

Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

BiN·info

Braunschweigs Nahverkehrsmagazin

- **Im Ausland:** BIN in Skjoldenæsholm
- **Im Trockenen:** Wagen 15 auf „Neuewiek“
- **Im Eimer:** 7754 und 7757 verschrottet



Inhalt

...aus dem Verein

- 3 - Termine
- 4 - BIN besucht das dänische Tram-Museum Skjoldenæsholm
- 14 - BIN im „ArtDepot“ Magdeburg
- 15 - Vorstellung „Primove“ auf dem BIN-Vereinsabend
- 16 - „Kulturpunkt Hasenwinkel“ – Ein Konzept der BIN e.V.
- 18 - Ersatzteile aus 7754
- 20 - Kleine Neuigkeiten und Ankündigungen

...aus Braunschweig

- 21 - Unsere Braunschweiger „Lieblingsbaustellen“
- 24 - Neues von der Braunschweiger Verkehrs-AG

...aus aller Welt

- 25 - Der fünfhundertste LINT gefertigt
- 26 - Erster DT5-U-Bahn-Zug in Hamburg eingetroffen

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

Impressum

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

Vorstand 1. Vorsitzender: Andreas Falkenhagen 2. Vorsitzender: Michael Schade
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 8151 schleppt 6953 (Tw15) auf der Hamburger Straße, 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

08.01.2012	Neujahrswandlung, Beginn 10:15 Uhr Nahverkehrsterminal am Hauptbahnhof
13.01.2012	Freitag, 19:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsviga Karlstraße 35, Raum G2
10.02.2012	Freitag, 19:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsviga Karlstraße 35, Raum G2
11.02.2012	Braunkohlwanderung, Treffpunkt 10:30 Uhr, Haltestelle „Siekgraben“
10.03.2012	Jahreshauptversammlung Programm, Zeit und Ort werden per schriftlicher Einladung bekanntgegeben
08. & 09.04.2012	Osterfahrten, Treffpunkt wird in der nächsten BIN-Info bekanntgegeben
13.04.2012	Freitag, 17:30 Uhr: Besichtigung der neuen Werkstatt im Busdepot Lindenberg
19.-22.04.2012	AHN Tagung in Düsseldorf
01.05.2012	Oldtimertreffen BATC Messegelände
11.05.2012	Freitag, 19:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsviga Karlstraße 35, Raum G2
02. - 03.06.2012	„Kleine Bahn ganz groß“ in Jena mit Tag der offenen Tür anlässlich 111 Jahre Straßenbahn mit BIN-Modellbahnanlage und Stand
09.06.2012.	Voraussichtlich „Rollender Vereinsabend“, Details in der nächsten BIN-Info
17.06.2012	Bustreffen in Wehmingen, www.wehmingen.de/besucher/bustreffen
24.06.2012	„Tag der Braunschweigischen Landschaft“ in Wolfsburg

Allen Lesern der BIN-Info ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Start in das Jahr 2012 wünscht der Vorstand der BIN e.V.

Wenn einer eine Reise tut...

Text und Bilder: Andreas Falkenhagen

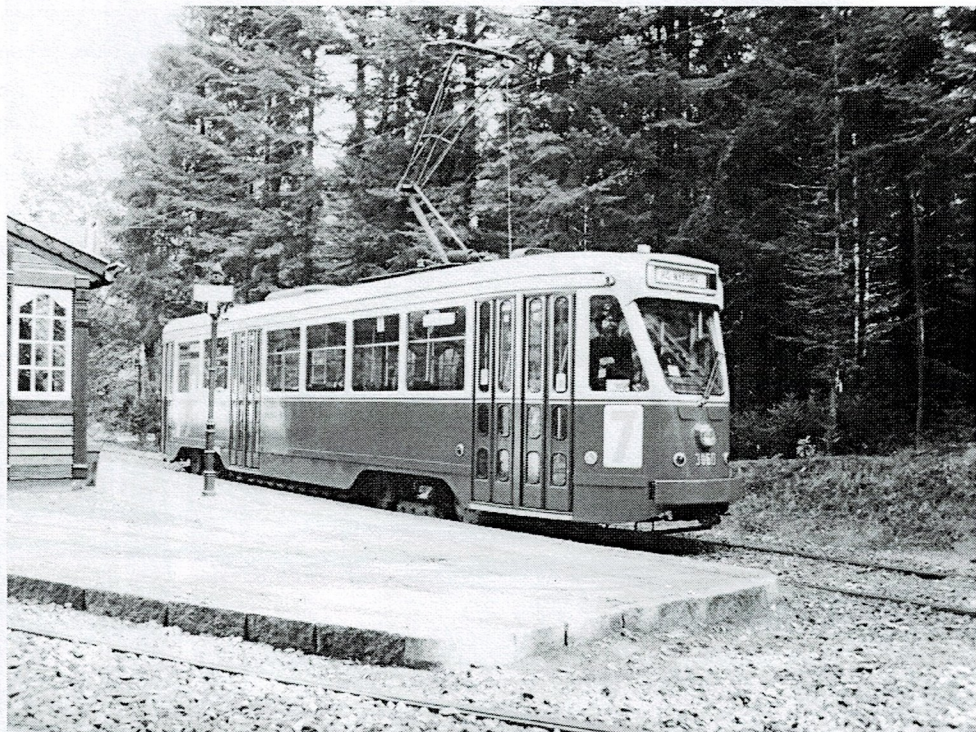
...dann kann er was erleben!

Aber dem Erleben geht die Frage voraus, wohin die Reise geht. So fragte sich eine Hand voll BIN-ler nach einem schönen und sehenswerten Ziel für die Vereinsfahrt 2011:

Bitterfeld? Neee... San Francisco? Nett, aber teuer hoch³... DÄNEMARK! Das isses! Nachdem Braunschweig und die BIN e.V. bereits Gäste aus Dänemark, genauer gesagt dem Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm begrüßen durfte, fiel die Entscheidung, für 2011 die Einladung zum Gegenbesuch dorthin anzunehmen.

Also machte sich die „Reisegruppe Braunschweig“ vom 23.09. bis zum 25.09.2011 auf nach Dänemark. Mittels eines gemieteten VW-Busses ging es über diverse Autobahnen und die Fehmarnsundbrücke nach Puttgarden zur Zweirichtungs-Fähre -sie hat vorn und hinten einen Bug zum schnelleren Entladen und Ablegen ohne Wendemanöver- nach Dänemark. Ohne nennenswerte Probleme checkten wir in ein futuristisch gestaltetes „CABINN Metro Hotel“ in einem Neubaugebiet nahe Kopenhagen ein. Da der Freitag durch die lange Fahrt bereits recht fortgeschritten war, gestaltete sich das Programm für den Abend recht entspannt. Unter Benutzung einer in die Stadt führenden fahrerlosen U-Bahn begaben wir uns in die City von Kopenhagen, um dort hier und da auf den Spuren der Olsenbande zu wandeln, historische Gebäude und Plätze schön zu finden und die diversen Bustypen vor Ort ausgiebig zu testen. Dank der guten Ortskenntnisse von Andreas Feist konnten wir trotz der kurzen Zeit eine Menge sehen.

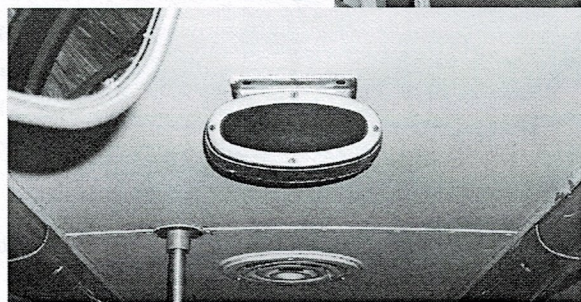
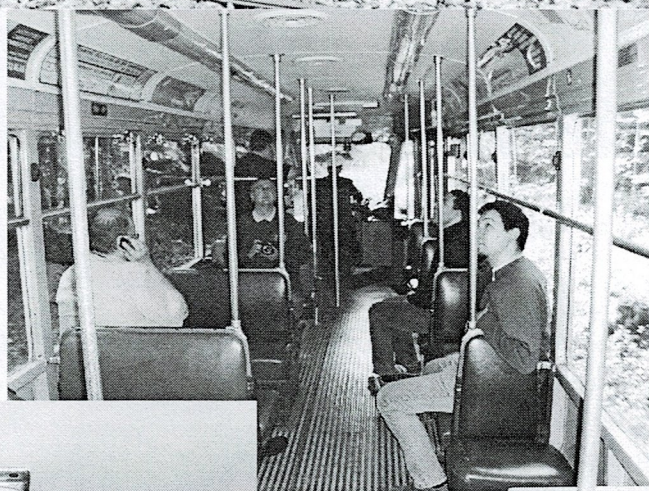
Nach einer nicht all zu langen Nacht starteten wir am Samstag früh zum Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, eine gute Autostunde von Kopenhagen entfernt. Während der Hinfahrt munkelte man unter uns, von einer Besuchszeit bis sechzehn, achtzehn Uhr könne man wohl ausgehen. Dann dürfte alles erschlagen sein! Weit gefehlt! Die Öffnungszeit bis 22 Uhr wurde voll ausgeschöpft, so interessant und abwechslungsreich ist das dortige Museum. Nicht nur, dass wir diverse Fahrzeugtypen im Einsatz sahen; angefangen mit einem Meterspur-Zweiachser, der die Besucher vom Parkplatz auf das Museumsgelände bringt, über historische dänische Zwei- und Vierachser bis hin zu verschiedenen Bussen und ausländischen Straßenbahnwagen. Als Sahnehäubchen wurde uns ein Blick in die nicht der Öffentlichkeit zugänglichen Abstell- und Lagerhallen zuteil, in denen unaufgearbeitete Fahrzeuge und unzählige Ersatzteile lagern. Der Vorsitzende des Vereins Mikael Lund nahm sich alle Zeit der Welt, uns geduldig sämtliche Fragen zu beantworten und auch die letzte historische Schraube im hintersten Kämmerchen fotografisch abzulichten. Freilich durfte eigene Fahrexperimente an der Kurbel eines historischen Zweiachser s nicht fehlen: Während der Eine etwas schleichend-behutsam fuhr, ging es beim Anderen hoppelnd-forsch zur Sache, ein Spaß war es für jeden allemal!



Eines der Fahrzeuge, mit dem wir anlässlich unseres Besuches fahren konnten: PCC-Wagen 3060, Baujahr 1951, ex. Hamburg.

Rechts einige BIN-ler beim Studium der an der Decke klebenden Werbeplakate.

Bild unten: Besonders hübsch gestaltet: Das Wagen-hält-Schild.



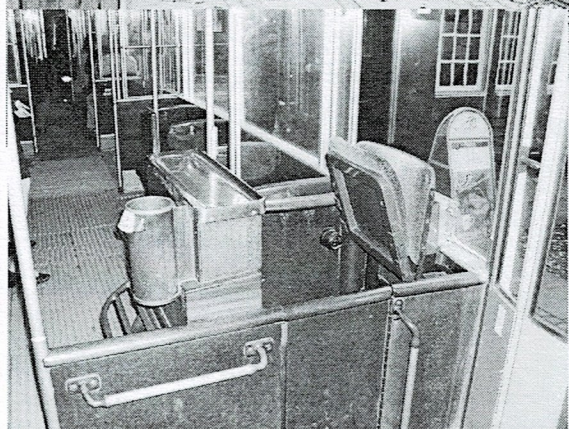
Für den abwechslungsreichen Tag, die gebotenen Attraktionen sowie die Gastfreundschaft -wir waren zum Essen sowie zu Kaffee und Getränken eingeladen- möchten wir uns bei Mikael Lund und allen anderen Vereinsmitgliedern des Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm ganz herzlich bedanken. Durch deren Engagement wurde es für uns zu einem unvergesslichen Erlebnis. Als kleines Dankeschön überreichten wir einige mitgebrachte Souvenirartikel der BIN e.V., wie zum Beispiel unser Modell des Jägermeister-Busses.



Obligatorisch: Gruppenbild in historischem Ambiente! Hier das Grüppchen der Weitgereisten im Gelenk des Düwag 6-achs-Tw 2412, Baujahr 1957, ex. Rheinische Bahngesellschaft AG und Testwagen für diese Bauart in Kopenhagen 1957-58.

Nachdem der Sonabend durch den Besuch im Museum komplett ausgeschöpft wurde, ging es dann am Sonntag erst im Programm weiter. Bevor die Heimreise in Angriff genommen wurde, besuchten wir Landskrona sowie Malmö in Schweden. Landskrona zeichnet sich durch eine recht neu eingerichtete O-Bus-Strecke aus, die mit Solaris-Oberleitungsbussen betrieben wird. Damit und weiteren Buslinien leistet sich das 30.500-Einwohner-Städtchen einen durchaus opulenten Nahverkehr; die O-Busse fahren im 10-Minuten-Takt zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt. In Malmö stand die Mitfahrt auf einer Museums-Tramlinie an, die reguläre Straßenbahn wurde 1973 eingestellt. Den 300.000 Malmöer stehen infolgedessen lediglich Buslinien zur Verfügung.

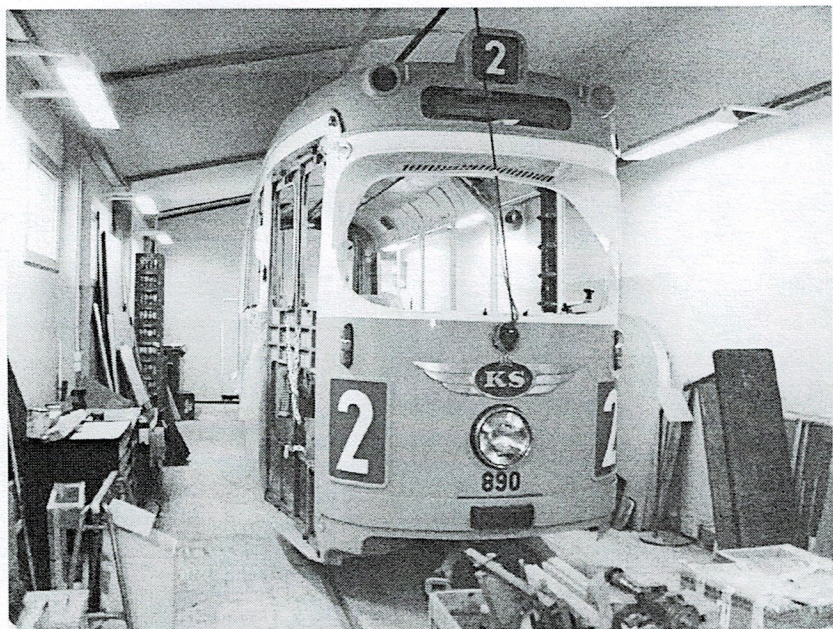
Die anschließende Heimfahrt ging abermals ohne Probleme vonstatten, so dass wir gegen 00 Uhr in Braunschweig ankamen. Nunfolgend noch einige visuelle Impressionen der Reise.



4-achs-Tw 701 mit dem Spitznamen „Dukke Liese – Häßliche Liese“. 1949 als letzte in Dänemark hergestellte Baureihe in Dienst gestellt. 1967 bereits aufgrund verschiedener Konstruktionsmängel wieder ausgemustert. Mitte links der Schaffnerplatz der „Dukke Liese“, eine Inspiration zur Komplettierung unseres Beiwagens 201.



Nicht nur Trams: Auch die Bus-Sammlung ist gewaltig.
Von jeder ausgemusterten Baureihe wird ein Exemplar aufbewahrt.



Aufarbeitung des Düwag-Tw 890, Baujahr 1966, in eigener Werkstatt.



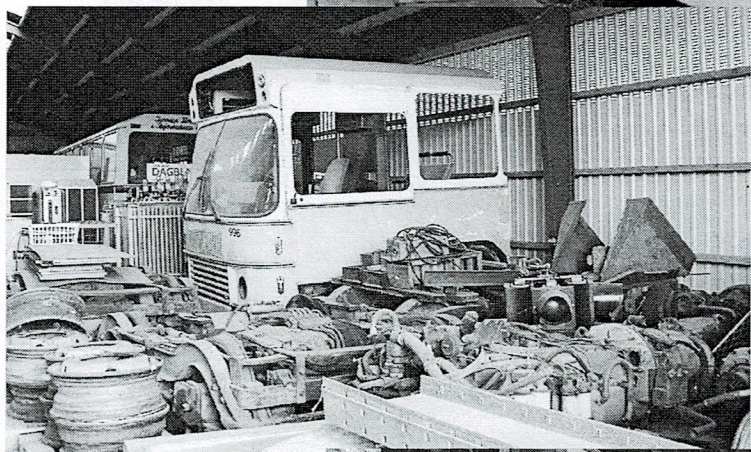
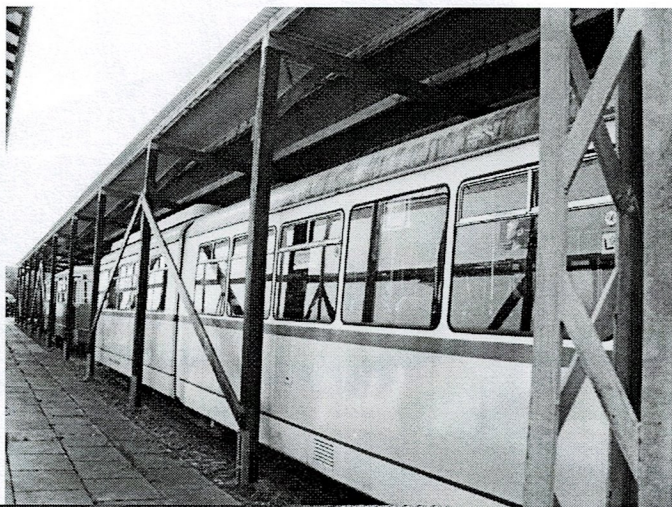
Von diesem Typ existierten in Kopenhagen 100 Fahrzeuge, die nach Betriebseinstellung nach Alexandria/Ägypten abgegeben wurden und dort bis heute weitestgehend im Einsatz sind.

Diese Bilder sollten uns Mut und Ansporn geben, an unseren eigenen Fahrzeugen zu arbeiten. Es geht *alles*, wenn man nur *will*!

Angesichts dieses Mammut-Projektes sollte uns ein welliger Fußbodenbelag in wagen 15 nicht schocken!

**So kann man Abstell-
Fragen lösen:
In Eigenarbeit für einen
überschaubaren Betrag an
dänischen Kronen
gebaute Überdachung für
Straßenbahnwagen.**

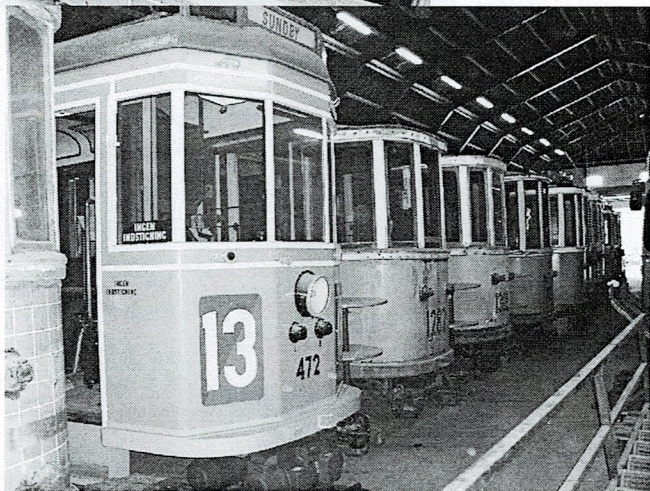
**Gedanklich durch
Seitenwände ergänzt kann
so etwas eine Möglichkeit
für die BIN werden. Für
den Fall der Fälle...**

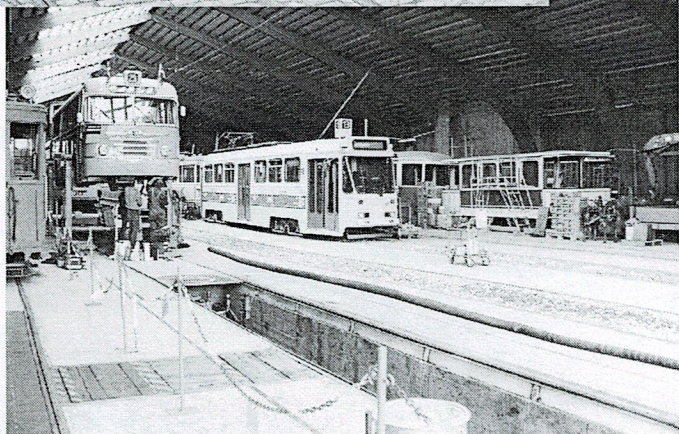


**Lieber ein
Ersatzteil mehr
zur Seite legen...**

**Und das ist nur
ein winziger Teil
dessen, was wir
gesehen haben!**

**Und damit nicht genug:
Nicht nur Ersatzteile,
ganze Ersatzbahnen
harren der Dinge, die da
kommen.**

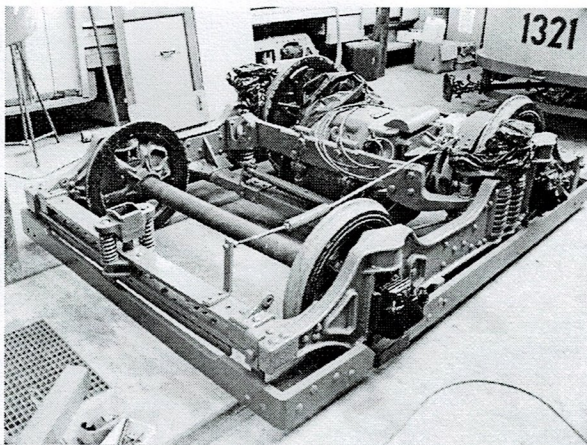




Ohne Worte...

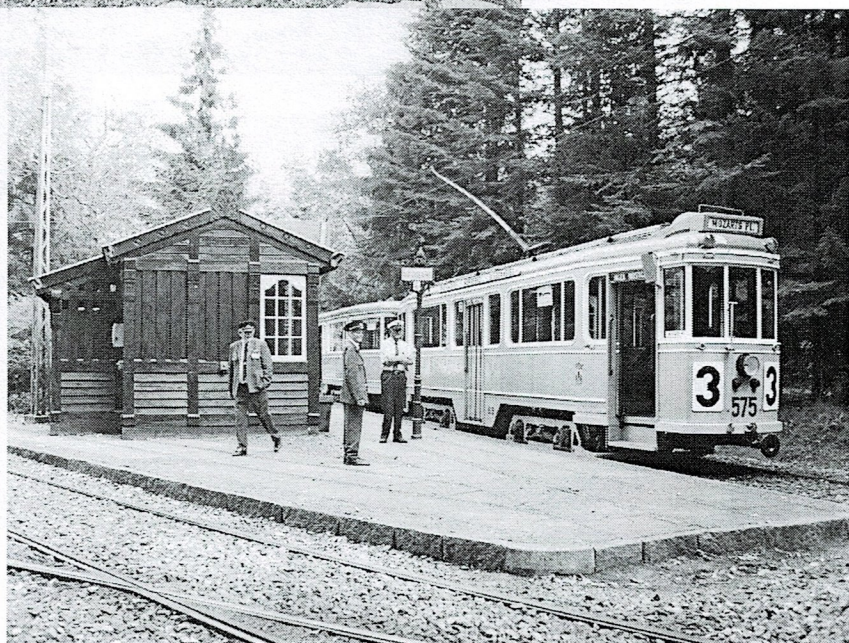
**Gewaltig!
Hallen und Fahrzeuge,
soweit das Auge reicht!**

**Maximum-
Drehgestell in der
Aufarbeitung.**



**Viele Details sind zu
entdecken: Hier eine
originale Abdeckung eines
Weichenantriebs der
Kopenhagener
Straßenbahn**

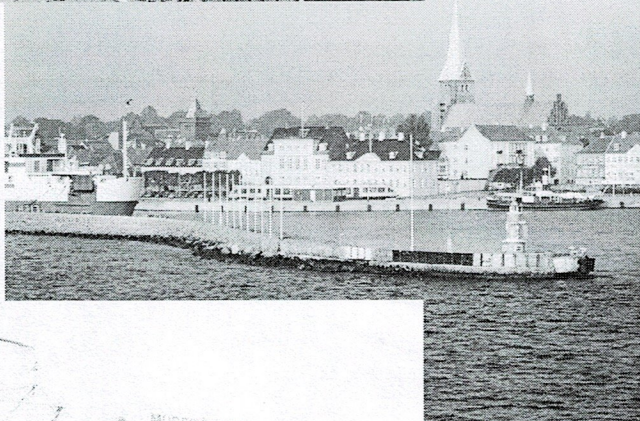
**Bild unten: Die
Wendeschleife im Wald.**



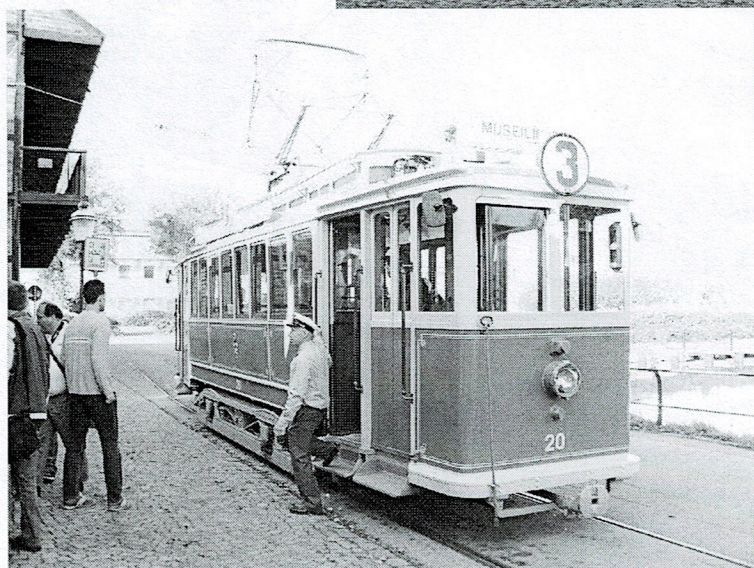


**Gotha-Beiwagen
als Café in der
Wendeschleife,
eine reizvolle Idee.**

**Bild Mitte: Ein letzter
Blick zurück nach
Dänemark. Im
Vordergrund am Ufer
fährt ein LINT. Einer von
500 Stück.**



**Unten:
Fahrzeug der historischen
Tramlinie in Malmö**





**Oben ein Gelenkbus in Malmö, Gelenkbusse waren eher selten anzutreffen auf unserer Reise.
Rechts ein Ufo in Landskrona**

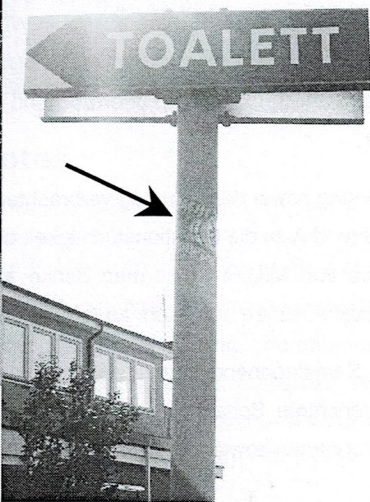
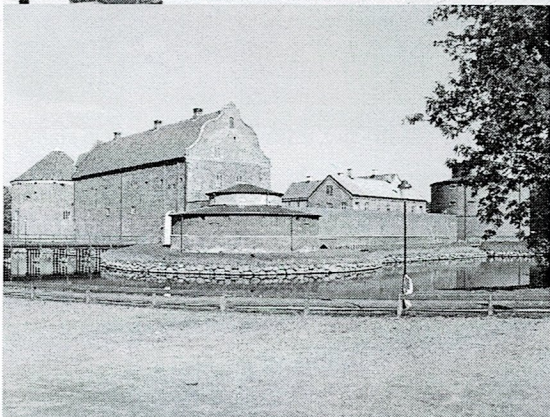


Solaris-O-Bus in Landskrona



**Unten links:
Schloß in Landskrona;
man mag's kaum glauben, wir interessierten uns nicht nur für Busse&Bahnen sondern fanden auch ein Auge für die Kultur.**

**Unten rechts:
Braunschweiger sind überall! Auf diesem Hinweisschild pappt ein Eintracht-Aufkleber.
Wir waren es nicht!**



Modelleisenbahnausstellung im ArtDepot Magdeburg

Text und Bild: Tarek Haiawi, Christine Kasch, Lars Tischer

In diesem Jahr wurde von Seiten der BIN zum ersten Mal die Modelleisenbahnausstellung in Magdeburg besucht. Geladen hatten wie der Veranstaltungsort vermuten lässt, die Magdeburger Straßenbahnfreunde. Vom 21.10. bis zum 23.10.2011 fand die Ausstellung im ArtDepot statt - ein ehemaliges Straßenbahndepot der Magdeburger Verkehrsbetriebe, welches seit 2005 für Ausstellungen und Ähnlichem genutzt wird.

So machten wir (Alex, Jens, Lars, Susi, Tarek und Tine) uns Freitagmorgen auf den Weg Richtung Magdeburg - "ausnahmsweise" alle mit Pkw. Gemeinsam mit zwei Abgesandten des Straßenbahnmuseums Brandenburg a. d. H. (Peter und Uwe, bereits unsere Standnachbarn aus vorherangegangenen Ausstellungen in Bremen und Erfurt) hatten wir eine gemeinsame Ausstellungsfläche. Die Ausstellungshalle war geräumig und bot sehr viel Platz für unsere Verkaufstische sowie die stetig wachsende Modellstraßenbahnanlage. Alex hatte zudem noch eine per Fuß zu betätigende Straßenbahnklingel (im Fachjargon „Läutewerk“ genannt) dabei, mit der so mancher Besucher (vorrangig Jüngere), die dem Modell zu nahe kamen, "zurecht gewiesen" wurden (eher "fast zu Tode erschreckt"). Bei Bratwurst, Buletten, Fass- und Maurerbrause verging der erste Tag im Depot wie im ~~Flug~~ Zug.

Alex, Lars und ich nutzten am späten Nachmittag die Gelegenheit zum Ausrücken, um eine kleine Tour durchs Magdeburger Straßenbahnnetz zu machen. Dieses mit dem Ziel, einen der noch im Regelbetrieb eingesetzten Tatra-Wagen zu testen.

Nach Veranstaltungsende ging es zu unserer Unterkunft, dem Gästehaus am Citycarré, eine sehr zentral gelegene Pension nahe dem Hauptbahnhof. Kurz frisch gemacht, verbrachten wir den Abend auf dem Elbschleppdampfer Württemberg, in welchem neben einem Museum ein sehr gutes Restaurant eingerichtet ist. Zwar nur eine eher geringe Auswahl an Speisen, aber diese mit guter Qualität und das zu überraschend günstigen Preisen - gut, dass das Schiff nicht in Hamburg liegt.

Samstag sowie den Sonntag verbrachten wir größtenteils gemeinsam im ArtDepot am BIN-Stand. Während Alex die Funktionstüchtigkeit der Modellbahn verfeinerte (Samstag unter der Mithilfe von Klaus von M.U.R.K.S. - man denke an den Bericht zur Ausstellung in Erfurt), zog Lars ein Modellhäuschen nach dem anderen hoch. Jens und Susi hatten am Verkaufsstand zu tun.

Am Samstagabend führte uns der Weg in die „Wenzel's Prager Bierstuben“: eine urig rustikal eingerichtete Schankwirtschaft mit einer großen Auswahl an tschechischen Bieren der Marke Staropramen sowie den typisch herzhaften Gerichten.

Sonntagnachmittag ging es dann nach einem recht zügigen Abbau wieder Richtung (Wahl-)Heimat. Für mich persönlich war „Magdeburg“ nach „Erfurt“ ein sehr schönes und vor allem geselliges Wochenende mit der BIN und natürlich unseren Freunden aus Brandenburg. Insgesamt war die Ausstellung in Magdeburg von – zum Teil weit angereisten – Besuchern gut frequentiert. Für die Veranstalter war dieses Wochenende sicher recht erfolgreich und zufriedenstellend.

PS: Was wir alle so im Ergebnis von der Veranstaltung gehalten haben, zeigen die „Gedanken“ auf unserem Gruppenfoto!



Vorstellung des „Primove“-Konzeptes

Text Andreas Falkenhagen

Auf dem Vereinsabend am 11.11.2011 konnte die BIN e.V. Herrn Andreas Glaser, Bereichsleiter Bus der Braunschweiger Verkehrs-AG begrüßen. In einem 90-minütigen Gespräch erläuterte Herr Glaser das Projekt zur Einführung eines Elektrobus-Systems mit berührungsloser Batterieaufladung. Es wurden Vor- und Nachteile gegenüber anderen Systemen ebenso erläutert, wie Detailfragen technischer Umsetzbarkeit. Bei allen Unwägbarkeiten erscheint das „Primove“-Konzept eine sinnvolle und zukunfts-trächtige Ergänzung des Braunschweiger Nahverkehrs. Herrn Glaser vielen Dank für diese Ausführungen!

Wer nicht wagt, hat schon verloren!

Das Konzept der BIN e.V. „Kulturpunkt Hasenwinkel“

Text: Andreas Falkenhagen

...es war einmal ein Tram-Depot, komplett erschlossen mit Schienen und Hallen...

So fangen üblicherweise Märchen an! Im Falle des Betriebshof Hasenwinkel trifft der Vergleich zu einem Märchen jedoch aus zweierlei Gründen nicht zu; zum Einen *ist* das Gebäude nach wie vor, zum Anderen werden Märchen vom Märchenonkel erzählt. Protagonist dieser Handlung ist stattdessen der Vorstand der BIN, der in Abwägung von Chancen und Schwierigkeiten ein Konzept zur Nutzung des Betriebshof Hasenwinkel als Ausstellungs- und Kulturzentrum erarbeitet hat; wohlwissend, dass es an verschiedenen Faktoren scheitern kann.

Was soll das Ganze? Es ist ein offenes Geheimnis, dass die Unterbringung aller historischen Straßenbahnfahrzeuge nach derzeitigem Stand der Dinge schon schwierig ist, sich durch den Wegfall des Hasenwinkel aber noch zu verschärfen droht. Infolgedessen muß eine zukunftssträchtige Lösung gefunden werden. Das ist das Anliegen von Vorstand und Verein; ebenso wurde diese Notwendigkeit von der BSVAG in aller Deutlichkeit betont.

Wie können Lösungen aussehen? Im Idealfall steht eine Abstellhalle mit entsprechenden Gleisen zur Verfügung. Ein Teil der Fahrzeuge kommt auf „Neuewiek“ in Genuss dieser Situation. Nun ist nicht in allen Einzelheiten abschätzbar, wie sich dort die Entwicklung fortsetzen wird. Eine Ergänzung muß also gefunden werden. Derzeit ist der kleine Betriebshof an der Hamburger Straße eine solche Ergänzung, dessen Werdegang ist allerdings ebenso ungewiss. Ein Lösungsansatz ist also, zunächst auf dessen Bestand über die Verantwortlichen Einfluss zu nehmen, um in dieser Hinsicht zumindest Gewissheit über dessen Zukunft zu bekommen. Logischerweise möglichst die Gewissheit, dass dort eine dauerhafte Bleibe entsteht. Vor diesem Hintergrund ist das Konzept der BIN e.V. „Kulturpunkt Hasenwinkel“ entstanden. Es bindet das Gebäude in eine multifunktionale Nutzung ein, so dass die reine Unterbringung nicht Selbstzweck ist.

Sollte jedoch die traurige Gewissheit real werden, dass das Gelände „Hasenwinkel“ nicht zu bewahren ist, können Lösungen zur Schaffung von Abstellkapazität wie folgt aussehen: Miete/Erwerb einer bestehenden Halle und Nachrüstung mit Gleisen oder Überbauung bestehender Gleise mit einer Leichtbauhalle. Da das Braunschweiger Tramnetz nicht die Größe der New Yorker U-Bahn hat, kann sich ein jeder Kenner ausmalen, wo eine solche Halle *theoretisch* realisierbar wäre und welche Lösungsvariante praxisnäher ist. Als schlechteste aller Lösungen kommt ein Freigelände ohne Halle und Gleise in Betracht, wo dann in Eigenleistung eine Überdachung entstehen kann. Diese Variante bindet bei geringem Nutzwert so massive Ressourcen, dass sie allenfalls in Notfällen angedacht werden sollte.

Wie ist der Stand der Dinge? Das Konzept zur Nutzung des Betriebshof Hasenwinkel ist der Öffentlichkeit vorgestellt worden und es fanden bereits erste Gespräche mit den verschiedenen Entscheidungsträgern statt. Im Rahmen der politischen Kreise wurde der Vorschlag den Fraktionsvorständen von CDU, Grünen und „Die Linke“ persönlich erläutert, die sich allgemein wohlwollend zu den Vorschlägen äußerten; bei einigen Überlegungen zwar inhaltlich Nachbesserungsbedarf sahen, aber keine fundamentale Kritik laut werden ließen oder das Konzept komplett ablehnten. Seitens der Stadtverwaltung hat sich das zuständige Baudezernat dahingehend positioniert, dass der Vorschlag zur Schaffung des Kulturzentrums in die Prüfliste aller Vorschläge aufgenommen ist. Seitens des Energieversorgers als Eigentümer des Grundstücks wurde das Konzept zwar gelobt, aber es wird noch einiges an Überzeugungsarbeit unsererseits zu leisten sein, damit der Durchbruch gelingt; es bestehen Vorbehalte gegenüber einer Nutzung in unserem Sinne. Die politische Rückendeckung stärkt die Verhandlungsposition allerdings deutlich. In einigen Detailfragen ist das Konzept anhand der Einwände bereits ergänzt worden, insbesondere hinsichtlich einer Einschätzung der kulturellen Möglichkeiten.

Infolge der Veröffentlichung des Konzeptes in der Braunschweiger Zeitung sind -nach Rückfrage an die BZ- bisher keine negativen Reaktionen von Anwohnern oder anderen Bürgern eingegangen. In einer Zeit, wo vielen Menschen vernichtende Kritik leichter über die Lippen geht als konstruktive Aufbauarbeit, kann dies als ein durchaus gutes Zeichen gewertet werden. So lange also die Entscheidung zu unseren Ungunsten bezüglich des „Kulturpunkt Hasenwinkel“ noch nicht unumkehrbar ist, wird in diese Richtung weitergearbeitet; ein Plan B entsprechend den oben angedachten Alternativen ist bereits jetzt im Hinterkopf, so dass bei einem Scheitern zeitnah Ausweichmöglichkeit entsteht.

Und die Fahrzeuge? Ein vollständiges Konzept erschöpft sich nicht in reinen Lösung der Frage der Unterbringung historischer Fahrzeuge, sondern muß deren Nutzbarkeit ebenfalls berücksichtigen. Dabei sind zum Beispiel Fragen zu stellen, ob alle Fahrzeuge *wirklich* fahrtüchtig sein müssen oder ob ein gut aufbereitetes Standmodell vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit nicht ebenso nutzbringend ist. Natürlich wäre es schön, „wenn alles fährt“, aber bei realistischer Einschätzung der Mittel und des tatsächlichen Bedarfs stellt sich die Situation anders dar. Bei einer Bewertung der Fahrzeuge müssen daher neben der Einschätzung des historischen Wertes auch die bereitzustellenden Gelder berücksichtigt werden gemessen am technischen Zustand. Eine Aufarbeitung/Hauptuntersuchung *aller* vorhandenen Wagen *und* der Schaffung einer Abstellmöglichkeit wird vom Verein keinesfalls zu leisten sein. Ziel für die Zukunft ist es also, auszuwählen, wie die Gelder verteilt werden können, um allen historischen Ansprüchen aber auch den technischen und anwendungsorientierten Notwendigkeiten gerecht zu werden, ohne den Totalverlust von Fahrzeugen befürchten zu müssen.

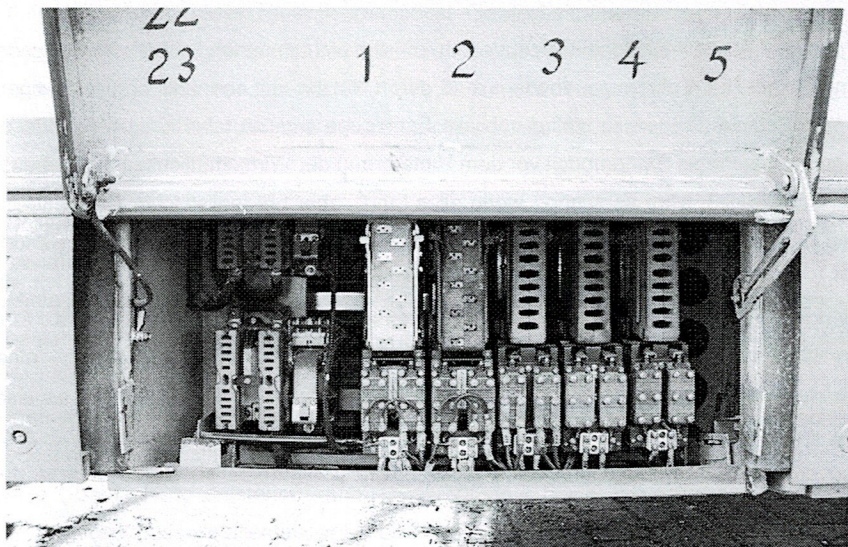
Ersatzteile aus 7754

Text und Bilder: Andreas Falkenhagen

Man muß das Rad nicht neu erfinden, um zu der Erkenntnis zu kommen, dass ein gut gefüllter Fundus an Ersatzteilen den historischen Fahrzeugen „das Leben erleichtert“ und den Geldbeutel schont. In der Vergangenheit –insbesondere anlässlich der Verschrottung der Baureihen 62 und 69- ist diese Ersatzteilgewinnung nicht konsequent genug praktiziert worden. Insbesondere einige heute nicht ohne Weiteres mehr erhältliche Spezialteile wurden damals nicht gesichert, wie zum Beispiel Kippfenster, Heckscheiben oder einige spezielle Elektroteile. Umso erfreulicher, dass die BIN e.V. von der Braunschweiger Verkehrs-AG die freundliche Genehmigung erhalten hat, das Fahrzeug 7754 vor dessen Verschrottung gründlich auszuweiden. Neben diversen Kleinteilen konnten viele Bestandteile gerettet werden, die sich auf der Mängelliste von Tw 15 befinden, dort also zum Einbau kommen können. Da wäre ein neuer Fahrersitz, die Heizgebläse und -wenn eine genauere technische Prüfung günstig ausfällt- sogar die Schütze des Fahrschalters.

Ein besonders schönes Exponat, das zwar für die Museumswagen nicht taugt, aber als Ausstellungsstück umso beeindruckender ist, stellt der Einholmstromabnehmer dar. Dessen Demontage bedeutete insofern eine Herausforderung, weil das Dach des Triebwagens aufgrund der Unfallgefahr nicht betreten werden durfte. Die Lösung fand sich in einem geübten Baggerfahrer, der auf unsere Bitte mittels seines Arbeitsgerätes das gute Stück inklusive eines Stück Daches herauschnitt und auf den Boden beförderte, so dass ein Abschrauben dann ein Kinderspiel war. Für die wertvollen Teile einen ganz herzlichen Dank an die BSVAG!

Position 1 und 2: Schütze nach 77er Bauart, daneben die original 69er-Modelle.

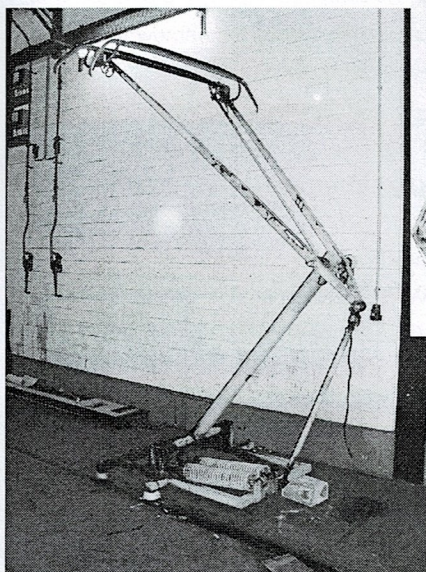
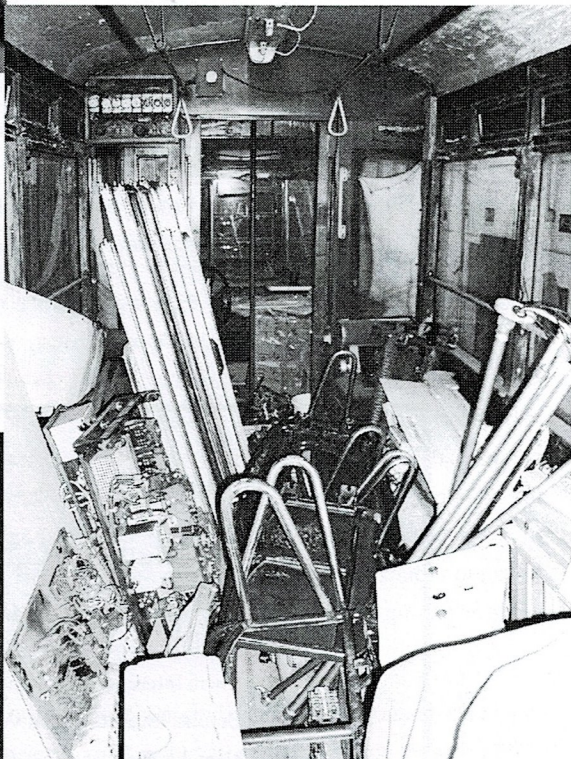




Linkes Bild: Testweise montierte Schütze aus Tw 7754. Im Hintergrund die sogenannte Funkenkammer des neueren Modells, rechts im Vordergrund mit den Schlitten die kleineren original Funkenkammern.

Dieser Test stimmt zuversichtlich, dass die Verwendung der 77er Schütze technisch möglich ist und der Platz dafür ausreicht. Zwar ist bei Wartungsarbeiten die Entnahme der Funkenkammern etwas umständlicher als vor der Umrüstung, aber ohne Beschädigungen machbar. Dadurch, dass der 69er Triebwagen als betriebsfähiger Museumswagen gegenüber einem regulären Tourenwagen eine eher geringe Laufleistung haben würde, kann dieser Sachverhalt sicherlich inkauf genommen werden.

**Bild Mitte:
Wagen 82 als
Schatzkammerchen.
Ein Großteil der Ersatzteile
lagert in seinem Inneren.**



Elektrisierung!

„Unser“ Stromabnehmer, gewaltig groß wenn man daneben steht. Dabei wirkt er auf einer Bahn montiert eher unscheinbar!

Kleine Neuigkeiten und Ankündigungen

• **Braunkohlwanderung:** Längst zur Tradition geworden auch für 2012 schon von unserem Vereinsmitglied Christian Lammers organisiert: Wir treffen uns am Samstag, dem 11. Februar 2012 um 10:30 Uhr an der Straßenbahnhaltestelle „Siekgraben“ in Stöckheim. Dann werden wir gemütlich ca. 1½ Stunden unterwegs sein, eventuell wird uns zwischendurch noch ein Glühwein gereicht. Ich habe für uns eine gemütliche Lokalität gefunden, wo die Wanderer dann Braunkohl satt erwartet. Der Preis für das Essen beträgt ca. 10 Euro pro Person. Über eine hoffentlich zahlreiche Teilnahme würde ich mich freuen.

• **Mitgliedsbeitrag für 2012:** Alle Vereinsmitglieder, die sich nicht zum Lastschriftverfahren angemeldet haben, bedenken bitte, dass das Jahr flux vergangen ist und der Beitrag wieder fällig wird! Vielen Dank!

• **Wagen 15:** Erfreulicherweise wurde der durch die Verschrottung von 7757 frei gewordene Platz im Betriebshof „Neuewiek“ für die Überwinterung von Wagen 15 bereitgestellt. Dadurch bleibt dem Fahrzeug ein weiterer Winter im Freien erspart. Sobald die Sanierung der Baureihe 95 im „Hasenwinkel“ abgeschlossen ist, soll der Wagen zunächst dorthin zurück, damit wir eigene Arbeiten daran vornehmen können.

Wir trauern um unser Vereinsmitglied

Klemens Gärtner

*05.07.1937 †04.09.2011

Bis zuletzt galt sein Interesse dem öffentlichen Personennahverkehr
der Stadt Braunschweig und dem Vereinsleben der BIN e.V.

Wir danken ihm für alles und werden ihn nie vergessen.

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Braunschweigs „Lieblingsbaustellen“

1) Fallersleber-Tor-Brücke

Text: Presseinfo BSVAG mit Ergänzungen von Jens Winnig, Bilder: Jens Winnig

Am 2. November 2011 fand die erste Bügelfahrt auf der Tram-Strecke nach Gliesmarode und Volkmarode statt. Seit dem 12. Juli 2009 rollte am Mittwoch dem 2. November die erste Tram (Tw 9562) über die neugebaute Brücke Am Fallersleber Tor nach Gliesmarode und Volkmarode. Das allerdings noch ohne Fahrgäste, denn bevor die M3 den normalen Linienverkehr wieder aufnehmen kann, müssen Betriebsfahrten über die neue Strecke erfolgen.

"Die heutige Fahrt ist die sogenannte Bügelfahrt, eine Fahrt bei der kontrolliert wird, ob sowohl der Fahrweg mit Gleisen und Weichen, die Signalanlagen wie auch die Bahnstromversorgung in allen Komponenten einen sicheren Betrieb zulassen", erläutert Dirk Fischer, Betriebsleiter bei der Verkehrs-AG. "Bis auf eine kleine Korrektur an der Oberleitung und der noch erforderlichen Zuschaltung zweier Signalanlagen ist die Strecke gut befahrbar und kann für weitere Betriebsfahrten freigegeben werden", zeigt sich Fischer zufrieden mit dem Ergebnis der Testfahrt.

Bevor dann aber die ersten Fahrgäste in die Tram einsteigen können, müssen noch einige Restarbeiten an den Haltestellenanlagen und vor allem auch auf der neuen Brücke durchgeführt werden. Auch die Gleise bedürfen einer gründlichen Reinigung, da sich in den letzten zwei Jahren einiges an Rost und anderem Belag auf den Schienen festgesetzt hat. Zufrieden zeigte sich der Betriebsleiter auch mit den neu verlegten Gleisen auf der Berliner Straße. Hier wurden auf einigen Streckenabschnitten Kopfschienen verlegt, also Schienen ohne zusätzliche Rille. "Das hat den Vorteil, dass sich kein Dreck in den Rillen festsetzen kann oder andere Gegenstände darin verkanten. Das Laub und anderer Schmutz "fällt" praktisch von der Schiene ab und der "Kopf" auf dem das Rad der Tram rollt wird weitgehend sauber gehalten", so Fischer. Außerdem seien die Schienen in der Anschaffung bis zu 50 % günstiger als die Rillenschienen.

Natürlich kann man diese Kopfschienen nur auf besonderem Bahnkörper verbauen, da hier die notwendige Spurführungsrille für die Fahrzeuge nicht extra freigehalten werden muss. In engen Gleisbögen und natürlich beim Einbau der Schienen in die Straßenfahrbahn, wo der Asphalt direkt an der Schiene anliegt, ist eine Rillenschiene mit zusätzlicher Führungssicherheit zwingend notwendig.

Besonders die Gestaltung der Fallersleber Straße hat sich durch den Umbau verändert. Es wurden Cap-Haltestellen in Seitenlage gebaut. Der Autoverkehr fährt demnach hinter der Bahn her. Es wurden Abbiegespuren für den Kraftverkehr angelegt, wodurch der Straßenbahnverkehr nicht behindert wird.

Einige Direktfahrten aus den Vororten entfallen, da nun in Volkmarode wieder umgestiegen werden muss. Durch die Wiederinbetriebnahme konnte die Braunschweiger Verkehrs-AG auch ihre für diesen Zweck aufbewahrten Omnibusse des Baujahres 1998 unverzüglich abstellen, bzw. verkaufen.

9808 und 9812 versehen außerplanmäßig noch ihren Dienst in Braunschweig. 9801 wurde im September an Schmidt Wolfenbüttel abgegeben, 9807 und 9809 folgten am 17. November 2011. 9802 wurde schon zeitiger im September an die VLG Gifhorn abgegeben. Mitte November gingen folgende Omnibusse an die KVG Stade: 9804, 9806, 9810, 9811 und 9817.



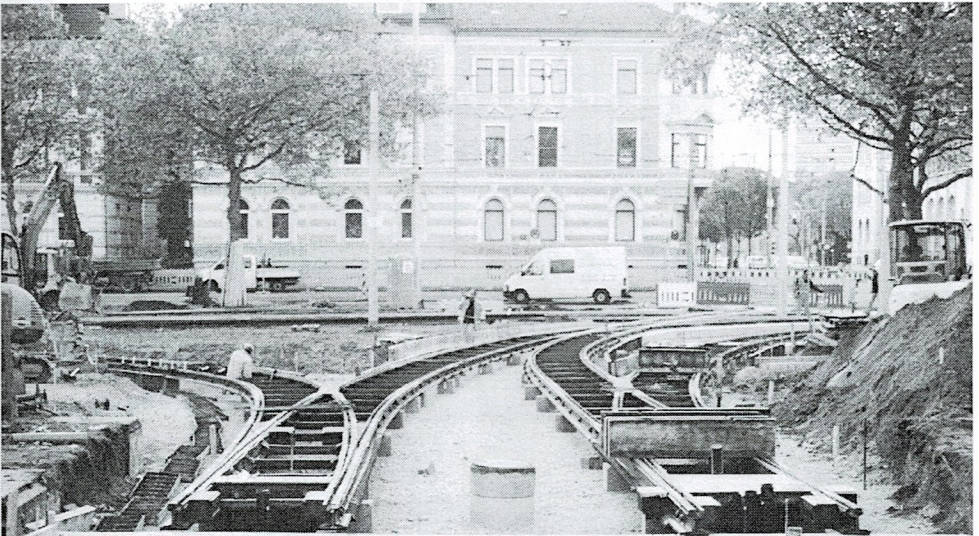
**Offizielle Eröffnung der Brücke „Am Fallersleber Tor“.
In einem kleinen Festakt wird das Band durchgeschnitten und der
reguläre Betrieb freigegeben.**

1) Gleiserneuerung Kennedyplatz / Kurt-Schumacher-Straße

Text und Bild: Jens Winnig

Seit dem Beginn der Sommerferien 2011 war bereits der Abschnitt Hauptbahnhof - John-F.-Kennedy-Platz gesperrt, um die Ottmerbrücke über die Oker zu sanieren. Am 12. September, einem Tag nach der Kommunalwahl begann, die Sanierung des Kennedy-Platzes, wobei der südliche Bereich noch nicht erneuert wurde. Die Gleisverbindung von der Kurt-Schumacher-Straße Richtung Wolfenbütteler Straße ist entfallen. Die alte dreischienig vorgezogene Weiche ist nun Vergangenheit.

Die Sanierung wurde in den letzten Jahren hinausgeschoben, da immer noch die Realisierung der RegioStadtBahn im Raum stand. Nachdem diese nun vom Zweckverband langfristig auf Eis gelegt wurde und stattdessen das eisenbahnbasierte Konzept Regiobahn 2014+ umgesetzt werden soll, wurde mit dem Umbau Kennedyplatz begonnen. Seit dem 26.11.2011 rollt der Linienverkehr wieder über den Platz.

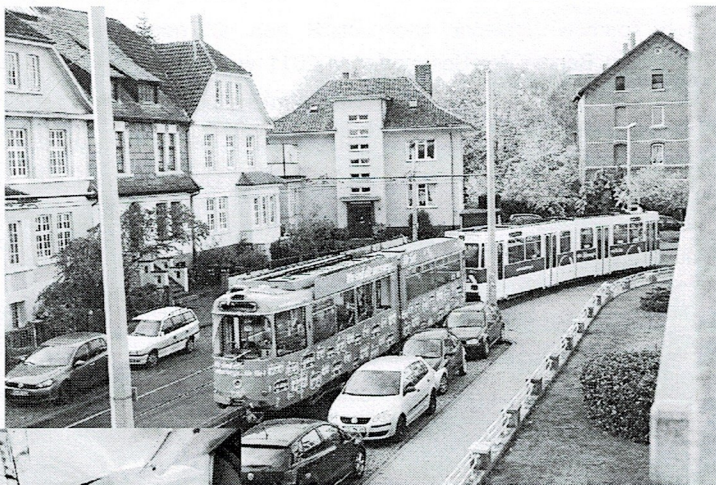


Neues von der Braunschweiger Verkehrs-AG

1) Wagen 7754 und 7757 verschrottet

**Rechts: 8151
schleppt 7757 zum
Betriebshof
„Hasenwinkel“, der
letzten Endstation
seines Daseins.
Bild: Jens Winnig**

**Unten präsentiert sich
das Innere von 7754
nach der
„Resteverwertung“
durch die BIN
Bild: Andreas
Falkenhagen**



2) Neue Werbungen

7759 Wicki - Auf großer Fahrt

8153 mit Bw 8176 Europakonferenz 2012

8155 mit Bw 8173 Europakonferenz 2012

Bw 8174 bbb Entrümpelung Braunschweig

9558 Radiologische Praxis im Schloss Carree

9555 Wir sind Braunschweiger –

6 Dienstleistungsunternehmen

9561 Grizzlys Adams - EHC Wolfsburg

0051 New Yorker Phantom

Werbung gelöscht

9555 Volkswagen Financial Services

9562 Kultur im Zelt

Bw 8172 Jobline

3) Neues Kundenzentrum am Bohlweg

Das neue Kundenzentrum der Verkehrs-AG befindet sich seit dem 26.11.2011 in direkter Nähe der Haltestelle Rathaus. Pünktlich um 9.00 Uhr wurden die Türen am Bohlweg 26 geöffnet. Nach der etwa 10 Wochen dauernden Umbauzeit hieß das Team des Kundenzentrums alle Besucher mit einem bunten Eröffnungsprogramm und vielen kleinen Überraschungen willkommen. Darüberhinaus hat Fumu-Reisen im Kundenzentrum ein Reisebüro eingerichtet.

Die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. gratulierte der Braunschweiger Verkehrs-AG zu ihren neuen Räumlichkeiten mit einem Präsent in Form einer Blume, überreicht von Michael Schade, zweitem Vorsitzendem und der Pressesprecher Jens Winnig.

Öffnungszeiten des Kundenzentrums:

Mo bis Fr 09:00 Uhr bis 18:00 Uhr
Sa 09:00 Uhr bis 14:00 Uhr

Adventssamstage 09:00 Uhr bis 18:00 Uhr
Heiligabend und Silvester 09:00 Uhr bis 12:00 Uhr

5) Tarifierung im Stadttarif zum 01.01.2012

Die 10er-Karte bleibt preisstabil, die preisgünstige 2er-Karte ersetzt 4er-Karte. Seit dem 01. Januar 2009 haben die Verkehrsunternehmen der Städte Braunschweig, Wolfsburg und Goslar die Fahrscheinpreise im Stadttarif stabil gehalten, die 10er Karte hat sogar seit 2008 einen unveränderten Preis. Lediglich das Stadtticket war zum 1. August 2010 um 10 Cent verteuert worden, um den Vorverkauf der Mehrfahrtenkarten anzukurbeln. Allerdings sind nicht alle Fahrausweise von der Preismaßnahme betroffen. Die 10er Karte wird auch in 2012 mit 18,00 € auf Ihrem Preisniveau von 2008 gehalten. Der einzelne enthaltene Fahrausweis kostet somit 1,80 Euro und ist mit einer Gültigkeit von 90 Minuten weiterhin der günstigste Einzelfahrschein. Neu im Fahrscheinangebot ist die 2er Karte, die die 4er-Karte ersetzt. Der enthaltene Einzelfahrausweis ist mit 1,90 Euro pro Ticket ebenfalls günstiger als das Stadtticket für 2,00 Euro, das nur für eine Fahrtrichtung mit Umsteigerecht gültig ist.

Der 500. Coradia LINT verlässt das Alstom Werk in Salzgitter - Wichtiger Meilenstein für den Standort

Text und Bild: Presseinfo Alstom

Am 2. November 2011 verlässt der 500. Coradia Lint das Alstom Werk in Salzgitter. Dies ist ein wichtiger Meilenstein für den Standort und die Entwicklung von Regionaltriebzügen. Dieses Fahrzeug gehört zu einem Auftrag über 28 Coradia Lint Triebzüge für die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), die auch schon 1997 den ersten Coradia Lint bei Alstom in Salzgitter bestellt hat. Der 500. Lint wird ab dem Fahrplanwechsel 2011 auf dem Netz Heidekreuz – rund um Soltau, nach Hannover, Buchholz in der Nordheide, Uelzen und Bremen – den Fahrgastbetrieb aufnehmen. „Im November 2000 verließ der erste Coradia Lint das Werk in Salzgitter, heute, genau 11 Jahre später verabschieden wir das 500. Fahrzeug dieser Klasse. Diese Entwicklung ist ein schöner Beweis für das Vertrauen in die Qualität unserer Fahrzeuge und in uns als zuverlässigen Partner“, sagt Achim Alles, Geschäftsführer bei Alstom in Salzgitter. „Die LNVG ist einer der ersten Kunden für unseren Coradia Lint und wir freuen uns sehr, dass nun sowohl der erste als auch der 500. Lint in Niedersachsen zum Einsatz kommt.“

Der 500. Coradia Lint fährt bis zu 120 Stundenkilometer schnell und hat 129 Sitzplätze. Bei der Bestellung der Fahrzeuge wurde auch großen Wert auf die Umweltfreundlichkeit gelegt. Rußpartikelfilter tragen im Regionalverkehr zur nachhaltigen Schonung der Natur bei. Die Dieselmotoren erfüllen die aktuell gültige Abgasnorm. Großer Wert wurde auch auf die komfortable und barrierefreie Gestaltung gelegt. Die Coradia Lint Fahrzeuge werden nach den neuesten Bedingungen zur Barrierefreiheit (TSI PRM) ausgestattet, die das Reisen für Personen mit eingeschränkter Mobilität deutlich verbessern.



Der erste DT5 ist da!

Testfahrzeug der neuen U-Bahn-Generation in Hamburg

Text: Presseinfo der Hamburger Hochbahn

Am späten Abend des 01.12.2012 ist Hamburgs neues mobiles Aushängeschild, der U-Bahn-Triebwagen DT5, in Hamburg angekommen. Das neue Fahrzeug der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) wird in den nächsten Monaten ausgiebig im Hamburger U-Bahn-Netz getestet. In den Fahrgastbetrieb geht der DT5 im Sommer 2012. Der U-Bahn-Triebwagen DT5 in eleganter Edelstahloptik und modernem Design wird ab Sommer 2012 im Hamburger U-Bahn-Netz fahren und nicht zuletzt auf den Viaduktstrecken das Hamburger Stadtbild prägen. Ab Januar wird der erste DT5 auf der HOCHBAHN-Versuchsstrecke in Farmsen umfassend getestet und auf den Einsatz im Hamburger U-Bahn-Netz vorbereitet. Dazu gehören unter anderem Brems tests im leeren und vollbeladenen Zustand und Steigungsfahrten zwischen den Haltestellen Rathaus und Rödingsmarkt, aber auch zahlreiche Tests für Videotechnik, Funk, Türfunktionen und vieles mehr.



Hier durchquert der Überführungszug den Bahnhof Lüneburg. Ein Gespann, wie man es nicht tagtäglich zu Gesicht bekommt. Aufnahmen: Jens Perbandt

Das *besondere* Bild!

Inka-Türkis: Nicht nur auf Tw 41 ein Hingucker. Hier präsentiert sich ein Waggon der schwedischen Eisenbahn in Malmö in diesem Farbkleid. Bild: Andreas Falkenhagen

