

Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

BiN·info

Braunschweigs Nahverkehrsmagazin

- **Ausgebüttelt:** Eisen ist nun Geschichte
- **Nächster Halt:** Peine-West! BIN auf Tour
- **Emil:** Der Elektrodackel von Solaris



Inhalt

...aus dem Verein

- 3 - Termine
- 4 - Die Fahrt ins Blaue: Nächster Halt „Peine-West“
- 8 - Vortrag über Heinrich Büssing

...aus Braunschweig

- 8 - Kleine Jubiläen
- 10 - Demontage der Schienen aus der Eisenbütteler Straße
- 14 - Emil – Das Elektrobuskonzept unter neuem Namen
- 18 - Linienchronik der Braunschweiger Straßenbahn

...aus aller Welt

- 27 - Neues Museumsdepot in Darmstadt-Kranichstein

...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 Weiß

Herausgeber Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. (BIN)

Postfach 2414, 38014 Braunschweig
Mail: info@bin-info.de
Internet: www.bin-info.de

Konto: 200 65 67
BLZ 250 500 00
Nord/LB Landessparkasse

Redaktion u.

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

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

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

Auflage 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. © 2012 Titelbild: Solaris-Elektrotestbus auf dem Bth. Lindenberg. Aufnahme: Jens 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

- Sa. 08.11.2012 Weihnachtsfeier im „Mövenpick“, Einladung erfolgte per Post
- So. 06.11.2013 Neujahrswandfahrt, 10:15 Uhr ab Hauptbahnhof, Nahverkehrsterminal Gleis D
- Fr. 11.01.2013 19:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsviga
Karlstraße 35, Raum G2
- Fr. 08.02.2013 19:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsviga
Karlstraße 35, Raum G2
- Sa. 09.30.2013 „Einrollen“ und Jahreshauptversammlung, Details folgen



...wünscht der Vorstand der BIN e.V. allen Mitgliedern und Lesern der BIN-Info. Ein ganz besonderer Dank geht an all die fleißigen Helfer, die dazu beigetragen haben, dass das Jahr 2012 für den Verein sehr erfolgreich verlaufen ist. Gemeinsam werden wir uns den Herausforderungen stellen, die das Jahr 2013 mit sich bringen wird! Ein ebenso hohes Maß an Dank gebührt der Braunschweiger Verkehrs-AG, ohne deren Unterstützung viele unserer Veranstaltungen nicht durchführbar gewesen wären.

Weihnachtliche Grüße und einen guten Rutsch,

Andreas Falkenhagen

Nächster Halt: Peine-West!

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

Wie jedes Jahr kam auch 2012 der Moment, an dem entschieden werden musste, wo die „Fahrt ins Blaue“ hingehen soll. Wo waren wir nicht überall!? Im Elm, in Nordhausen, in Peine...

Peine! Da war doch was!? Ein Ort -man möchte es kaum „Stadt“ nennen- etwas weiter westlich gelegen und doch gar nicht mal so klein. Dort sollen sich die Straßenbahnen sogar unterirdisch in Tunneln tummeln und dem Beförderungsfall, pardon Fahrgast, suggerieren, es handle sich um eine U-Bahn. Die verbotene Stadt „Westpeine“! Soll man es dorthin wagen? Interessant ist es ja schon!

Die Idee reifte heran und wir warfen unsere putzig-schizophrene Mischung aus lokalpatriotischer Arroganz und den Minderwertigkeitskomplexen als ewig Zweiter, wie sie jedem urtümlichen Braunschweiger in die Wiege gelegt wird, über Bord und nannten das Kind beim Namen: Wir fahren nach Hannover! Nun ist es ausgesprochen...

Es folgte etwas Detailplanung sowie die Anfrage an den dortigen Förderverein Straßenbahn Hannover nach Unterstützung unserer Reisepläne und der Ausflug konnte beginnen. Die Sonne schien den Tag herrlich grau und nass, aber das verdarb uns unsere Laune nicht. Mittels Bahn AG und einer gewissen Anzahl an Niedersachsentickets erreichten wir Hannover, wo wir gediegen mit einer Privat-U-Stadtbahn, namentlich dem Tw 6001, abgeholt wurden. Dieses erste Fahrzeug aus der bekannten Serie der grünen Achtachser ist bereits in den Bestand historischer Wagen übernommen worden und dient zugleich als Fahrschulwagen. Eine Idee auch für BS?

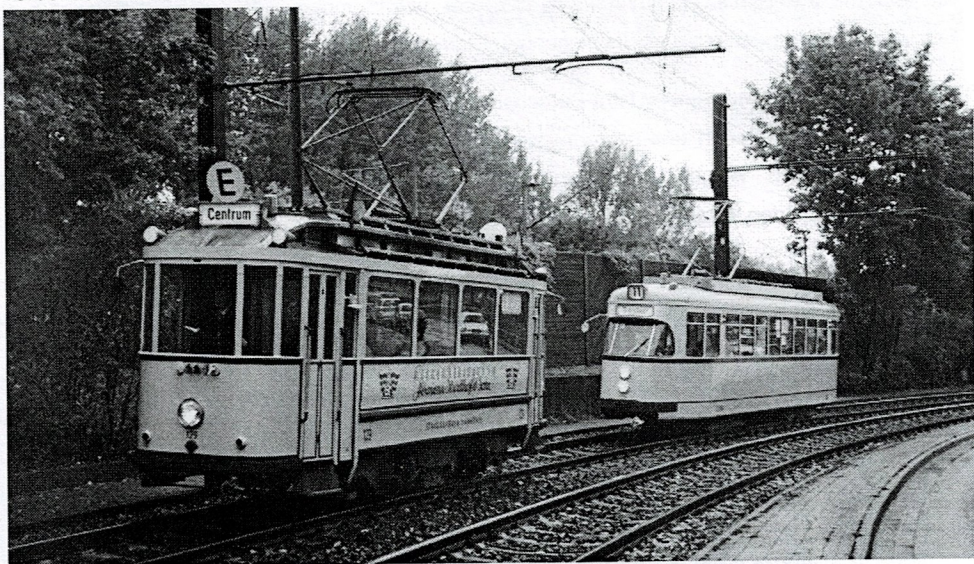


**Ist das Kunst oder kann das weg!?
Tausende von Preisschildern
zieren diesen Stadtbahnwagen.**

Durchaus üppig das Tagesprogramm: Besichtigt wurde die Abstellhalle der historischen Fahrzeuge, die im Nachhinein über einer vorhandenen Gleisanlage errichtet wurde. Diese Besichtigung war nicht nur aufgrund der dort untergebrachten schönen Fahrzeuge sehr inspirierend, sondern die Halle selbst war sehr sehenswert. Mit etwas Blick für die Details, wie z.B. die Durchführung der Fahrleitung durch die Tore, wurde die Phantasie angeregt, sich auszumalen, wie man es in heimatlichen Gefilden machen könnte. Ein Vorhaben, dem sich die BIN unausweichlich stellen muss!

Das Fahren durchs Netz kam nicht zu kurz; neben besagtem Achtachser ging es mit Fahrzeugen verschiedenster Baureihen auf Tour: Fehlen durfte der Großraumwagen nicht, aber auch nicht die Fahrt mit einem Zweiachser durch die Tunnelstrecken. Ein Anblick, der vielen zufällig wartenden Fahrgästen in den U-Bahn-Stationen etwas Staunen aufs Gesicht zauberte: „Watt ist datt denn?“ Und sogar ein altertümlicher Arbeitswagen begleitete unsere Fahrt!

Und man hat Humor in Hannover! Der Goetheplatz mit einem echten Straßenbahn-Kreisverkehr wurde genüsslich dreimal durchkurvt! Stadtrundfahrt mal anders... Und noch etwas hat man in Hannover: Vorrangschaltungen! DIE FUNKTIONIEREN!!! Da wir uns als Sonderwagen nicht mit dem lästigen Aufsammeln von Fahrgästen beschäftigen mussten, konnten wir quasi *am Stück* die Strecken befahren. Während in Braunschweig z.B. die gesamte Belegschaft einer aus voller Fahrt zum Halten verdonnerten Straßenbahn nach dem Drücken des Fußgängerampelsignalanforderungsknopps am Stadion der Omi beim Überschleichen der Gleise zuschauen darf, freut sich der hannoversche Autofahrer an der roten Ampel über die zügig vorbeirauschenden Bahnen.





Abgerundet wurde das Programm durch diverse Besichtigungen: Zu sehen gab es die Leitstelle der Üstra, von wo aus der reibungslose Ablauf des Stadtbahnbetriebs gesteuert wird und mittels duzender Kameras in die U-Bahnstationen gestalkt werden kann. Im selben Raum war ebenfalls die Verkehrssteuerung der regionalen Autobahnen untergebracht, die den Schilderbrücken die Kommandos übermittelt und auf Knopfdruck den schönsten Autobahnstau aktiviert. (Jetzt wissen wir endlich, wie Staus gemacht werden! Leider wurde meinem Wunsch, auf der A2 per Schilderbrücke ferngesteuert vor tieffliegenden Walrössern zu warnen, nicht nachgekommen.)

Zu sehen gab es ferner einen Üstra-Betriebshof, wo in großem Maßstab der Einsatzbestand an Stadtbahnwagen repariert und gewartet wird. Ein regelrechter Fließbandbetrieb angesichts der hohen Anzahl an Wagen. Leider muss auch dort viel Zeit&Geld zur Beseitigung von Vandalismusschäden aufgewendet werden.

Ein Highlight im Rahmen der Besichtigungen war die Begutachtung eines Holz-Teilmodells des geplanten neuen Stadtbahn-Typs, der durch sein Design zwar hervorsticht, aber durchaus gefällig wirkt. Technisch verbessert steht er in der Tradition der letzten Generation an Fahrzeugen.

Voller Eindrücke und inspirierender Erfahrungen ging es zum späten Nachmittag dann zurück nach Braunschweig, jedoch nicht ohne dem Vorsitzenden des Fördervereins Straßenbahn Hannover Herrn Faupel ein kleines Präsent für die wirklich gute Führung überreicht zu haben. Auch an dieser Stelle im Namen der BIN e.V. noch einmal ganz **herzlichen** Dank dafür!

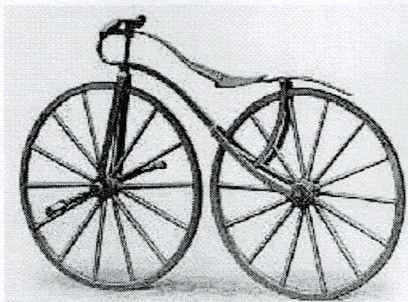


**Bildmitte mit Krawatte:
Der Vereinsvorsitzende
Herr Faupel erhält vom
BIN-Vorstand eine kleine
Aufmerksamkeit! Das
Programm ließ keine
Wünsch offen!**

Vortrag über Heinrich Büssing

Text: Andreas Falkenhagen, Bild: Presseinfo der Stadt Braunschweig

Auf dem Vereinsabend im Oktober hatten wir das Vergnügen, einen ganz besonderen Gast begrüßen zu dürfen: Herr Hans-L. Sämann von der Berufsfeuerwehr Braunschweig referierte exklusiv für uns über den Werdegang Heinrich Büssings. In seinem reich bebilderten Vortrag standen weniger die Erzeugnisse Büssings im Vordergrund, sondern dessen Werdegang vom Schmiedegesellen der väterlichen Dorfschmiede in Nordsteinke zu einem der bedeutendsten deutschen Industrie-Pioniere. Dabei wurde auch das freundschaftliche Verhältnis zu einem anderen großen Braunschweiger Industriellen beleuchtet: Max Jüdel, dessen Eisenbahnsignalbauanstalt deutschlandweit führend in Qualität und Innovation war, dessen Name aber im Gegensatz zu dem Büssings in Braunschweig bisher unverdientermaßen weitestgehend ungewürdigt blieb. Herrn Sämann ganz herzlichen Dank für diesen Vortrag!



Ein von Büssing gefertigtes Fahrrad.

Kleine Jubiläen

Text: Andreas Feist

Vor 125 Jahren:

Im Jahr 1888 wurden die Hohetorlinie vom Steintor bis zum Bahnübergang Helmstedter Straße und die Wilhelmitorlinie vom Wilhelmitor bis zum Westbahnhof verlängert.

Vor 120 Jahren:

Am 01.07.1893 wurde die Pendellinie zwischen Bahnübergang Helmstedter Straße und Hauptfriedhof sowie die Verlängerung der Petritorlinie vom Kreuzkloster zum Weißen Roß in Betrieb genommen.

Vor 85 Jahren:

Am 10.03.1928 wurde die Straßenbahnlinie 1 vom Schützenhaus über Hamburger Straße und Siegfriedstraße bis zum Nibelungenplatz und am 13.05.1928 über die Siegfriedstraße bis zum Bienroder Weg verlängert.

Am 15.12.1928 nahm die Braunschweiger Omnibusgesellschaft mbH den Stadtverkehr mit 2 Buslinien (Linie A und B) auf.

Vor 75 Jahren:

Am 02.05.1938 wurde die Straßenbahnlinie 2 ersatzlos eingestellt. Sie fungierte ohnehin nur noch als Pendellinie zwischen Nordbahnhof und Schleinitzstraße. Nachdem zum 01.01.1938 die Braunschweigische Landeseisenbahn von der Deutschen Reichsbahn übernommen worden war, stellte diese den Personenverkehr über Nord- und Westbahnhof ein und leitete die Personenzüge zum Hauptbahnhof um. Somit entfiel die Zubringerfunktion zum Nordbahnhof für diese kurze Linie.

Zwischen 19.08. und 05.09.1938 wurde anlässlich der Ausstellung „100 Jahre Braunschweigische Staatsbahn“ entlang der Herzogin-Elisabeth-Straße zwischen Stadtpark und der Haltestelle Prinzenpark der Linie 7 eine Pferdebahn eingerichtet.

Am 15.10.1938 wurde die zwischen Riddagshausen und Hauptbahnhof verkehrende Linie 7 aufgeteilt. Die 7 wurde bis Prinzenpark verkürzt und stattdessen übernahm die bisherige Strecke eine neue Linie 8.

Vor 50 Jahren:

Am 17.06.1963, wurden die Strecken Rathaus – Steinweg – Magnitorwall - Leonhardstraße - Leonhardplatz sowie Magnitorwall - Riddagshausen stillgelegt, wobei die erstgenannte Strecke für Betriebszwecke noch bis Ende der 1960er Jahre befahrbar war. Somit verschwand die Linie 8 zwischen Riddagshausen und Richmond. Der Streckenast nach Richmond wurde von einer neuen Linie 2 (Stadion – Richmond) übernommen. Betroffen von dieser Stilllegung war auch die Linie 4, die nun über Hauptbahnhof statt über Rathaus verkehrte.

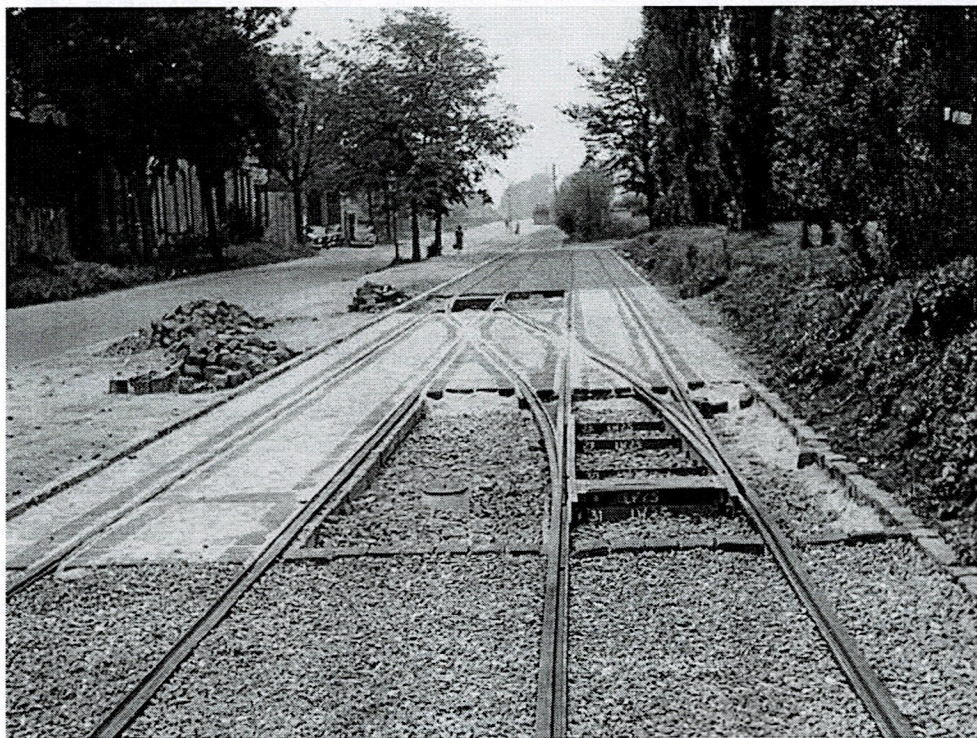
Vor 25 Jahren:

Verkehrte erstmals nach 33 Jahren wieder eine Linie 6. Ab 16.06.1988 verkehrte sie zwischen Radekint und Donaustraße/Isarstraße und im Berufsverkehr zwischen Rühme/Daimlerstraße und Donaustraße/Isarstraße. Mit ihr wurde eine direkte Verbindung zwischen Rathaus und dem ältesten Teil der Weststadt geschaffen.

Demontage der Schienen in der Eisenbütteler Straße

Text und Bilder: Andreas Falkenhagen

Im Oktober 2012 wurden nach mehrjähriger Nichtbenutzung die Schienen aus dem separaten Bahnkörper neben dem Straßenverlauf der Eisenbütteler Straße entfernt; ebenso die Wendeschleife. Nachdem der Streckenast bereits schon länger nicht mehr per Bahn befahren werden konnte, weil bei der Gleissanierung Wolfenbütteler Straße aus Kostengründen und aus Gründen der Entbehrlichkeit des Streckenteils keine neue Weiche eingebaut wurde, ist nun auf Drängen der Stadt Braunschweig der Oberbau samt Fahrleitung entfernt worden. Damit endet ein historisch bedeutendes Stück Straßenbahngeschichte, denn der Bereich Eisenbütteler Straße war einer der ersten durch die Pferdebahn erschlossenen Gebiete; angebunden wurde hierdurch das Schloss Richmond.



Der Gleiswechsel im Bau, er war nötig, da die Strecke zunächst für Zweirichtungsfahrzeuge konzipiert war und auf eine Wendeschleife verzichtet wurde. Als diese später angebaut wurde, beließ man den Gleiswechsel dennoch, wenngleich er überflüssig wurde. (Bild: Archiv BSVAG)



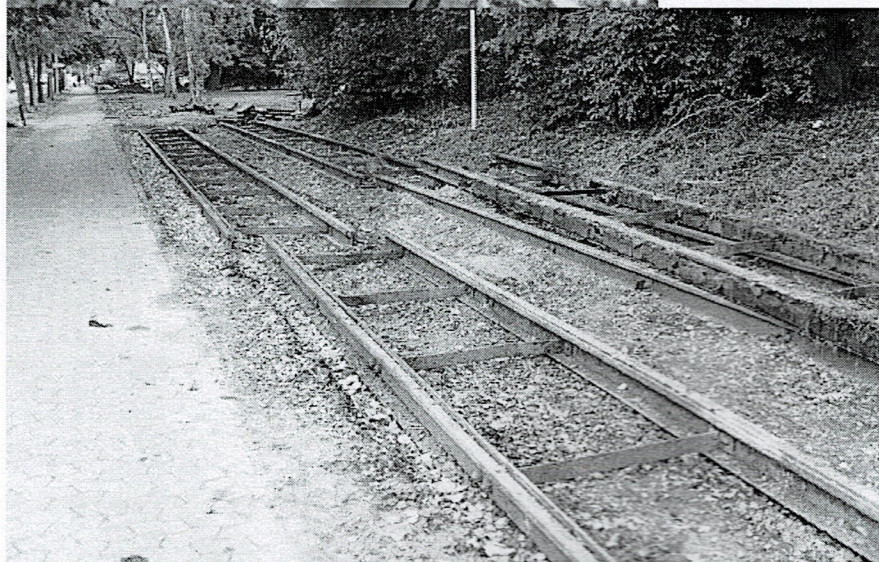
Das Ende des Gleiswechsels. Das Gute an der Geschichte: Auf Bitten der BIN e.V. sind die Weichen noch nicht entsorgt, sondern liegen gesäubert an Ort und Stelle für eine mögliche Weiterverwendung andernorts in historischem Kontext. Vielleicht ist doch noch nicht das letzte Kapitel der Eisenbütteler Schienen geschrieben. Unten die letzte bekannte Nutzung im Rahmen einer Fahrschulfahrt mit 7754. (Unteres Bild: Jörg Voigt)

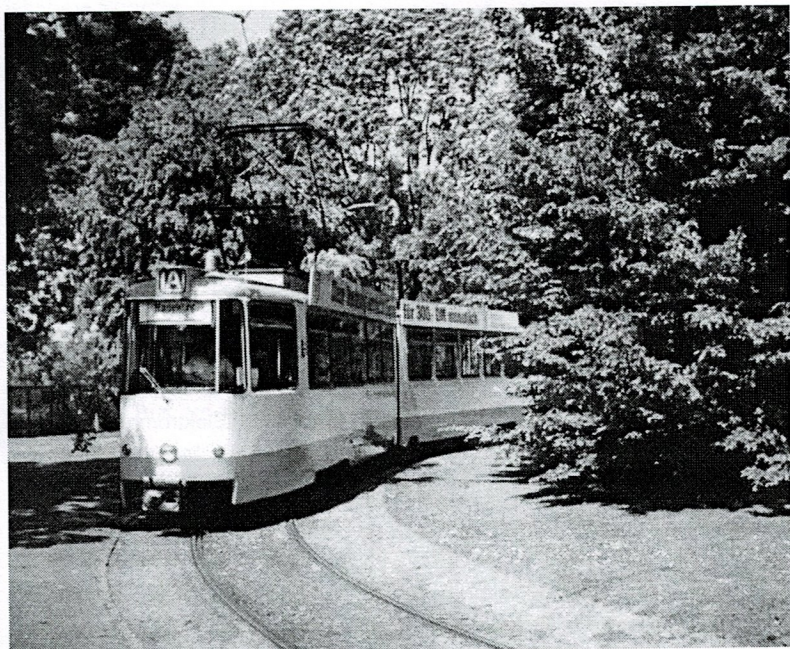




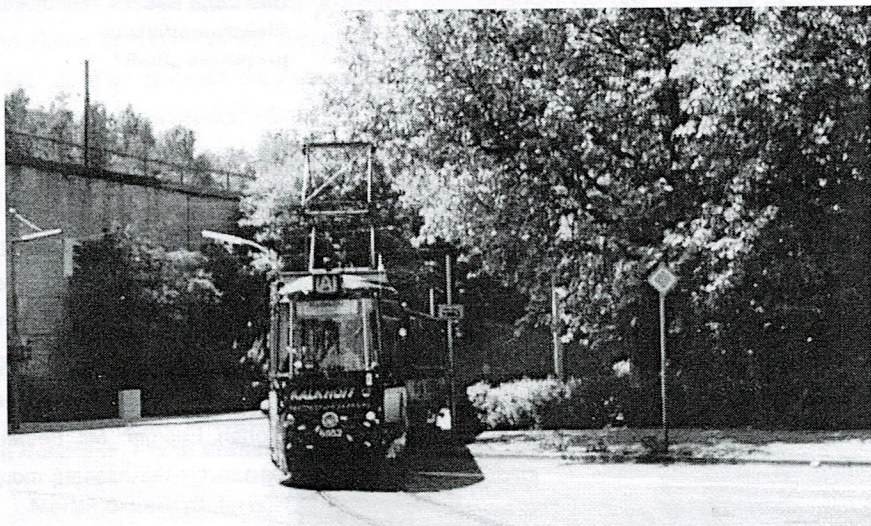
**Der Rückbau
schreitet voran.**

**Dank des guten
Zustands der Gleise
sind auch die hier
gezeigten Stücke
Bestandteil der
Diskussion um eine
Weiterverwendung.**





Zu besonderen Ehren kam die Endstation Messengelände in der Eisenbütteler Straße mehrmals anlässlich der Ausstellung „Harz&Heide“, die inzwischen ebenfalls Geschichte ist. Zum Ausstellungsgelände wurde dann eine Messelinie eingerichtet, zunächst als „A“, später als 10 bezeichnet. Diese Linie wurde werktags bevorzugt mit Fahrzeugen der Baureihe 69 bestückt, die dann typenrein ihre eigene Linie hatten. An Wochenenden verkehrten Züge der Mannheimer Bauart. Bild oben: Tw 6951 in der Schleife, Bild unten: Tw 6952 biegt aus dem eingleisigen Stück in die Wolfenbütteler Straße, um dort einige Meter entgegen der Fahrtrichtung zu fahren und dann auf die rechte Spur zu wechseln.



Emil: Elektromobilität mittels induktiver Ladung

Quelle: Presseinformationen der BSVAG

Projektpartner stellen die Wortbildmarke ihres einzigartigen Projektes der induktiven Ladung von Elektro-Linienbussen vor

Das Projekt der induktiven Ladung von Bussen im Linienverkehr hat die reine Planungs- und Vorbereitungsphase verlassen und nimmt konkrete Gestalt an. So ist es an der Zeit, dass die Projektpartner dem Projekt Gesicht und Namen geben: Emil ist die Wort-Bild-Marke für das einzigartige Projekt der kabellosen und berührungsfreien Energieübertragung in Elektrobussen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Braunschweig. Emil steht für „Elektromobilität mittels induktiver Ladung“. Das Logo zeigt neben dem Namenszug eine Spule als Sinnbild für die berührungsfreie und kabellose Übertragung der Energie in die Linienbusse.

Mit „Emil“ gehen die Projektpartner BSIENERGY (Energie), Bombardier (Ladetechnik), die TU Braunschweig (Entwicklung und Projektbegleitung) sowie die Braunschweiger Verkehrs-AG (Projektsteuerung, Linienverkehr im ÖPNV) in die konkrete Umsetzungsphase dieses vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) geförderten und von der Nationalen Organisation für Wasserstoff- und Brennstoffzellenenergie (NOW) koordinierten Gemeinschaftsprojektes. Bereits im Mai 2013 soll der erste rein elektrisch betriebene und per Induktion geladene Testbus auf der Ringlinie M19 in Braunschweig verkehren.



**Das Logo des
Elektromobilitäts-
projektes „Emil“**

Komplexe Technik einfach erklärt

Die zunächst hoch kompliziert klingende Technik soll unter der Wortbildmarke emil möglichst leicht verständlich gemacht und der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Zukünftigen Fahrgästen der emil-Busse auf der M19 zeigt ein Film, wie der Prozess des Ladens im normalen Linienverkehr funktioniert und die im Projekt Primove von Bombardier entwickelte Energieaufnahme in die Fahrzeuge völlig ungefährlich und sicher abläuft: An ausgewählten Haltestellen und dem Endpunkt am Hauptbahnhof „tanken“ die Fahrzeuge im normalen Linienbetrieb während kurzer Standzeiten über in die Fahrbahn eingelassene Ladestationen Energie. Mit Betriebsschluss fahren die Busse ins Depot auf ihre dortigen Ladestationen um für die nächste morgendliche Ausfahrt „voll geladen“ zu sein.

Nächste Schritte

Bis der erste „emil-Bus“ im Frühsommer 2013 über den Braunschweiger Ring fährt, werden zwei Elektro-Smart-Dienstwagen der Verkehrs-AG, die das Logo „emil“ tragen und rein elektrisch fahren, für das Projekt. Sie sollen im Rahmen dieses Projektes für Dienstfahrten eingesetzt werden, z.B. zur Kontrolle der Haltestellen, die ab dem Frühjahr mit einer Ladestation zur induktiven Energieübertragung ausgestattet werden.

Die Projektpartner sind mit dem Stand und der Entwicklungsstufe des emil-Projektes sehr zufrieden. Mit der Konstruktion und dem Bau des ersten induktiv zu ladenden 12 Meter Linienbusses wurde der polnische Fahrzeughersteller Solaris beauftragt. Solaris konnte bereits während der Fußball-Europameisterschaft 2012 erste gute Erfahrungen mit einem rein elektrisch betriebenen Bus auf längerer Strecke machen. Den dort eingesetzten Bus und seinen ersten 12 Meter Elektrobus stellte das Unternehmen anlässlich der Präsentation des gemeinsamen Projekts im Busdepot der Braunschweiger Verkehrs-AG vor. Auf der Basis beginnt zurzeit der Entwicklungsprozess für die weiter im Projekt geplanten fünf Elektro-Gelenkbusse.

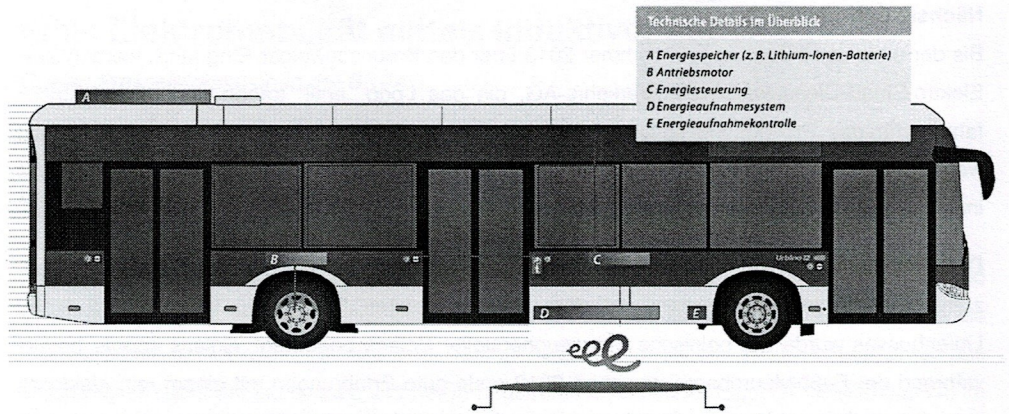
Im kommenden Frühjahr erfolgt der Einbau der Ladestationen. Begonnen wird mit der Station auf dem Busdepot am Lindenberg, gefolgt von der Endhaltestelle am Hauptbahnhof sowie zwei weiteren Haltestellen auf dem Linienweg der M19. Nach den ersten Testfahrten mittels induktiver Ladung wird der erste Solobus im 4. Quartal 2013, der rein elektrisch betrieben und ausschließlich über die induktiven Ladestationen seine Energie „tanken“ wird, auf der Metrotramlinie M19 im normalen Linienverkehr eingesetzt.

„Die Herausforderung eines solchen Projektes besteht vor allem darin, jetzt, nachdem man weiß, dass es funktioniert, alle für den Erfolg wichtigen Komponenten für den täglichen Einsatz im öffentlichen Raum im Linienbetrieb zusammenzuführen“, sagt Georg Hohmann, Vorstand der Verkehrs-AG. „Jetzt ist es daran, die Fahrzeuge mit leistungsgerechten Elektromotoren zu bauen und die von Bombardier entwickelte Energieaufnahmetechnik in die Busse zu integrieren. Emil ist ein Erfolgskonzept und alle Partner gehen mit einer großen Motivation in die nun vor uns liegenden Aufgaben,“ sagt Hohmann.

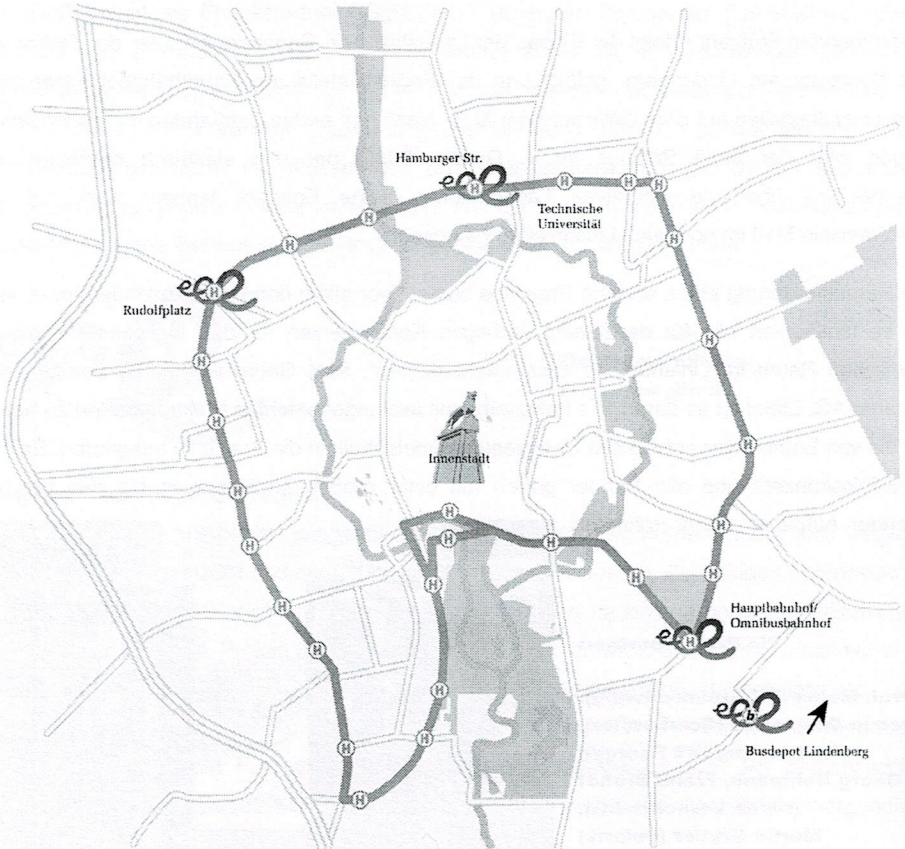
Die Projektpartner:

**Prof. Meins (TU Braunschweig),
Jeremie Desjardins (Bombardier),
Paul Anfang (BS Energy),
Georg Hohmann, Frank Brandt
(beide Verkehrs-AG),
Martin Gruber (Solaris)**





Oben die wichtigsten Komponenten eines elektrisch betriebenen und mittels Induktion geladenen Linienbusses, unten der Verlauf der Linie M19 mit den vorgesehenen Ladestationen.



Zwei Elektrosmarys fahren als Boten für Emil-Projekt

Bis der erste „emil-Bus“ im Frühsommer 2013 über den Braunschweiger Ring fährt, werben zwei Elektro-Smart-Dienstwagen der Verkehrs-AG, die das Logo „emil“ tragen und rein elektrisch fahren, für das Projekt. Sie sollen im Rahmen dieses Projektes für Dienstfahrten eingesetzt werden, z.B. zur Kontrolle der Haltestellen, die ab dem Frühjahr mit einer Ladestation zur induktiven Energieübertragung ausgestattet werden.

Der smart fortwo ist ein kleines kompaktes Fahrzeug mit einem Gesamtgewicht von ca. 995 kg und damit sehr leicht, was ihn wiederum recht spritzig macht. Die Hochvoltbatterie, eine Lithium-Ionen Batterie, macht einen großen Teil des Gewichtes aus. Sie hat einen Energieinhalt von 17,6 kWh, der eine rein elektrisch gefahrene Reichweite von 145 km ermöglicht. Geladen werden kann das Fahrzeug an jeder normalen Steckdose, an öffentlichen Ladestationen oder reinen Elektrotankstellen. Regen, Schnee oder hohe Luftfeuchtigkeit beeinträchtigen das Laden nicht und durch das einfache Anschließen an eine Steckdose ist es unkompliziert und ein „sauberes Tanken“. Die Ladezeit an der normalen Haushaltsteckdose mit 13 Ampere (A) beträgt ca. 7,5 Stunden, an einer Ladestation mit 16 A ca. eine Stunde weniger. Mit einem besonderen Ladegerät ist auch ein Schnellladen der Batterie in nur einer Stunde möglich. Nach dem heutigen Stand der Technik schadet das Schnellladen den Batterien nicht. Ganz im Gegenteil, denn ein regelmäßiges Laden, auch wenn die Batterie nicht auf Minimum steht, erhöht die Leistungs- und Lebensdauer dieser Hochvoltbatterien. Neben dem Verbrauch der geladenen Energie produziert der Smart beim Bremsen eigenen Strom, der auch für die Nebenverbraucher wie Heizung mit 4 kW oder der Klimaanlage mit 6 kW genutzt werden kann. Mit Einführung der Euronorm für Abgaswerte bei Dieselfahrzeugen in den neunziger Jahren setzt die Verkehrs-AG umweltverträgliche Fahrzeuge nach höchstem technischem Standard ein. Mit den ersten zwei Elektrofahrzeugen und dem Projekt Elektromobilität mittels induktiver Ladung im Linienverkehr, das im kommenden Jahr mit den ersten rein elektrisch betriebenen Linienbussen startet, ist ein weiterer Schritt für einen umweltbewussten, sauberen sowie Lärm- und emissionsfreien ÖPNV in Braunschweig getan.



Linienchronik der Braunschweiger Straßenbahn – Teil 3

Text und Grafiken: Andreas Feist

Linie 4

ab 1899 Schild gelb, Licht gelb,
ab 1908 Linie 4
ab 12.10.2008 Linie M4

17.02.1898

MADAMENWEG – MARIENSTIFT

Madamenweg/Altstadtring – Madamenweg – Am Hohen Tore – Sonnenstraße – An der Martinikirche – Altstadtmarkt – Gördelingerstraße – Neue Straße – Sack – Packhofstraße – Höhe – Marstall – Ruhfäutchenplatz – Dankwardstraße – Steinweg – Ehrenbrechtstraße – Sandweg – Museumstraße – Helmstedter Straße – Adolfstraße – Leonhardstraße – Helmstedter Straße – Helmstedter Straße/Bahnübergang

25.09.1904

1. MADAMENWEG – MARIENSTIFT

wie bisher

2. MARIENSTIFT – HAUPTFRIEDHOF

Helmstedter Straße/Bahnübergang – Helmstedter Straße – Helmstedter Straße/Hauptfriedhof/Haupteingang

1909

1. MADAMENWEG – MARIENSTIFT

Madamenweg/Bahnübergang – Madamenweg – wie bisher

2. MARIENSTIFT – HAUPTFRIEDHOF

wie bisher

1918

MADAMENWEG – MARIENSTIFT

wie bisher

1921

1. MADAMENWEG – MARIENSTIFT

wie bisher

2. MARIENSTIFT – HAUPTFRIEDHOF

Helmstedter Straße/Bahnübergang – Helmstedter Straße – Helmstedter Straße/Hauptfriedhof/Haupteingang

1925

1. MADAMENWEG – MARIENSTIFT

wie bisher – Sandweg – Leonhardstraße – wie bisher

2. MARIENSTIFT – HAUPTFRIEDHOF

wie bisher

1943

MADAMENWEG – MARIENSTIFT

wie bisher

1943/44

MADAMENWEG – RUHFÄUTCHENPLATZ

wie bisher – Ruhfäutchenplatz

04.1945

Einstellung

05.07.1945

FRIEDRICH-WILHELM-STRASSE – MARIENSTIFT

Friedrich-Wilhelm-Straße/Friedrich-Wilhelm-Platz – Friedrich-Wilhelm-Straße – Münzstraße –
Ruhfäutchenplatz – Dankwardstraße – Steinweg – Ehrenbrechtstraße – Sandweg –
Leonhardstraße – Leonhardstraße/Helmstedter Straße

03.10.1945

HAUPTBAHNHOF – MARIENSTIFT

Bahnhofplatz/Schleife – Okerbrücke – Bruchtorwall – Friedrich-Wilhelm-Platz – Friedrich-
Wilhelm-Straße – wie bisher

18.12.1945

1. MADAMENWEG – MARSTALL

Madamenweg/Bahnübergang – Madamenweg – Am Hohen Tore – Sonnenstraße – An der
Martinikirche – Altstadtmarkt – Gördelingerstraße – Neue Straße – Sack – Packhofstraße –
Höhe – Marstall – Marstall/Ruhfäutchenplatz

2. HAUPTBAHNHOF – MARIENSTIFT

wie bisher

01.1946

HAUPTBAHNHOF – MARIENSTIFT

wie bisher

16.01.1946

HAUPTBAHNHOF – MARIENSTIFT

wie bisher

(außer sonn- und feiertags)

05.03.1947

MADAMENWEG – MARIENSTIFT

Madamenweg/Bahnübergang – Madamenweg – Am Hohen Tore – Sonnenstraße – An der
Martinikirche – Altstadtmarkt – Gördelingerstraße – Neue Straße – Sack – Packhofstraße –
Höhe – Marstall – Ruhfäutchenplatz – wie bisher

(außer sonn- und feiertags)

05.05.1947

MADAMENWEG – MARIENSTIFT

wie bisher

05.11.1954

MADAMENWEG – KREMATORIUM

wie bisher – Helmstedter Straße – Helmstedter Straße/Krematorium/Schleife

08.08.1955

HAUPTBAHNHOF – KREMATORIUM

Bahnhofplatz/Schleife – Okerbrücke – Bruchtorwall – Friedrich-Wilhelm-Platz – Friedrich-
Wilhelm-Straße – Waisenhausdamm – Bohlweg – Steinweg (zurück: Steinweg –
Dankwardstraße – Ruhfäutchenplatz – Münzstraße – Friedrich-Wilhelm-Straße) – wie bisher

10.07.1960

KARRENFÜHRERPLATZ – KREMATORIUM

Langedammstraße – Bohlweg (zurück: Bohlweg – Karrenführerstraße – Wüsteworth – Langedammstraße) – Steinweg – wie bisher

02.10.1960

FRANKFURTER STRASSE – KREMATORIUM

Frankfurter Straße/Stobwasserstraße/Gleisdreieck – Frankfurter Straße – Wilhelmitorwall – Gieselerwall – Kalenwall – Friedrich-Wilhelm-Platz – Bruchtorwall – Lessingplatz – Augustorwall – Augustplatz (zurück: Augustplatz – Lessingplatz) – Auguststraße – Ägidienmarkt – Stobenstraße – Bohlweg – wie bisher

17.06.1963

FRANKFURTER STRASSE – KREMATORIUM

wie bisher – Augustplatz – Kurt-Schumacher-Straße – Berliner Platz – Berliner Platz/Salzdahlumer Straße/Schleife – Berliner Platz – Leonhardplatz – Leonhardstraße – wie bisher

10.1965

FRANKFURTER STRASSE – KREMATORIUM

wie bisher – Kurt-Schumacher-Straße – Berliner Platz – Leonhardplatz – wie bisher

28.08.1967

SIEGFRIEDSTRASSE – KREMATORIUM

Bienroder Weg/Ottenroder Weg/Gleisdreieck – Bienroder Weg – Siegfriedstraße – Bur-
gundenplatz – Siegfriedstraße – Hamburger Straße – Rebenring – Mühlenpfordtstraße – Am
Wendendor – Wendenstraße – Hagenmarkt/Ostseite – Bohlweg – Stobenstraße –
Ägidienmarkt – Auguststraße – John-F.-Kennedy-Platz – wie bisher

24.08.1970

LESSINGPLATZ – KREMATORIUM

Lessingplatz – Augustorwall – John-F.-Kennedy-Platz (zurück: John-F.-Kennedy-Platz –
Lessingplatz) – wie bisher

19.11.1972

Einstellung

07.08.1975

STADION – HELMSTEDTER STRASSE/FRIEDHOF/KREMATORIUM

Hamburger Straße/Am Schwarzen Berge/Schleife – Hamburger Straße – Rebenring –
Mühlenpfordtstraße – Am Wendendor – Wendenstraße – Hagenmarkt/Ostseite – Bohlweg –
Georg-Eckert-Straße – Magnitorwall – Leonhardstraße – Helmstedter Straße – Helmstedter
Straße/Krematorium/Schleife

15.11.1987

RADEKLINT – HELMSTEDTER STRASSE/FRIEDHOF/KREMATORIUM

Am Neuen Petritore – Petritorwall – Celler Straße – Radeklint (zurück: Radeklint – Am Neuen
Petritore) – Lange Straße – Küchenstraße – Hagenbrücke – Hagenmarkt/Nordseite –
Hagenmarkt/Ostseite – wie bisher

01.01.1996

RÜHME/DAIMLERSTRASSE – HEIDBERG/ANKLAMSTRASSE

Robert-Bosch-Straße/Daimlerstraße/Schleife – Robert-Bosch-Straße – Gifhorner Straße – Haltestelle Rüsterweg – Nordhoffstraße – Gifhorner Straße – Hamburger Straße – Rebenring – Mühlenpfordtstraße – Am Wendentor – Wendenstraße – Hagenmarkt/Ostseite – Bohlweg – Stobenstraße – Ägidienmarkt – Auguststraße – John-F.-Kennedy-Platz – Wolfenbütteler Straße – Sachsendamm – Haltestelle Anklamstraße/Schleife

23.08.1999

RÜHME/DAIMLERSTRASSE – HEIDBERG/ANKLAMSTRASSE

wie bisher – Hamburger Straße – Lampestraße – Am Wendenwehr – Mühlenpfordtstraße – wie bisher

29.08.1999

WENDEN – HEIDBERG/ANKLAMSTRASSE

Im Mittelfeld/Heideblick/Schleife – Im Mittelfeld – Im Steinkampe – Autobahnbrücke – Robert-Bosch-Straße – wie bisher

06.08.2001

WENDEN – HEIDBERG/ANKLAMSTRASSE

wie bisher

(montags bis samstags)

25.10.2004

WENDEN – HEIDBERG/ANKLAMSTRASSE

wie bisher – John-F.-Kennedy-Platz – Kurt-Schumacher-Straße – Berliner Platz – Heinrich-Büssing-Ring – Wolfenbütteler Straße – wie bisher

(montags bis freitags)

25.08.2005

WENDEN – HEIDBERG/ANKLAMSTRASSE

wie bisher

12.10.2008

RADEKLINT – HELMSTEDTER STRASSE/KREMATORIUM

Am Neuen Petritore – Petritorwall – Celler Straße – Radeklint (zurück: Radeklint – Am Neuen Petritore) – Lange Straße – Küchenstraße – Hagenbrücke – Hagenmarkt/Nordseite – Hagenmarkt/Ostseite – Bohlweg – Georg-Eckert-Straße – Magnitorwall – Leonhardstraße – Helmstedter Straße – Helmstedter Straße/Krematorium/ Schleife

Linie 5

ab 1899 Schild blau, Licht blau,

ab 1908 Linie 5

ab 12.10.2008 Linie M5

23.12.1897

LANDESKRANKENHAUS – AUGUSTTOR

Celler Straße/Bahnübergang – Celler Straße – Petritorpromenade – Am Neuen Petritore – Radeklint – Bäckerklint – Breite Straße – Altstadtmarkt – Brabantstraße – Bankplatz – Am Bruchtor – Friedrich-Wilhelm-Platz – Bruchtorwall – Siegesplatz/Nordseite – Augusttorwall – Augusttorwall/Augustplatz

08.04.1899

ÖLPER – AUGUSTTOR

Celler Straße/Am Mühlengraben – Celler Straße – wie bisher

Frühjahr 1927

ÖLPER – AUGUSTTOR

wie bisher – Bruchtorwall – Siegesplatz/Südseite – Augusttorwall – Am Augusttore (zurück: Am Augusttore – Augustplatz – Siegesplatz/Nordseite – Bruchtorwall)

20.08.1929

ÖLPER – AUGUSTTOR

Am Mühlengraben/Celler Straße – Am Mühlengraben – Celler Straße – wie bisher

10.1939

1. ÖLPER – AUGUSTTOR

wie bisher

2. LANDESKRANKENHAUS – RICHMOND

Celler Straße/Bahnübergang – Celler Straße – wie bisher – Am Augusttore (zurück: wie bisher) – Wolfenbütteler Straße – Eisenbütteler Straße – Eisenbütteler Straße/Wolfenbütteler Straße

08.10.1940

ÖLPER – AUGUSTTOR

wie bisher

04.1945

Einstellung

14.06.1945

ÖLPER – BRABANTSTRASSE

Am Mühlengraben/Celler Straße – Am Mühlengraben – Celler Straße – Petritorwall – Am Neuen Petritore – Radeklint – Bäckerklint – Breite Straße – Altstadtmarkt – Brabantstraße – Brabantstraße/Bankplatz

03.10.1945

ÖLPER – HAUPTBAHNHOF

wie bisher – Brabantstraße – Bankplatz – Am Bruchtor – Friedrich-Wilhelm-Platz – Bruchtorwall – Okerbrücke – Bahnhofplatz/Schleife

03.12.1945

ÖLPER – AUGUSTTOR

wie bisher – Bruchtorwall – Lessingplatz/Südseite – Augusttorwall – Am Augusttore (zurück: Am Augusttore – Augustplatz – Lessingplatz/Nordseite – Bruchtorwall)

16.01.1946

ÖLPER – AUGUSTTOR

wie bisher

(außer sonn- und feiertags)

05.05.1947

ÖLPER – AUGUSTTOR

wie bisher

10.12.1948

ÖLPER – AUGUSTTOR

wie bisher – Bruchtorwall – Lessingplatz – Augusttorwall – wie bisher (zurück: wie bisher – Augustplatz – Lessingplatz – Bruchtorwall)

24.05.1957

1. ÖLPER – HAUPTBAHNHOF

wie bisher – Bruchtorwall – Okerbrücke – Bahnhofplatz/Schleife

(weißes Schild)

2. WERKSTEIG – RICHMOND

Celler Straße/Werksteig – Celler Straße – wie bisher – Am Auguststore (zurück: Am Auguststore – wie bisher) – Wolfenbütteler Straße – Eisenbütteler Straße – Eisenbütteler Straße/Schleife (gelbes Schild)

09.12.1958

ÖLPER – AUGUSTTOR

wie bisher – Bruchtorwall – Lessingplatz – Augusttorwall – Am Auguststore (zurück: Am Auguststore – Augustplatz – Lessingplatz)

07.12.1959

Einstellung

28.05.1978

HAUPTBAHNHOF – DONAUSTRASSE/ISARSTRASSE

Berliner Platz/Salzdahlumer Straße/Schleife – Berliner Platz – Kurt-Schumacher-Straße – John-F.-Kennedy-Platz – Lessingplatz (zurück: Lessingplatz – Augusttorwall – John-F.-Kennedy-Platz) – Bruchtorwall – Friedrich-Wilhelm-Platz – Kalenwall – Europaplatz – Konrad-Adenauer-Straße – Frankfurter Straße – Luisenstraße – Münchenstraße – Donaustraße – Donaustraße/Isarstraße/Schleife

23.09.1989

HAUPTBAHNHOF – BROITZEM

wie bisher – Donaustraße – Kruckweg – Kruckweg/Turmstraße/Schleife

12.07.1990

1. HAUPTBAHNHOF – BROITZEM

wie bisher

(montags bis samstags bis 20 Uhr)

2. HAUPTBAHNHOF – BROITZEM

Berliner Platz/Salzdahlumer Straße/Schleife – Berliner Platz – Leonhardplatz – Leonhardstraße – Magnitorwall – Georg-Eckert-Straße – Bohlweg – Stobenstraße – Ägidienmarkt – Auguststraße – John-F.-Kennedy-Platz – wie bisher (montags bis samstags nach 20 Uhr und sonntags)

01.01.1996

HAUPTBAHNHOF – BROITZEM

Berliner Platz/Salzdahlumer Straße/Schleife – Berliner Platz – Leonhardplatz – Leonhardstraße – Magnitorwall – Georg-Eckert-Straße – Bohlweg – Stobenstraße – Ägidienmarkt – Auguststraße – John-F.-Kennedy-Platz – wie bisher

19.07.1998

HAUPTBAHNHOF – BROITZEM

wie bisher – Bohlweg – Waisenhausdamm – Friedrich-Wilhelm-Straße – Friedrich-Wilhelm-Platz – wie bisher

Linie 6

ab 1899 Schild schwarz, Licht grün,
ab 16.10.1909 Schild schwarz, Licht blau,
ab 1908 Linie 6

1898

STADTPARK – RUHFÄUTCHENPLATZ

Husarenstraße/Herzogin-Elisabeth-Straße – Husarenstraße – Altewiekring – Kaiser-Wilhelm-Straße – Am Theater/Südseite – Steinweg – Dankwardstraße – Dankwardstraße/Ruhfäutchenplatz

24.04.1909

STADTPARK – RUHFÄUTCHENPLATZ

Wilhelm-Bode-Straße – Kaiser-Wilhelm-Straße (zurück: Kaiser-Wilhelm-Straße – Altewiekring – Husarenstraße – Wilhelm-Bode-Straße) – wie bisher

31.07.1909

1. STADTPARK – RUHFÄUTCHENPLATZ

wie bisher

2. RUHFÄUTCHENPLATZ – HAUPTBAHNHOF

Ruhfäutchenplatz – Münzstraße – Friedrich-Wilhelm-Straße – Friedrich-Wilhelm-Platz – Bruchtorwall – Okerbrücke – Bahnhofplatz

1911

STADTPARK – HAUPTBAHNHOF

wie bisher – Ruhfäutchenplatz – Münzstraße – Friedrich-Wilhelm-Straße – Friedrich-Wilhelm-Platz – Bruchtorwall – Okerbrücke – Bahnhofplatz

19.12.1929

STADTPARK – HAUPTBAHNHOF

wie bisher – Bahnhofplatz/Schleife

1943

STADTPARK – HAUPTBAHNHOF

Wilhelm-Bode-Straße/Husarenstraße – Wilhelm-Bode-Straße – Kaiser-Wilhelm-Straße – wie bisher

04.1945

Einstellung

01.1946

MARSTALL – MADAMENWEG

Marstall/Ruhfäutchenplatz – Marstall – Höhe – Packhofstraße – Sack – Neue Straße – Gördelingerstraße – Altstadtmarkt – An der Martinikirche – Sonnenstraße – Am Hohen Tore – Madamenweg – Madamenweg/Bahnübergang

16.01.1946

GÜLDENSTRASSE – MADAMENWEG

Sonnenstraße/Güldenstraße – Sonnenstraße – wie bisher
(außer sonn- und feiertags)

24.04.1946

1. STADTPARK – STAATSTHEATER

Wilhelm-Bode-Straße/Husarenstraße – Wilhelm-Bode-Straße – Jasperallee – Am Theater/
Südseite – Am Theater/Südseite/Ehrenbrechtstraße
(außer sonn- und feiertags)

2. GÜLDENSTRASSE – MADAMENWEG

wie bisher

(außer sonn- und feiertags)

10.07.1946

1. STADTPARK – ALTSTADTMARKT

wie bisher – Am Theater/Südseite – Steinweg – Dankwardstraße – Ruhfäutchenplatz – Marstall
– Höhe – Packhofstraße – Sack – Neue Straße – Gördelingerstraße – Altstadtmarkt
(außer sonn- und feiertags)

2. GÜLDENSTRASSE – MADAMENWEG

wie bisher

(außer sonn- und feiertags)

05.03.1947

Einstellung

26.08.1947

STADTPARK – HAUPTBAHNHOF

Wilhelm-Bode-Straße/Husarenstraße – Wilhelm-Bode-Straße – Jasperallee – Am
Theater/Südseite – Steinweg – Dankwardstraße – Ruhfäutchenplatz – Münzstraße – Friedrich-
Wilhelm-Straße – Friedrich-Wilhelm-Platz – Bruchtorwall – Okerbrücke – Bahnhofplatz/ Schleife

01.07.1952

STADTPARK – HAUPTBAHNHOF

wie bisher – Steinweg – Dankwardstraße – Ruhfäutchenplatz – Münzstraße – Friedrich-
Wilhelm-Straße (zurück: Friedrich-Wilhelm-Straße – Waisenhausdamm – Bohlweg – Steinweg)
– wie bisher

08.08.1955

Einstellung

16.06.1988

1. RADEKLINT – DONAUSTRASSE/ISARSTRASSE

Am Neuen Petritore – Petritorwall – Celler Straße – Radeklint (zurück: Radeklint – Am Neuen
Petritore) – Lange Straße – Küchenstraße – Hagenbrücke – Hagenmarkt/Nordseite –
Hagenmarkt/Ostseite – Bohlweg – Stobenstraße – Ägidienmarkt – Auguststraße – John-F.-
Kennedy-Platz – Lessingplatz (zurück: Lessingplatz – Augusttorwall – John-F.-Kennedy-Platz) –
Bruchtorwall – Friedrich-Wilhelm-Platz – Kalenwall – Europaplatz – Konrad-Adenauer-Straße –
Frankfurter Straße – Luisenstraße – Münchenstraße – Donaustraße –
Donaustraße/Isarstraße/Schleife

2. RÜHME/DAIMLERSTRASSE – DONAUSTRASSE/ISARSTRASSE

Robert-Bosch-Straße/Daimlerstraße/Schleife – Robert-Bosch-Straße – Gifhorner Straße –
Haltestelle Rüsterweg – Nordhoffstraße – Gifhorner Straße – Hamburger Straße – Rebenring –
Mühlenpfordtstraße – Am Wendentor – Wendenstraße – Hagenmarkt/Ostseite – Bohlweg –
Stobenstraße – Ägidienmarkt – Auguststraße – John-F.-Kennedy-Platz – Lessingplatz (zurück:
Lessingplatz – Augusttorwall – John-F.-Kennedy-Platz) – Bruchtorwall – Friedrich-Wilhelm-Platz
– Kalenwall – Europaplatz – Konrad-Adenauer-Straße – Frankfurter Straße – Luisenstraße –
Münchenstraße – Donaustraße – Donaustraße/Isarstraße/Schleife
(im Berufsverkehr)

23.09.1989

1. RADEKLINT – BROITZEM

wie bisher – Donaustraße – Kruckweg – Kruckweg/Turmstraße/Schleife

2. RÜHME/DAIMLERSTRASSE – BROITZEM

wie bisher – Donaustraße – Kruckweg – Kruckweg/Turmstraße/Schleife
(im Berufsverkehr)

12.07.1990

1. RADEKLINT – BROITZEM

wie bisher

(montags bis samstags bis 20 Uhr)

2. RÜHME/DAIMLERSTRASSE – BROITZEM

wie bisher

(im Berufsverkehr)

01.01.1996

RADEKLINT – BROITZEM

wie bisher

(montags bis freitags im Berufsverkehr)

06.08.2001

SIEGFRIEDVIERTEL – BROITZEM

Ottenroder Straße/Beethovenstraße/Schleife – Ottenroder Straße – Siegfriedstraße –
Burgundenplatz – Siegfriedstraße – Hamburger Straße – Lampestraße – Am Wendenwehr –
Mühlenpfordtstraße – Am Wendentor – Wendenstraße – Hagenmarkt/Ostseite – wie bisher
(montags bis samstags)

11.12.2005

RADEKLINT – BROITZEM

Am Neuen Petritore – Petritorwall – Celler Straße – Radeklint (zurück: Radeklint – Am Neuen
Petritore) – Lange Straße – Küchenstraße – Hagenbrücke – Hagenmarkt/Nordseite –
Hagenmarkt/Ostseite – wie bisher
(montags bis samstags)

12.10.2008

1. RADEKLINT – STÖCKHEIM

wie bisher – John-F.-Kennedy-Platz – Wolfenbütteler Straße – Schlesienndamm –
Ostpreußendamm – Leipziger Straße – Stöckheimer Markt – Leipziger Straße – Leipziger
Straße/Salzdahlumer Weg/Schleife
(montags bis freitags morgens und nachmittags)

2. RADEKLINT – HAUPTBAHNHOF

wie bisher – John-F.-Kennedy-Platz – Heinrich-Büssing-Ring – Berliner Platz
(montags bis freitags von vormittags und mittags sowie samstags vormittags bis nachmittags)

12.07.2009

Einstellung

-wird fortgesetzt-

Neues Museumsdepot in Darmstadt-Kranichstein

Text und Bilder: Jörg-Michael Meschkat

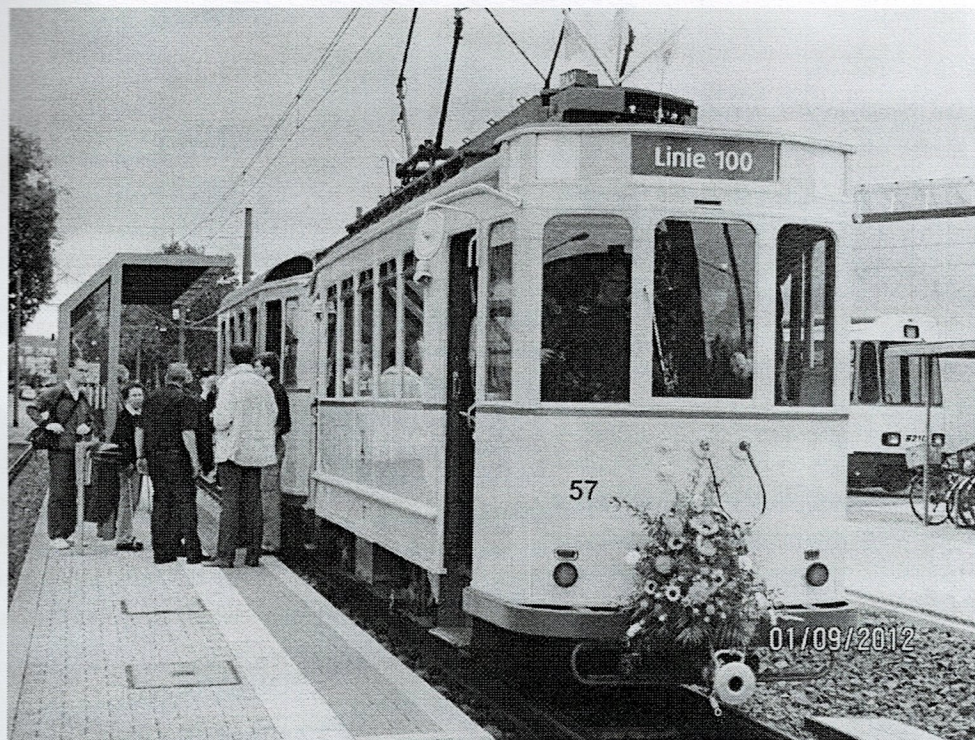
Im Rahmen des 100-jährigen Bestehens der HEAG (Südhessische Energie AG) fand am Sonnabend, den 1. September 2012, ein großes Fest für die Bevölkerung Darmstadts statt. Unter dem Motto „Ein Fest. Fünf Orte. Feiern Sie mit uns.“ wurde an fünf verschiedenen Standorten des HEAG-Konzerns ein buntes Programm geboten. Einer dieser fünf Standorte stellte das neue Straßenbahn-Museumsdepot in Darmstadt-Kranichstein dar. Dieses wie auch die übrigen vier HEAG-Standorte waren an diesem Tag mit der eigens eingerichteten Tram-Sonderlinie 100 zu erreichen, welche im 15-Minuten-Takt zwischen dem Straßenbahnbetriebshof Böllenfalltor und der Endhaltestelle der Tramlinie 5 in Kranichstein verkehrte. Folgende Darmstädter Fahrzeugtypen kamen auf der Linie 100 zum Einsatz:

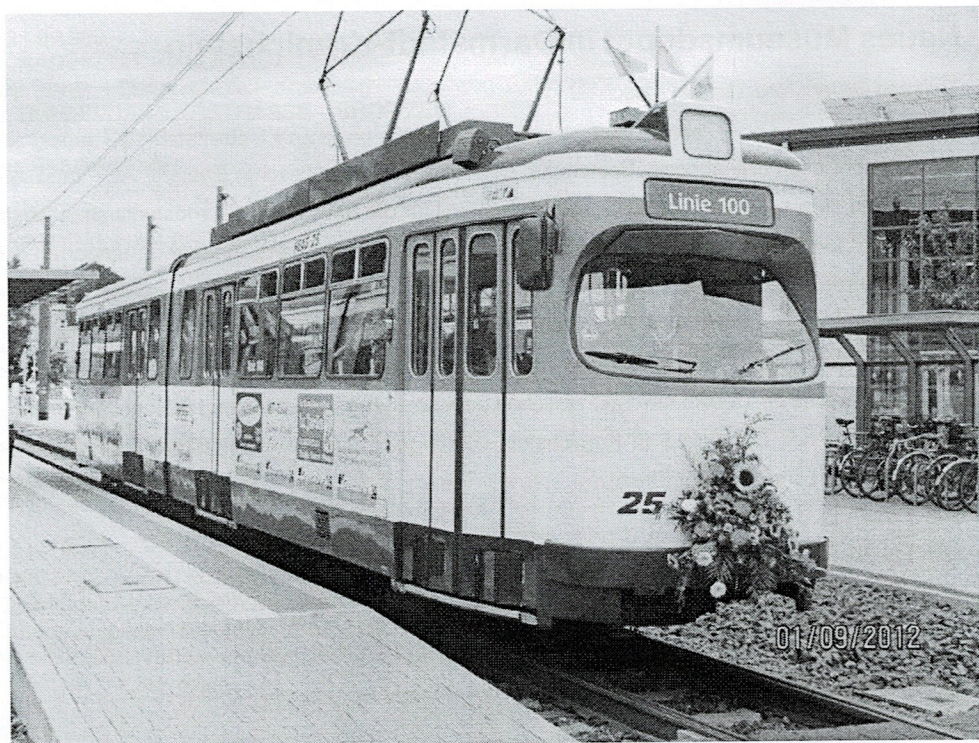
ST3-TW 57, Bj. 1925

ST7-TW 25, Bj. 1961

ST10-TW 7608, Bj. 1976

ST14 TW 0789, Bj. 2007



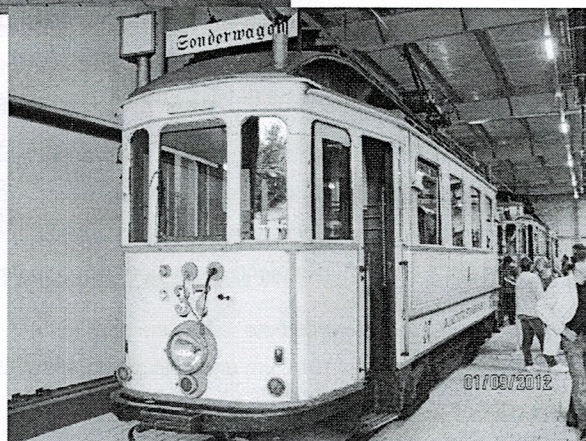
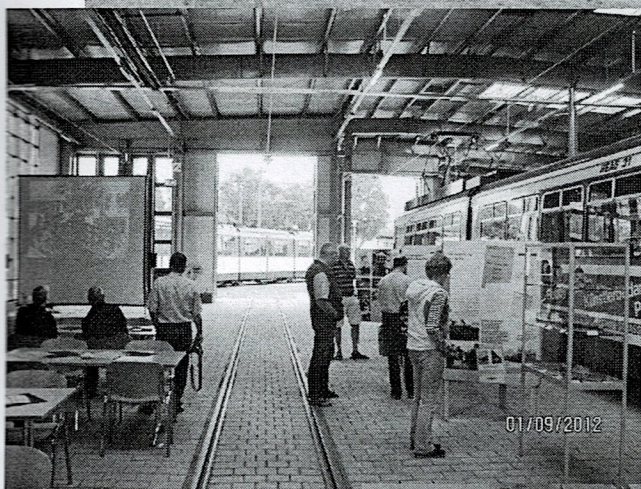
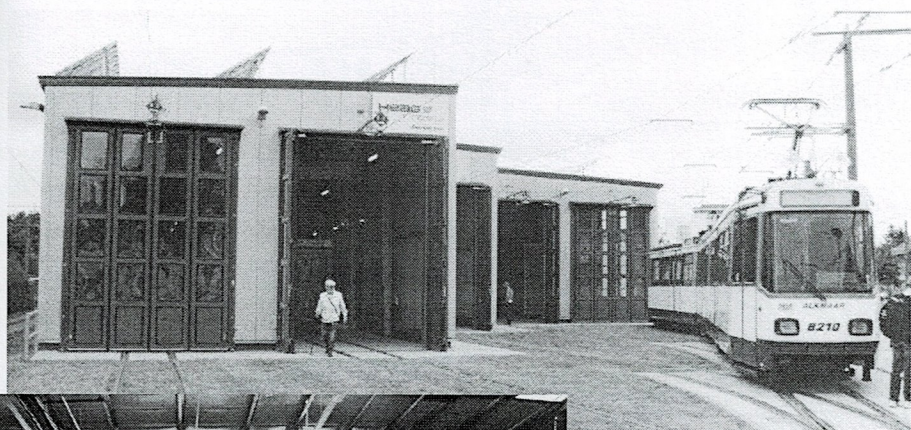


Die direkt in die Wendeschleife der Tramlinie 5 in Darmstadt-Kranichstein hineingebaute Museumshalle umfasst insgesamt 4 Gleise, auf denen 12 Museumsfahrzeuge Platz finden. Daneben sind in der Halle, die nach nur 13 Monaten Bauzeit entstand, noch Sozialräume sowie eine großzügige Küche mit 2 Ausgabeschaltern untergebracht. Letztere hatte dann auch gleich am Eröffnungstag ihre Feuertaufe zu bestehen.

HEAG-Mobilo sowie die ARGE HEAG (Arbeitsgemeinschaft historische HEAG-Fahrzeuge) hatten sich für diesen Tag mächtig ins Zeug geworfen, und die neue Museumshalle mit zahlreichen Tram Oldtimer-Fahrzeugen, entsprechenden Schautafeln u.v.m. bestückt.

Die nachfolgenden Fotos dokumentieren ein paar Eindrücke von diesem sehr gelungenen Event. Man darf der HEAG wie auch den Mitgliedern der ARGE HEAG ganz herzlich zu dieser gelungenen Baumaßnahme gratulieren. In Zeiten knapper Kassen einerseits sowie einem oftmals fehlendem Verständnis für Sinn und Zweck derartiger Projekte durch die verantwortlichen Entscheider der Verkehrsbetriebe, ist die sehr zügige Errichtung dieses Museums-Depots wahrlich kein Selbstläufer.

Das, was hier in Darmstadt-Kranichstein in relativ kurzer Zeit realisiert wurde, wäre auch in Braunschweig durchaus darstellbar. Großzügige Wendeschleifen sind dafür in jedem Fall vorhanden. Für eine mögliche Umsetzung sollten die Kosten nicht der allein entscheidende Faktor sein.



Das *besondere* Bild!

...und die dazugehörige besondere Geschichte!

Es war einmal.....

Weihnachten, das ist die Zeit der Erinnerungen. Bilder, Gerüche, Erlebnisse aus Kindertagen kehren zurück. Alles ist, als wäre es erst gestern gewesen.

Da ist diese große Kreuzung am Friedrich-Wilhelm-Platz. Und mittendrin ein rundes Podest mit rot-weißen Signalstreifen. Auf dem Podest agiert ein Schupo, unser Schupo. Jeden Tag führt uns unser Schulweg hier vorbei. Der Mann in Uniform steht da bei Wind und Wetter, Sommer und Winter, breitet die Arme weit aus wie Zeiger, gibt damit eine Fahrtrichtung für Autos, Zweiräder und Fußgänger frei. Manche Verkehrsteilnehmer, die beim Abbiegen an seinem Podest warten müssen, halten ein kleines Schwätzchen mit dem Mann hoch oben: Wenigstens ein Gruß im Vorbeifahren wird ihm allemal zuteil. Wenn sich eine Straßenbahn der Kreuzung näherte, mussten alle übrigen Verkehrsteilnehmer warten, die Straßenbahn hat schließlich Vorrang! Der Straßenbahnfahrer bedankte sich artig, indem er seine Hand an seine Schirmmütze legte, der Gruß kam dann vom Schupo zurück. Bis zum Abend sorgt unser Schupo so für einen reibungslosen Verkehrsfluss.

Natürlich auch am 24. Dezember. Mitten im Schneegestöber, angetan mit einem weißen Mantel, tut der Schutzmann Dienst. Doch Seltsames geschieht an diesem Tag. Ungeachtet der Handzeichen und des warnenden Schrillens der Trillerpfeife rollen viele Fahrzeuge bedrohlich auf die Verkehrsinsel zu. Seitenfenster werden heruntergelassen. Hände stellen Weihnachtspäckchen vorsichtig an das Podest. Gegen Mittag sieht es rund um die Verkehrsinsel aus wie nach der Bescherung. Viele Präsente, schön verpackt, umgeben den Schupo. Und wir Kinder würden so gerne wissen, was sich unter dem bunten Geschenkpapier alles verbirgt.

Eines Tages dann ist das Podest weg, der Schupo auch. Hoch über der Kreuzung schwebt eine moderne Signalanlage. Die Erwachsenen sagen, diese Ampel sei ein großer Fortschritt. Die Bescherung an der Kreuzung gibt es natürlich fortan nicht mehr. Wer schenkt schon einer Ampel ohne Gesicht, Stimme und Trillerpfeife etwas oder wünscht ihr ein frohes Fest?

Dafür bleibt uns aber der Postbote erhalten, den wir mit Namen kennen. Vor Weihnachten klingelte er stets an unserer Türe, um uns eine gesegnete Weihnacht zu wünschen.



Und das tat er nicht nur bei uns. Weil es so bitterkalt war, bekam er neben einem kleinen Präsent auch oft einen Aufwärmchluck. Dies bewirkte, dass unser Postbote an manchem Tag kurz vor Weihnachten einen ganz merkwürdigen Gang hatte.

Überhaupt: Beklingelt wurde früher in den Tagen vor Weihnachten an der Eingangstür oft. Da kamen die Müllmänner mit einem Weihnachtsgruß auf den Lippen und einem Kalender in der Hand, der Gasmann – und auch der Schornsteinfeger, aus dessen schwarzem Gesicht die weißen Zähne blitzten, während er uns nicht nur fröhliche Weihnachten, sondern natürlich viel Glück im neuen Jahr wünschte. Für alle hatte Mutter stets ein kleines Geschenk und ein liebes Wort parat. Wie sie das nur schaffte bei der wenigen Zeit, die ihr angesichts der vielen Arbeit ohne die heutigen elektrischen Hilfsgeräte blieb und dem wenigen Geld, das sie hatte? Ja, damals war die Weihnachtszeit eben noch voller Geheimnisse.

In diesem Sinne wünsche ich allen Lesern ein besinnliches Weihnachtsfest und alles Gute für das Jahr 2013.

Christian Lammers



Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

präsentiert

Neujahrsumrundfahrt 2013



Die Fahrt kann auch mit einem anderen, als dem abgebildeten Fahrzeug stattfinden.

Sonntag, 6. Januar

Abfahrt

10.15 Uhr

Haltestelle

 Hauptbahnhof (Bahnsteig D)

Fahrkarten

2,50 € (Kinder) und 4,50 € (Erwachsene)

Verkauf

 Nur im Vorverkauf in der Tourist-Information
der Braunschweig Stadtmarketing am Burgplatz

Braunschweig Stadtmarketing GmbH | Vor der Burg 1 | 38100 Braunschweig
Öffnungszeiten: Montag - Freitag 10.00 - 19.00 Uhr | Samstag 10.00 - 16.00 Uhr

Keine Kartenreservierung möglich! - Restkartenverkauf während der Fahrt! (ohne Gewähr)

Weitere Infos im Internet unter www.bin-info.de

Veranstalter:



Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

www.bin-info.de

Unterstützt durch:



Braunschweig
Stadtmarketing

www.braunschweig.de



www.verkehrs-ag.de