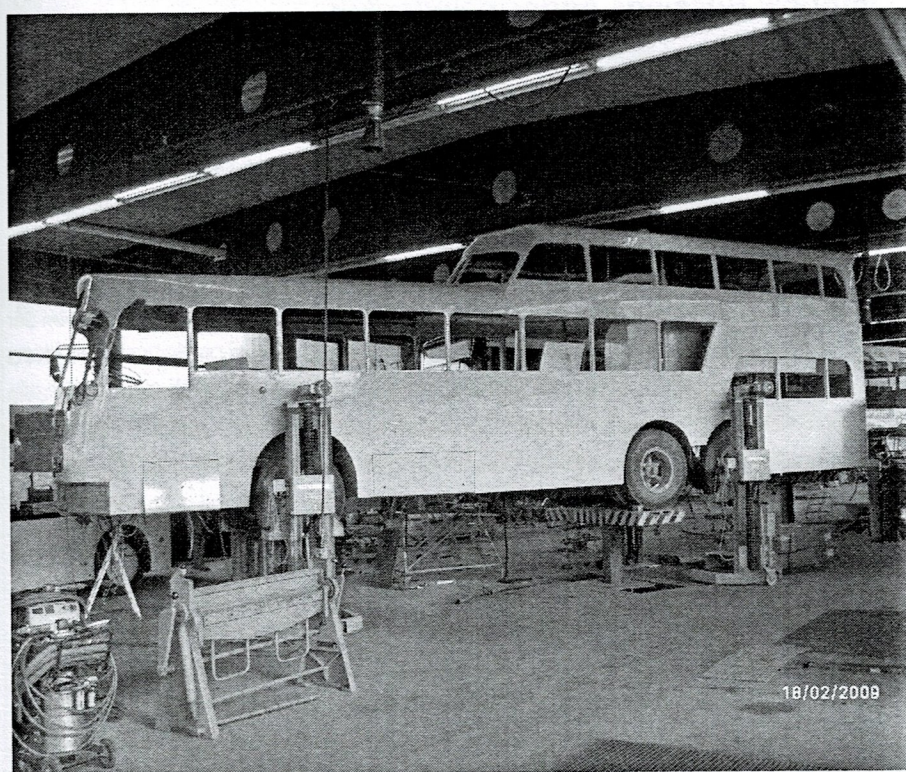
Und am Ende waren sich die Fachleute einig: Hier hat die Mannschaft der Buswerkstatt Großes geleistet, einen einmaligen Oldtimer wieder aufgebaut und somit auch der Stadt Braunschweig ein Stück ihrer Geschichte wiedergegeben.

Zur Geschichte des Aufbaus:

Als am 23. Januar 2007 ein alter rostiger Büssing Senator Verbund, ein Anderthalbdecker -Bus aus dem Jahr 1965 auf den Hof der Verkehrs-AG rollte, wollte man in der Buswerkstatt der so gar nicht an eine Restaurierung dieses Fahrzeuges glauben. Heute nun präsentiert er sich besser und schöner als je zuvor, frisch lackiert in den alten Farben der Stadtwerke Braunschweig und in seinem Wertgutachten mit einer glatten „Eins“ ausgezeichnet in seiner zukünftigen Heimatstadt. Der Büssing Bus mit dem Aufbau der Gebrüder Ludewig aus Essen fuhr nach seinem Liniendienst für die Vestische Eisenbahn, die ihn auch in Auftrag gegeben hatte, auch bei der Kraftverkehrsgesellschaft (KVG) Braunschweig und wurde überwiegend auf der Buslinie von und nach Wolfenbüttel eingesetzt. Bis er diese Tour, besondere Stadtrundfahrten und Sonderfahrten wieder aufnehmen kann, vergingen drei Jahre, in denen er von Grund auf restauriert wurde. In ca. 8.000 Arbeitsstunden, die nur in den unproduktiven Zeiten der Werkstatt geleistet werden konnten, da man vorrangig die 140 Fahrzeuge umfassende Busflotte Instandsetzen, warten und an 365 Tagen im Jahr bereitstellen muss, wurde an dem alten Büssing gebaut. Die Kosten für Material, Bleche und Ersatzteile, Kunstleder und Zierleisten beliefen sich auf ca. 50.000 Euro in drei Jahren. Die laufenden Betriebskosten wird der Anderthalbdecker durch Vermietungen einbringen.



Nach der völligen Entkernung, der Aussortierung, Beschriftung und Kennzeichnung der einzelnen Teile, begannen die Aufbauarbeiten. Blech um Blech der Karosserie wurden entfernt neue angeschweißt, Motor, Getriebe, Achsen und Bremsanlagen gesandstrahlt und die komplette Innenausstattung und Polsterung erneuert.



Siegfried Färber, Polsterer bei der Verkehrs-AG richtete in seiner eine eigene Internetseite www.anderthalbdecker.de ein und begleitete die Arbeiten mit Bild- und Textbeiträgen von Anfang an. Und diese Idee war Gold wert, denn von überall meldeten sich Freunde des alten Büssings gaben Tipps und wertvolle Adressen an, um günstig und schnell an Teile heranzukommen, die so auf dem Markt schon gar nicht mehr zu bekommen waren.

Karosseriebauer und Schlosser arbeiteten Stunde um Stunde an dem Fahrzeug und mussten Techniken anwenden, die bei dem heutigen Stand der Fahrzeugtechnik gar nicht mehr nötig sind. Die Auszubildenden der Werkstatt profitierten am meisten davon, da sie neben ihrer Ausbildung zum Mechatroniker auch alte Schweißtechniken lernten, an Getrieben vergangener Modelle arbeiteten und manchen Handgriff lernten, der heute selten gefragt ist. Ein wertvoller Zusatznutzen während ihrer Ausbildung. Als dann im Frühjahr 2010 zum ersten Mal der Motor angelassen wurde und der Bus auf den Hof rollte, war man sichtlich stolz auf die geleistete Arbeit.

Infobox: Büssings Anderthalbdecker

Textzusammenstellung: Jens Winnig

Die Firma Büssing

Erst im Alter von 60 Jahren begann Heinrich Büssing 1903 in Braunschweig mit dem Bau von Nutzkraftwagen. Bereits ein Jahr später wurde der erste Omnibus von der "Heinrich-Büssing-Spezialfabrik für Motorwagen und Motoromnibusse" entwickelt und auf der weltweit ersten Omnibuslinie, die Strecke Braunschweig – Wendeburg eingesetzt. 1909 gründete Heinrich Büssing hierzu die "Automobil-Omnibus-Betriebs-Gesellschaft Braunschweig" die 1919 von der Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig übernommen wurden ist. Daher sieht die KVG Braunschweig auch das Jahr 1909 als ihre Gründung an und plant in Zusammenarbeit mit dem Museum Schloss Salder eine Ausstellung und Veranstaltung zum 100 jährigem Jubiläum im Jahre 2009 (siehe auch <http://www.kvgbraunschweig.de/go.asp>). Die Firma Büssing war sehr fortschrittlich in der Entwicklung und ihrer Zeit weit voraus. Das setzte sich auch nach dem Tod von Heinrich Büssing 1929 fort.

Die Geschichte der 1½ - Decker

Mitte der Fünfziger Jahre gab es die ersten Anzeichen, dass der Gesetzgeber den damals üblichen Busanhängerbetrieb aus Sicherheitsgründen verbieten würde (siehe auch <http://drive.to/buessing>). Für viele Verkehrsbetriebe stellte sich nun die Frage, wie die bisher in Anhängern beförderten Fahrgäste nach der Gesetzesänderung bewegt werden sollten. Zwar gab es die heute noch bekannte Bauform der Doppeldeckeromnibusse schon seit den 20er Jahren, jedoch waren diese für viele Betriebe zu groß. Schon nach kurzer Zeit hatte die Firma Büssing zusammen mit dem Aufbauhersteller Ludewig aus Essen eine Lösung für das sich ankündigende Transportproblems entwickelt: Der 1½ - Decker. Mit dem 1½ - Decker konnte der Nachfrage nach modernen und größeren Bussen Rechnung getragen werden und so wurde 1956 das erste Fahrzeug diesen Typs ausgeliefert. Insgesamt wurden in Deutschland rund 800 1½ - Decker gebaut, wovon 2/3 mit einem Büssing Fahrgestell versehen waren.

Noch heute gibt es viele relativ gut erhaltene oder restaurierte Mercedes 1½ - Decker, da noch sehr viele Wagen dieses Typs in den 70er Jahren gebaut wurden, einen restaurierten Büssing 1½ - Decker gab es in Deutschland jedoch nicht! Einer dieser erhaltenen Mercedes Busse wird von der Verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaft der EVAG (Essen) betreut und war im September 2006 in Braunschweig zu Gast (siehe auch BIN Info 4/2006). Es handelt sich dabei um ein Fahrzeug in der alten Bauform aus dem Jahr 1974.

Die 1½ - Decker der Stadtwerke Braunschweig GmbH

Im Jahr 1958 beschaffte die Stadtwerke Braunschweig GmbH, wie die heutige Braunschweiger Verkehrs-AG damals noch hieß, die ersten drei Büssing 1½ - Decker, die mit den Wagennummer 78-80 in den Fuhrpark eingereiht wurden. Diese erste Serie wurde in Braunschweig auf den Linien 11 und A (spätere Linie 20) eingesetzt. In den Jahren 1961 bis 1963 kamen diese Busse ebenfalls in Berlin zum Einsatz, da durch die Mauerziehung und Trennung der Stadt nicht genügend Fahrzeuge zur Verfügung standen. Eine weitere Serie von 12 Exemplaren (6301 – 6312) von Büssing 1½ - Deckern wurde 1963 beschafft. Die Fahrzeuge der ersten Serie wurden 1969 ausgemustert und bis 1973 folgten dann die restlichen Exemplare. Fünf Busse waren anschließend noch bei der KVG Braunschweig im Einsatz und ein Wagen wurde in der eigenen Werkstatt durch das Entfernen des Oberdecks zum Werkstattwagen umgebaut (siehe auch „75 Jahre Stadtlinienverkehr in Braunschweig mit Büssing- und MAN Omnibussen“, Herausgegeben von der BIN).

Der Lebenslauf des Büssing 1½ - Deckers 6515

Im Jahr 1965 wurde dieser Bus für die Vestische Straßenbahn im Ruhrgebiet gebaut und dort mit der Wagennummer 249 am 10. Juli 1965 zugelassen und in Betrieb genommen und später in 2118 umnummeriert. Bereits Anfang der siebziger Jahre von der KVG Braunschweig übernommen und erhielt dort zuletzt die Fahrzeugnummer 3715. Das Fahrzeug kam in unserer Region im Stadtverkehr Salzgitter überwiegend auf der Linie nach Fredenberg, sowie auf der Überlandstrecke Braunschweig – Salzgitter zum Einsatz. In den letzten Monaten vor der Ausmusterung jedoch nur noch im Schulverkehr.

Nach der Ausmusterung wurde der 1 1/2 Decker an das Deutsche Straßenbahn Museum in Wehmingen abgegeben. Durch den Konkurs des damaligen Vereines und einer nachfolgenden Neugründung wurde der Busbereich fast komplett aufgelöst. Durch diese Umstände stand auch der Büssing zum Verkauf und wurde durch ein Vereinsmitglied aus Wehmingen erworben und bei sich zu Hause abgestellt. In den Jahren 2000/2001 war die Üstra auf der Suche nach einem historischen Bus, um den Kunden zum 77 jährigen Jubiläum des Busbetriebes, ein historisch wertvolles Museumsfahrzeug bieten zu können. Bei dieser Suche wurde man auch auf den Büssing 1½ - Decker aufmerksam und im Jahre 2001 wurde der Wagen schließlich übernommen, um ihn wieder fahrfähig zu restaurieren. Die geplante Aufarbeitung scheiterte schließlich und niemand wusste, was mit dem Fahrzeug nun geschehen sollte. Erst Herbst 2004 gab es wieder Interessenten für das Fahrzeug. Hannoveraner Verkehrsfreunden wollten den Bus gegen einem anderen Büssing 1½ - Decker (Baujahr 1973), der in Wuppertal vorhanden war, tauschen.

Erst durch Verhandlungen des Vereines „Heinrich Büssing Verkehrsgeschichte e.V.“, vertreten durch Herrn Jens Winnig, konnte erreicht werden, dass das Fahrzeug in der Region verbleibt. Im Frühjahr 2005 konnte der Verein den Bus von der Üstra übernehmen. Der Heinrich Büssing Verkehrsgeschichte Verein als Eigentümer des Fahrzeuges überlässt der Braunschweiger Verkehrs-AG das Fahrzeug als Dauerleihgabe. Seit dem 23.01.2007 ist nun die Braunschweiger Verkehrs-AG im Besitz des Büssing 1½ - Decker. Dieses aus Blankenburg überführte Fahrzeug ist aber nicht „irgendein“ Bus, sondern der älteste original erhaltene 1 1/2 Decker Deutschlands!

Nach rund 40 Monaten und 8000 Arbeitsstunden hat die Werkstatt der Braunschweiger Verkehrs-AG unter der Leitung von Herrn Andreas Glaser in seinem heutigen Aussehen fertiggestellt. Das Wertgutachten vom TÜV gibt einen Wert von 320.000 € an, Damit ist der Büssing 1½ - Decker der teuerste Omnibus im Fuhrpark der Braunschweiger Verkehrs-AG. m 30. April 2010 fand auf dem Betriebshof Lindenberg der Braunschweiger Verkehrs-AG die offizielle Vorstellung vor geladenen Gästen statt. Dabei wurde das neue Schmuckstück von der Ur-Ur-Enkelin von Heinrich Büssing, Katharina Büssing auf den Namen Heinrich mit Okerwasser getauft.

Technische Daten:

BÜSSING Senator Verbund

Aufbau: Ludewig, Essen

Baujahr: 1965

Motor: U7 mt 110 kW/ca. 150 PS

Motorart: Diesel

Hubraum: 7416 ccm

Zylinder: 6

Motorbauart: Reihe

Getriebe: Büssing 4-Gang,

(Nach den Testfahrten wurde festgestellt, dass es sich statt des erwarteten 5-Gang-Getriebes nur um ein 4-Ganggetriebe aus dem Hause Büssing handelt.)

Sitzplätze: 48

Stehplätze: 104



Bei dieser Zusammenstellung haben mitgeholfen: Martin Ritzau; Bernhard Terjung; Michael Stefan; Verein Heinrich Büssing Verkehrsgeschichte e.V.; Andreas Glaser, Braunschweiger Verkehrs-AG; www.anderthalbdecker.de

Kurzmeldungen: Bustaufe, Gestaltung Wartehäuschen

Text: Presseinfo der BSVAG

1. Bustaufe auf dem Saarplatz am Sa, 29.05. 2010

Die Verkehrs-AG tauft ihren jüngsten Gelenkbus mit der Nummer 0920 auf den Namen der Haltestelle Saarplatz. Bezirksbürgermeister Karl Grziwa wird den Bus am Samstag, 29.05. um 10 Uhr auf dem Saarplatz taufen. Alle Lehnrdorfer sind herzlich eingeladen, der Taufe beizuwohnen. Außerdem lohnt sich in der Zeit von 10 bis 12 Uhr ein Besuch am Stand der Verkehrs-AG auf dem Saarplatz: die Verkehrs-AG veranstaltet eine Tombola zu Gunsten des Kinder- und Jugendzentrums Turm, Kinder können am Glücksrad gewinnen und allen Lehnrdorfer Abo-Interessenten macht die Verkehrs-AG anlässlich der Bustaufe ein spezielles Angebot!

2. Schüler gestalten Wartehäuschen

Die Idee eines durch Schüler gestalteten Wartehäuschens an der Haltestelle „Peterskamp“ wurde geboren, nachdem das Häuschen in der Vergangenheit immer wieder durch Unbekannte beschmiert worden war. Auch die regelmäßig folgenden Neuanstriche boten keinen Schutz vor neuen Schmierereien. Das soll sich jetzt ändern, denn Dank der künstlerischen Gestaltung durch Schüler der IGS Querum, erstrahlt das Häuschen seit ein paar Tagen in neuem, farbenfrohem Glanz. Die engagierte Kunstlehrerin der IGS Querum / zertifizierte Umweltschule und Schule ohne Rassismus, Beate Salewsky, erklärte sich schnell bereit, das Wartehäuschen mit dem Kunstkurs des Abschlussjahrgangs kreativ zu gestalten. Auch die Schüler des Kunstkurses waren begeistert von der Idee, ein solches Projekt im öffentlichen Raum umsetzen zu können. Es wurden eifrig Zeichnungen erstellt, von denen sich der Entwurf von Lorenz Buhlmann durchsetzte. An zwei Tagen nach den Osterferien machten sich die Schüler dann daran, die Vorlage maßstabsgetreu vom Papier auf die Betonwände der Wartehalle zu übertragen. Gearbeitet wurde mit Betonfarbe und Farbspray. Das Material für dieses Projekt stellte die Verkehrs-AG zur Verfügung. Die begeisterten Anwohner begleiteten das zweitägige Kunstprojekt und versorgten die Schüler mit Getränken und Naschereien.

Hier ist den Schülern ein tolles Kunstwerk gelungen, auf das auch die Kunstlehrerin Frau Salewsky sehr stolz sein kann. Gemeinsam mit den Anwohnern hoffen alle sehr, dass es mit den Schmierereien nun ein Ende hat. „Eine sehr gelungene Aktion und ein tolles Kunstwerk“, lobt der Marketingleiter der Verkehrs-AG, Dirk Bartels, das Engagement der Schulklasse und das Kunstwerk. „Die ansprechende Gestaltung sollte davon abhalten, das Häuschen wieder zu beschmieren. Ein solches Projekt würden wir jeder Zeit wieder unterstützen, gerne auch in Zusammenarbeit mit weiteren Schulen.“

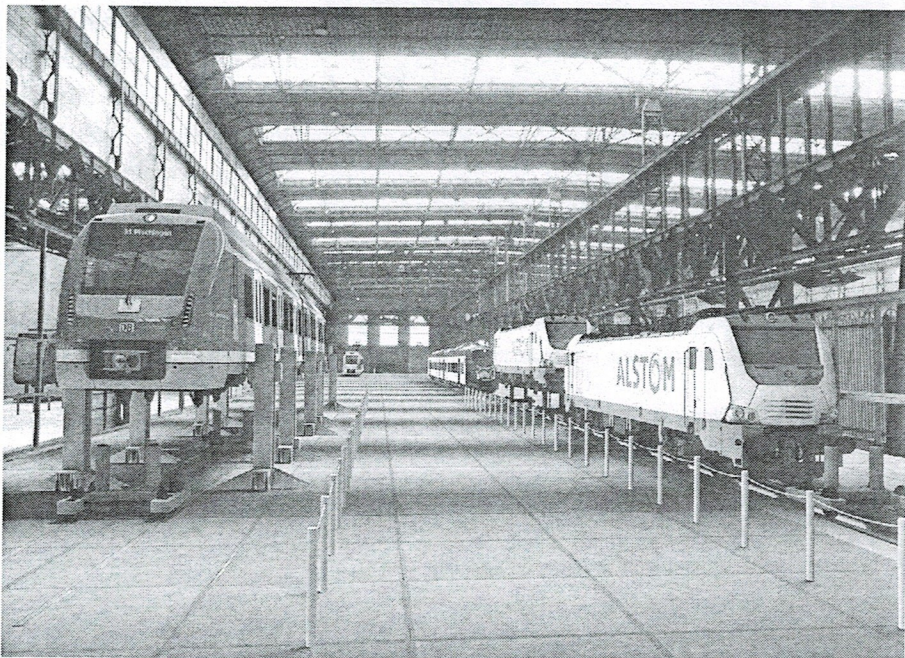
Alstom wählt Braunschweig als neuen Service-Standort

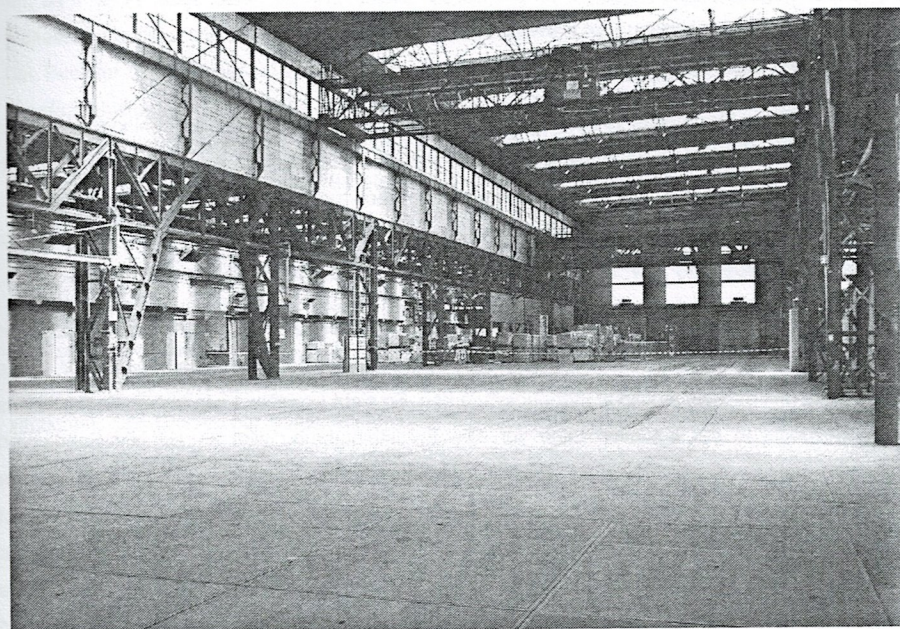
Bahntechnik-Konzern eröffnet in der Borsigstrasse ein Wartungszentrum

Text: Presseinformation Alstom, Simulation: Alstom, Bilder: Jens Winnig

Alstom eröffnet in Braunschweig ein neues Service- und Wartungszentrum. Der Bahntechnik-Hersteller wird in den Hallen des ehemaligen Braunschweiger Lok-Ausbesserungswerkes sein Service-Geschäft anbieten. Alstom reagiert damit auf die große Nachfrage in einem wachsenden Markt. „Das neue Wartungszentrum ist für Alstom eine strategische Investition in die Zukunft. Die privaten Betreiber sind auf einen kompetenten Servicepartner angewiesen. Zum anderen gewährleistet das Know-how aus dem erweiterten Service-Geschäft Produktoptimierungen und somit einen optimalen technischen Support auch für staatliche Verkehrsunternehmen“, sagt Dr. Martin Lange, Vorsitzender der Geschäftsführung von Alstom Transport in Deutschland.

Nach Abschluss der Umbauarbeiten wird die Halle in der Borsigstraße über vier Gleise verfügen. Drei Gleise sind für die Wartungs- und Reparaturarbeiten vorgesehen, auf dem vierten werden Lackierarbeiten stattfinden. Um die reparierten Fahrzeuge in der Halle auch in Betrieb setzen zu können, wird in der Zeit nach dem Einzug ein mit 15kV ausgestattetes fünftes Inbetriebsetzungsgleis eingerichtet. Die Logistikfläche für das Ersatzteilgeschäft umfasst 3.000 Quadratmeter. Die Büros bieten Platz für bis zu 100 Mitarbeiter.





Die Halle in ihrem derzeitigen Zustand: Lager für einen Schulbuchverlag

In Braunschweig wird sich das Geschäft ab 2011 auf Elektrotriebwagen und -lokomotiven konzentrieren, in Stendal finden sich die Dieselloks und -triebwagen sowie Drehgestelle und eine Vielzahl von Komponentenwerkstätten wieder. In Salzgitter ist wie bisher die Waggonreparatur ansässig. Braunschweig wird zudem das Kompetenzzentrum für Service und Wartung in Deutschland. „Braunschweig ist der ideale Standort für das angestrebte Wachstum im Herzen des nordeuropäischen Markts“, sagt Klaus Hiller, Leiter des Bereichs Service und Wartung bei Alstom.

Borsigstraße – ein Werk mit Tradition

Die Halle an der Borsigstraße kann auf eine lange Tradition zurückblicken. In den Jahren der Dampfloks zählte sie zu den modernsten und wichtigsten Ausbesserungswerken der staatlichen Eisenbahn in Deutschland. Im Mai 1927 in Betrieb genommen, zog die Auftragslage im Werk rasch an. Mit der Eisenbahnverbindung zwischen Braunschweig und Magdeburg verfügte es über eine viel genutzte Teststrecke. Mit den Jahren sanken der Anteil der Dampflokomotiven auf deutschen Schienen und damit auch der Auftragsbestand in Braunschweig. Im Jahr 1976 wurde der Standort schließlich geschlossen. In der Folgezeit fanden viele Hallen eine neue, bahnfremde Bestimmung – bis Alstom nun ein Gebäude wieder seinem ursprünglichen Zweck zuführt.

Schritt für Schritt

Niederflurgerechter Umbau von Haltestellen

Text: Stefan Glinschert

Von den 650 im Stadtgebiet vorhandenen Haltestellen, sind mittlerweile 156 behindertengerecht umgebaut wurden. Neben der mittlerweile berühmtesten Haltestelle Braunschweigs am Eintrachtstadion, sollen in diesem Jahr in den Sommerferien noch die Haltestelle „Hildesheimer Straße“, auf der Seite der Roggenmühle und die Bushaltestelle am „Radekling“ in Richtung Amalienplatz modernisiert werden.

Im Herbst folgen dann die Haltestellen „Am Forst“ in Richtung Flughafen, „Fabrikstraße“ in Fahrtrichtung Süd sowie die Haltestelle „Saarplatz“ in beiden Fahrtrichtungen. Für diese Haltestelle gibt es zwei mögliche Planungsvarianten. So sieht Variante 1 wie bisher stadtauswärts eine Busbucht in der aktuellen Lage vor. Die Bordsteinführung wird an aktuelle Fahrkurven heutiger Busse angepasst, kann aber in Variante 1 überwiegend erhalten bleiben. Der Fahrbahnbereich und die Gosse müssen erneuert werden. Der vorhandene Wetterschutz bleibt dabei bestehen. In Variante 2 würde die Wartefläche der stadtauswärts gerichteten Haltestelle an den Rand unter Einbeziehung der rechten Fahrspur vorgezogen. Dazu wird der vorhandene Haltebereich des Busses aufgenommen und der Wartefläche zugeschlagen sowie die Ein- und Ausfahrbereiche entsiegelt und begrünt. Der Wetterschutz bliebe ebenfalls erhalten.

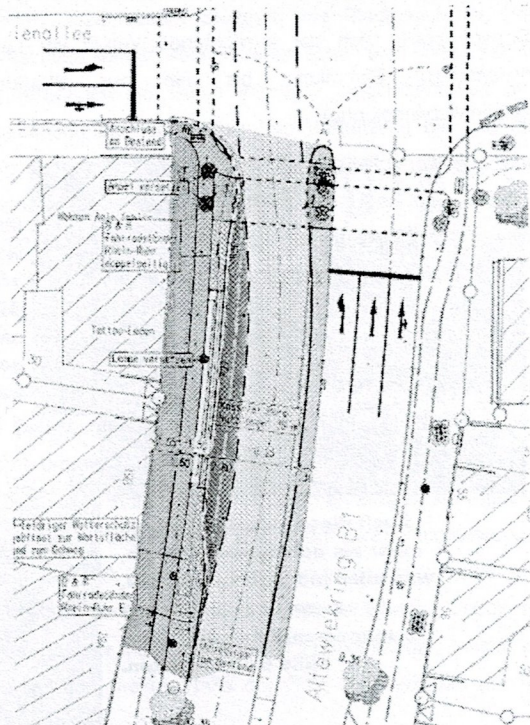
Die Saarstraße ist mit ca. 16.000 Fahrzeugen pro Tag in beide Richtungen belastet. Die sonst einspurige Saarstraße verfügt an dieser Stelle über zwei stadtauswärts führende Fahrspuren. Sowohl vor der zu erneuernden Bushaltestelle als auch hinter der Kreuzung Saarplatz in Richtung Kanzlerfeld wird die Saarstraße wieder einspurig geführt. Der große Vorteil einer Fahrbahnrandhaltestelle gegenüber einer Ausführung als Busbucht liegt in der geringstmöglichen Unterbrechung der Fahrt bei einem Halt und damit in einer Verkürzung der Fahrzeiten somit mehr Komfort für die Fahrgäste. An- und Abfahrt des Busses werden durch den gradlinigen Verlauf erleichtert und ein zeitraubendes, oft konflikträchtiges Wiedereinfädeln in den Verkehr entfällt. Einsparungen ergeben sich bei der laufenden Unterhaltung der Verkehrsflächen, im Winterdienst und bei den Betriebskosten.

Vor dem Hintergrund, dass die Saarstraße überwiegend einspurig geführt wird und sich durch die Aufweitung im Haltestellenbereich eine vollständige Zweispurigkeit ergibt, kommt die Verwaltung nach Abwägung zu dem Ergebnis, dass die Variante 2 zur Ausführung kommen soll. Der Verwaltungsausschuss kam hingegen zu dem Entschluss, dass Variante 1 die wohl bessere für Braunschweig sei.

Im Jahr 2011 folgt dann die Haltestelle Rüsterweg in beiden Fahrtrichtungen, denn die Haltestellenausstattung entspricht auch hier nicht mehr den aktuellen Standards. Die Fahrbahnen der Busspur sind in weiten Teilen verdrückt und stark sanierungsbedürftig. Durch die Nähe zur Stadtbahnhaltestelle „Rüsterweg“ der Linien M4 wird an diesen Haltestellen überwiegend von der Stadtbahn in den Bus umgestiegen und die Fahrgastzählungen zeigen eine rege Nutzung dieses Angebotes. Ebenfalls noch im nächsten Jahr sollen die Haltestellen „Güldenstraße“ sowie „Kastanienallee“ (Ring) erneuert werden.

Alle Bushaltestellen werden in der vorhandenen Lage niederflur- und behindertengerecht eingerichtet und mit Kasseler Borden mit 18 cm Höhe sowie mit taktilen Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern, sowie einem Wetterschutz ausgebaut. Da die Haltestelle „Rüsterweg“ Fahrrichtung Lincolnsiedlung, der letzte Halt vor der Endstation ist, wird hier jedoch darauf verzichtet. Der Umbau der aufgezählten Baumaßnahmen beläuft sich auf etwa 801.000 Euro, wobei der Löwenanteil (225.000 Euro) dabei auf die Haltestellenanlagen an der Kastanienallee fällt, da hier umfangreiche Arbeiten an den Fahrbahnen des MIV nötig sind. Bei zwölf Haltestellenumbauten in den nächsten zwei Jahren und 156 bereits modernisierten Haltepunkten, wären rechnerisch erst 2092 alle Zugangsstationen zu den Bussen behindertenfreundlich ausgestattet.

**Haltestelle
Kastanienallee –
Fahrrichtung Süd (Quelle:
Ratsinformationssystem
der Stadt Braunschweig)**



22. Tagung der

Arbeitsgemeinschaft Historischer Nahverkehr (AHN)

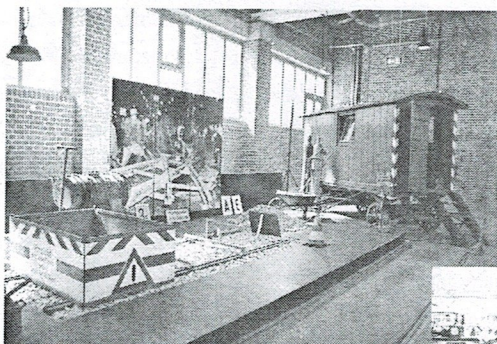
Text und Bilder: Jens Winnig

Vom 22. bis 25. April 2010 fand die diesjährige AHN-Tagung in Stuttgart statt. Ausrichter waren die „Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V.“ in der „Straßenbahnwelt Stuttgart – Bad Cannstadt“. Dies ist der neue Ort, wo die Geschichte der Straßenbahn Stuttgart seit 2009 zu erleben ist. Bis 2008 war das damalige Museum in Stuttgart-Zuffenhausen. An der diesjährigen Tagung nahmen 115 Delegierte von 44 Vereinen und Gruppierungen aus neun Nationen teil.

Schwerpunktthema war dieses Jahr unter dem Begriff „Baustelle Museum“ gefasst.

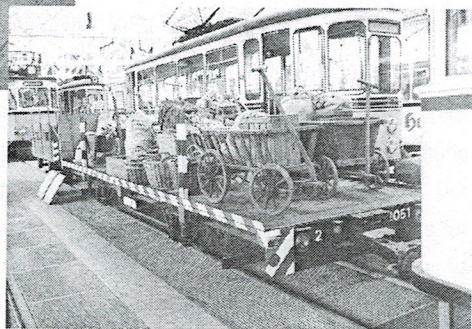
Nach der offiziellen Begrüßung durch die Bürgermeisterin für Kultur, Bildung und Sport der Landeshauptstadt Stuttgart, Frau Dr. Eisenmann, erfolgte das Grußwort vom Geschäftsführer der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH, Herrn Stammler gefolgt vom Sprecher des Vorstands der Stuttgarter Straßenbahnen AG, Herrn Arbeitsdirektor Bauer.

Danach stellte sich der ausrichtende Verein vor und referierte über die Entstehung der historischen Sammlung bis hin zur Straßenbahnwelt. (Siehe: <http://www.shb-ev.info/web/index.php>)



Mit soviel Liebe zum Detail wurden die Exponate arrangiert. Dioramen mit Güterwagen und Baustellen gehören wie selbstverständlich dazu.

Auch dieses Museum ist ein mehr als gelungener Beweis, was alles möglich sein KANN, wenn ehrenamtliches Engagement und politischer Wille sich ergänzen.





Im Anschluß erörterte der Planungsstab Stadtmuseum Stuttgart, wie Stadtgeschichte und Nahverkehr im neuen Stadtmuseum präsentiert werden können, wenn schon eine umfangreiche Ausstellung an einem externen Ort vorhanden ist: Durch intensive Zusammenarbeit und Absprache. Die Nürnberg-Fürther Straßenbahnfreunde stellten Ihre Vernetzung mit anderen Museen und Sammlungen in Nürnberg vor und wie gemeinsam Veranstaltungen durchgeführt werden können. (Siehe: <http://www.strassenbahnfreunde-nuernberg.de/>) Über ein geplantes Museum mit evtl. eigener Strecke wurde vom Verein „Historischer Nahverkehr Pforzheim e.V.“ berichtet. In der Stadt gab es bis 1968 eine meterspurige Straßenbahn und der Verkehrsbetrieb hat sich einige Wagen als Erinnerung aufgehoben. (Siehe: <http://www.historischer-nahverkehr-pforzheim.com>) Straßenbahnmuseum ohne Museum war der Titel des Vortrages vom Förderverein Straßenbahn Hannover, welcher im letzten Jahr nun endgültig den Umzug der historischen Straßenbahnwagen vom Betriebshof Buchholz nach Döhren vollendet hat. Dort wurde eine neue Leichtbauhalle errichtet, um die Fahrzeuge sicher und trocken abzustellen. Da vorhandene Gleise überbaut wurden, sind die Abstände zwischen den Fahrzeugen sehr gering. (Siehe: <http://www.strassenbahn-hannover.de/>) Danach wurde aus einem Straßenbahnmuseum auf dem Land berichtet: Skadesholm in Dänemark. Dieses Museum werden wir vom Verein aus im nächsten Jahr 2011 besuchen und uns dort vor Ort einen Eindruck zu verschaffen. Leben mit dem Provisorium war der Titel des Vortrages der Museumswerkstatt Frankfurt/Oder, welche im ehemaligen Betriebshof Bachgasse in der fast direkter Nähe der Oder sich befindet. (Siehe: <http://www.museumswerkstatt-ffo.de/>)

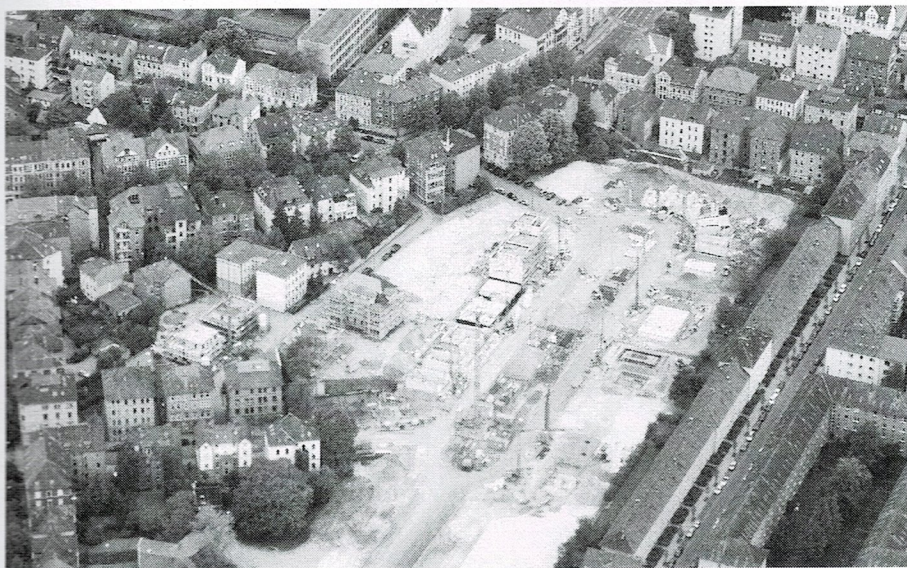
Leben mit dem Provisorium war der Titel des Vortrages der Museumswerkstatt Frankfurt/Oder, welche im ehemaligen Betriebshof Bachgasse in der fast direkter Nähe der Oder sich befindet. (Siehe: <http://www.museumswerkstatt-ffo.de/>) Martin Schnider, ehemaliger Präsident des Tramway Museums Zürich, berichtete über das neue im Jahre 2007 eröffnete Museum Burgwies. (Vgl.: BIN-Info 3/07 und siehe: <http://www.tram-museum.ch/content.php?id=3>) Die Freunde des Münchener Trambahnmuseums stellten das im Jahr 2008 eröffnete Straßenbahnmuseum in der Ständlerstraße ausführlich vor. Genannt wurden Beispiele, wie sich auch die Zusammenarbeit zwischen Verkehrsbetrieb und Verein positiv verändern kann. (Siehe: <http://www.tram.org/fmtm/>) Nun berichteten zwei Jugendliche von den Nürnberg-Fürther Straßenbahnfreunden e.V. über die Entwicklung der Jugendlichen im dortigen Verein und wie diese auch langfristig gebunden werden können. Daran kann gleich der nächste Vortrag anknüpfen, ebenfalls aus Nürnberg, wie ein Museum durch wechselhafte Ausstellungen zu bestimmten Themen die Besucher immer wieder anziehen kann. Zudem spielt auch die Gestaltung eine große Rolle dabei. Die Straßenbahnfreunde Chemnitz referierten, wie sie für sich einen hauptamtlichen Museumsleiter gesucht und finanziert haben. (Siehe <http://www.strassenbahn-chemnitz.de/>) Das Hannoversche Straßenbahn-Museum Wehmingen stellte die Idee einer Ersatzteillbörse vor, welche zunächst als Newsletter geplant ist. Die Freunde der Bremer Straßenbahn e.V. berichteten über Werbung an historischen Straßenbahnwagen. Hierzu werde ich in der nächsten Info genauer drauf eingehen.

Neben diesem fachlichen Teil gehörte auch ein Ausflugs- und Besichtigungsteil durch Stuttgart. Neben Rundfahrten mit verschiedenen meterspurigen Straßenbahnwagen, gehörten auch die historischen Omnibusse aus Stuttgart dazu, die Killesbergbahn, die Zahnradbahn, die Standseilbahn, die Miniaturstraßenbahn im Straßenbahner-Waldheim Waldaupark, der Obus in Esslingen und Besichtigung der Hauptwerkstatt in Möhringen.

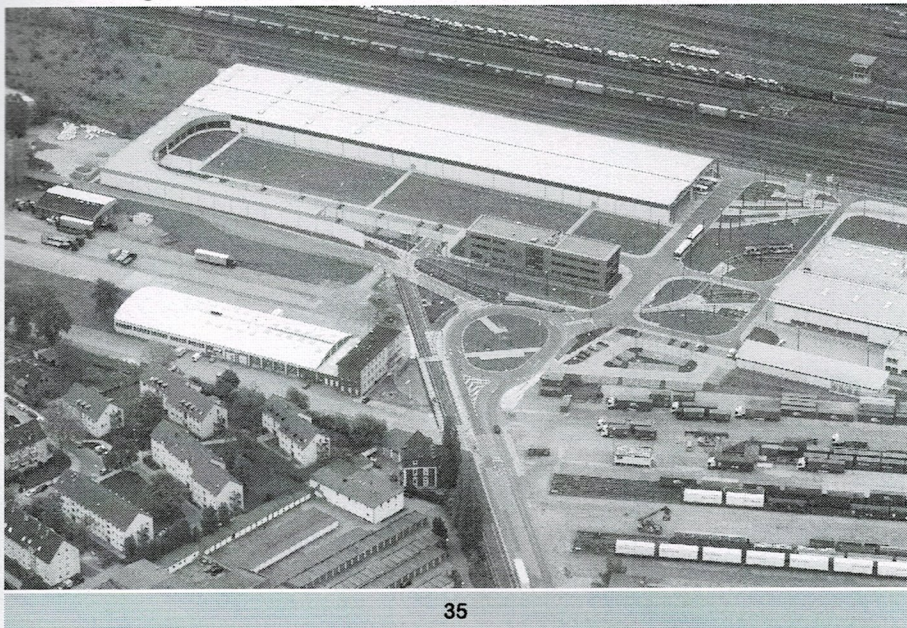
Die nächste Tagung findet vom 14. bis 17. April 2011 in Turin statt und im Jahr 2012 in Düsseldorf, von der Linie D veranstaltet. 2013 wird die 25. AHN-Tagung in Nürnberg stattfinden, wo auch das erste Treffen war. Wie bereits vor 2 Jahren in unserer Vereinszeitung berichtet (vgl. BIN-Info 2/08), wird von den Teilnehmern öfters nachgefragt, wann Braunschweig sich für eine der nächsten Tagungen bewirbt. Für 2014 oder 2015 sind noch keine Kandidaten bekannt.



Das *besondere* Bild!



Während oben die Ära der Straßenbahn längst Geschichte ist und auf dem ehem. Gelände des Bth. „Altewiek“ das Wohnviertel „St. Leonhards Garten“ entsteht, ist unten im neuen Betriebshof „Neuewiek“ längst Alltag eingekehrt. Interessante Luftbilder aus einer Douglas DC-3, bekannt als „Rosinenbomber“, geschossen von Jens Winnig.





Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

Neuheit

MAN SL 192 der Braunschweiger Verkehrs-AG

Modell mit Kennzeichen, Wagennummer und Zielanzeige

Hersteller: Heyden Modellbau, Maßstab 1:87 (H0)

Herstellung des Modells in Handarbeit. Exklusive Auflage von nur 50 Stück!

Liefertermin voraussichtlich Herbst 2010



**Jetzt
vorbestellen !!!**

Ca. 85,- €