

Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

BiN·info

Braunschweigs Nahverkehrsmagazin

- **8913:** MAN - Bus als Ausstellungsstück
- **6953:** Hoffen und Hin- & herrangieren
- **1960:** Neuer Hauptbahnhof in BS eröffnet



Inhalt

...aus dem Verein

- 3 - Termine
- 4 - 8913 Ausstellungsstück der BIN auf dem „Tag der Braunschweigischen Landschaft“
- 12 - Rollender Vereinsabend
- 14 - Situation Wagen 15 (ex 6953)
- 16 - Die „Fahrt ins Blaue“

...aus Braunschweig

- 19 - 50 Jahre Hauptbahnhof Braunschweig
- 29 - Kurzmeldungen: Unfall, Fahrzeuge, Personalwechsel
- 34 - Alstom eröffnet Service-Standort in BS

...aus aller Welt

- 36 - Das SchmidTerminal
- 37 - Neuer Vorstand bei Alstom
- 38 - Verein für Verkehrsgeschichte e.V. aus Oldenburg
- 40 - Die „Blaue Nacht“

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

Impressum

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

Vorstand	1. Vorsitzender: Stefan Gilnschert	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: 8913 auf dem Schloßplatz Wolfenbüttel, Aufnahme: Andreas Falkenhagen

Termine

- 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)
- 01.10.2010 „50 Jahre Hauptbahnhof“: Pendelfahrten mit Tw 113 ab ca. 14 Uhr bis 18 Uhr.
Anschließend Ausstellungseröffnung im alten Hauptbahnhof.
- 08.10.2010 19:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsviga, Karlstraße 35, Raum G2
- 24.10.2010 Verkehrshistorischer Tag in Hamburg: www.verkehrshistorischer-tag.de
- 12.11.2010 19:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsviga, Karlstraße 35, Raum G2
- 10.12.2010 Packen der Geschenkbeutel und schmücken der Nikolausbahn.
- 11.12.2010 Nikolausfahrten, Abends Weihnachtsfeier ab 19:30 Uhr im Restaurant
„Mykenes“, Schillstraße 4, 38102 Braunschweig
- 09.01.2011 Neujahrswandfahrt, siehe auch www.bin-info.de

8913 – Die Perle des „Tages der braunschweigischen Landschaft“

Text: Andreas Falkenhagen,

Bilder: Andreas Falkenhagen, Christoph Heine, Jens Winnig, Stefan Meyer

Am Sonntag, dem 29. August fand in Wolfenbüttel der „Tag der Braunschweigischen Landschaft“ statt; eine Veranstaltung des Vereines „Braunschweigische Landschaft e.V.“ Dieser Verein definiert seine Ziele unter Anderem folgendermaßen: *„Die Ziele der Braunschweigischen Landschaft wollen durch ihre Kulturförderung die natürlichen Wurzeln der Menschen des Braunschweigischen Landes aufgreifen, stärken, für ein intensives Wir-Gefühl, für eine sichere regionale Identität des Einzelnen und für mehr Harmonie im menschlichen Miteinander sorgen.“* Dieses Zitat entstammt der Web-Seite www.braunschweigischelandschaft.de, die zum Weiterlesen sehr zu empfehlen ist. Dazu ist zu bemerken, dass die BIN e.V. Mitglied der Braunschweigischen Landschaft e.V. ist und somit teilnahmeberechtigt.

Wer nun denkt, die Wurzeln des Braunschweiger „Wir-Gefühls“ entwachsen lediglich den Weiten endloser Spargelfelder und einem zünftigen Braunkohl-mit-Bregenwurst-Gericht, der konnte sich an besagtem Sonntag vom Gegenteil überzeugen: Die künstlerischen und kulinarischen Darbietungen waren so multikulturell vielschichtig, dass der Besucher schon fast geneigt war zu denken, die Braunschweigische Landschaft reiche von Oberitalien bis Hinterpommern. So konnte man original-englische Muffins untermalt durch eine Art akustische Sahnehaube genießen, die daraus bestand, dass ein italienischer Sänger auf einer eigens aufgebauten Bühne folkloristische Gesänge zelebrierte, deren Höhepunkt eine brillante vokale Imitationen von Eselslauten war.

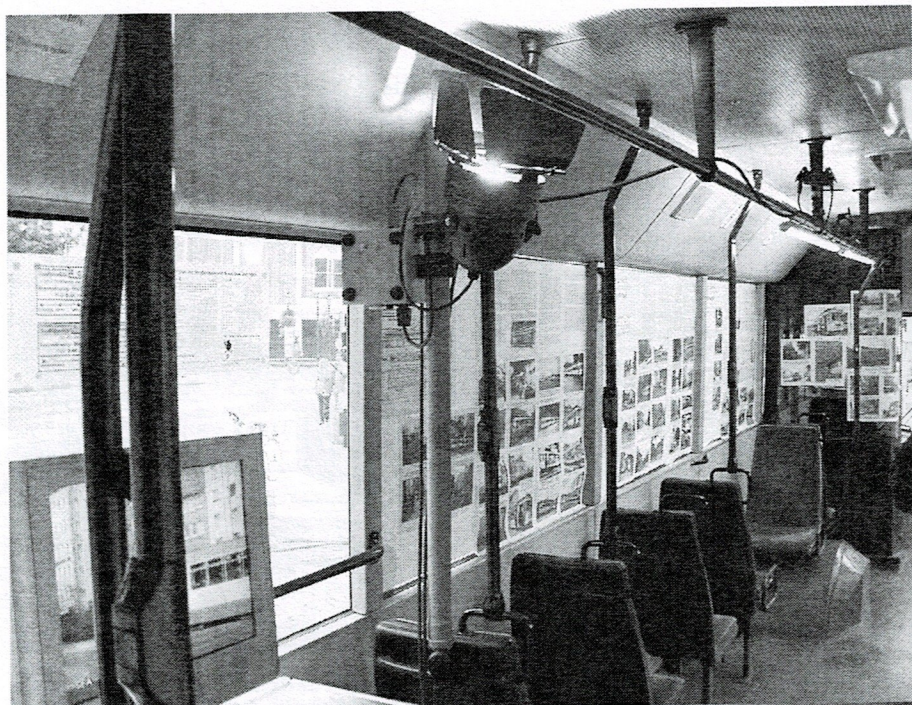
Inmitten dieses Schmelztiegels der Nationen fand sich -lokalpatriotischer könnte es kaum sein- ein Ausstellungsstück aus dem Braunschweiger Nahverkehr: Der MAN – Bus 8913, ein ehemaliges Fahrzeug der Braunschweiger Verkehrs-AG. Präsentiert wurde er von den Mitgliedern der Arbeitsgruppe Omnibus aus der BIN, in deren Privatbesitz er sich derzeit auch befindet. Die Idee, das Fahrzeug zu präsentieren kam dem Vorstand der BIN, nachdem beschlossen wurde, eine Ausstellung über die 1954 eingestellte Straßenbahnlinie A nach Wolfenbüttel zu gestalten. Der ursprüngliche Plan sah vor, das große Vereinszelt aufzubauen, um darin sowohl die Ausstellung als auch den Souvenirverkauf unterzubringen. Es kam anders...

Durch glückliche Umstände konnte soweit umgeplant werden, dass der Souvenirverkauf ins Zelt verlagert wurde und das Fahrzeug 8913 als Ausstellungshalle zur Verfügung stand. Der Bus wurde bereits am Freitag Nachmittag nach Wolfenbüttel auf den Schloßplatz gefahren, da eine spätere Überführung aufgrund des pollerumgrenzten und mit Buden verstellten Platz nicht mehr möglich gewesen wäre.

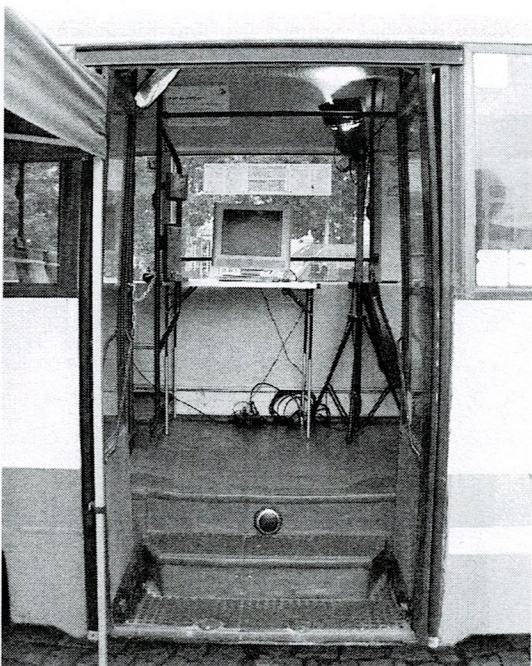


**Wagen 8913 auf dem Schloßplatz WF, die drei vorderen Seitenscheiben von innen mit
Papier für die Ausstellung versehen.
Unten das Zelt der BIN zum Literatur- und Souvenirverkauf.**





Bitte einsteigen: Im „Fahrgastfluß“ ging es durch die Ausstellung über die Linie A. Und als weiterer Publikumsmagnet kam die DVD über die Geschichte der Braunschweiger Straßenbahn zum Einsatz. Denn dank vorhandener elektrischer Energie konnte nicht nur der Flachbildschirm benutzt werden, sondern auch die Ausstellung sowie das BIN-Zelt ins rechte Licht gerückt werden.



Wieso, weshalb, warum!? Der Hintergrund von 8913

Nun fragt sich vielleicht mancher Leser, wie kommt die BIN dazu, den ex-BSVAG-Bus 8913 anlässlich dieser Veranstaltung zu präsentieren. Oder besser gefragt: Wo kommt der so plötzlich her?

Letztlich begann die Entwicklung auf der letzten Jahreshauptversammlung der BIN im März 2010, wo die Grundsatzentscheidung getroffen wurde, ergänzend zum vorhandenen Straßenbahn-Museumswagenpark zu sondieren, ob und unter welchen Umständen ein Museumsbus für die BIN nützlich und bezahlbar ist. Es wurde eine Arbeitsgruppe Omnibus gebildet, die sich diesen Fragen zu widmen hatte. Per Internet und mittels persönlicher Kontakte wurde fleißig recherchiert, bis die Gruppe auf das Fahrzeug 8913 aufmerksam wurde. Das Fahrzeug wurde nach der Außerdienststellung in Braunschweig an die Firma Tappe in Kreiensen weiterverkauft, die es nach Jahren der Nutzung als Wagen 913 ihrerseits abgeben wollte. Nun hatte an dem Wagen der Zahn der Zeit bereits so genagt, dass die Gefahr groß war, er landet auf dem Schrottplatz. Deshalb hatten einige Mitglieder der AG Bus der BIN die verwegene Idee, das Fahrzeug aus eigenen Mitteln privat zu erwerben, um die Chance einer potentiellen musealen Erhaltung zu gewährleisten.



In diesem Zustand wurde das Fahrzeug von der AG Bus entdeckt: Abgestellt auf einem ungepflasterten Betriebsgrundstück der Fa. Tappe, bereits von Schmieren mit den ersten „Verschönerungen“ versehen. Es galt also schnell zu handeln!



Die AG Bus der BIN und ihr Fundstück auf dem Betriebshof der Firma Tappe.

Es wurden infolgedessen Verhandlungen mit der Firma Tappe in Gang gesetzt, Besichtigungstermine vereinbart, ein Überführungskennzeichen besorgt und das Fahrzeug nach Braunschweig zurückgeholt. Dort angekommen wurde zunächst durch Herrn Glaser auf dem Busbetriebshof Lindenberg eine Durchsicht durchgeführt, um eine erste Einschätzung der Substanz zu bekommen, danach erfolgte die Unterbringung auf dem Betriebshof Hasenwinkel.

Und nun? Weiter Hausaufgaben machen!

Die Besichtigung durch Herrn Glaser brachte -wie bei einem alten Fahrzeug zu erwarten- gute und schlechte Seiten zutage. Der ersten Einschätzung nach sind Motor und Getriebe von solider und guterhaltener Beschaffenheit, während der Fahrzeugrahmen Rostschäden aufweist, die geschweißt werden müssen. Das Fahrzeug ist aus eigener Kraft fahrfähig, der Innenraum ist in passablem, originalgetreuem Zustand. Nun heißt es also für die AG Bus weiter, Konzepte zur Aufarbeitung sowie zur Nutzung zu finden. Anzudenken ist beispielsweise die Zusammenarbeit mit Ausbildungswerkstätten und Berufsschulen, aber auch mit Firmen im in oder sogar im Ausland. Es werden befreundete Vereine um Rat gefragt, wie die versicherungs- und steuerrechtliche Seite am Günstigsten gestaltet werden können. Wenn alle Hausaufgaben der AG Bus gemacht sind, wird es in naher Zukunft innerhalb der BIN eine konstruktive Diskussion über dieses Fahrzeug geben.



**Oben: Wieder komplett die Wagennummer,
unten kleine Rast auf dem Omnibus-Terminal am Hauptbahnhof.**



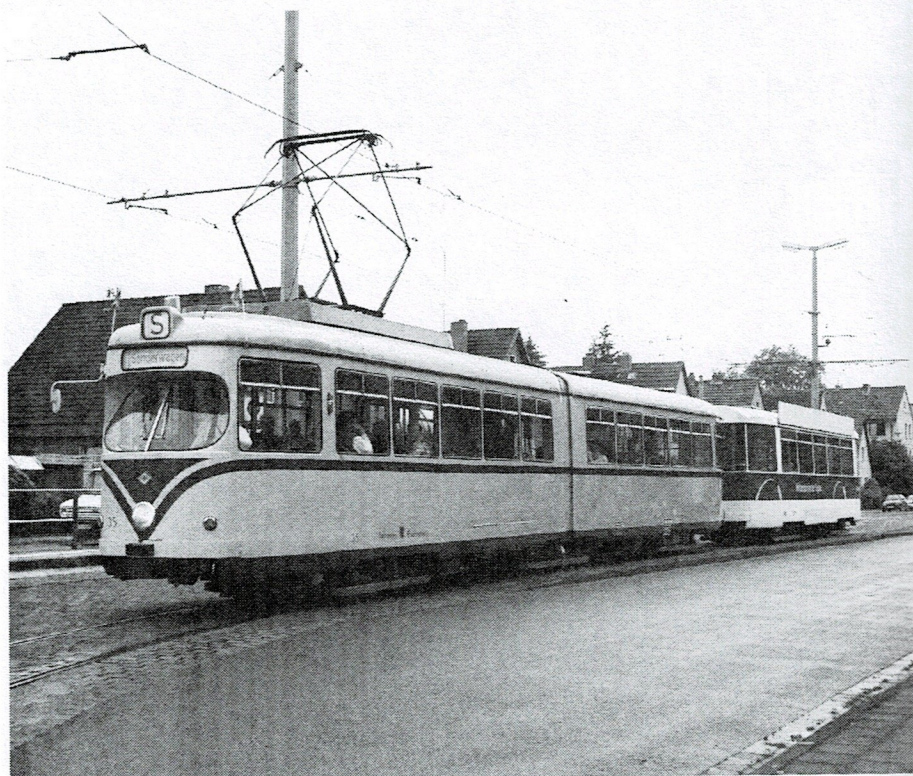
Zurück zum „Tag der Landschaft“: Als Fazit muß man festhalten, dass die Veranstaltung für die BIN ein großer Erfolg war. Der Souvenirverkauf lief gewohnt gut, durchgeführt vom bewährten BIN-Team. Insbesondere das Buch über die Linie A nach WF verkaufte sich -bedingt durch den Veranstaltungsort- überdurchschnittlich gut. Noch wichtiger ist festzuhalten, dass das Wagnis, den Bus 8913 zu präsentieren, sich bestens ausgezahlt hat. Zum Einen war das Fahrzeug ansich eine Attraktion für jung&alt, obwohl mit seinen 21 Jahren fast noch ein Youngtimer. Kinder ließen sich gern auf dem Fahrersitz fotografieren, ältere Menschen interessierten sich eher für Geschichte und Technik des Busses. Zum Anderen ging das Konzept, den Bus als Ausstellungshalle zu nutzen, vollständig auf. Er zog die Besucher beständig an, die vorbereitete Präsentation über die Linie A zu besuchen; es herrschte stets ein reger Andrang. Ebenfalls muß man feststellen, dass es sich gelohnt hat, diese Ausstellung ins Leben zu rufen. Diese Innovationen -Bus und Ausstellungen- sollte für künftige Veranstaltungen weiterverfolgt werden.

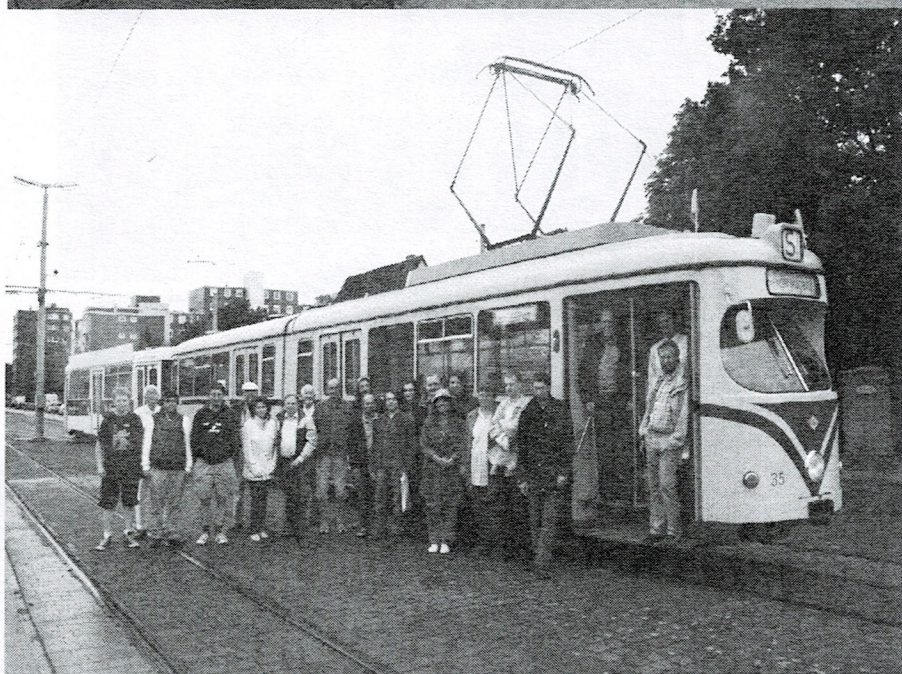


Der Rollende Vereinsabend

Text: Andreas Falkenhagen, Bilder: Christoph Heine

Samstag, 12. Juni 2010: Es regnet in Braunschweig! Wieder einmal... Aber im Gegensatz zu sonstigen Regentagen konnte das uns -die Mitglieder der BIN- nicht ärgern! Denn wir hatten einen guten Grund zum Strahlen: Es fand wie jedes Jahr der Rollende Vereinsabend statt. Dieses Jahr gab es fahrzeugtechnisch einen besonderen Leckerbissen, denn der Museumswagen 35 durfte sich an einem Mannheimer Beiwagen versuchen, namentlich an Bw 7474. Eine Kombination die es 1992 letztmalig gab, da allerdings im Linieneinsatz auf der 2. Mit diesem Gespann ging es durch das Braunschweiger Netz: Stöckheim sowie Siegfriedviertel standen unter Anderem auf der Fahrzielliste. Auch die kulinarische Seite kam nicht zu kurz; wir durften mit freundlicher Genehmigung der BSVAG auf dem Gelände des Betriebshof Hasenwinkel grillen. Allen Beteiligten, den Helfern, der BSVAG sowie dem Fahrer vielen Dank für diesen schönen Tag.



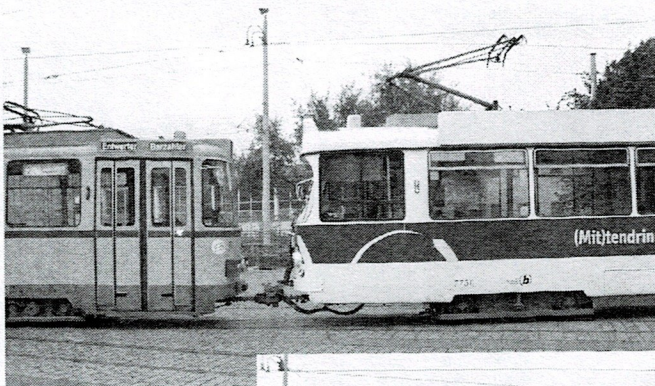


Die Situation um Wagen 15: Zwischen hoffen und rangieren

Text und Bilder: Andreas Falkenhagen

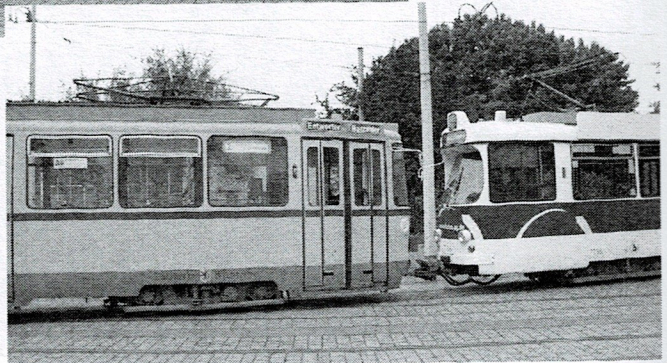
Dieses Fahrzeug hat es nicht leicht: Schon zu seinen Einsatzzeiten stand es in Sachen Beliebtheit beim Fahr- und Werkstattpersonal meist im Schatten seiner Düwag-Mitstreiter. Und auch heute als Museumswagen hat der LHB-Prototyp einiges zu erdulden. Nach Ablauf der HU zunächst noch auf Altewiek abgestellt, dort zeitweilig als Aufenthaltsraum für Reinigungskräfte mißbraucht und von vorbeifahrenden Putzmaschinen zerschrammt, ist er nun im Bth. Hasenwinkel beheimatet. Aufgrund der Nutzung eines Hallenteiles zur Renovierung von 95er Niederflurwagen ist Wagen 15 nun leider im Freien abgestellt. Am Freitag, dem 23. Juli fand dazu eine Rangieraktion statt, die hier dokumentiert werden soll.

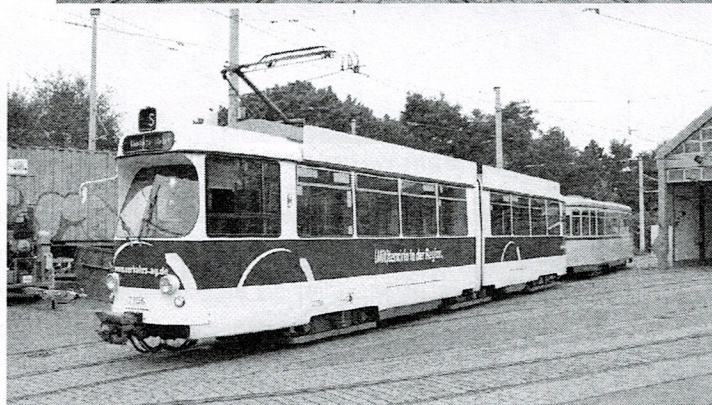
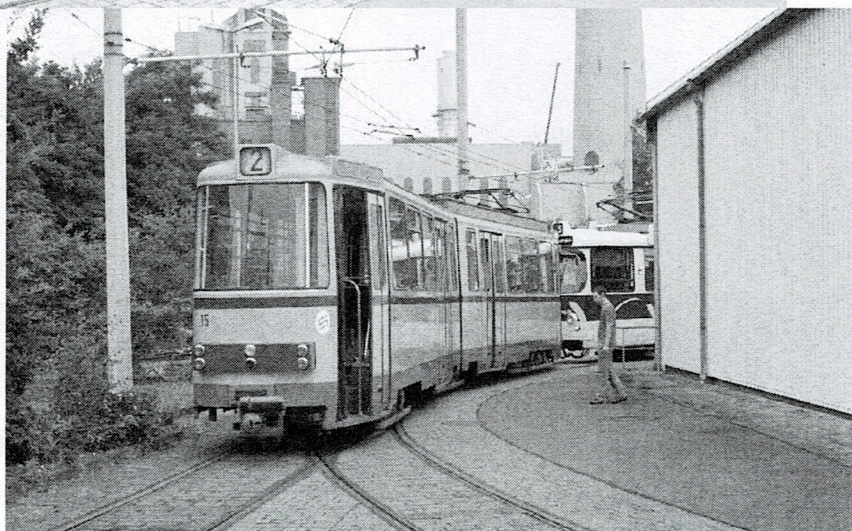
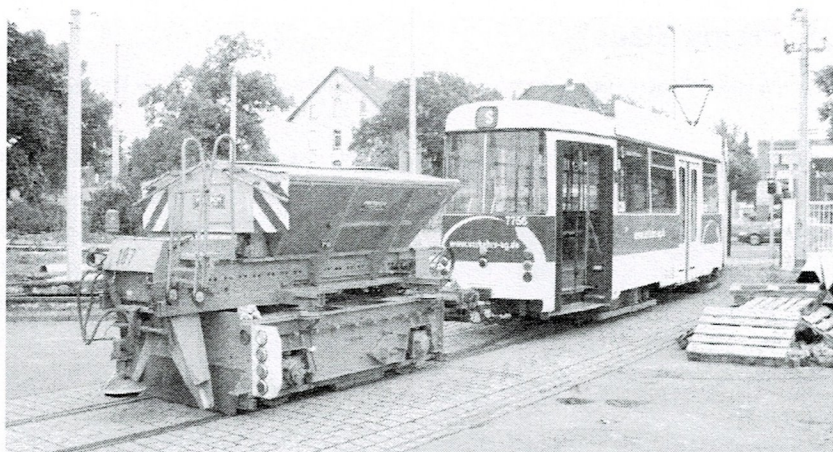
Und um der Frage zuvorzukommen, ob es hinsichtlich der Entwicklung bei diesem Wagen nur Negatives zu berichten gibt: NEIN! Es gibt auch Gutes! Am 12. August fand eine Besichtigung des Fahrzeuges durch eine leitende Persönlichkeit der Firma Alstom statt. Diese Besichtigung stand im Zusammenhang mit der Intensivierung der Bemühungen seitens des Vereinsvorstandes zur Erhaltung dieses Wagens. Die Gespräche mit Alstom hinsichtlich möglicher Zusammenarbeit werden künftig konstruktiv fortgesetzt.



...6953 vs. 7756

Tauziehen...



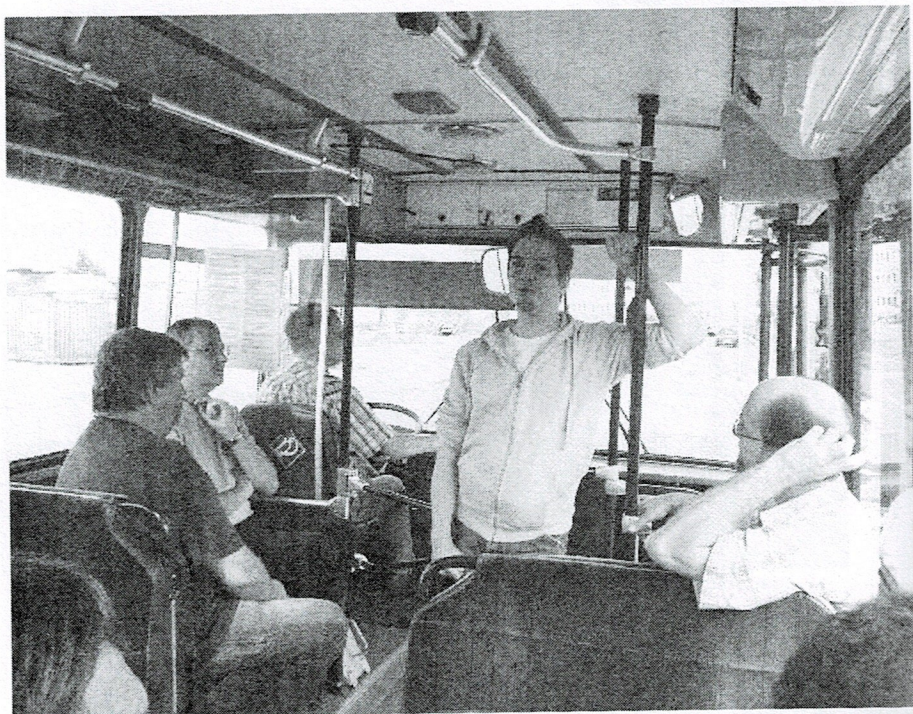


**Zunächst die
Salzlore aus
dem Weg
räumen, dann
Tw 15 rangieren
und zum Schluß
mit Bw 201 nach
„Neuwick“.
Bw 201 war zu
diesem
Zeitpunkt auch
auf dem Bth.
Hasenwinkel
abgestellt.**

Die „Fahrt ins Blaue“

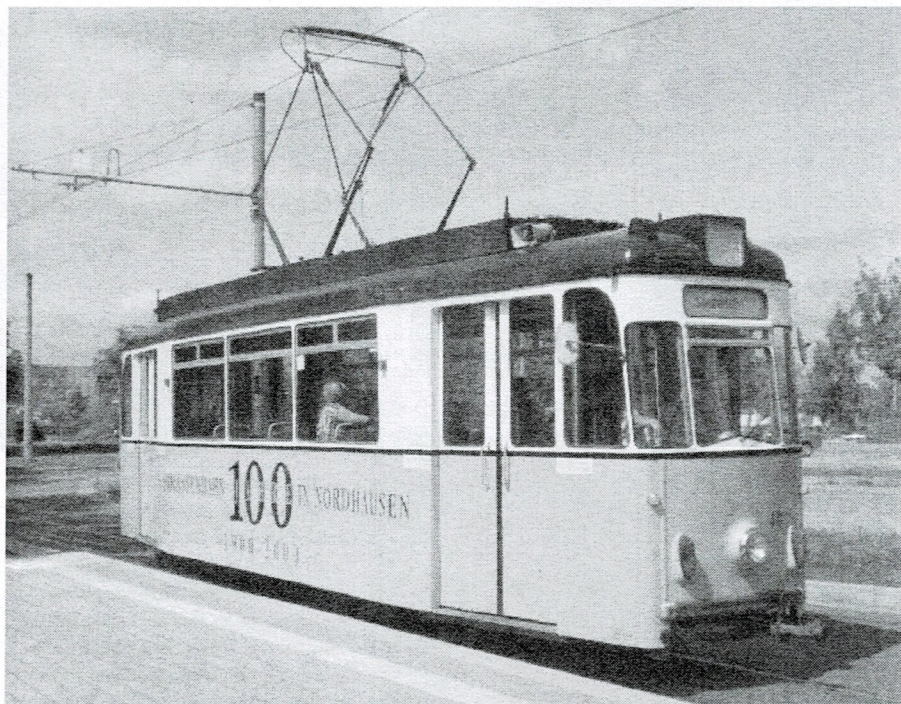
Text: Andreas Falkenhagen, Bilder: Andreas Falkenhagen, Christoph Heine, Jens Winnig

Eine schöne Tradition hat sich im Laufe der Zeit entwickelt: Einmal im Jahr startet die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr zu einem größeren Ausflug. Das Ziel: Zunächst unbekannt! Dieses Jahr wurden die Teilnehmer mit einem Besuch in Nordhausen überrascht. Nicht nur, dass mit einem historischen Bus angereist wurde, nämlich dem Setra Kässbohrer SG 180 S Baujahr 1984 der IG Setra aus Celle, sondern vor Ort wurde zunächst das Netz der Nordhäuser Straßenbahn mit einem Fahrzeug aus DDR-Produktion bereist, dann der dortige Betriebshof besichtigt.



Begrüßung der Teilnehmer durch den 2. BIN-Vorsitzenden Andreas Falkenhagen

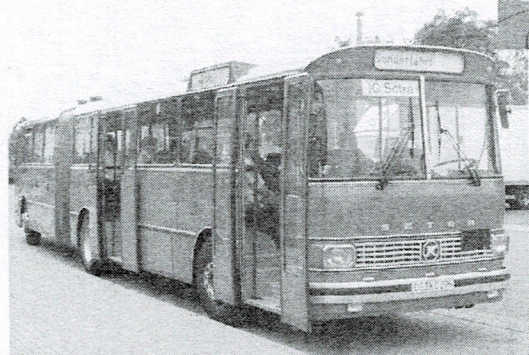
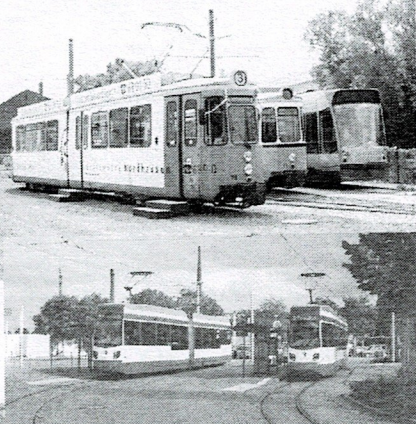
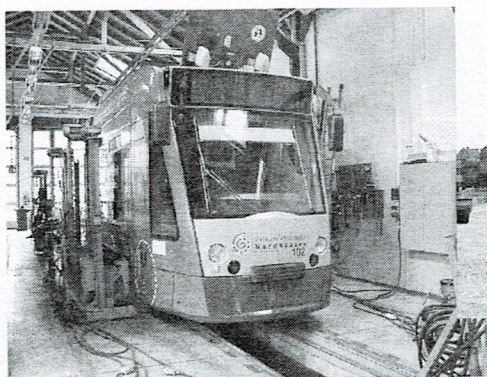
Das Programm wurde abgerundet durch eine Fahrt mit dem Combino DUO, einem Zweisystem-Fahrzeug mit Diesel-Hilfsgenerator, was über die Stadtgrenzen Nordhausens hinaus auf dem Netz der Harzer Schmalspurbahnen das Umland ansteuert. Auf der Rückfahrt wurde ein kleiner Zwischenstop in Halberstadt gemacht, wo die Szenerie rund um den erneuerten Hauptbahnhof mit der dortigen Tram bewundert werden konnte.



„Unser“ Museumswagen für diesen Tag: Gotha-Tw 40, Modell T57, Baujahr 1959.



Rechts im Bild Herr Schramm, unser Fahrer und ehemaliger Betriebsleiter der Nordhäuser Straßenbahn. Ihm gebührt ein großes Dankeschön für die freundliche Betriebsführung und geduldige Beantwortung aller Fragen.



Oben links ein Combino in Reparatur, oben rechts ein abgestellter Gt4 ex. Stuttgart, nun Heim der Modellbaugruppe Nordhausen. Darunter zwei Fahrzeuge in Halberstadt. Mitte links der Setra SG 180 S. Ein großer Dank der IG Setra für die Zurverfügungstellung dieses Fahrzeuges!



Das obligate Gruppenbild!

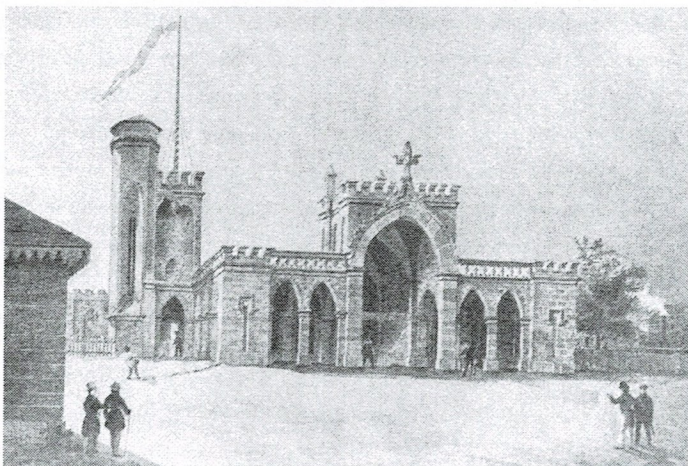
Braunschweigs neuer Hauptbahnhof wird 50

Text: Andreas Feist, Bilder aus „Hauptbahnhof Braunschweig 1960“, Westermann 1960

Am 1. Oktober steht ein Geburtstag an. Braunschweigs „neuer“ Hauptbahnhof wird 50 Jahre alt. Obwohl ein halbes Jahrhundert vergangen ist, unterscheiden viele Braunschweiger auch heute noch zwischen dem alten und dem neuen Bahnhof. Aber genau genommen handelt es sich um den dritten Bahnhof am zweiten Standort.

Der erste Bahnhof

Die Standorte des ersten und zweiten Bahnhofs waren identisch. Das erste Bahnhofsgebäude wurde vom Braunschweigischen Hofbaurat Carl Theodor Ottmer im neogotischen Stil entworfen und ähnelte einer kleinen Raubritterburg. Die Anlage war als Durchgangsbahnhof konzipiert, war aber das Ende der Eisenbahnstrecke und somit ein Kopfbahnhof. Der Bahnhof wurde zusammen mit der ersten deutschen Staatseisenbahn, und der vierten Eisenbahn in Deutschland überhaupt, am 1. Dezember 1838 in Betrieb genommen. Der Bau der Eisenbahn ging auf das Betreiben des Braunschweigischen Staatsmanns Philipp von Amsberg zurück, der zunächst eine Eisenbahn zwischen Braunschweig, Hannover und Bremen vorsah. Dieses Projekt scheiterte jedoch am König von Hannover. Darauf hin konzentrierten sich seine Planungen auf das Herzogtum Braunschweig, die sich auch durchsetzen ließen. Die erste Strecke führte bis Wolfenbüttel und wurde in den darauf folgenden Jahren schrittweise bis Bad Harzburg verlängert. Der Eisenbahnbetrieb brachte dem Herzogtum Braunschweig einen wirtschaftlichen Aufschwung. Auch wenn sich das Herzogtum Braunschweig durch den Bau und Betrieb einer Staatseisenbahn als sehr fortschrittlich zeigte, wurde der Anstieg des Verkehrsaufkommens unterschätzt. Bereits wenige Jahre nach der Inbetriebnahme erwies sich das Gebäude als zu klein.



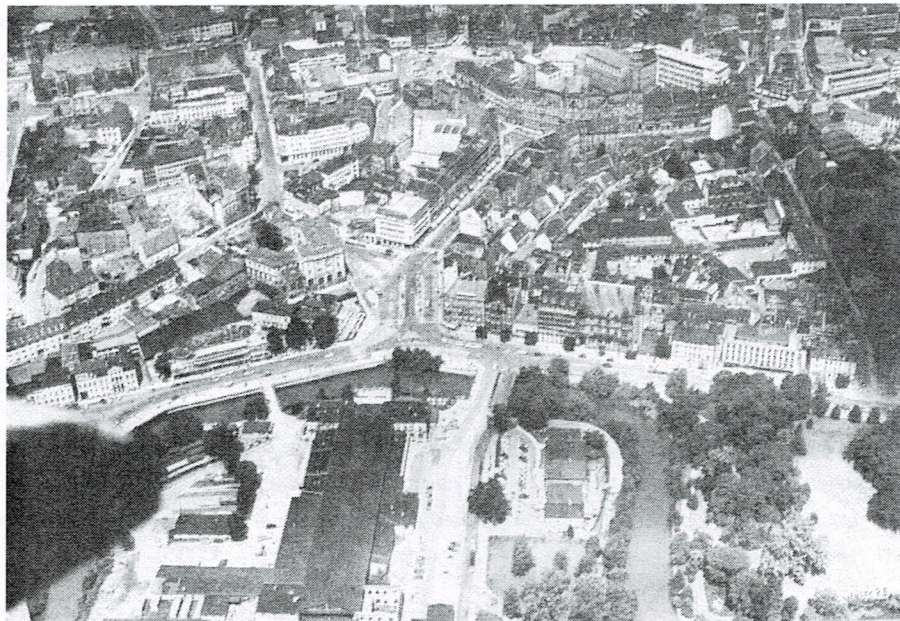
**Das erste
Bahnhofsgebäude.**

Der zweite Bahnhof

So entstand ab 1843 an gleicher Stelle ein ebenfalls von Carl Theodor Ottmer entworfener Neubau im klassizistischen Stil, der am 18. November 1845 in Betrieb genommen wurde. Im Gegensatz zum ersten Bahnhof war dieser auch als Kopfbahnhof konzipiert. Aber er erwies sich im Laufe der folgenden Jahrzehnte immer wieder dem steigenden Verkehrsaufkommen als nicht gewachsen. Das Empfangsgebäude wurde zwar kaum verändert, aber die Gleishalle wurde mehrfach erweitert, die Zahl der Gleise Ende des 19. Jahrhunderts erhöht, bis schließlich die Gleise aus Platzgründen aus der Halle entfernt werden mußten.

Abgesehen vom Kapazitätsproblem zeigte sich auch, daß der Standort und die Ausführung als Kopfbahnhof unglücklich gewählt waren. Zu Beginn des Eisenbahnverkehrs war es durchaus verständlich, daß der Bahnhof am Südrand der Innenstadt errichtet wurde. Braunschweig lag am nördlichen Rand des Herzogtums und um die einzelnen Landesteile an den Braunschweiger Hauptbahnhof anzuschließen, schien diese Lage sinnvoll. Als jedoch die einzelnen inzwischen entstandenen Eisenbahnnetze zusammenwuchsen, zeigte sich, daß die Hauptverkehrsrichtung nicht mehr nach Süden, sondern in Ost-West-Richtung verlief. Auch zeigte sich die Gestaltung als Kopfbahnhof durch das Wechseln der Lokomotiven als hinderlich und zeitaufwändig. Hinzu kam die ab 1871 nördlich an Braunschweig vorbeiführende „Lehrter Bahn“, die Hannover direkt mit Berlin verband und Braunschweig vom nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr teilweise abzuhängen drohte.

So wundert es nicht, daß bereits 1870 der Braunschweiger Stadtbaurat Carl Tappe in seinem Stadterweiterungsplan einen neuen Standort des Hauptbahnhofs vorsah; interessanterweise genau an dem Standort, an dem sich heute der neue Hauptbahnhof befindet. In den folgenden Jahrzehnten wurden immer wieder neue Standorte erörtert, die meisten im Bereich zwischen altem Bahnhof und Eisenbüttel. Im Jahr 1889 wurde auch die Drehung des Bahnhofs um 180 Grad am alten Standort erörtert. Eine andere Überlegung war die Verlegung des Hauptbahnhofs an das Ende der Kaiser-Wilhelm-Straße (Jasperallee) in Nord-Süd-Richtung. Schließlich gab es zwischen 1909 und 1932 konkrete Planungen, den Bahnhof im Bereich des heutigen Messegeländes zu errichten. Wenn diese Planung realisiert worden wäre, hätte dies jedoch den Abriß eines Teils der Industrieanlagen im Bereich Böcklerstraße und Riedestraße sowie die Zerschneidung des Bürgerparks durch die Bahnanlagen nach sich gezogen. Alle Planungen und Überlegungen stellten sich als schwierig dar, weil zu dieser Zeit das Gebiet um die Braunschweiger Innenstadt bereits mit Wohnungen und Industrieanlagen dicht bebaut war und somit der Bau eines innenstadtnahen Hauptbahnhofs aufgrund der hohen Kosten nicht in Frage kam.



Der alte Hauptbahnhof nach dem Krieg.

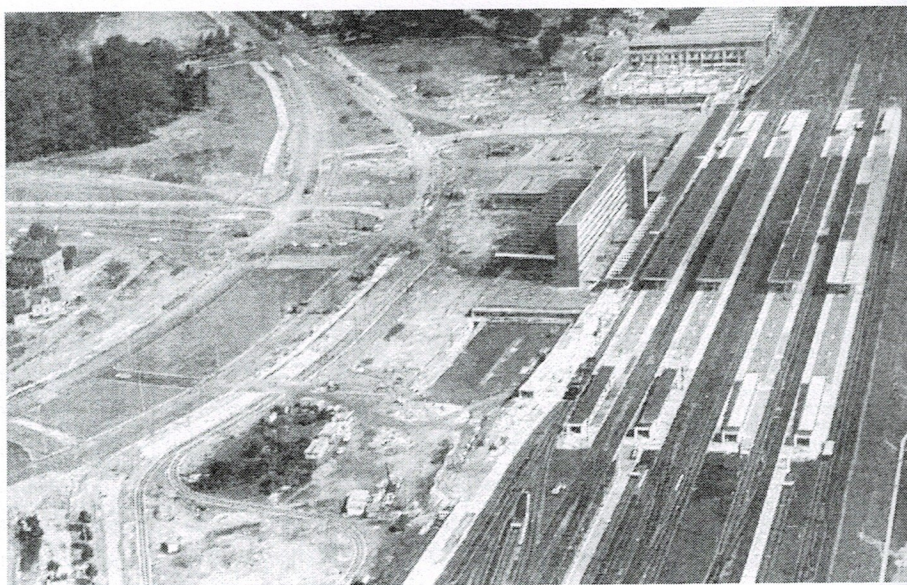
Im Jahr 1937 beschloß die damalige Reichsregierung, die im Raum Salzgitter vorhandenen Eisenerze abzubauen und ein großes Stahlwerk zu errichten (damals Reichswerke Hermann Göring). Ein Jahr später fiel die Entscheidung, in der Nähe der Stadt Fallersleben das Volkswagenwerk zu errichten. Durch diese Industrieansiedlungen war nun eine Änderung der vorherrschenden Ost-West-Verkehrsrichtung in eine Nord-Süd-Richtung zu erwarten. Aus diesem Grund ordnete das Reichsverkehrsministerium Anfang 1938 eine Untersuchung des Eisenbahnnetzes im Braunschweiger Raum an, die der Verkehrswissenschaftler Edmund Frohne von der Reichsbahndirektion Hannover vornahm.

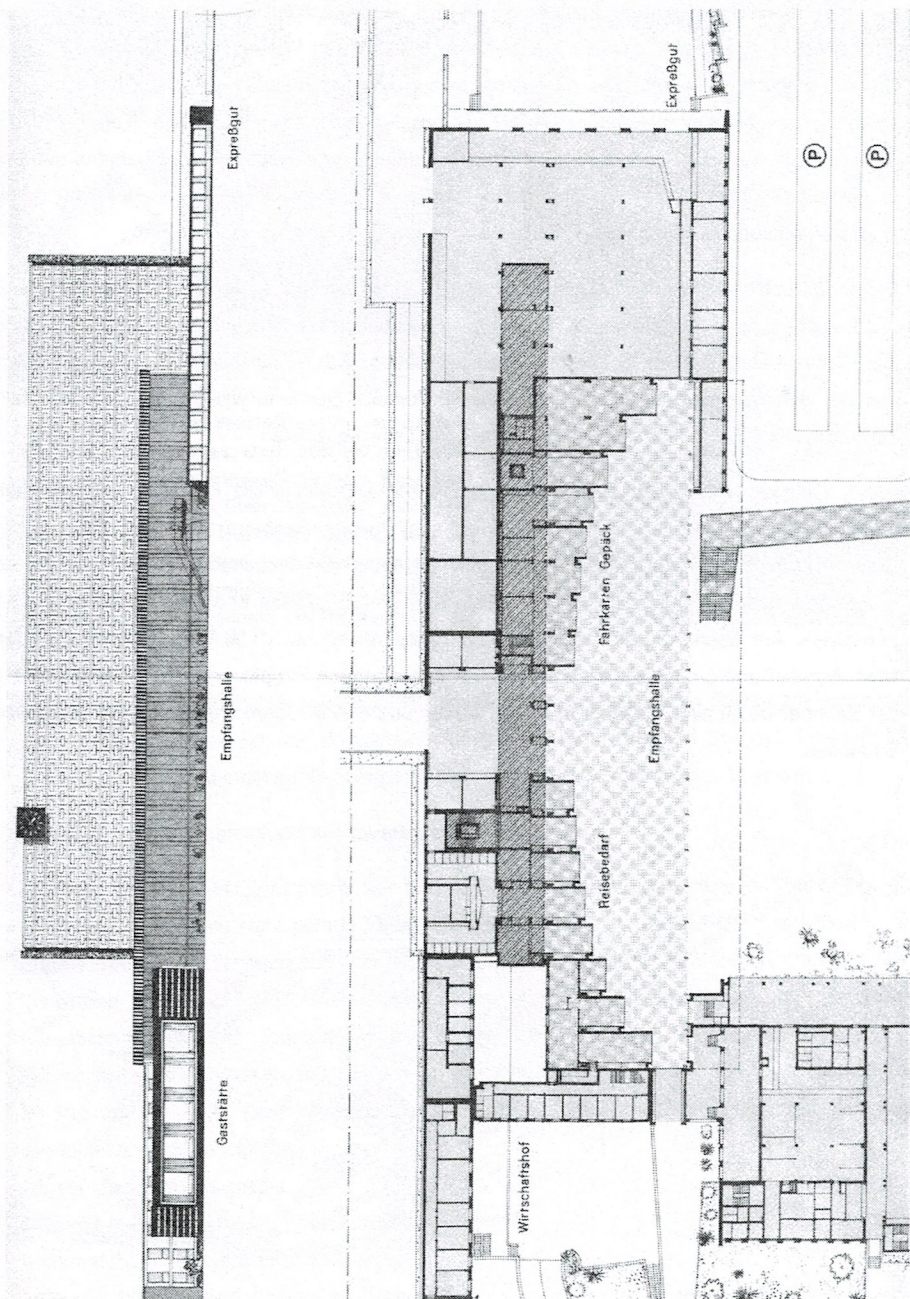
Bereits am 1. Dezember 1938 schlossen die Deutsche Reichsbahn und die Stadt Braunschweig einen Vertrag über den Bau eines neuen Rangier-, Güter- und Personenbahnhofs. Wegen des bereits stark angestiegenen Güterverkehrs wurde der Rangierbahnhof zuerst gebaut und bereits teilweise 1940 in Betrieb genommen. Der Bau eines neuen Hauptbahnhofs galt als nicht kriegswichtig und wurde zurückgestellt. Im Laufe des 2. Weltkrieges wurde auch der Braunschweiger Hauptbahnhof stark in Mitleidenschaft gezogen. Insbesondere die Luftangriffe am 19. Mai 1944 und am 3. März 1945 zogen schwere Zerstörungen nach sich. So war das Dach der Bahnhofshalle eingestürzt und das Empfangsgebäude mußte im Ostflügel nach der Instandsetzung mit einem Notdach auskommen, so daß von Friedrich-Wilhelm-Platz aus gesehen die rechte Hälfte des Gebäude höher war als die linke.

Manche Teile des Bahnhofsgebäudes wurden erst gar nicht wieder aufgebaut und blieben als Ruinen stehen. So machte der Hauptbahnhof bis zu seiner Stilllegung einen heruntergekommenen Eindruck.

Bereits am 7. Mai 1945 erfolgte die Wiedereröffnung eines beschränkten Personenverkehrs. Bis zum 1. Juni 1945 waren Peine, Holzminden, Oebisfelde, Oschersleben, Helmstedt und Bad Harzburg wieder mit der Eisenbahn erreichbar. Die Leitung für den Wiederaufbau des Eisenbahnnetzes im Braunschweiger Raum wurde Edmund Frohne übertragen, der inzwischen im Dienst des Freistaats Braunschweig stand und später Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und Präsident der Deutschen Bundesbahn wurde. 1953 erklärte sich die Deutsche Bundesbahn als Nachfolgerin der Deutschen Reichsbahn bereit, in den 1938 mit der Stadt Braunschweig abgeschlossenen Vertrag über den Bau eines neuen Hauptbahnhofs einzutreten. Vorantreibende Kraft war wiederum Edmund Frohne. Die finanziellen Fragen wurden zwischen der Stadt Braunschweig, der Deutschen Bundesbahn, der Braunschweigischen Staatsbank sowie der Industrie- und Handelskammer unter der Leitung ihres Präsidenten Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm im Laufe des Jahres 1955 geklärt.

Ab 1953 begann auch die Bundesbahn damit, ihre Strecken als künftige Zulaufstrecken zum neuen Hauptbahnhof umzugestalten und im Planum anzuheben. Dadurch wurden viele Bahnübergänge durch Überführungen ersetzt. Der bei der Trümmerbeseitigung anfallende Schutt wurde zur Aufschüttung der Bahndämme genutzt.

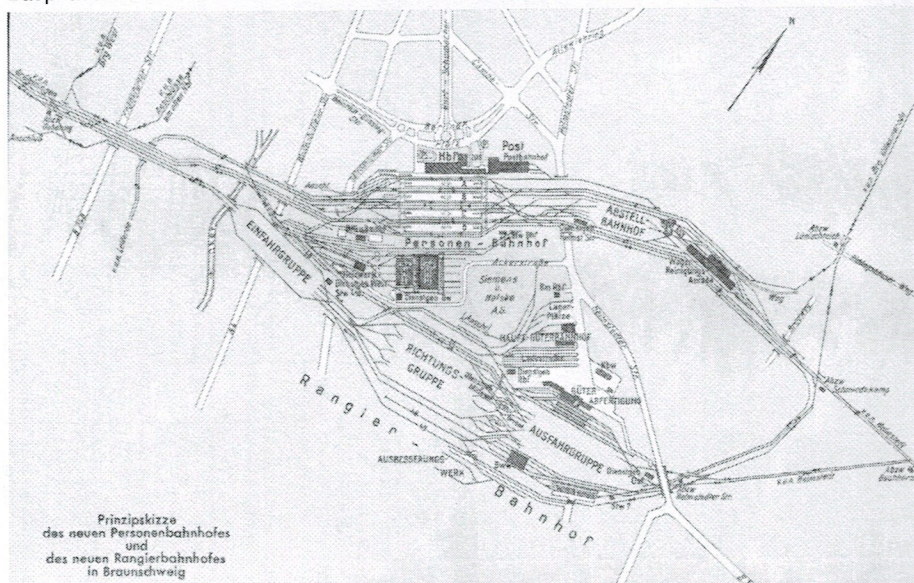




Auf die Stadt Braunschweig kamen erhebliche Verpflichtungen zu, denn sie mußte das Straßennetz umgestalten, mehrere Häuser abreißen und den Windmühlenberg sowie Viewegs Garten erheblich verkleinern. Diese Bauarbeiten begannen im August 1958. Die Zufahrtsstraßen bestehen aus einer Verlängerung des Rings bis zur Wolfenbütteler Straße (Leonhardplatz, Berliner Platz, Heinrich-Büssing-Ring), einer Verbindungsstraße zwischen Hauptbahnhof und der Innenstadt (Berliner Platz, Kurt-Schumacher-Straße, Augustplatz/John-F.-Kennedy-Platz) sowie einer Veränderung des Verlaufs der Salzdahlumer Straße in Richtung Berliner Platz.

Der erste Spatenstich für den Neubau erfolgte 1957 durch Bundesverkehrsminister Seehofer. Für das Empfangsgebäude fand am 24. März 1959 die Grundsteinlegung und am 15. Oktober 1959 das Richtfest statt. Der Architekt des Empfangsgebäudes war Bundesbahnoberrat Erwin Dürkop von der Bundesbahndirektion Hannover. Vorbild für das Gebäude war die Stazione Centrale Termini in Rom. Seit 1993 steht das Gebäude unter Denkmalschutz.

Am 1. Oktober 1960 wurde der neue Hauptbahnhof eingeweiht. Die Eröffnungsfeierlichkeiten begannen am Vormittag mit einem Festakt, bei dem Bundesverkehrsminister Seehofer und der Erste Präsident der Deutschen Bundesbahn Oetfening die Hauptredner waren. Tausende Ehrengäste nahmen daran teil. Die volksfestartigen Feierlichkeiten endeten mit einem großen Feuerwerk. Am Abend dieses ereignisreichen Tages verließ um 23.08 Uhr der letzte Zug den alten Bahnhof und um 23.34 Uhr traf der erste Zug im neuen Hauptbahnhof ein. Damit endeten der Bahnbetrieb im alten Bahnhof nach 122 Jahren und eine 90 Jahre anhaltende Planungs- und Bauphase.





Architektonischer Würfelhusten im Umfeld des Hauptbahnhofes. Den Göttern sei Dank, dass von dieser Abrißorgie nur ein Bruchteil umgesetzt wurde. Eine ähnliche Barbarei findet derzeit in Stuttgart statt, wo im Rahmen der Bahnhofsumgestaltung große Teile des denkmalgeschützten Bahnhof abgerissen und durch 08/15-Architektur ersetzt werden.

Der Kopfbau des alten Bahnhofs wurde 1961 von der Braunschweigischen Staatsbank erworben, durch den Architekten Hannes Westermann umgestaltet und 1966 als Sitz des Direktoriums seiner Bestimmung übergeben. Die übrigen Teile des alten Bahnhofs wurden beseitigt.

Auswirkungen auf den Straßenbahnverkehr

Der Bau des neuen Hauptbahnhofs war für die Straßenbahn von existenzieller Bedeutung. Ab etwa 1957 wurde eine nicht gerade von Sachverstand geprägte Debatte über die Zukunft der Braunschweiger Straßenbahn und über einen Straßenbahnanschluß des Hauptbahnhofs geführt. Schließlich setzte sich die Deutsche Bundesbahn durch mit dem Argument, daß der neue Hauptbahnhof an das Straßenbahnnetz angeschlossen werden müsse, solange es in Braunschweig eine Straßenbahn gäbe und berief sich auf eine Klausel im 1938 abgeschlossenen Vertrag mit der Stadt Braunschweig. Als 1958 die Straßenbauarbeiten begannen, sah das Straßenbahnnetz wie folgt aus:

- 1 Siegfriedstraße – Augusttor
- 3 Gliesmarode/Voigtländer – Frankfurter Straße
- 4 Krematorium - Hauptbahnhof
- 5 Ölper – Augusttor und Werksteig - Richmond
- 8 Riddagshausen - Hauptbahnhof

Nachdem ab 06.12.1959 die Linie 5 nicht mehr verkehrte, wurde das Augusttor nur noch von der Linie 1 in einer großen Schleifenfahrt über Bohlweg, Stobenstraße, Auguststraße, Augustplatz, Lessingplatz, Bruchtorwall, Friedrich-Wilhelm-Platz, Friedrich-Wilhelm-Straße, Waisenhausdamm, Bohlweg bedient. Zu diesem Zeitpunkt waren die Stobenstraße und die Auguststraße noch nicht verbreitert und die Straßenbahnstrecke eingleisig. Im Zusammenhang mit dem Bau der Zufahrtsstraßen zum neuen Hauptbahnhof wurde auch dieser Straßenzug erheblich verbreitert und die Straßenbahnstrecke zweigleisig ausgebaut. Mit dieser Verbreiterung war auch eine Begradigung des Straßenzuges Auguststraße – Augustplatz verbunden. Mit Fortschreiten des Straßenbaus wurde die Linie 1 ab 22.07.1960 ab Bohlweg über Waisenhausdamm, Friedrich-Wilhelm-Straße, Friedrich-Wilhelm-Platz, Bruchtorwall zum alten Bahnhof geführt. Wenige Tage zuvor, am 10.07.1960, wurde die Linie 4 vom alten Bahnhof zur Wendeschleife Karrenführerplatz zurückgenommen, die nun erstmals fahrplanmäßig bedient wurde.

Am Einweihungstag, dem 01.10.1960, setzten die Stadtwerke Braunschweig einen Straßenbahn-Pendelverkehr zwischen altem und neuen Bahnhof ein. Die Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs ab 02.10.1960 brachte für den öffentlichen Personennahverkehr im Braunschweiger Innenstadtbereich umfangreiche Veränderungen mit sich. Ab diesem Tag wurden die Neubaustrecken Augustplatz – Kurt-Schumacher-Straße – Berliner Platz sowie die Verbindung Berliner Platz – Leonhardplatz, bis 1963 noch ohne Linienverkehr, sowie der verbreiterte Straßenzug Stobenstraße – Auguststraße mit zweigleisig ausgebauter Straßenbahnstrecke in Betrieb genommen. Die Strecken Waisenhausdamm – Friedrich-Wilhelm-Platz, Dankwardstraße – Münzstraße und die Zufahrt ab Bruchtorwall zum alten Bahnhof wurden stillgelegt.

Die vier Straßenbahnlinien verkehrten nun wie folgt:

- 1 Siegfriedstraße – Augustplatz – Hauptbahnhof
- 3 Glesmarode/Voigtländer – Augustplatz – Hauptbahnhof
- 4 Krematorium – Steinweg – Augustplatz – Frankfurter Straße
- 8 Riddagshausen – Steinweg – Augustplatz

Die Linie 8 wendete zunächst mitten auf dem Augustplatz. Aber bereits ab 14.11.1960 wurde sie bis Richmond verlängert. Als die Linie 8 am 17.06.1963 „vorübergehend“ stillgelegt wurde und auch die Verbindung Leonhardstraße – Magnitorwall – Steinweg der Linie 4 nicht mehr bedient wurde, verkehrte diese über die bisherige Betriebsstrecke zwischen Leonhardplatz und Berliner Platz, zunächst jedoch mit einer Ehrenrunde durch die Schleife an der Salzdahlumer Straße, da erst ab Oktober 1965 auf dem Berliner Platz eine Gleisverbindung zwischen Leonhardplatz und Kurt-Schumacher-Straße geschaffen wurde. Zwischen dem 07.08.1975 und dem 12.07.1990 wurde diese Strecke wiederum nur für Betriebszwecke genutzt.

Weitere nennenswerte Veränderung fanden erst in den Jahren 2000 und 2004 statt. 1999 wurde damit begonnen den Bahnhofsvorplatz umzugestalten und ein Nahverkehrsterminal zu errichten, daß am 27.05.2000 eingeweiht wurde. Gleichzeitig wurde die Wendeschleife umgebaut und für die (hoffentlich) eines Tages verkehrende Regionalstadtbahn das dritte Gleis eingebaut.

Ab 25.10.2004 erfolgte der Lückenschluß zwischen dem Hauptbahnhof und der Wolfenbütteler Straße über den Heinrich-Büssing-Ring. Damit ist eine Direktverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und den Stadtteilen Heidberg, Melverode und Stöckheim vorhanden.

Auswirkungen auf den Busverkehr

Da die Stadt Braunschweig nicht beabsichtigte, den neuen Hauptbahnhof an das Straßenbahnnetz anzuschließen, sollte ein Omnibus-Pendelverkehr zwischen dem Hauptbahnhof und dem Karrenführerplatz eingerichtet werden. Diese Planung war hinfällig geworden, nachdem sich die Deutsche Bundesbahn zugunsten der Straßenbahn durchgesetzt hatte.

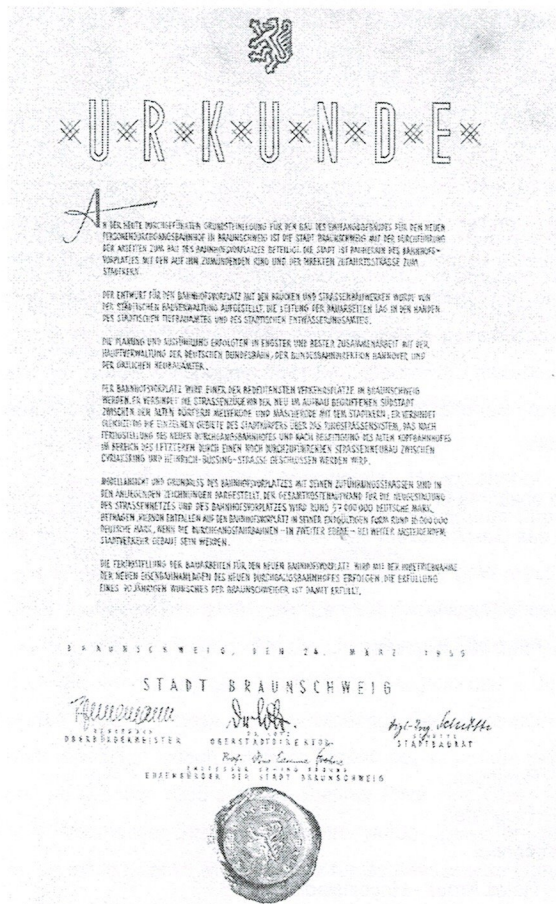
Dennoch hatte die Eröffnung des Hauptbahnhofs Auswirkungen auf die meisten Buslinien. Lediglich die Linien 11a, 13 und 17 blieben unverändert. Die Linien 11 und 19 wurden über den Hauptbahnhof geleitet und die Linien 12, 14, 14a und 16 wurden im Berufsverkehr von ihren bisherigen Endstationen Fabrikstraße beziehungsweise Hagenmarkt zum neuen Hauptbahnhof verlängert, da erwartet wurde, die Pendler nicht mit der Straßenbahn allein zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt befördern zu können. Die Erwartungen erfüllten sich jedoch nicht, und so wurden die Linien 14 und 16 ab 14.11.1960, Linie 14a im April 1961 und Linie 12 im Juni 1963 wieder bis zu ihren früheren Endstationen zurückgezogen. Auch eine Pendellinie C, die zwischen dem neuen Hauptbahnhof und dem Cityring am 1.12.1960 eingerichtet wurde, um das alte Bahnhofsviertel besser an den neuen Bahnhof anzuschließen, bewährte sich nicht und wurde bereits am 31.01.1961 wieder eingestellt.

An diesem Tag wurde auch der eben erwähnte Cityring eingerichtet, ein Einbahnstraßensystem, das entgegen dem Uhrzeigersinn um das Geschäftszentrum herumführte. Die Linie 18 befuhr als erste den Cityring und die bisher auf ihrem Weg von Ölper nach Wolfenbüttel über Breite Straße, Altstadtmarkt und Brabantstraße fahrende Buslinie A wurde auf die Gildenstraße verlegt. Ende 1960 sah das Braunschweiger Busliniennetz wie folgt aus:

- 11 Lehdorf - Welfenplatz
- 11a Rudolfplatz - Cootesiedlung
- 12 (Hauptbahnhof -) Fabrikstraße - Rüningen
- 13 Riddagshausen – Gliesmarode - Flughafen
- 14 (Hagenmarkt -) Rotes Kreuz - Veltenhof
- 14a (Hauptbahnhof – Hagenmarkt -) Rotes Kreuz - Lincolnsiedlung

- 16 (Hagenmarkt -) Humboldtstraße - Eichendorffsiedlung
 - 17 Krematorium - Welfenplatz
 - 18 Madamenweg – Stadtpark, Madamenweg - Strombeckstraße
 - 19 Rudolfplatz – Ring - Büssing
- A Ölper - Wolfenbüttel
- C Hauptbahnhof – Cityring – Hauptbahnhof

Neben dem Hauptbahnhof, zwischen Bahnhofsgebäude und Hauptpost, wurde der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) eingerichtet, der weitgehend den Busbahnhof am Kalenwall ersetzte und von dem die meisten Buslinien der KVG Braunschweig ihren Ausgang nahmen. Mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes im Zusammenhang mit dem Bau des Nahverkehrsterminals wurde der ZOB an seinem bisherigen Standort aufgegeben und mit dem Nahverkehrsterminal zusammen gelegt.



**Urkunde zur
Grundsteinlegung des
Empfangsgebäudes des
neuen Hauptbahnhofes am
24. März 1959.**

Kurzmeldungen: Unfall, Fahrzeuge, Personalwechsel

Textzusammenstellungen: Andreas Falkenhagen, Jens Winnig, Stefan Meyer,

Bilder: Jens Winnig, Stefan Meyer

Schwerer Unfall auf der Hamburger Straße

Am Samstag den 14. August 2010 ereignete sich auf der Hamburger Straße ein Straßenbahnunfall, bei dem fünf Personen verletzt wurden.

Tw 7757 war mit Bw 7772 auf dem Weg von der Haltestelle Schützenplatz, als von der Autobahn A 392 zwei Personenkraftwagen auf die Hamburger Straße Richtung Stadion abbogen. Wer die Vorfahrt/Ampel missachtet hat, ist noch nicht bekannt. Durch den Zusammenprall entgleiste der Triebwagen und überfuhr einen Oberleitungsmasten, der wie ein Streichholz umknickte. Für knapp 24 Stunden wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Ein Oberleitungsmontage-Lkw diente in der Zwischenzeit dann als Mastersatz.

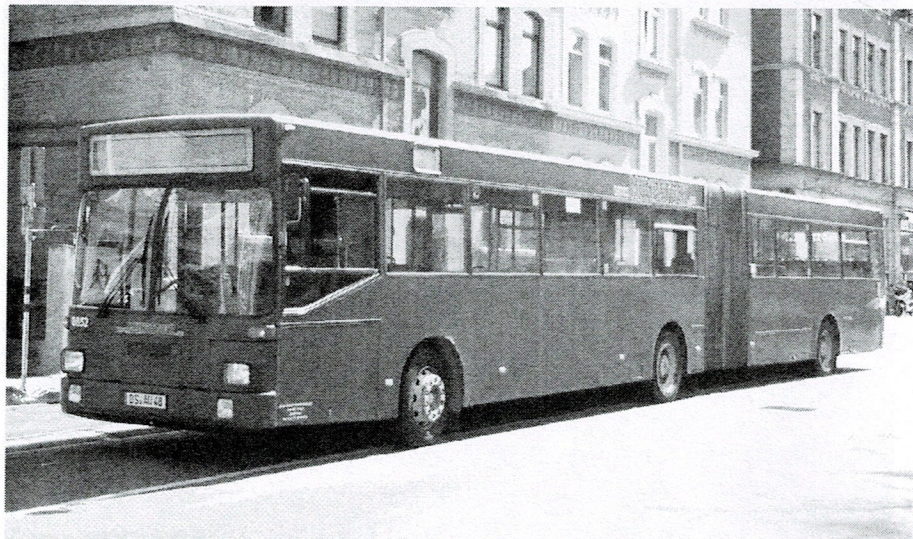
Ob der Tw 7757 wiederhergerichtet wird, ist zur Zeit noch nicht bekannt. Schäden im A-Teil wie auch im Gelenk sind anzunehmen. Evtl. wird wie in anderen Städten verfahren und aus zwei Wagenteilen ein komplettes Fahrzeug zusammengebaut, denn der abgestellte Tw 7754 besitzt ein noch intaktes A-Teil Dies ist jedoch Spekulation. Der Beiwagen 7772 ist rund eine Woche später wieder im Liniendienst.



BSVAG beschafft vier Leihbusse für den Schienenersatzverkehr:

Durch den Umbau der Haltestelle Stadion und den dadurch erforderlichen SEV nach Wenden wurde es beim Bus- Wagenpark der BSVAG sehr knapp. Da entgegen der ursprünglichen Planungen der SEV nach Volkmarode weiterhin gefahren werden muß, wurden zusätzliche Fahrzeuge nötig. Zunächst war angedacht, fünf Busse für den SEV zu kaufen. Da aber auf dem Bus- Gebrauchtwagenmarkt keine passende Busse gefunden worden sind, hat man sich entschlossen, vier Busse von drei verschiedenen Zwischenhändlern zu leihen.

In der 32. Kw 2010 kehrte nach 8913 abermals ein ex BSVAG Bus zurück nach BS. Es handelt sich dabei um den MAN SG 242 8805, Baujahr 1988. Dieser Bus war bis März 2001 bei der BSVAG im Bestand und wurde nach seiner aktiven Zeit an die Fa. Mundstock in Magdeburg abgegeben. Dort war das Fahrzeug mit dem Kennzeichen MD-EA 655 bis zum Sommer 2003 im Einsatz. Danach kehrte das Fahrzeug wieder zurück nach Braunschweig und wurde auf dem Btf. Lindenberg abgestellt. Im Oktober 2003 wurde der 8805 an die Fa. Mundstock nach Peine weitergegeben. Dort wurde der Bus auf das Kennzeichen PE- S 268 zugelassen und erhielt die neue Wagennummer 8852. Im Juni 2005 verlor die Bus dort die klassische Braunschweiger orange/weiße Lackierung und wurde ganz in blau lackiert. In der 22. Kw 2008 wurde der Bus bei Mundstock abgestellt und kam wieder zurück auf dem Braunschweiger Btf. Lindenberg wo er komplett abgerüstet wurde. Danach stand der Bus über zwei Jahre lang bei einem Buszwischenhändler westlich von BS an der Autobahn 2 ohne jemals weiterverkauft worden zu sein. Von dort aus kehrte der Bus nun zurück um in BS in der Früh- HVZ eingesetzt zu werden. 8852 erhielt das Kennzeichen BS- AU 48.



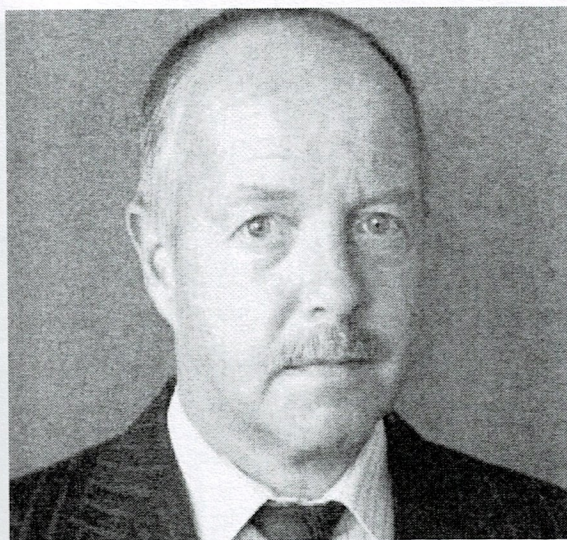
Auch der ex BSVAG MAN NG 312 9601, Baujahr 1996 kehrte in der 33. Kw 2010 zur Unterstützung des Baustellenverkehrs nach BS zurück. Der Bus wurde in der 24. Kw 2008 an dem Bus- Zwischenhändler Mirage Nutzfahrzeuge in Vippachedelhausen abgegeben. Dort stand der Bus über zwei Jahre lang ohne Einsatz. 9601 erhielt das Kennzeichen BS- AU 49.

Ebenfalls kam in der 33. Kw 2010 ein weiterer Bus von dem Bus- Zwischenhändler Mirage Nutzfahrzeuge in Vippachedelhausen. Bei dem Bus handelt es sich um den 1991 gebauten MAN SG 292, ex PNV Riesa 50, RG-PV 150, ex Leobus/RVL Zwenkau L-VR 5150, ex Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz PIR-K 113. In BS erhielt der Bus das Kennzeichen BS- AU 46.

Von einem Zwischenhändler in Volkach /M. kam ebenfalls in der 33. Kw 2010 ein gelber MAN NG 312, Baujahr 1996. Der Bus stammte ursprünglich von der Firma Schattmeier in Kempten, KE- LM 78, ex Stadtverkehr Kempten 78, KE-LM 78. In BS erhielt der Bus das Kennzeichen BS- AU 47.

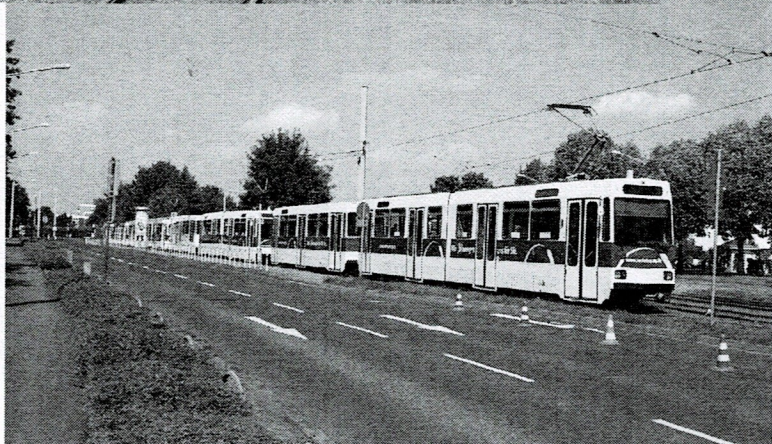
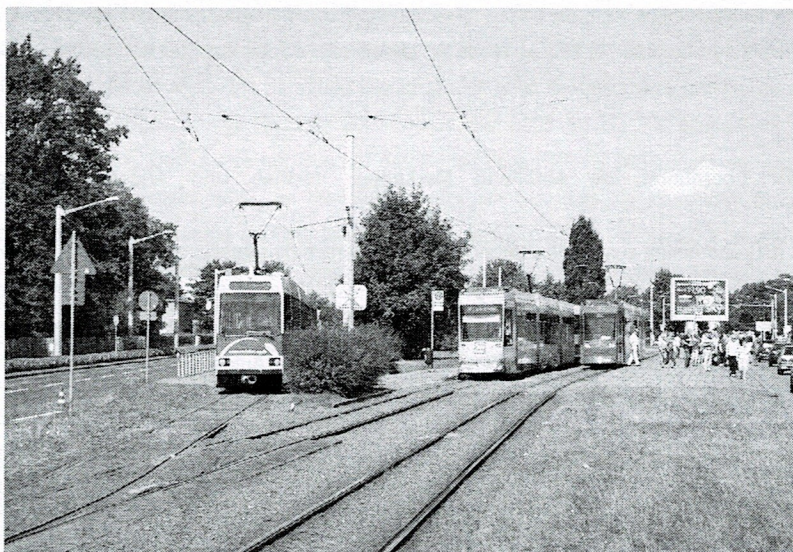
Jörg Meier übernimmt die Abteilung Marketing, Vertrieb und Angebotsplanung

Jörg Meier (51) übernimmt zum 1. November von Herrn Bartels die Abteilung Marketing, Vertrieb und Angebotsplanung bei der Braunschweiger Verkehrs-AG. Meier ist momentan Prokurist und Teamleiter für Vertrieb und Marketing bei der Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB) und vertritt das Unternehmen auch in allen Verkehrskooperationen und den Aufgabenträgern des ÖPNV. Jörg Meier ist verheiratet, hat zwei erwachsene Kinder und lebt in Vienenburg im Harz.



Umbau der Schleife Stadion beginnt

Am 22. August 2010 fand der letzte Stadionverkehr vor dem Umbau statt, der dann am 30. August 2010 startete und bis November 2010 dauern wird. Der Umbau hat im Vorfeld einiges an Wirbel in der hiesigen Politik hervorgerufen nachdem ein Lokalpolitiker das Projekt als unnütz teuer anprangerte und eigenmächtig entsprechende Behörden auf den Plan rief. Die anfallenden Kosten sowie die Notwendigkeit des Projektes konnten allerdings hinreichend begründet werden, so dass keine Verzögerungen entstanden. Auch der allwissende „Bund der Steuerzahler“, der sofort auf das Kritik-Boot aufsprang, konnte durch die Begründung des Projektes beruhigt werden. Die Schleife bekommt durch Umbau eine bessere Bus- und Bahnunsteigermöglichkeit.



Neue Werbungen



Tw 0757 mit neuer Ganzwerbung für die Braunschweiger Baugenossenschaft und Beiwagen 7471, der seit dem 13. August 2010 im Einsatz ist, am 21. August.2010 am Stadion. Diese Aufnahme wird nach dem Umbau nicht mehr möglich sein.

Tw 9562 mit Werbung für Kultur im Zelt auf der Helmstedter Straße kurz bevor die Betriebsstrecke vom „Am Hauptgüterbahnhof“, vom neuen Betriebshof abzweigt. Aufnahme am 4. Juli 2010.



Alstom wählt Braunschweig als neuen Service-Standort

Bahntechnik-Konzern eröffnet in der Borsigstrasse ein Wartungszentrum

Text und Bild: Presseinfo Alstom Deutschland AG

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.

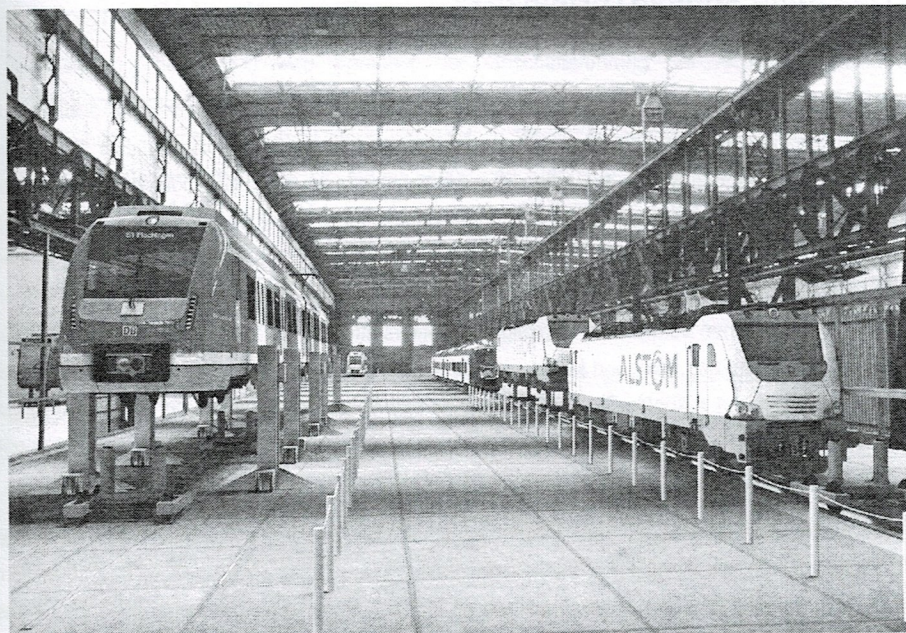
„Das neue Wartungszentrum ist für Alstom eine strategische Investition in die Zukunft. Die privaten Betreiber sind auf einen kompetenten Servicepartner angewiesen. Zum anderen gewährleistet das Know-how aus dem erweiterten Service-Geschäft Produktoptimierungen und somit einen optimalen technischen Support 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.

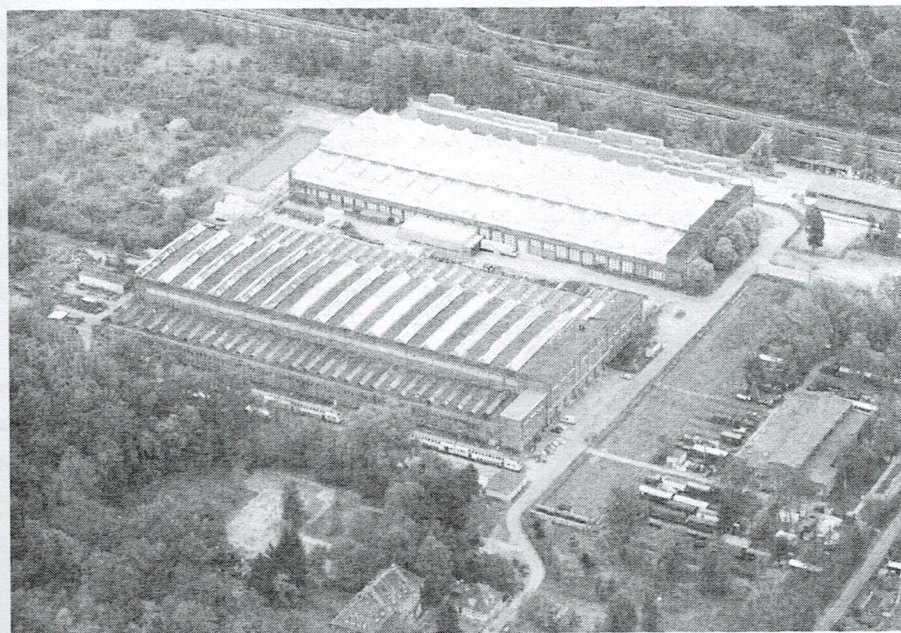
In Braunschweig wird sich das Geschäft ab 2011 auf Elektrotriebwagen und -lokomotiven konzentrieren, in Stendal finden sich die Dieselloks und -triebwagen sowie Drehgestelle und eine Vielzahl von Komponentenwerkstätten wieder. In Salzgitter ist wie bisher die Waggonreparatur ansässig. Braunschweig wird 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.



**So könnte der Betrieb bei Alstom in BS aussehen:
In der betreffenden Halle (Bild unten, vorn) werden E-Loks gewartet.
Eine stilgerechte Nutzung für das ehem. Ausbesserungswerk.**



Das neue SchmidTerminal

Text: Stefan Glinschert

Am 15. August 2010 lud das Reisebüro Schmidt in Wolfenbüttel mit einem Tag der offenen Tür zur Besichtigung des SchmidTerminals ein und über 10.000 Besucher folgten dieser Einladung. An der Halchterschen Straße entstand auf einen Teil des ehemaligen Geländes der Firma Bayer CropScience (früher Schering) in gut einjähriger Bauzeit ein Carport für 24 Solobusse sowie eine Freiabstellung für die übrigen 12 Fahrzeuge des Unternehmens. Des Weiteren wurde hier in eine neue Waschhalle und eine zweispurige Werkstatthalle investiert, die mit einer 29,5 Meter langen und rund 60 Tonnen schweren Fertigteilgrube ausgestattet ist. Im Werkstatttrakt sind auch die neuen Büroräume des Taxi- und Mitwagenunternehmens „Minicar am Wald“ angesiedelt, das mit seinen Fahrzeugen zukünftig Zubringerdienste für das Reisebüro Schmidt übernehmen wird. Auf dem rund 20.000 Quadratmeter großen Grundstück steht ebenfalls eine betriebseigene Tankstelle mit 80.000 Liter Tank zur Verfügung.

Das Besondere an diesem neuen Betriebshof ist aber der in Deutschland wohl einmalige Terminalbereich. Im ehemaligen Verwaltungsgebäude von Bayer CropScience, das 2008 vom Reisbüro Schmidt erworben wurden war, waren hierzu umfangreiche Umbauten nötig, damit aus Büroräumen im Erdgeschoss eine Wartelounge für Busreisegästen wird. Ab sofort starten die Busurlaubsreisen, die unter der Marke „Der Schmidt“ vermarktet werden, von hier aus, so dass die Reisegäste nicht mehr bei Wind und Wetter am Straßenrand auf den Bus warten müssen. Die Wartezeit in der modern gestalteten Wartelounge wird durch einen gastronomischen Service und Internet verkürzt, nachdem man an speziellen Schaltern zu seiner Reise eingechekkt hat. Das Reisegebäck können die Gäste bereits am Vorabend aufgeben und ihren Wagen auf einen von 200 kostenlosen Parkplätzen sicher abstellen. Auch eine Hotelübernachtung im gegenüberliegenden Tulip Inn Hotel wird auf Wunsch vermittelt. Von einem Glasdach geschützt gelangen die Passagiere von dem Wartebereich zu ihrem in der Auffahrt bereitgestellten Reisebus. Im nur 200 Meter von von Bahnhof und ZOB entfernten Gebäudekomplex ist nun auch die Hauptverwaltung des Reisebüros untergebracht, die bisher am Stadtmarkt gegenüber dem Rathaus angesiedelt war.

Von diesem bisher einmaligen Konzept eines Busterminals erhofft sich der Geschäftsführer Wilhelm Schmidt einen „echten Wettbewerbsvorteil“ und einen „deutlichen Umsatzsprung“. Dieser darf auch erwartet werden, bei Investitionen in Höhe von circa 5 Millionen Euro. Übrigens steht der gastronomische Bereich nicht nur Reisekunden zur Verfügung, sondern auch nur hungrigen oder durstigen Gästen.

Alstom in Salzgitter mit neuem Management

Hans-Jürgen Thews (51) wird Sprecher der Geschäftsführung der ALSTOM Transport Deutschland GmbH. Thierry Huber, Personalleiter, und Wolfram Schwab, Leiter der Plattform Regionalzüge, wurden vom Aufsichtsrat ebenfalls zu Mitgliedern der Geschäftsführung bestellt. Die bisherigen Geschäftsführer Dr. Martin Lange und Stéphane Fauth werden ihre Positionen abgeben. Die Veränderungen treten zum 1. September 2010 in Kraft. Hans-Jürgen Thews ist zum 1. August 2010 neu in die ALSTOM Transport Deutschland GmbH eingetreten. Er wird mit Wirkung zum 1. Oktober 2010 zudem Standortleiter in Salzgitter. Thierry Huber wird zum 1. September 2010 außerdem zum Arbeitsdirektor bestellt.

Dr. Martin Lange wird seine Position als Vorsitzender der Geschäftsführung aufgrund von Veränderungen in der Organisationsstruktur im Alstom-Konzern abgeben. Seine Funktion als Country Managing Director mit Verantwortung für das Geschäft des Transport-Sektors in Deutschland und Österreich wird er weiterhin mit Sitz in Berlinausüben. Zudem wurde er in seiner Position als Vorstand der ALSTOM Deutschland AG bestätigt. Stéphane Fauth wird nach fünf Jahren als Geschäftsführer und Werkleiter eine neue Aufgabe innerhalb des Alstom-Konzerns übernehmen.

Hans-Jürgen Thews erklärte: „Ich habe in meinen ersten Wochen bereits viele engagierte Mitarbeiter am Standort kennen gelernt. Ich freue mich darauf, mit ihnen qualitativ hochwertige Produkte für unsere Kunden zu entwickeln und zu fertigen.“



**Hans-Jürgen
Thews**



**Wolfram
Schwab**

Verein für Verkehrsgeschichte e.V. aus Oldenburg

Omnibusse bleiben erhalten

Text und Bilder: Jens Winnig

Für Hans-Joachim Luckau und seinem Verein für Verkehrsgeschichte e.V. aus Oldenburg gibt es eine Zukunft. Nachdem im letzten Jahr sehr starke dunkle Gewitterwolken über die einmalige Sammlung von historischen Omnibussen aus dem Hause Pekol aufgezogen waren, konnte zum Sommer dieses Jahres wieder die Sammlung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Die Sammlung ist seit 2003 im ehemaligen Omnibusbetriebshof der Firma Pekol, heutige VWG (der Verkehrsbetrieb in Oldenburg), in der Alexanderstraße 328 untergebracht. Die Stadt wollte im Jahre 2009 das Gelände vermarkten und dadurch den Verein um seine Existenz bringen. In über 25 Jahren hat der Verein, vor allem durch Herrn Luckau über 10 Omnibusse, diverse Feuerwehrfahrzeuge aus der Region, zahlreiche Personenwagen und Motorräder der Nachkriegszeit zusammengetragen sowie auch von Expeditionen ältere Lastkraftwagen erhalten. Seit einigen Jahren ist die Sammlung öffentlich zugänglich und während des Jahres 2008 wurden im Museum über 12.000 Personen gezählt.

Zum Glück ist der Name Pekol in der Stadt ein Begriff wie Büssing in Braunschweig. Dadurch wurden viele Bürger auf die bevorstehende Auflösung aufmerksam und führten eine Unterschriftenaktion durch. Innerhalb kürzester Zeit kamen über 10.000 Unterschriften zusammen. Trotzdem versuchte die Stadt als Eigentümer, das Grundstück per Ausschreibung zu verkaufen. Es gab 7 Angebote, wovon 4 die Beibehaltung der Sammlung in den derzeitigen Räumlichkeiten vorsahen. Gewonnen hat eine regionale Lebensmittelkette, die auch für den Erhalt der Sammlung am Standort ist. Dadurch ist die Sammlung nun gerettet und der Verein führt wieder seine Öffnungstage durch.

Die Rund 60 Vereinsmitglieder öffnen am 1. Sonntag im Monat die Sammlung für die Besucher. In diesem Jahr ist die Sammlung noch am 3. Oktober zu besichtigen, danach erst wieder ab Mai 2011. Da ein Großteil der Fahrzeuge aus der Sammlung für den Denkmalschutz als wertvoll eingestuft wurde, dürfen Sie Oldenburg nicht mehr verlassen.

Die von Pekol entwickelten Omnibusse sind einzigartig und im Museum ist fast von jedem Typ ein Exemplar vorhanden ist. Auch die Busse der Zeit danach werden vom Verein gesammelt, um die Unternehmensgeschichte von Pekol und heute VWG zu dokumentieren.



Pekol-Omnibus 20

Rechts: Pekol-Eigenbau-Reisebus vom Typ P60. Wagen 309 aus dem Jahre 1956/57



Unten: Der einzige erhaltene Orion-Omnibus der Welt. Insgesamt wurden nur etwa 70 Stück gebaut. Vor allem die Omnibus-Anhänger sind vielen alten Omnibusfreunden in bester Erinnerung.



25 Jahre und eine blaue Nacht

Das Depot St. Peter in Nürnberg feiert Geburtstag

Text und Bilder: Stefan Glinschert / Pressemeldung VAG

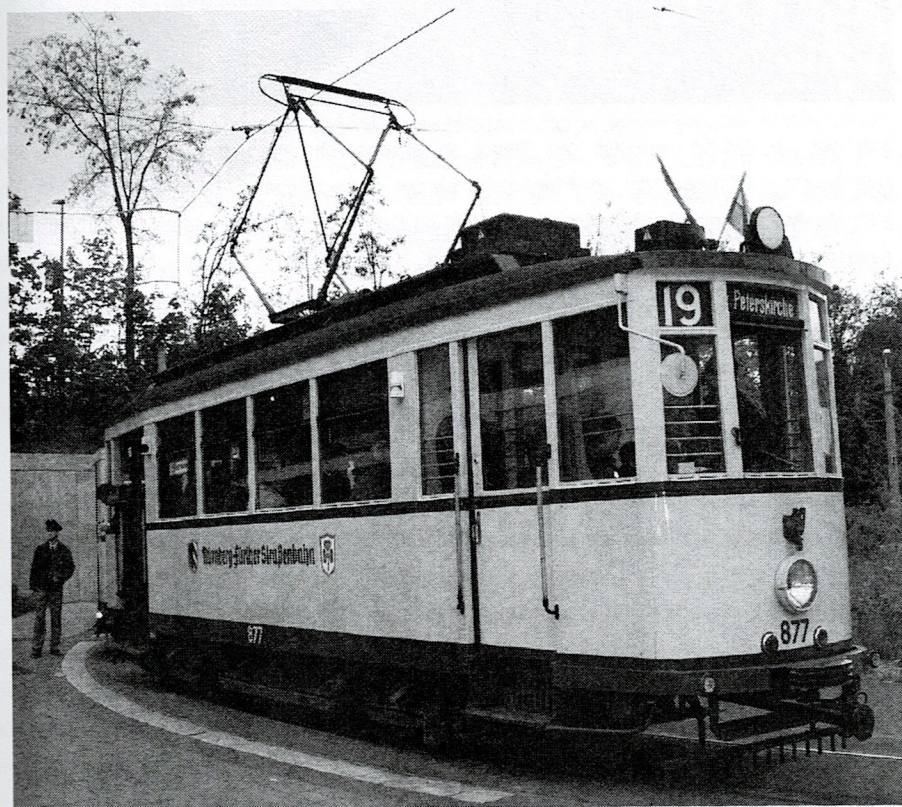
Gute Zusammenarbeit = Erfolg, so kann man es auf den Punkt bringen, denn bereits vor mittlerweile 25 Jahren öffnete das Historische Straßenbahndepot St. Peter zum ersten Mal seine Tore für die Öffentlichkeit. Bereits 2009 zählte es über eine Viertel Million Besucher und am Jubiläumswochenende kamen erneut rund 10.000 Gäste. Möglich machte diesen Erfolg nur die Zusammenarbeit der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg mit den fleißigen Ehrenamtlichen des Vereins „Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V.“. Sorgt die VAG für den Rahmen – für Gebäude und Fahrzeuge an erster Stelle – so garantieren die Vereinsmitglieder mit viel Know-how und Engagement, dass immer wieder neue Aspekte der Nahverkehrsgeschichte erlebbar werden.

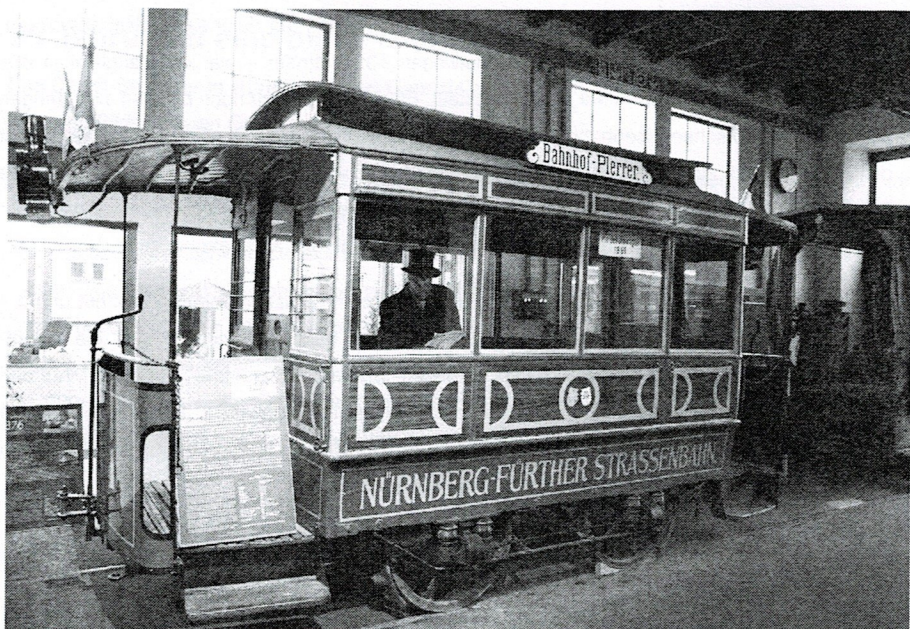
Das Depot St. Peter ist der perfekte Ort für die Präsentation, der historischen Wagen, denn die ersten Straßenbahnen, die 1888 in das damals frisch eröffnete Werk Peter einzogen, wurden noch von echter Pferdestärke angetrieben. Die Nürnberg-Fürther Straßenbahngesellschaft hatte dort eine Halle für zwölf Wagen und eine Stallung für 26 Pferde erbaut. Knapp zehn Jahre später, 1897, begann der Ausbau des Betriebshofs für den elektrischen Betrieb, der 1906 mit einer neuen Wagenhalle in zeitgenössischem Jugendstil abgeschlossen wurde. Während des zweiten Weltkriegs wurde auch das Werk Peter weitgehend zerstört, so dass eine neue Halle gebaut werden musste. Außerdem wurde das Areal um Dienst- und Wohngebäude für Werksleitung und Mitarbeiter ergänzt. Im Laufe der Jahrzehnte wurden die Straßenbahnwagen immer größer und auch die Betriebshöfe immer moderner. Mit den neuen technischen Anforderungen konnte das Werk Peter schließlich nicht mehr mithalten, das Rangieren über die Regensburger Straße war umständlich und so wurde es im Oktober 1974 stillgelegt. Es war zu dieser Zeit das kleinste Nebenwerk der VAG. Von da an wurde es nur noch als Abstellhof für ausgediente Straßenbahnwagen genutzt.

Erst 1979 kam mit den Freunden der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V. langsam wieder Leben in den ehemaligen Betriebshof. Der Verein war auf der Suche nach einem Vereinssitz und nach Räumlichkeiten für den Straßenbahn-Modellbau und ein Archiv. Für die Zwecke des Vereins war das Depot der perfekte Ort und so war er sich schnell mit der VAG über die Anmietung von Räumen einig. Doch schon wenige Jahre später präsentierte sich das Depot mit seinem historischen Charme auch als perfekte Kulisse für Ausstellungen rund um das Thema industrielle Entwicklung. Das bewies die Ausstellung „Industriekultur – Expeditionen ins Alltägliche“, die das Centrum Industriekultur 1982 in der Wagenhalle eröffnete.

Nach einer weiteren erfolgreichen Veranstaltung im Jahr 1983 – der Feier der Wirtschaftsjuroren, bei der erstmals das Straßaboh-Café im Beiwagen 1304 öffnete – war die Tauglichkeit des Depots für großes Publikum unter Beweis gestellt. Es dauerte jedoch noch bis zum 150-jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahn 1985, bis der Entschluss fiel, das Depot wieder in den Dienst der Öffentlichkeit zu stellen. Anlässlich des Jubiläums wollte die VAG die Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs dokumentieren – und zwar im Werk Peter. Insofern ist die Geschichte des Depots eng verwoben mit der Geschichte des Adlers und des Nahverkehrs in der Noris.

Am 16. Mai 1985 wurde das Werk Peter als aktives Mitmach-Museum feierlich eröffnet und auf den Namen „Historisches Straßenbahndepot St. Peter“ getauft. Nachdem sich die Depot-Wochenenden als echte Erfolgsgeschichte erwiesen, wurde die Zusammenarbeit der VAG und des Vereins 1989 in einem Kooperationsvertrag offiziell festgehalten: Die VAG stellt die Räumlichkeiten, Fahrzeuge und Materialien zur Verfügung, die Mitarbeiter des Vereins halten diese in Schuss und organisieren vielfältige Veranstaltungen.





Seit nun 25 Jahren vermittelt das Depot so anschaulich und unterhaltsam wie sich der Nahverkehr in Nürnberg von der Pferdebahn bis zur automatischen U-Bahn entwickelt hat. Die ständige Ausstellung „Straßenbahnen der Welt“ im Depot wurde immer wieder überarbeitet und ausgebaut, auch die Raritätensammlung aus 128 Jahren Nürnberg-Fürther Straßenbahngeschichte wächst weiter. Derzeit beherbergt das Depot neun betriebsfähige Züge, darunter mit dem TW 204 aus dem Jahr 1904 den ältesten betriebsfähigen Museumswagen, aufgebaut und hergerichtet von den Vereinsmitgliedern. Ein seltenes Ausstellungsstück ist auch der Zeppelinwagen 144 von 1909, der vor 26 Jahren den weiten Weg aus Krakau zurück nach Nürnberg fand.

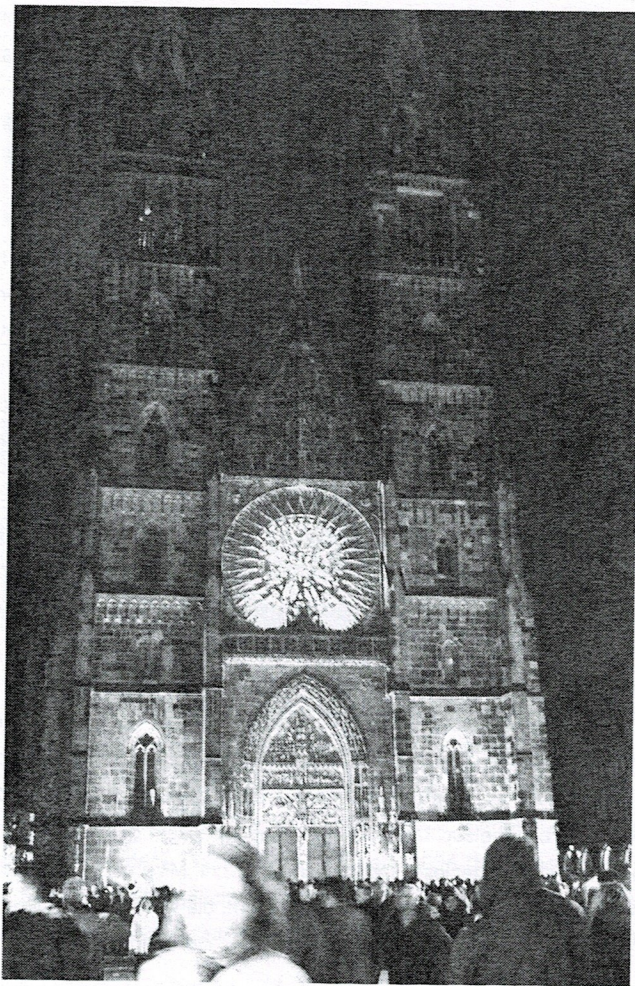
Möglich wurde dies alles nur durch die gute Zusammenarbeit zwischen den ehrenamtlichen Helfern des Vereins Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn und der VAG – wobei sich das oft nicht so genau trennen lässt: Kurt Gottschalk und Thomas Kübler zum Beispiel sind engagierte Mitglieder der Straßenbahnfreunde, arbeiten aber hauptberuflich für die VAG. „Eine Zusatzarbeit ist das schon“, räumt Thomas Kübler ein, „insbesondere wenn Sonderveranstaltungen wie jetzt das Jubiläumswochenende anstehen. Da müssen für den Straßenbahnkorso Absperrungen abgesprochen und errichtet werden, die blaue Beleuchtung, für die gleichnamige Nacht, in der Wagenhalle aufgestellt und alles für den großen Ansturm vorbereitet werden.“

„Mit der Arbeit im Depot können wir immer wieder neue Fans für den öffentlichen Nahverkehrs gewinnen. Die Geschichte des Nahverkehrs gehört einfach zur Geschichte des Wirtschaftsstandortes Nürnberg und ist eine wesentliche Voraussetzung für die Lebensqualität in der Noris“, fügt Gottschalk erläuternd hinzu und man sieht ihm an, dass es Spaß macht, sich für den öffentlichen Personennahverkehr zu engagieren.

Zum Auftakt des Jubiläumswochenendes am 15. und 16. Mai wurde das neue Eingangsfoyer des Depots eingeweiht, durch das die Besucher am Wochenende in Scharen strömten, wenn wieder einer der historischen Züge, die an diesem Wochenende kostenlos zwischen dem Depot und der Schleife Erlenstegen pendelten. Der Anbau an die Fahrzeughalle ist hell und lichtdurchflutet gestaltet und beherbergt neben dem Kassenbereich, mit einer klassischen Registrierkasse, auch den neuen Museumsshop. Hier bietet der Verein neben klassischen Souvenirs auch besonders an, wie alte Schilder, die im Betrieb nicht mehr benötigt werden und so konnte sich der Autor schon für seine in ferner Zukunft zu errichtende Hofeinfahrt das passende Stück sichern.

Für das 25jährige Jubiläum hatte man sich in Nürnberg ein ganz besonders Wochenende ausgesucht, denn einmal im Jahr, kann man die Stadt wortwörtlich in einem anderen Licht sehen. Im Rahmen der blauen Nacht, leuchten nicht nur Straßenlaternen anders, als an den restlichen 364 Tagen des Jahres, sondern es wird ein vielfältiges Kulturprogramm geboten. In diesem Jahr, passend zum großen Jubiläum 175 Jahre deutsche Eisenbahn, ging es rund um die Mobilität. Im Depot St. Peter bedeutete das, dass Heinrich Alfes, der legendäre Gründer der Nürnberger Pferdebahn, durch die blau erleuchtete Halle führte und einen Einblick in die Zeiten, in denen die heute historischen Bahnen noch regulär auf Nürnbergs Straßen fuhren, gab. Aber auch rollend wurde einiges geboten. Zwei innen blau beleuchtete Niederflurwagen kreuzten durch die Stadt und nahmen ihre Fahrgäste mit auf eine kostenlose Reise durch die Nacht. Mit an Bord, „auf der Reishöhe 20cm“ waren auch Schauspieler in historischen Gewändern, die kleine, vergnügliche Stücke aufführten.

Am Sonntag kamen dann die Fotofreunde so richtig auf ihre Kosten. Elf Straßenbahnzüge und zehn Busse aus über 100 Jahren Verkehrsgeschichte starten um 10.30 Uhr zum Fahrzeugkorso vom Nürnberger Hauptbahnhof zur Scharrerstraße. Die ältesten Fahrzeuge waren der Straßenbahn-Triebwagen TW 204 aus dem Jahr 1904 und der TW 701 von 1913. Diese führten den Korso an. Der älteste Bus, der MAN MP, ein so genannter Niederrahmen-Haubenbus, stammte aus dem Jahr 1939. Insgesamt reiheten sich die Fahrzeuge auf einer Länge von etwa 650 Metern aneinander und so dauerte es etwa 20 Minuten, bis alle Wagen einen Punkt passiert hatten und so kam es auch zu leichten Beeinträchtigungen der Linienwagen auf der Korsoroute vom Hauptbahnhof über die Widalmstraße – Schweiggerstraße - Peterskirche zur Scharrerstraße. Dort erläuterte der Radio-F-Moderator Michael Lein die Besonderheiten jedes einzelnen Fahrzeuges.



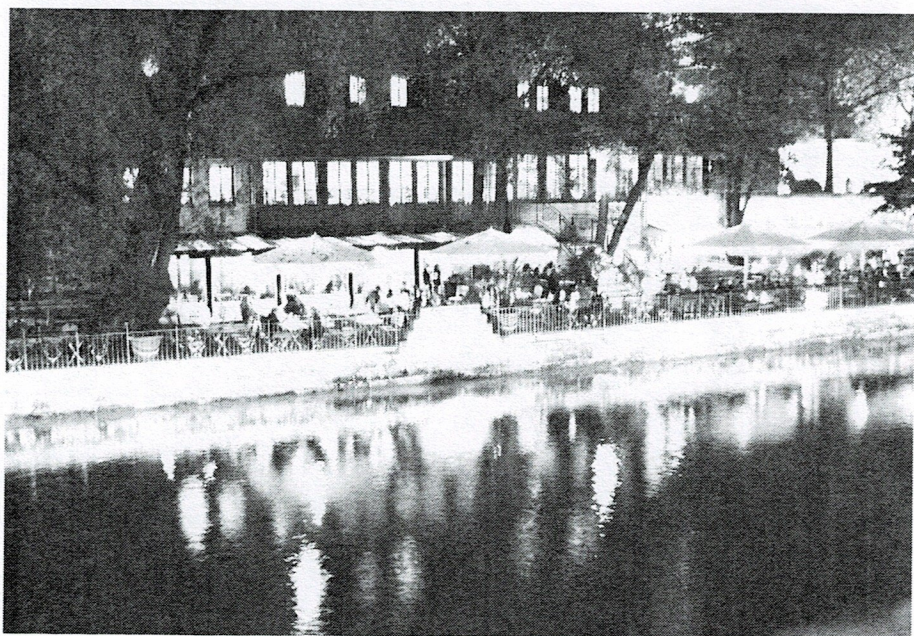
Die Kirche St. Lorenz. Entsprechend des Mottos „Blaue Nacht“ muß sich der geneigte Leser unter Aufbringung aller Phantasie das mittige Fenster sowie das Eingangsportal prachtvoll-intensiv blau illuminiert vorstellen.

Wer selbst einmal die umfangreiche Fahrzeugsammlung und spannend aufgearbeitete Geschichte des Nürnberger Nahverkehrs erleben möchte, hat jedes erste Wochenende im Monat samstags und sonntags von 10.00 bis 17.30 Uhr dazu die Gelegenheit. An diesen Tagen fährt dann auch die historische Burg-Ringlinie 15, die vom Depot aus zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Noris startet. Für Abwechslung im Depot sorgen auch immer wieder Sonderausstellungen, so wie derzeit die Ausstellung zum Bahnjubiläum „Vom Adler zur U-Bahn“, Sonderfahrten und zu besonderen Anlässen Straßenbahnkorsos. So sind für die nächsten Monate Themenfahrten entlang der Fürther Straße zur ersten Eisenbahntrasse oder zu den Flugplätzen und Flughäfen in Fürth geplant.

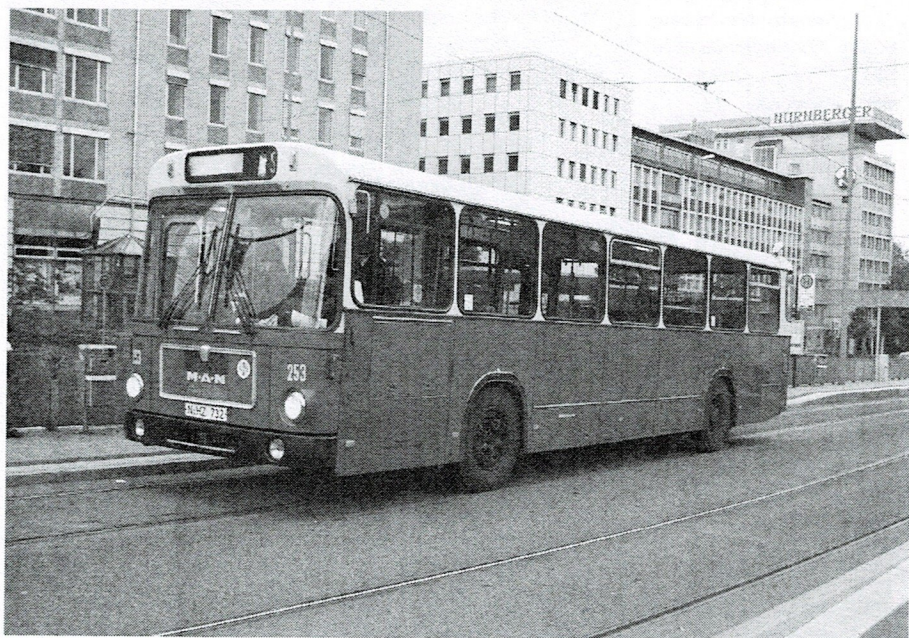


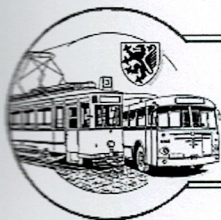
In Nürnberg hat man die Werbewirksamkeit der eigenen Geschichte erkannt: Identitätsstifter historischer Nahverkehr! Dafür wirbt sogar ein moderner Niederflur-Gelenkwagen. Besuche im Museumsbetriebshof sowie Rundfahrten werden angesprochen.





Oben noch einmal blaue Beleuchtung, unten Museumsbus, nicht blau sondern rot-weiß.





Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

Neuheit

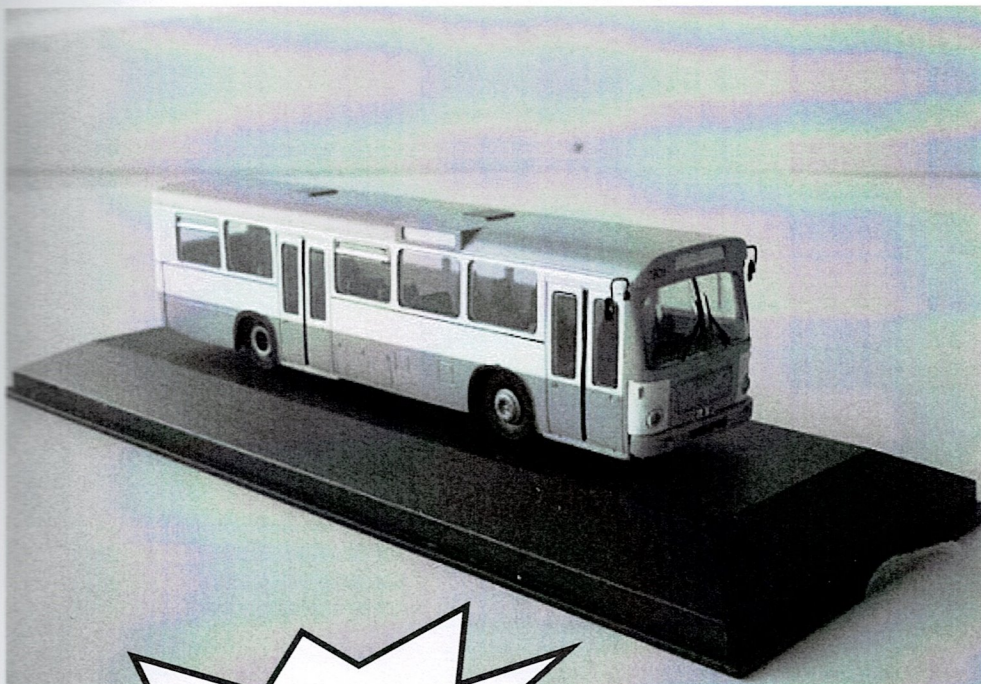
MAN SL 192 der Braunschweiger Verkehrs-AG

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,- €

Das Besondere Bild!

