

Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

BiN·info

Braunschweigs Nahverkehrsmagazin

-
- **Buntes Vereinsleben:** Aktivitäten der BIN
 - **Blankes Eis:** Kraftstrotzender Kratzeinsatz
 - **Bürgerbus:** Eine Nische im Nahverkehr
-



Inhalt

...aus dem Verein

- 3 - Termine
- 4 - Eine Reise nach Skandinavien
- 6 - Verabschiedung aus dem Vorstand
- 7 - Die BIN und ihre Veranstaltungen
- 10 - Bestellformular: Vereinskleidung (Hose, Schal)
- 11 - Allgemeine Hinweise

...aus Braunschweig

- 12 - Die Tücken des Winters
- 13 - Die RegioStadtBahn 2014+

...aus aller Welt

- 15 - Das Konzept „Bürgerbus“
- 17 - Der „Typ Magdeburg“ und die Tatra

...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. © 2011 Titelbild: Tw 7752 und 482 anlässlich Winterdienstseinsatz, Aufnahme: J. Winnig

Werden Fotos (Digital und Papier), Dias, Manuskripte sowie jede andere Form von Datenträgern ohne Anschrift und entsprechendem Hinweis auf eine Rücksendung eingereicht, gehen sie automatisch in den Besitz der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. über. Eine Haftung für unverlangt eingesandte Fotos, Dias, Manuskripte etc. kann nicht übernommen werden. Der Urheber des Mediums erklärt sich durch Überlassung des Mediums mit dessen unbefristeter Nutzung für die BIN-Info oder die BIN-Homepage einverstanden. Die Redaktion der BIN-Info unterlässt jede Weitergabe an Dritte oder eine kommerzielle Nutzung über die Veröffentlichung in der BIN-Info hinaus.

Termine

- 08.04.2011 Freitag, 19:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsviga
Karlstraße 35, Raum G2
- 24.04.2011 Osterfahrt der BIN, Abfahrt 13 Uhr und 15 Uhr, Friedrich-Wilhelm-Platz,
Bahnsteig C, Kartenvorverkauf ab 28.03.11 in den Stiftsherrenhäusern
- 01.05.2011 Oldtimertreffen, Harz- & Heidegelände, dort BIN-Stand im Infobus der BSVAG
Uhrzeit ca. 10 – 17 Uhr. Infos unter: www.batc.de
- 13.05.2011 Freitag, 19:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsviga
Karlstraße 35, Raum G2
- 28./29.05.2011 „Kleine Bahn – ganz groß“ – Modellstraßenbahntage in Erfurt,
Infos unter: www.kleinebahnganzgross.de
- 25.06.2011 Sonnabend 15:00 Uhr: „Rollender Vereinsabend“,
Treffpunkt Bth. „Neuewiek“
- Juli 2011 KEIN Vereinsabend – Sommerpause!
- August 2011 Statt des Vereinsabends findet die „Fahrt ins Blaue“ statt,
Ort, Zeit und Kosten werden noch bekanntgegeben.
- 09.09.2011 Freitag, 19:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsviga
Karlstraße 35, Raum G2
23. – 25.09.2011 Besuch des Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm in Dänemark,
Infos unter: www.sporvejsmuseet.dk
- 11.11.2011 Freitag, 19:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsviga
Karlstraße 35, Raum G2

Eine Reise nach Skandinavien

Text: Stefan Glinschert

Nachdem die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. im Jahr 2009 eine Besuchergruppe aus Dänemark begrüßen konnte, kommt es dieses Jahr nun zum Gegenbesuch.

In der Zeit vom 23. bis zum 25. September 2011 heißt es den Stadtverkehr Kopenhagen zu entdecken, das Straßenbahnmuseum Skjoldenæsholm zu besuchen und dabei über 100 historische Wagen zu besichtigen sowie eine Fahrt mit der Museumsstraßenbahn Malmö zu genießen. Nach der Anreise am Freitag und dem Einchecken im Hotel Zleep In Ballerup steht der Nachmittag und Abend ganz im Zeichen des Kopenhagener Stadtverkehrs, wo eine Mitfahrt in den typischen gelben DAB Bussen lockt.

Am Samstag steht das Straßenbahnmuseum Skjoldenæsholm auf dem Programm. Es befindet sich auf der dänischen Insel Seeland und liegt zwischen den Orten Ringsted und Halvsø. Eröffnet wurde es im Jahre 1978 und ist heute der einzige Ort in Dänemark, an dem noch Straßenbahnen verkehren. Neben Fahrzeugen der ehemaligen dänischen Straßenbahnbetriebe von Aarhus, Kopenhagen und Odense sowie zahlreicher ausländischer Betriebe wie beispielsweise Hamburg, Düsseldorf, Rostock und Malmö, gehören auch einige Oberleitungs- und Dieselsebusse zu den Exponaten des Museums.

Auf einer 300m langen Strecke (Meterspur) können die Fahrzeuge aus Aarhus und Basel im Betrieb gesehen werden. Für Normalspurwagen ist eine 1,5km lange Strecke vorhanden, die auf der Trasse einer ehemaligen Eisenbahnstrecke verläuft und malerisch durch einen Wald führt. Abgerundet wird das Angebot durch zwei Ausstellungshallen, in denen zahlreiche Gegenstände zur dänischen Nahverkehrsgeschichte gezeigt werden. Einer dieser Hallen ist eine originale Straßenbahnwagenhalle aus Kopenhagen, die dort abgebaut und im Museum wieder aufgebaut wurde (Valby Gamle Remise).

Am Sonntag geht es nach dem Auschecken aus dem Hotel über die Öresundverbindung von Dänemark nach Schweden. Diese Straßen- und Eisenbahnverbindung ist seit dem 1. Juli 2000 für den Verkehr freigegeben. Sie besteht aus dem Drogdetunnel, der künstlichen Insel Peperholm sowie der Öresundbrücke, der längsten Schrägseilbrücke für den kombinierten Straßen- und Eisenbahnverkehr der Welt. Auf der schwedischen Seite liegt die Stadt Malmö, die drittgrößte Stadt des Landes, in der bis 1973 elektrische Straßenbahnen verkehrten. Noch heute verkehrt an den Wochenenden eine historische Linie vom Museum für Technik zum Park von Malmöhus. Nach einer Erkundung des örtlichen Stadtverkehrs geht es dann am frühen Nachmittag wieder zurück nach Braunschweig.

Reisedaten:

Freitag, 23.09.2011

Fahrt im Kleinbus von Braunschweig nach Kopenhagen/ Ballerup mit Fährüberfahrt von Puttgarden nach Rødby.

Am Nachmittag und Abend kann auf eigene Faust der Stadtverkehr Kopenhagen erkundet werden.

Samstag, 24.09.2011

Besuch des Straßenbahnmuseum Skjoldenaesholm verbunden mit einem Überraschungsprogramm

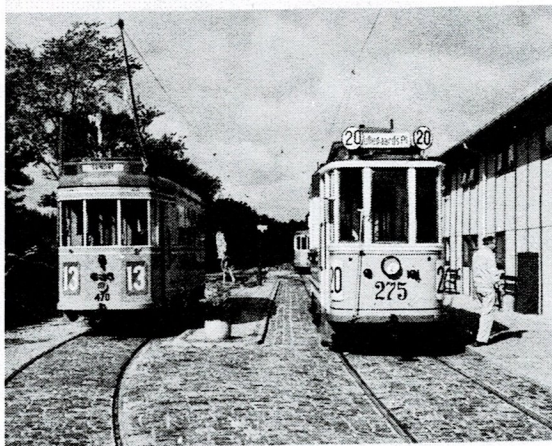
Sonntag, 25.09.2011

Fahrt nach Malmö über die Öresundbrücke. Erkundung des Stadtverkehrs und Fahrt mit der historischen Straßenbahn. Am frühen Nachmittag Rückreise nach Braunschweig

Reisepreis:

235.- Euro pro Person (inkl. Frühstück) im Doppelzimmer. Einzelzimmerzuschlag 64.- Euro.

MUSEUMSKATALOG



SPORVEJSMUSEET SKJOLDENÆSHOLM

Endstation – Bitte aussteigen –

Text: Jörg-Michael Meschkat

Nach 12 Jahren im Vorstand der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr, davon 8 Jahre als erster Vorsitzender, werde ich mich auf der diesjährigen Hauptversammlung nicht mehr zur Wahl stellen. Nicht zuletzt die berufliche Inanspruchnahme bei meinem Arbeitgeber in Frankfurt am Main hat zu dieser Entscheidung geführt. In den letzten Jahren konnte ich immer weniger für die Vereinsarbeit der BIN vor Ort zur Verfügung stehen. Meinen persönlichen Anspruch an eine Mitarbeit im Vorstand konnte ich infolge der Entfernung zwischen Mainz und Braunschweig zuletzt nicht mehr erfüllen.

Gleichwohl blicke ich dankbar auf die vergangenen Jahre zurück, in denen einiges bewegt werden konnte – auch in einer Zeit, in der sich die BSVAG neu aufstellte. Ich denke dabei z. B. an die Restaurierung von TW 35 sowie den Rückbau von TW 15 und TW 41 in den Auslieferungszustand. Auch die viele Jahre im Nordbahnhof stattfindenden Vereinsabende mit lebendigen Vorträgen von Vertretern der BSVAG oder interessanten Lichtbildern von Vereinsmitgliedern lagen mir stets am Herzen. Und einige als „Versuchsballons“ gestartete Veranstaltungen haben sich fest im Kalender der BIN verankert, wie z. B. die jährliche Nikolausrundfahrt, die unserem Verein seit nunmehr 14 Jahren öffentliche Aufmerksamkeit beschert.

Möglich war dies nur durch die engagierte und freundschaftliche Zusammenarbeit mit den anderen Vereinsmitgliedern vor Ort, in deren Reihen ich im März zurücktrete. Mein Dank gilt allen ehemaligen und aktuellen Verantwortlichen der BSVAG sowie all jenen Vereinsmitgliedern, die die Projekte vor Ort mit vorangetrieben haben. Dem neuen BIN-Vorstand wünsche ich die notwendige Kraft und Beharrlichkeit für die Umsetzung der anstehenden Aufgaben sowie viele fleißige Aktive, die den Verein mit Leben erfüllen und das „historische Gewissen der Verkehrs-AG“ (wie die BIN 2005 vom Betriebsleiter Straßenbahn der BSVAG; Herrn Dirk Fischer, bezeichnet wurde) weiter in der Öffentlichkeit präsentieren.

Rückblick: Die Veranstaltungen der BIN

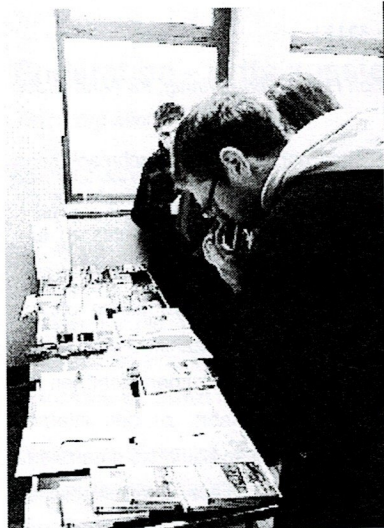
Text:Christoph Heine, Andreas Falkenhagen, Bilder:Christoph Heine, Jens Winnig, Katherin Grobe

Manche Dinge des Lebens sind einfach ein „MUSS“! Je nach persönlichem Geschmack kann dazu ein schöner Urlaub gehören, ein Besuch eines guten Restaurants oder einfach nur ein entspannter Fernsehabend: Jedenfalls ist es ein „muss“, sich beizeiten etwas Gutes zu tun. Genauso sieht es im Vereinsleben der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr aus; es gibt Veranstaltungen, die sind durch ihre langjährige Tradition längst zu einem „muss“ geworden, werden sie doch von Mitgliedern und -je nach Art- von zahlreichen Gästen wertgeschätzt und gern wahrgenommen. Zu den öffentlichen Veranstaltungen gehörten im vergangenen Halbjahr die Nikolausfahrt wie auch die Neujahrswanderung, zu den internen Veranstaltungen die Weihnachtsfeier und am 05.02.2011 die von Christian Lammers organisierte ca. 2-stündige Braunkohlwanderung. Es ist bemerkenswert, wie sich diese unterschiedlichen Unternehmungen in den schnellleibigen Zeiten unserer Tage doch als fester Bestandteil verankern konnten. Im Folgenden eine kleine Bildergalerie dazu:



**Wagenparade
an der
Weserstraße
9551 und
8151.**

Unter dem Motto "Stadtbahnwagen Typ Braunschweig wird 30" fand auch in diesem Jahr am 9. Januar 2011 die Neujahrswanderung statt. Die zahlreichen Fahrgäste konnten im Triebwagen 8151 mit Beiwagen 8182 zusammen mit dem Triebwagen 9551 den Vormittag des noch neuen Jahres genießen. In diesem Jahr konnten die Fahrgäste die den 30. Geburtstag feiern, die Fahrt kostenlos besonders genießen.



... alle Hände voll zu tun: Die Möglichkeit einer Stärkung wurde gerne von den Fahrgästen angenommen.

Die etwa dreistündige Neujahrtsfahrt führte vom Hauptbahnhof kommend über Lessingplatz, Weserstraße, Siegfriedviertel und Helmstedter Straße in Richtung Lincolnsiedlung. Hier konnten sich die Fahrgäste mit einem Glühwein oder mit einem warmen Würstchen stärken. Außerdem bestand die Möglichkeit, einige Artikel aus unserem Shop zu erwerben.





DER Veranstaltungsklassiker im christlichen Abendland: Die Weihnachtsfeier. Susis andächtigen Worten lauschend –sie versucht mit Inbrunst Ordnung ins Chaos der Bestellungen zu bringen- sitzt die Schar der BIN-ler nach getaner Arbeit der Nikolausfahrt zusammen beim Griechen.

In bewährter Art auch 2010 wieder: Die Nikolausfahrt! Mit den Wagen 35 und 201 ging es –bei eher herbstlichem Wetter- durch die Innenstadt zum Tram-Depot, wo der Nikolaus bereits wartete. Dieser gab 2010 in der Rolle seinen Einstand, dafür vielen Dank! Mit Bravour gemeistert!



Bestellung Vereinskleidung

Bitte ausreichend frankiert senden an:

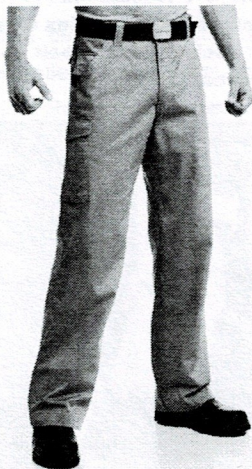
Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.
Postfach 2414
38014
Braunschweig

Personendaten des Bestellers

Vorname: _____
Name: _____
Straße: _____
PLZ, Ort: _____
Telefon: _____
E-Mail: _____

Oder senden per Fax: 0531 96 65 296

Vereinskleidung 2011



Arbeits-/Vereinshose aus Polyester-/Baumwoll-Twill

Hersteller: Russell Workwear

Beschreibung:

Elastischer Taillenbund
Zusätzliche Tasche am rechten Bein (Cargotasche)
2 Gesäßtaschen und 1 Handy-Tasche

Farbe: Schwarz

Anzahl	Größe

Hinweis: Bei den Hosengrößen benötigen wir die amerikanische Jeansangabe: Beispiel 36/30 (Bund/Länge). Der Bundumfang und die Beinlänge jeweils in Zoll. Werden diese mit dem Faktor 2,54 multipliziert, ergeben sich Bundumfang und Beinlänge in Zentimetern.

Stückpreis 20,00 Euro



Fleeceschal mit Vereinslogo

Hersteller: Nilton's

Beschreibung:

Umsäumte Nähte
Weiches Anti-pilling Fleece

Farbe: Creme

Anzahl

Stückpreis 7,50 Euro

Datum: _____

Unterschrift (ggf. gesetzl. Vertreter): _____

Kleine Tipps am Rande...

Neues Jahr, neues Glück! Und damit leider auch neue Pflichten!

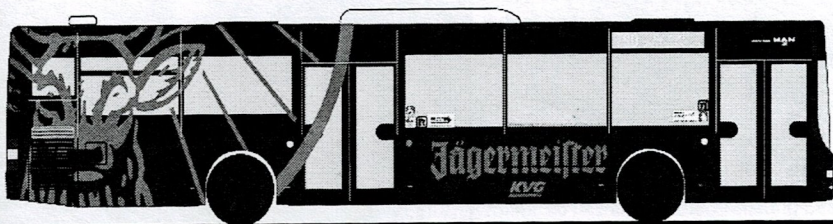


**Der Vorstand möchte alle
Vereinsmitglieder bitten,
sofern sie nicht am Lastschriftverfahren
teilnehmen und dies noch nicht erledigt
haben, den Vereinsbeitrag für das
Jahr 2011 zu entrichten!**



Ab der Kalenderwoche 12, also circa ab dem 21. März werden neue Stoffbeutel in aktueller BIN-Gestaltung verfügbar sein. Bei Interesse formlos an den Vorstand wenden oder eine email an: info@bin-info.de

Dank der engagierten Arbeit von Michael Marburger, Jens Winnig und Uwe Ahrens wird in circa sechs Wochen ein neues Bus-Modell verfügbar sein. Es handelt sich um ein äußerst exklusives Modell des MAN Lions City in der aktuellen KVG-Ausführung mit „Jägermeister“ - Ganzwerbung!



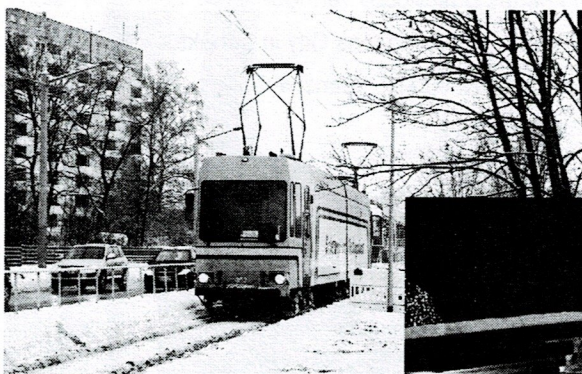
**Entwurfszeichnung für das angestrebte Rietze-Modell des MAN.
Das Modell wird selbstverständlich die Originalfarben tragen und in der
bewährten Detailgenauigkeit ausgeführt, wie die bereits aufgelegten
MAN - Gelenkbusse nach Vorbild der BSVAG 0907 und 0917.**

Kräftiges Kratzen!

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

Der wintergeplagte Autofahrer ansich kann ein Lied davon singen: Frost auf der Scheibe, Frust beim Kratzen. Insbesondere, wenn sich das Wetter besondere Mühe gibt, und Schwierigkeitslevel 2 aktiviert, indem es Eisregen –oder wie es nun so schön neudeutsch heißt- Blitzeis ins Rennen schickt. Dem Autofahrer blitzt der Hass in den Augen und der Straßenbahn der Stromabnehmer an der Oberleitung. Kann dieses robuste Verkehrsmittel normalem Frost und Schnee noch gut trotzen, ist das Blitzeis ein großes Problem, denn es umschmieg geradezu die Oberleitung. Klingt wonnig, ist es aber nicht: Das Eis bildet eine stromundurchlässige Isolierschicht, die zu heftigen Funken, dem Stehenbleiben des Fahrzeuges oder sogar zum Reißen der Oberleitung führen kann.

Genau dieses Phänomen trat –von den Wettergöttern trefflich terminiert- Weihnachten 2010 in Braunschweig auf. Es mußte umgehend ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet werden, der angesichts der widrigen Umstände außerordentlich gut funktioniert hat. Desweiteren wurde der Arbeitstriebwagen 482 mit einer Eiskratzvorrichtung an einem der Stromabnehmer versehen, um das aufwändige Abschlagen des Eises per Hand zu vermeiden. Während dieser Einsätze wurde das Fahrzeug von einem Triebwagen der Mannheimer Bauart geschoben, um ein Liegenbleiben zu verhindern. Es handelte sich dabei technisch gesehen allerdings NICHT um eine Doppeltraktion. Das schiebende Fahrzeug wurde nicht vom führenden Fahrzeug ferngesteuert.



Oben: Freifahren der Oberleitung in der Schleife Stadion.

Rechts der Schienenersatzverkehr, hier ein Citaro auf der M4 am Rathaus.



ZGB informiert über "Regionalbahnkonzept 2014+"

Presseinformation des Zweckverbandes, www.zgb.de

Das neue "Regionalbahnkonzept 2014+" des Zweckverbandes Großraum Braunschweig soll schon im März von der Verbandsversammlung des Verbandes beschlossen werden.

Nachdem jetzt gemeinsam mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) ein Betriebskonzept entwickelt wurde, finden derzeit Abstimmungstermine mit den betroffenen Kommunen statt und am 9. Februar wird das Konzept dem Ausschuss für Regionalverkehr in öffentlicher Sitzung vorgestellt. Zusätzlich lud der Verband zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 10. Februar um 17.00 Uhr in den Congress Saal der Stadthalle Braunschweig, Leonhardplatz in 38102 Braunschweig, ein.

"Dabei soll Verbänden, Institutionen und allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern des Großraums Braunschweig unser Konzept und der Stand der Arbeiten präsentiert werden", so Verbandsdirektor Hennig Brandes. "Anregungen, Hinweise oder auch Kritik können von den Teilnehmern angebracht werden", so Brandes weiter.

Nachdem die interne Beteiligung der Städte, Landkreise und Gemeinden bereits grundsätzliche Zustimmung, aber auch wertvolle Hinweise ergeben habe, gehe der ZGB davon aus, dass auch im Rahmen einer öffentlichen Anhörung eine hohe Akzeptanz erzielt werden könne, wenn die Vorteile des neuen Konzeptes näher erläutert und damit deutlicher werden. Es würden aber durchaus auch noch Hinweise aufgenommen und deren Machbarkeit geprüft.

"Uns ist wichtig, dass die Bürgerinnen und Bürger die Verbesserungen im regionalen ÖPNV erkennen, denn unser Ziel ist es ja, dass die verbesserten Angebote künftig auch besser angenommen werden", so Brandes abschließend.

Grundvoraussetzung sei eine zügige Vergabe des Schienenpersonennahverkehrs im Wettbewerb. Im Rahmen eines neuen Betriebskonzeptes sollen die Elektro- und Dieselnetze neu zugeschnitten werden und der Betrieb sowie der Fahrzeugeinsatz werden optimiert. So entstehen für die Bewerber um Betriebsleistungen attraktive Teilnetze, die effektiv und kostengünstig betrieben werden können. Davon verspricht sich der Verband gegenüber heute deutliche Preisvorteile, so dass ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 mehr Betriebsleistung bestellt werden kann. Ein verbessertes Angebot bedeutet mehr Fahrgäste und dies mehr Fahrgeldeinnahmen, die wiederum für bessere Angebote eingesetzt werden können. So will der Verband das Schienenpersonennahverkehrsangebot in der Region stufenweise verbessern. Neben besserem Takt habe man besonderen Wert auf verbesserte Verknüpfungen gelegt.

Das neue "Regionalbahnkonzept 2014 +" lege deshalb im Gegensatz zum RegioStadtBahn-Konzept besonderes Augenmerk auf eine optimale Vernetzung innerhalb der gesamten Region. Man denke aber auch noch darüber hinaus an die Verbindungen nach Hannover, nach Süden Richtung Göttingen, nach Osten in Richtung Sachsen-Anhalt oder nach Norden über Uelzen in den Raum Hamburg.

Aber auch die Stadt Braunschweig profitiere von dem neuen Konzept, zwar sehe es keine Durchfahrung der Innenstadt vor, aber neben dem gut erreichbaren zentralen Umsteigepunkt am Nahverkehrsterminal des Braunschweiger Hauptbahnhofes würden zum Ausgleich vier neue Verknüpfungspunkte zwischen Regionalbahnstrecken und dem Braunschweiger Stadtbahn- und Busnetz geplant.

Mit den vier Haltepunkten BS-Nord (Bienrode), BS-Ost (Gliesmarode), BS-Süd (Leiferde) und BS-West (Broitzem) sollen attraktive Umsteigepunkte in den Braunschweiger ÖPNV angeboten werden. Zur weiteren Qualitätsverbesserung sollen im Rahmen der Vergabe der Betriebsleistungen moderne Eisenbahnfahrzeuge eingesetzt werden und schrittweise werden alle Stationen in einen hohen barrierefreien Standard gebracht.

[Anmerkung der Redaktion: Das in diesem Beitrag angedachte Konzept wurde am Donnerstag, dem 10.03.2011 von der Verbandsversammlung des ZGB beschlossen. Damit ist die jahrzehntelange, immer wieder verschleppte und verzögerte ursprüngliche Planung der RSB, die sinnigerweise durch die Innenstädte Braunschweigs und Salzgitters fahren sollte, endgültig gescheitert. Das jetzige Konzept ähnelt eher einer S-Bahn, die die Städte lediglich tangiert. Positive Aspekte dieser Planungen sind durchaus die angestrebten Prüfungen der Verwaltung, ob weitere Haltepunkte in Wolfsburg und Wolfenbüttel realisierbar sind. Vergleiche hierzu auch <http://www.newsclick.de/index.jsp/menueid/2044/artid/13849459>]

Das Konzept des „Bürgerbus“

Text und Bilder: Tarek Haiawi

Neben dem klassischen Linienbetrieb existieren im öffentlichen Nahverkehr verschiedene differenzierte Bedienungsmodelle. Diese Bedienungsmodelle sind geeignet, in Zeiten schwacher Nachfrage ein angemessenes ÖV-Angebot zu vertretbaren Kosten anzubieten. Der sogenannte Bürgerbus gehört zu diesen Bedienungsmodellen. Bürgerbusverkehre werden seit den achtziger Jahren gefördert und umgesetzt. Ein besonderer Schwerpunkt hat sich in Nordrhein-Westfalen herausgebildet. Dort wurden mittlerweile über 70 Projekte realisiert. Auch in Bayern sind Bürgerbusse in einer größeren Anzahl von Gemeinden eingeführt.

Vor dem Hintergrund der Auswirkungen des sogenannten demografischen Wandels und sinkender Finanzmittel für den öffentlichen Verkehr steigt die Bedeutung differenzierter Bedienungsmodelle. Auch die Bürgerbussysteme werden insofern in der Zukunft in bestimmten Regionen eine besonders wichtige - vielleicht manchmal auch die einzige - Möglichkeit darstellen, ein angemessenes ÖV-Angebot unter räumlichen und zeitlichen Aspekten zu gewährleisten.

Beispiel eines Fahrzeuges im Einsatz als Bürgerbus. Hier aus Groß Britannien.



Und hier nebenstehend ein modernes deutsches Modell aus dem Großraum Bremen.

Erfunden wurden Bürgerbusse als "Community Bus" in Großbritannien zur Ergänzung des häufig raren und gleichzeitig sehr teuren öffentlichen Verkehrsangebotes. Hier wurde der erste "Community Bus" 1966 eingesetzt .

Anders als im deutschen ÖPNV-Recht wird im deregulierten und völlig privatisierten britischen ÖPNV-Markt keine Unterstützung durch die Kommune oder örtliche Verkehrsunternehmen vorausgesetzt. Auch sind Fahrpläne und Tarife nur anzeigepflichtig, nicht aber genehmigungspflichtig. Zudem dürfen bis zu 16 gegenüber acht Personen (in Deutschland) ohne zusätzlichen Nachweis beispielsweise in Form eines "ergänzenden" Personenbeförderungsscheines transportiert werden. Von dort gelangte Mitte der 1970er Jahre die Idee in die Niederlande und den flämischen Teil Belgiens als sogenannter "Buurtbus" (übersetzt: Nachbarschaftsbus)

Die Vorbilder aus Großbritannien und den Niederlanden wurden zunächst als nicht übertragbar für Deutschland angesehen, da man der Meinung war, dass der deutschen Mentalität ein ausgeprägtes nachbarschaftliches Denken fehle. Doch widerlegen heute ehrenamtlich Engagierte vor allem im westfälischen Raum diese Annahme, indem in immer mehr Kommunen der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) nach dem Motto "Bürger fahren für Bürger" ergänzt wird. Aktuell sind über 80 dieser Fahrzeuge in NRW unterwegs. Mittelfristig will das Land 100 Bürgerbusse finanziell unterstützen. 1985 wurde in Heek/Legden bei Emmerich an der niederländischen Grenze der erste deutsche Bürgerbus auf Tour geschickt (siehe Abb. 10). Das Land NRW griff als erstes deutsches Bundesland die Idee der niederländischen Nachbarn auf, indem sechs Modellvorhaben (Emmerich, Heimbach, Kalletal, Schalksmühle, Vreden) umgesetzt wurden. Die Landesregierung finanzierte in der Erprobungsphase bis 1993 die Bürgerbusprojekte.

Ziel der Bürgerbusprojekte ist es, die Lücken im Nahverkehrsnetz in dünn besiedelten, ländlichen und kleinstädtischen Regionen zu schließen. Die ansässigen Verkehrsunternehmen können dort unter wirtschaftlich tragbaren Bedingungen kaum Buslinien einrichten und betreiben. Die Bürgerbusse bieten sich hier als alternative, bedarfsorientierte Bedienungsform und wirtschaftlich passende Betriebsgröße an. Inzwischen hat sich der Bürgerbus vielerorts als ganz normaler Linienverkehr auf einer konzessionierten Linie mit Fahrplan, Haltestellen und einem genehmigten Tarif etabliert.

Zur Errichtung eines Bürgerbusbetriebes gehört primär die Gründung eines Vereins als Träger für die gesamte Bürgerbuslinie. Ehrenamtlich tätige Mitglieder bilden den Grundstock für Funktionsarbeit und Fahrdienst. Trotzdem ist auch Unterstützung durch die Stadt oder Gemeinde und das örtliche Verkehrsunternehmen erforderlich, um ein Fahrzeug zu erhalten und den Betrieb zu gewährleisten.

Fahrzeug

- Kleinbus mit maximal acht Sitzplätzen (mit Gurten)
- fremdkraftbediente Einstiegstür , lichteHöhevonmindestens1,80m
- im Innenraum rutschfester Fußbodenbelag ausreichend Haltegriffe Klimaanlage, Standheizung

Politik

- Entscheidungsträger für die Gestaltung des Nahverkehrs
- Land unterstützt und fördert Bürgerbusprojekte

Verkehrsunternehmen

- Erfüllung der Anforderungen der gesetzlichen Vorgaben
- Konzessionsinhaber für den Betrieb bzw. die Linien
- Eigentümer des Fahrzeugs

Linienführung

- Keine Konkurrenz zum vorhandenen ÖPNV
- Linienführung durch Wohngebiete oder kleine Ortschaften
- Bahnhof bzw. .Einkaufszentrum als Start- bzw. Ziel

Fahrplan

- gut merkbarer Takt , angemessene Fahrtenanzahl
- Umläufe von maximal einer Stunde

Tarif

- Inseltarif: einfaches Tarifsysteem (nur im Bürgerbusgültig)
- Tarif VGWS: komplexes Tarifsysteem(verbundweitgültig)

Tatra-Beiwagen für vorhandene Niederflurtriebwagen

Text und Bilder: Jens Winnig

Unter den gespannten Blicken zahlreicher geladener Gäste und interessierter Magdeburger präsentierten die Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) am 2. März 2011 die neue Zugkombination aus Niederflurgelenktriebwagen (NGT8D) und hochmodernem Tatra-Beiwagen (B6A2). Nach fast eineinhalbjähriger Umbauzeit übergaben Dr. Lutz Trümper, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Magdeburg und MVB-Geschäftsführer Klaus Regener die ersten zwei Traktionen in den Linienbetrieb. Vorher wurden die modernen Traktionen im Rahmen einer Sonderfahrt allen Gästen vorgestellt. „Wir freuen uns, dass wir dieses ehrgeizige Projekt gemeinsam mit unseren Partnern erfolgreich umsetzen konnten“ eröffnete Klaus Regener. „Die ersten der elf Beiwagen sind ab heute auf der Linie 9 im Einsatz. So können wir, bereits jetzt vor der Lieferung weiterer neuer Niederflurfahrzeuge das Niederflurangebot bei gleichbleibender Platzkapazität erhöhen.“

Bis Ende des Jahres sollen 6 Züge im Einsatz sein und Ende 2012 alle 11 Garnituren umgebaut und modernisiert sein. Der Umbau der ehemaligen Berliner Beiwagen ist Bestandteil eines an den Fahrgastzahlen und den Anforderungen des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt ausgerichteten Fahrzeugkonzeptes der MVB. Ursprünglich war geplant mit der Beschaffung von elf 44m-Fahrzeugen aus der Baureihe NGT8D des Lieferkonsortiums bestehend aus der Alstom Transport Deutschland GmbH (Alstom) und der Bombardier Transportation GmbH (Bombardier) den MVB-Fahrzeugpark zu vervollkommen. Um Kosten einzusparen hatte die MVB nach einer Alternativvariante gesucht. Dabei ist die Idee einer Traktion der heute vorgestellten Bauweise entstanden. Die Kombination aus NGT8D und B6A2 ist insgesamt ebenfalls 44m lang. Der Niederfluranteil wird im Triebwagen gewährleistet.

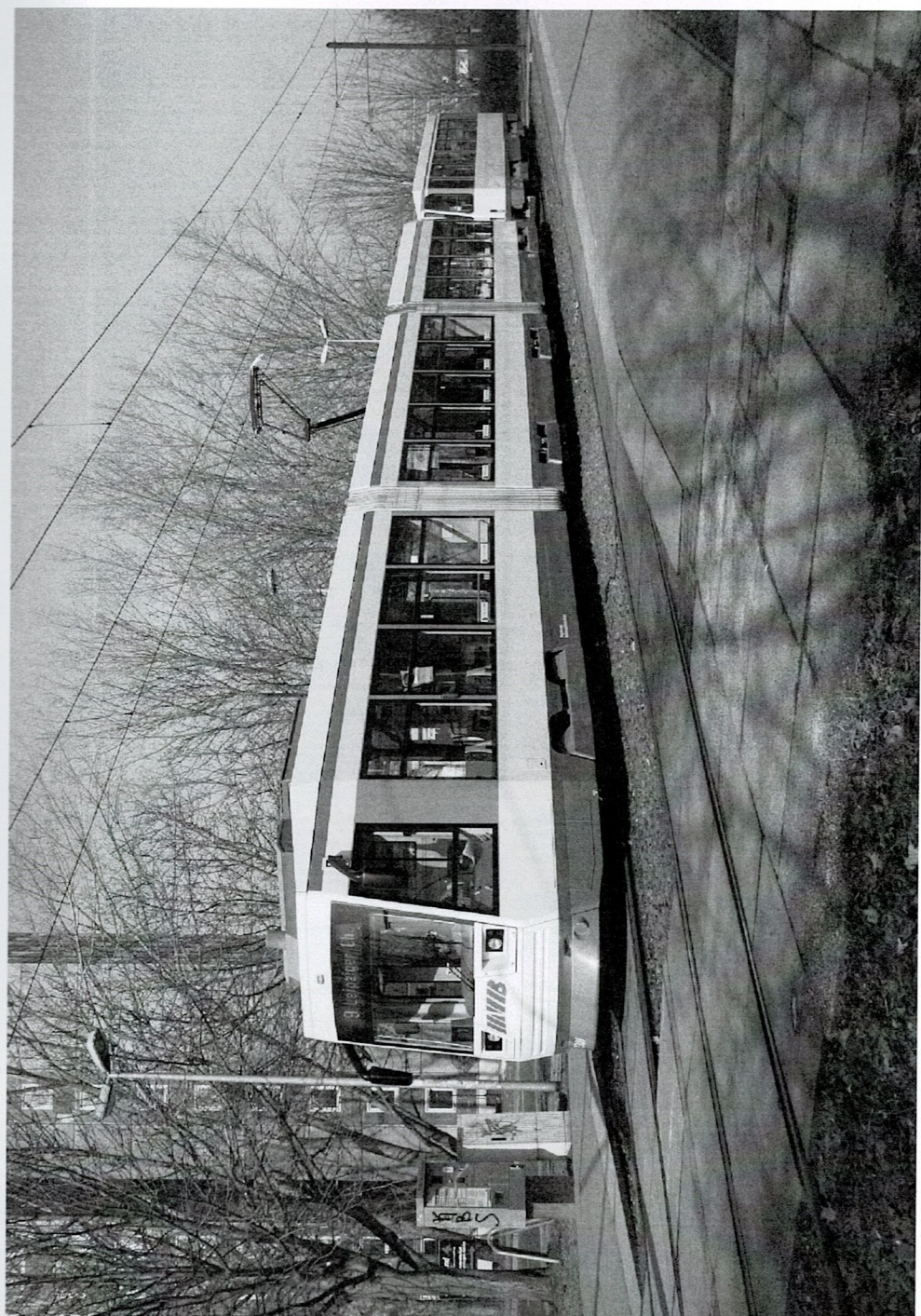
Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (MLV) unterstützt die Beschaffung von Straßenbahnfahrzeugen mit einem Förderanteil von ca. 40 Prozent. Dabei wurde ebenfalls der Umbau der Berliner Beiwagen als Projektbestandteil unterstützt. Wichtiges Ziel der Unterstützung war dabei die Schaffung eines Niederflurangebotes auf allen Linien der MVB in der Landeshauptstadt. Die Kosten für die 11 Beiwagen incl. Kauf und Modernisierung werden mit knapp 1 Mio. € angegeben und damit deutlich günstiger als ein neuer Niederflurtriebwagen.

Die Magdeburger Verkehrsbetriebe investieren insgesamt 31,8 Millionen Euro in die Vervollständigung des Wagenparks. Wenn die neuen Niederflurtriebwagen ab Frühjahr bis Ende 2012 ausgeliefert sind, verfügt die MVB über einen nahezu typenreinen Straßenbahnwagenpark. Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr unterstützt diese Investition mit mehr als 12,7 Millionen Euro. Die neuen elf Niederflurtriebwagen werden vom Konsortium ALSTOM/Bombardier gebaut, wobei ein hoher Fertigungsprozess im Land Sachsen-Anhalt erfolgen soll. Dies wird durch die Wagenkastenfertigung in Ammendorf erzielt. „Ich wünsche den Fahrzeugen allzeit gute Fahrt. Die neuen Züge überzeugen auch in ihrer Gestaltung und werden das Stadtbild Magdeburgs bereichern“, freute sich Lutz Trümper. „Der Einsatz der Beiwagen und die Auslieferung der restlichen Niederflurwagen im nächsten Jahr machen das Straßenbahnfahren in Magdeburg noch bequemer und attraktiver.“

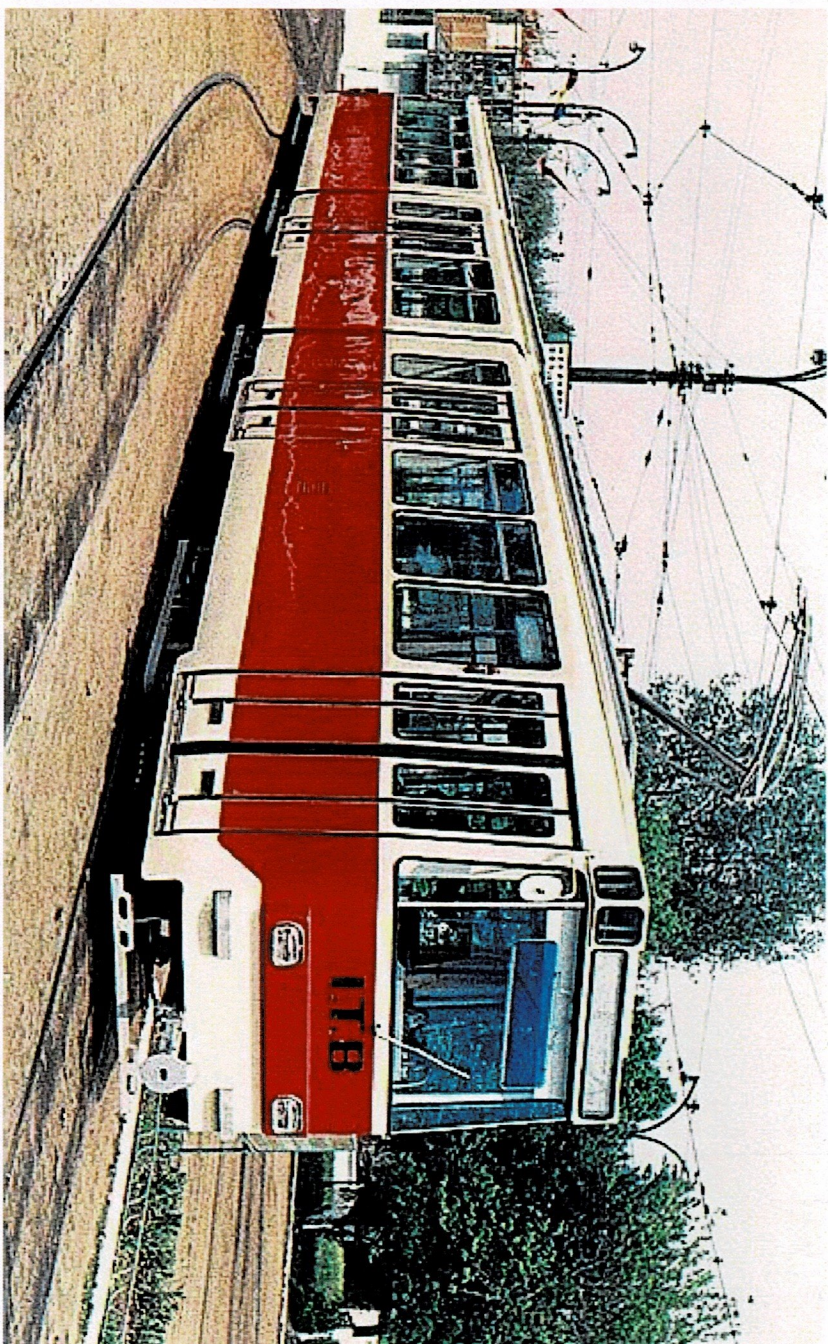
**Zwischen den Übergängen
wird vor dem Übersteigen
der Kupplung gewarnt.**

**Desweiteren sieht man auch
die Dachanpassungen des
Beiwagens an
die Niederflurtriebwagen.**





Das *Besondere* Bild!



Der Bukarester Nachbau-„69“-er

Es war einmal eine Straßenbahnbaureihe, entwickelt Mitte der 60er Jahre von Linke-Hofmann-Busch, die in Braunschweig im Laufe der Zeit als „die 69er“ berümt-berüchtigt wurde. Blieben diese 6 Fahrzeuge jedoch Einzelgänger, wurde ein an Bukarest, Rumänien gelieferter Achtachser dort hundertfach in eigenen Werkstätten unter Verletzung von Patenten nachgebaut. Er wurde damit über Jahrzehnte zum Standardfahrzeug rumänischer Straßenbahnbetriebe und ist auch heute noch –modernisiert– anzutreffen.