

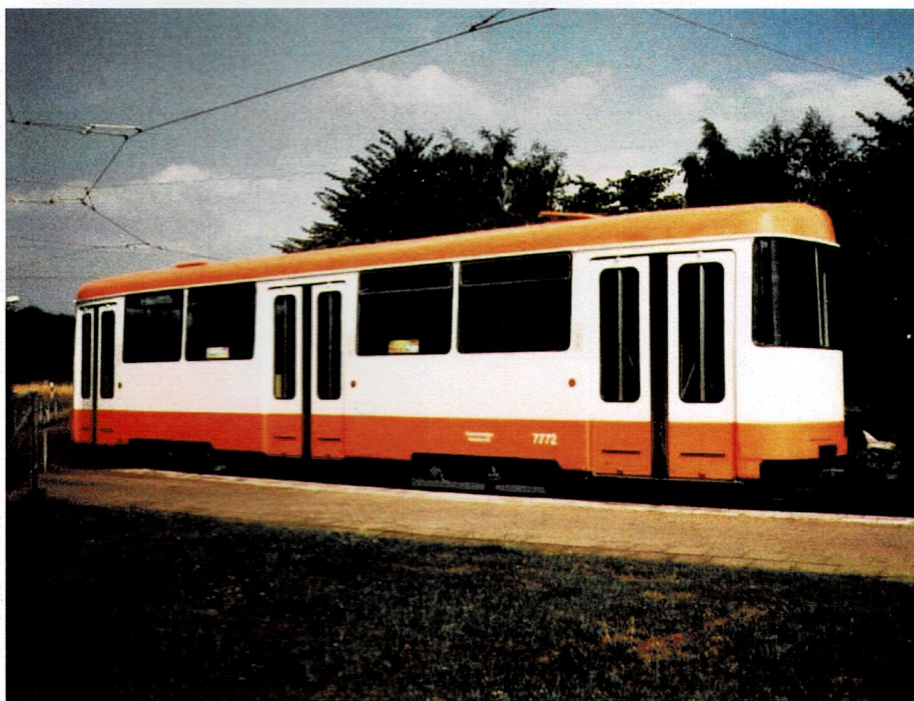
Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

BiN·info

Braunschweigs Nahverkehrsmagazin

Ein „Extra“ anlässlich der AHN-Tagung

- Fahrzeugpark: Was rollt durch BS?
 - Investition 2014: 7772 erhält **O**riginalfarben
-



Inhalt

...aus dem Verein

- 3 - Termine
- 4 - Vorwort
- 5 - „Wer wir sind“ – Die BIN e.V. stellt sich vor
- 7 - 7772 im Originalfarbschema

...aus Braunschweig

- 9 - Willkommen in Buntschweig – Fahrzeuge & Farben, einst & jetzt
- 26 - Der Fahrzeugbestand der BSVAG
- 47 - Die Urheber der Bilder
- 47 - „emil“ – Der induktiv geladene Elektrobus
- 54 - Der Solaris „Tramino“ – Ein Ausblick
- 58 - Das VDVA-Bildarchiv

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)

Grünewaldstraße 12e, 38104 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 Extraausgabe 300 Exemplare

Die BIN-Info erscheint -ohne Gewähr- jeweils im letzten Monat des Quartals, verbindlich insgesamt viermal im Kalenderjahr. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers. © 2014 Titelbild: 7772 in der Wendeschleife Siegfriedviertel, Bild: fal

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

- So. 11.05.2014 14. AHN-Tagung in H, Abschlussprogramm in Braunschweig
- Sa. / So. 17./18.05. „Kleine Bahn ganz groß“ in Plauen bei Möbel Biller (Rosa-Luxemburg-Platz)
erreichen mit den Linien 1 und 3, sowie Pendelverkehr mit Zweiachserzug
<http://www.traditionsverein-psb.de/index.html?linx>
- Sa. 21.06.2014 „Rollender Vereinsabend“,
Treffpunkt Tramdepot „Am Hauptgüterbahnhof“, Uhrzeit folgt
- So. 22.06.2014 Hannover „122. Geburtstag der üstra AG“ – „100 Jahre Streckeneröffnung
zur Stadthalle“, www.strassenbahn-hannover.de
- Sa. 05./12.07.2014 „150 Straßenbahn in Den Haag“, Programm noch in Planung
<https://www.htm.nl/over-htm/150-jaar-tram/>
<https://www.facebook.com/HTMacties>
- So.13.07.2014 HSM Wehmingen „Treffen historischer Busse und Nutzfahrzeuge“
www.tram-museum.de
- Fr. 01.08.2014 Neubaustreckeneröffnung Linie 4 in Bremen nach Lilienthal / Nds.
- Fr. 12.09.2014 18:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsviga, Karlstraße 35, Raum G2
- Sa. 13.09.2014 „120 Jahre Plauener Straßenbahn“ - Fahrzeugkorso
<http://www.traditionsverein-psb.de/>
- Sa. 20.09.2014 „100 Jahre Bus in Mainz“, <http://www.strassenbahnfreunde-mainz.de/>
- So. 28.09.2014 Rhein-Neckar „Jahresfahrt der IGN Rhein-Neckar“, <http://www.ign-ev.de/>
- Fr. 03.10.2014 Voraussichtlich „Rollender Vereinsabend“
Treffpunkt 13:30 Uhr Hauptgüterbahnhof und 13:45 Uhr Rathaus
- So. 05.10.2014 Hamburg „Verkehrshistorischer Tag“ <http://www.verkehrshistorischer-tag.de/>
- Fr. 10.10.2014 18:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsviga, Karlstraße 35, Raum G2
- Fr. 14.11.2014 18:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsviga, Karlstraße 35, Raum G2
- Fr. 05.12.2014 Packen der Nikolausbeutel, Details folgen
- Sa. 06.12.2014 Nikolausfahrt und Weihnachtsfeier, Details folgen

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser dieses BIN-Info-Sonderheftes,

eine Weisheit besagt, nichts sei so beständig wie die Veränderung. Das ist sachlich richtig, doch bleiben einzelne Elemente, manchmal auch nur Fragmente, als überlieferte Konstante bis in die Gegenwart bestehen. Nicht nur die heutige Mentalität und Kultur sind in philosophischem Sinne Zeugnisse unserer Vergangenheit sondern auch ganz konkrete Güter symbolisieren *unsere* Gesellschaft. Dazu gehören neben abstrakten Werken, wie Musik und Poesie, ebenfalls Bauwerke, städtische Strukturen und technische Errungenschaften. Es ist also Aufgabe unserer Generation, den Überlieferungen unserer Vorfahren mit Bedacht und Umsicht, aber auch mit Blick auf die modernen Notwendigkeiten und das Realistisch-Machbare zu begegnen. Es ist wenig zielführend, alles, was alt ist, zu konservieren ohne Sinn für das finanziell Vertretbare und kulturell Vorteilhafte; daher ist eine Veranstaltung, wie die AHN-Tagung von enormer Wichtigkeit, werden dort doch Weichenstellungen aus der Vergangenheit in die Zukunft gemacht und Herausforderungen gemeinsam angegangen. Wir müssen *jetzt* entscheiden, was künftig in unseren Museen stehen soll! Unsere Kinder werden uns an unseren Hinterlassenschaften messen!

Die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. möchte sich gemeinsam mit ihren Kooperationspartnern dieser Herausforderung stellen und einen Beitrag zum Erhalt technischer Denkmäler -namentlich Fahrzeuge der Braunschweiger Nahverkehrsgeschichte- leisten. Diese sollen nicht nur als staubige Relikte hinter verschlossenen Türen aufbewahrt werden, sondern unter Berücksichtigung moderner Bedürfnisse und finanzieller Möglichkeiten zum Nutzen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

...am Anfang war der Fahrgast! – Es gilt „danke“ zu sagen!

Ohne den Fahrgast, sprich den Menschen in seinem Drang nach Bewegung, in seiner Not, Güter bewegen zu müssen und dem Wunsch nach Komfort, das alles bequem, sicher und schnell erledigen zu können, wäre weder das Rad erfunden worden, noch hätte George Stephenson eine ausgefeilte rollende Dampfmaschine auf robuste Schienen gesetzt und in letzter Konsequenz gäbe es weder eine Straßenbahn in Braunschweig, noch die BIN e.V. Damit wäre auch die AHN-Tagung obsolet. Es gäbe schlichtweg keine Verkehrsmuseen! *Danke Fahrgast!*

Ganz konkret möchte sich die BIN e.V. an dieser Stelle bei allen Engagierten und Interessierten bedanken, insbesondere bei der Braunschweiger Verkehrs-AG, die durch ihre Unterstützung der Abschlussveranstaltung der AHN-Tagung ein bemerkenswertes Bekenntnis zu ihrer eigenen Geschichte und der Arbeit der BIN geleistet hat, auf dieses Bekenntnis sind wir wirklich stolz! Unser Dank geht auch an alle Organisatoren, Sponsoren und Teilnehmer der Tagung, die teilweise weit gereist sind, in der Absicht, einen Teil unserer technischen Kultur zu bewahren!

Im Namen der gesamten BIN e.V., alles Gute für Ihre Zukunft und eine angenehme Lektüre,

Andreas Falkenhagen

Wer wir sind

Text: BIN e.V.

Die **Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.** (BIN e.V.) zählt zu den jüngeren Vereinen Braunschweigs. 1995 gegründet hat sie zurzeit 82 Mitglieder im Alter zwischen 13 und 85 Jahren. Im Sommer 1994 fanden sich Nahverkehrsfreunde aus Braunschweig und Umgebung zusammen, um sich über den öffentlichen Personennahverkehr auszutauschen. Dabei stand das gemeinsame Interesse an der Technik, dem System, der Geschichte und der Zukunft des ÖPNV im Vordergrund. Konsequenterweise erfolgte aus dem bisher nur losen Zusammenschluss die Gründung des als gemeinnützig anerkannten Vereines; Initialzündung war die Bewahrung von zwei Straßenbahnen vor der akut anstehenden Verschrottung.

Die BIN widmet sich speziell dem Straßenbahn- und Omnibusverkehr in Braunschweig. In regelmäßigen Treffen blicken die Vereinsmitglieder aber auch über den sogenannten "Tellerrand" hinaus. Diaabende und Vorträge werden durch Exkursionen, Ausflüge und Besichtigungen anderer Verkehrsunternehmen, Werkstätten und Museen abgerundet. Desweiteren betreut die BIN die historischen Trieb- und Beiwagen der Braunschweiger Verkehrs-AG. Unser Verein hilft bei Wartungsarbeiten und Reparaturen mit persönlichem und unentgeltlichem Einsatz. So konnte die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr bereits drei Fahrzeuge der Braunschweiger Verkehrs-AG erhalten und restaurieren.

In den Jahren ihres Bestehens ist die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr Teil eines Netzwerks unterschiedlichster Institutionen geworden. Fand die Zusammenarbeit zu Beginn hauptsächlich mit der Braunschweiger Verkehrs-AG statt, ist die BIN e.V. inzwischen Mitglied in vergleichbaren Vereinen im ganzen Land, aber auch in Arbeitskreisen, die sich in unserer Region geschichtlich und kulturell engagieren, wie beispielsweise in der „Arbeitsgemeinschaft Historischer Nahverkehr“, der „Braunschweigischen Landschaft e.V.“, dem „AK Ringgleis“ sowie ab 2012 dem „Arbeitsausschuss Tourismus Braunschweig e.V.“. Zusammenarbeit besteht außerdem mit der Feuerwehr sowie dem Stadtmarketing BS.

Die Tätigkeit der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr erschöpft sich nicht im Organisieren von Sonderfahrten und der Pflege der Fahrzeuge, sondern ist insgesamt sehr vielseitig. Es werden nationale und internationale Kontakte geknüpft, Veranstaltungen organisiert und besucht sowie Modellbau betrieben. Die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr ist auf ehrenamtliches Engagement und Unterstützung durch Sponsoren sowie kommunale Institutionen angewiesen. Als Wertschätzung für diese Zusammenarbeit bemüht sich der Verein seinerseits, andere gemeinnützige Organisationen zu fördern. Als Beispiel sei hier die Spende an die Stadtjugendfeuerwehr genannt, die durch Verkauf eines von der BIN aufgelegten Modellbusses erwirtschaftet wurde.

Die Stadt sowie das damalige Land Braunschweig haben eine jahrzehntelange Tradition hinsichtlich technischer Errungenschaften. Sowohl in Forschung und Industrie wurden Maßstäbe gesetzt, aber auch im Bereich kommunalen Technikwesens. Sei es, dass die Stadt schon früh über ein leistungsfähiges Heizkraftwerk verfügte, eine moderne Feuerwehr, die insbesondere in den schweren Kriegszeiten innovative Lösungen zur Menschenrettung wie die Wassergasse entwickelte oder einen modernen Nahverkehr durch Bus und Straßenbahn, all diese Elemente städtischen Lebens sind in der sonst sehr weitgefächerten Braunschweiger Kulturlandschaft unterrepräsentiert. Daher möchten wir durch unsere ehrenamtliche Arbeit einen Denkanstoß zur Schließung dieser Lücke beitragen, damit die schöne „Technik zum Anfassen“ der Nachwelt in vollem Umfange zugänglich gemacht wird.



Unser Verein!

Nagut, nicht alle 82 Mitglieder sind hier beim sogenannten „Einrollen“, der Saisonöffnung 2014 vertreten, aber einjeder bringt sich auf seine Art in das Vereinsleben ein. Nicht jedem liegen die Sonderfahrten oder die Vereinsabende, auch das bloße Leisten des Vereinsbeitrages im Stile einer grauen Eminenz im Hintergrund hilft dem Erhalt der historischen Wagen. Hier auf Tour mit einem Fahrzeug, das mit seinen 33 Betriebsjahren noch im Einsatz ist: Der unmodernisierte Tw 8153, der zu diesem Anlass seinen Stamm-Beiwagen zu Hause lassen musste. Einigen wir uns angesichts des Alters bei diesem Vertreter des „Stadtbahnwagentyp Braunschweig“ auf semi-historisch! Bild: win

Altweiß, mit einem Hauch pastellorange: 7772 bald **original!**

Text und Bild: Andreas Falkenhagen

Wir haben Geld! Das ist schön...

...findet auch das Finanzamt und schielt im Rahmen der von uns abzugebenden Steuererklärung auf unser Ersparnis. Wie Finanzämter das eben so machen! Mit anderen Worten: Im Interesse unserer Gemeinnützigkeit sind wir verpflichtet, satzungsgemäß in regelmäßigen Abständen unsere erwirtschafteten Gewinne zu investieren, um diese damit unter Beweis zu stellen. In unserem Falle heißt das, wir bewahren historische Fahrzeuge der Nachwelt. Nun ist es nicht einfach, mühsam erarbeitetes und gespartes Geld sinnvoll und verantwortungsvoll anzulegen, um im Sinne des Vereins und dessen Mitgliedern die Historie des Nahverkehrs zu konservieren. Zum Einen muss der Umfang der finanziellen Mittel ansich berücksichtigt werden, sprich, es dürfen keine finanziellen Abenteuer eingegangen werden, zum Anderen müssen die organisatorisch-technischen Gegebenheiten berücksichtigt werden. Und zu guter Letzt natürlich auch der Geschmack einer demokratisch erfassten Mehrheit der Vereinsmitglieder.

Eine gewisse Zeit ergab sich ein Investitionsstau, da nicht gänzlich abzuschätzen war, wofür ein Einsatz der Mittel am notwendigsten werden würde. Ein Transport von Fahrzeugen? Eine Hauptuntersuchung? Der Bau eines Wetterschutzes für die historischen Fahrzeuge? Inzwischen sind wir einige Schritte weiter gekommen, die Fahrzeuge sind im Betriebshof der BSVAG gut aufgehoben und eine Überdachung andernorts ist nicht notwendig. Eine zunächst von uns favorisierte Hauptuntersuchung für einen der betriebsuntüchtigen Gelenkwagen scheidet aus, da die Werkstattkapazität in den nächsten Jahren dafür nicht ausreicht; es müssen dort die Tourenwagen instandgehalten und in Kürze die Traminos in Betrieb genommen werden. Um dem Geschmack der Mitglieder bezüglich alternativer Investitionsmöglichkeiten auf die Spur zu kommen, wurde eine Umfrage veranstaltet, in deren Ergebnis eine eindeutige Straßenbahnlastigkeit zu konstatieren war, ebenso wie die Tendenz zu moderneren Fahrzeugen. Vor diesen Hintergründen wurde eine sofortige Investition in einen Bus oder Tw 82 verworfen, stattdessen neuerliche Gespräche mit der Braunschweiger Verkehrs-AG geführt.

Als Lösung ergab sich, im Juni 2014 den Beiwagen 7772 im Original-Farbschema des Auslieferungszustandes zu lackieren und so zunächst im Alltagsbetrieb einzusetzen; er ist damit ein Botschafter für unser Bestreben, unsere Arbeit in der Öffentlichkeit werbewirksam zu präsentieren. Weiterer Vorteil: Vom technischen Standpunkt her ist das Fahrzeug bis 2018 betriebsfähig, so dass keine weiteren Folgekosten durch Hauptuntersuchungen zu erwarten sind. Nicht nur im täglichen Einsatz, auch zu anderen Anlässen, beispielsweise zu Schauzwecken hinter Tw 15 und 41 gekuppelt oder auf Tour mit Tw 35 wird dieser Beiwagen ein echter Hingucker sein.



Das Fahrzeug in seinem Ist-Zustand, hier auf der Linie M1 am Heideblick in Wenden

Beiwagen Typ „Mannschweig“ – 74er vs. 77er

Optisch passend zu den Triebwagen des „Typ Mannheim“ entworfen, gibt in diese Bauart nur in Braunschweig als einzigem deutschen Betrieb, lediglich Wien in Österreich beschaffte ihn ebenfalls als Lizenzbau. Dieser Sachverhalt macht den Bw-Typ zu einem ganz besonderen und erhaltenswerten Fahrzeug mit großem Potential historischen Wertes, wenn er einmal „noch älter“ ist. Desweiteren ist er ebenso formschön wie von hohem Nutzwert für die Arten von Veranstaltungen, wie sie die BIN e.V. durchführt, er kann den Bw 201 entlasten.

Warum nun genau dieser Wagen? Von den acht nicht modernisierten Beiwagen dieses Typs, zwei 74er und sechs 77er ist dieses Fahrzeug schlichtweg am besten erhalten. Weder hatte der Wagen schwere Unfälle, wie z.B. Bw 7774, der buchstäblich gegen die Wand gefahren wurde, noch weist er schwerwiegende Rostschäden auf. Ebenso sind Fensterscheiben, Türen und Innenausstattung in passablem Zustand, die anfallenden Kosten sind also daher am Geringsten. Vom historischen Wert her ist er als LHB-Lizenzbau dem Modell vom Originalhersteller Düwag ebenbürtig. Zwar wurde das Farbschema weiß-orange auf den 74ern eingeführt, jedoch hatten die 77er als erste das 4-stellige Nummernschema. Rein technisch sind die 74er und 77er austauschbar, lediglich das Bremsverhalten des Federspeichers unterscheidet sich ein wenig.

Willkommen in Buntschweig

Fahrzeuge & Farben, einst & jetzt

1) ...es war einmal!





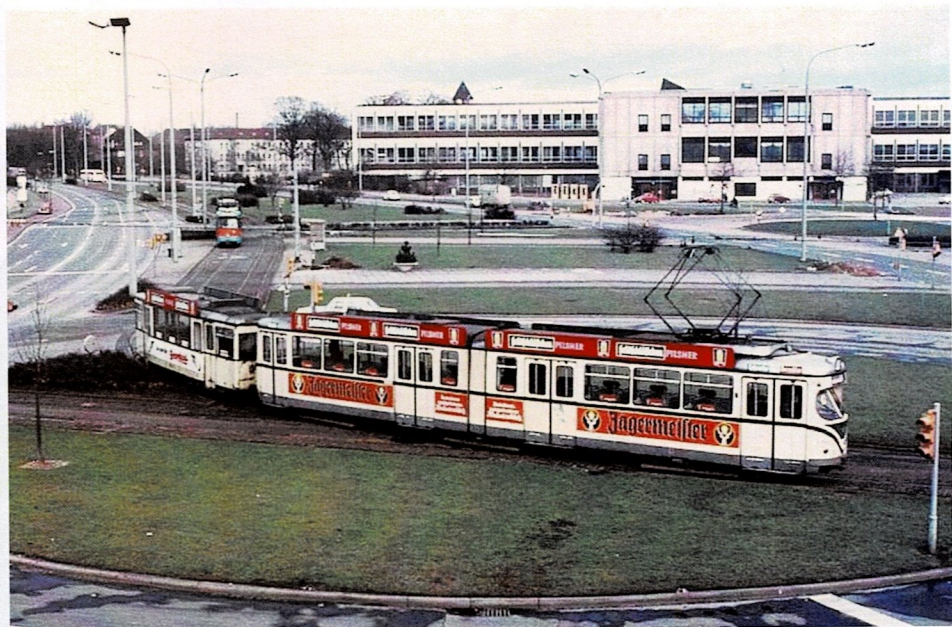
Eines der interessantesten Dokumente für den Wandel der Zeiten: Auf den ersten Blick ein Platz in Braunschweig. Kennt man! Das ist richtig, aber auf den zweiten Blick bemerkt man, das heute nichts mehr davon erhalten ist, was diesen Platz dereinst ausmachte! Den Menschen dort zu Fuß, in der Bahn und in ihren Autos sei alles Gute gewünscht, deren Existenz, Schicksal und Geschichte wird wohl für immer ein Geheimnis bleiben, aber sonst:

Die Straßenbahn: Schrott, ersetzt durch die 81er! Die Gebäude im Hintergrund: Abgerissen für den Brawopark, die Quecksilber-Straßenlaternen ersetzt durch Natriumleuchten, die gelb lackierten Ampeln im Stile der New-Yorker 5th Avenue abgelöst durch die schwarz-grauen LED-Signale Modell „0815“, die Busse und Autos mutmaßlich ebenfalls den Weg allen Irdischens gegangen. Rasen verdorrt sowieso irgendwann, aber auch der wurde teilweise durch künstlerisch ambitionierte Bepflanzung ersetzt. Allein der eine oder andere Baum dürfte Standfestigkeit bewiesen haben, so er nicht für die Toblerone hinweggeholt wurde. Die vier gelben Telefonzellen im Hintergrund oben links: Geschichte! Und selbst der Asphalt wird inzwischen recycelt sein.

Selbst der Name „Berliner Platz“ ist nicht mehr! Nun der „Herbert-Ernst-Karl-Frahm-Platz“; die Stadt machte an dieser Stelle einen symbolischen Kniefall vor einem Politiker und dessen höchstallerbrillantesten Leistungen sowie dessen unübersehbaren Braunschweig-Bezug. [Anm. der Red.: An dieser Stelle ahnt der Eine oder Andere etwas Ironie. Zurecht!]

Bilder: hei





Oben erfährt ein Düwaq Sechssachser der Standardbauform eine Kapazitätserhöhung durch einen KSW-Bw, der durch Einbau von Falttüren zum Einrichtungswagen modernisiert wurde.

Unten wird es bereits zeitgeistkonform poppig in Sachen Farbgebung, die 70er Jahre breiten sich aus und machten selbst vor dem 57er Beiwagen nicht halt.

Bilder: hei





...und auch beim Bus: 7320!
Inka-türkis beim Omnibus, ein recht seltenes Fotomotiv, Bild: BIN





**Einige Zeit später war der Spuk vorbei: Bus & Bahn zeigten sich farblich moderater.
Oben Umbau-Tw 12, Bild: hei; Unten Bus 7718, Bild: mey**





Oben 5771 alias „unser 201“, unten 5774, aus dem erst 1983 Kochtöpfe gemacht wurden.
Bilder: ber





Zwanzig Jahre liegen dazwischen: 7814 und 9814, das ist Fortschritt!
Zwei Busse der Baureihe 98 halten bis heute die Stellung: 9808 und 9812, Bilder mey





**Sportlich legt sich 6253 in die Kurve zwischen Georg-Eckert-Str. und Museumstr.
Interessant: Beides fast die gleiche Position, oben fehlt noch die Fahrbahn stadtauswärts.
Im Hintergrund befinden sich heute die Schloss-Arkaden, Bilder: hei**



2) Fahrzeugparaden



**Angetreten zum großen Zapfenstreich!
Der Abschied der 62er und 69er im Jahr 1995, Bilder: fal**





**Einst und jetzt: Seit 1995 mischen die 95er Niederflurfahrzeuge im Geschehen mit.
Unten anlässlich eines Einsatzes im Stadionverkehr am 03.05.2014, Bilder: fal**





...die Historischen! Bild oben: BIN, Bild unten: fal



3) Anlieferung 9553 auf dem Bth. „Hasenwinkel“ in der Hamburger Straße, Bilder: fal





4) Tw 82 – „GZSZ“ eines Straßenbahnwagens, Bilder: BIN



Auf Linie
vorm
Theater...

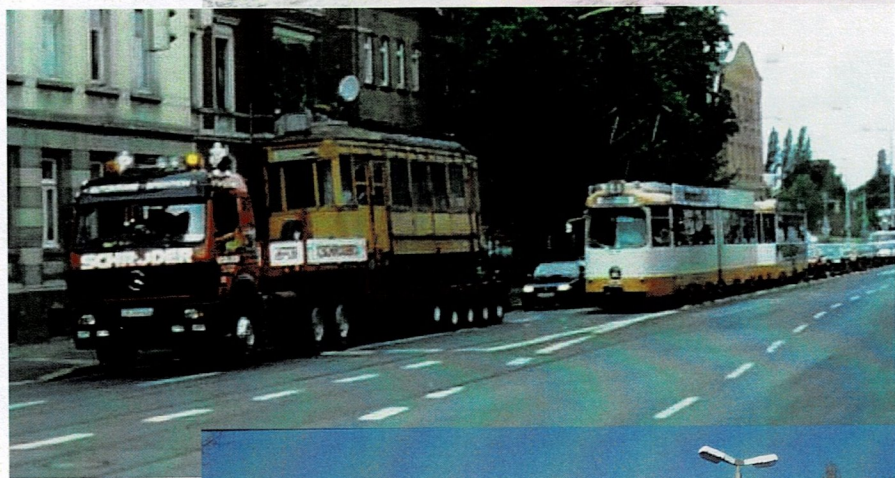
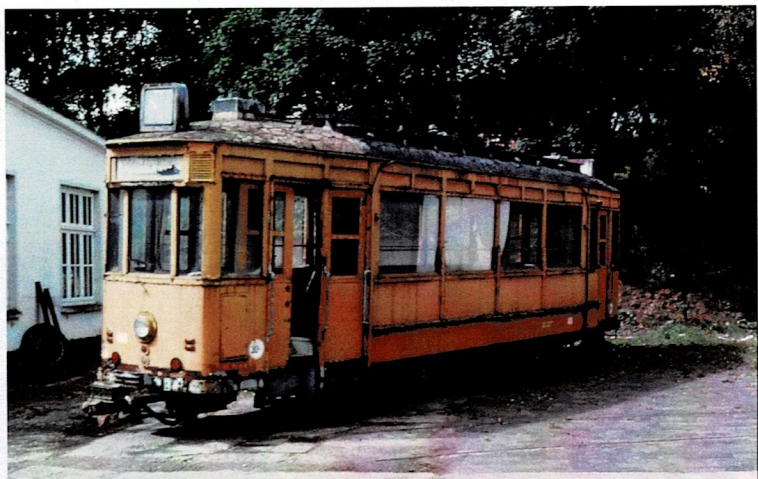
Immerhin
noch ATw!

Nr. 418



Weggebracht...

...vergammeln
lassen...



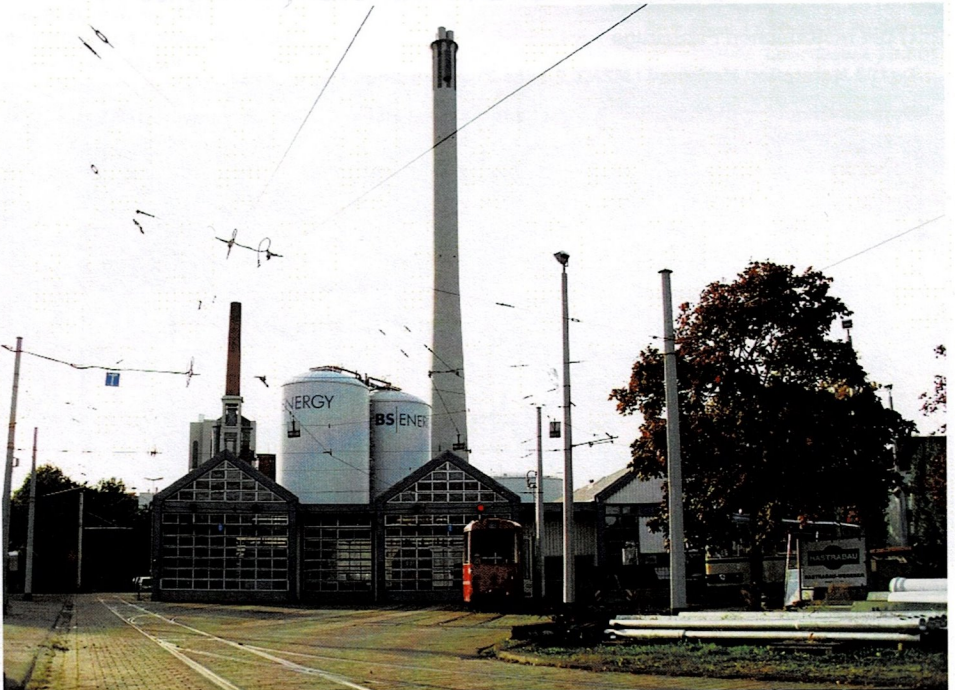
...zurückgebracht
!



5) Letzter Linieneinsatz 62er mit Beiwagen „Typ Mannheim“ am 03.05.1994,
6267 mit 7472, Linie 2, Bilder: fal



6) Der kleine Betriebshof „Hasenwinkel“ – Als Tram-Depot Geschichte, Bilder: fal



Der Fahrzeugbestand der BSVAG, Stand 01.05.2014

1) Die historischen Fahrzeuge

Tw103 Hersteller: Herbrand / MZNT 2-achs-Zweirichtungs-Tw, Bj. 1997

Motorleistung: 2x60kW, Breite: 2,06m; Länge 8,95m; Höhe: 3,25m; Leergewicht:13,21t

Bild: win



Bw 250, Herst.: Waggonfabrik Uerdingen

2xZr-Bw, Bj. 1939

B: 2,10m; L:9,70m; H: 3,27m

Leer-Gew.: 5,90t

Tw 113, Herst.: Gebr. Credé & Co

2xZr-Tw, Bj. 1940, 2x55kW

B: 2,16m; L:10,34m; H: 3,18m

Leer-Gew.: 12,50t

Bild: hei



Bw 201 (5771), Herst.: DWM Berlin
4xER-Gr.-Bw, Bj. 1957
B: 2,20m; L: 13,50m; H: 3,12m
Leer-Gew.: 10,30t

Tw 35 (6267), Herst.: Düwag
6xER-Gel.-Tw, Bj. 1962, 2x120kW
B: 2,20m; L: 19,10m; H: 3,07m
Leer-Gew.: 20,80t

Bild: win



Tw 15 (6953), Herst.: LHB
6xER-Gel.-Tw, Bj. 1968, 2x120kW
B: 2,20m; L: 19,350m; H: 3,19m
Leer-Gew.: 20,85t



Bild: hei

Tw 41 (7356), Herst.: Düwag/Siemens
6xER-Gel.-Tw, Bj. 1973, 2x120kW
B: 2,20m; L: 19,10m; H: 3,19m
Leer-Gew.: 21,76t



Bild: BIN

Streulore 452 Hersteller: BSVAG
Bj. 1994; B: 1,86m; L: 4,40m; H: 3,03m



Bild: fal

Bus 6512, Baujahr 1965, Hersteller: Büssing



Bus 6515, Baujahr 1965, Hersteller: Büssing



2) Der Busbestand, Quelle: BSVAG, Bilder: mey

Nr. - Kennz. - Herst. - Solo/Gelenk - EZ - Typ - Schadstoffklasse - Sitzpl./Stehpl./Ges.

9808	BS-AB808	MAN	G	10.08.1998	NG 312	EURO 2	44 121 165
9812	BS-AB812	MAN	G	10.08.1998	NG 312	EURO 2	44 121 165
0101	BS-OO101	MAN	G	12.02.2001	NG 313	EURO2+Filter	45 119 164
0102	BS-OO102	MAN	G	12.02.2001	NG 313	EURO2+Filter	45 119 164
0103	BS-OO103	MAN	G	12.02.2001	NG 313	EURO2	45 119 164
0104	BS-OO104	MAN	G	12.02.2001	NG 313	EURO 2	45 119 164
0105	BS-OO105	MAN	G	12.02.2001	NG 313	EURO 2	45 119 164
0201	BS-ZZ201	MAN	S	14.04.2002	NL 263	EURO 3	30 67 97
0202	BS-ZZ202	MAN	S	14.04.2002	NL 263	EURO3+Filter	30 67 97
0203	BS-ZZ203	MAN	S	14.04.2002	NL 263	EURO 3	30 67 97
0204	BS-ZZ204	MAN	S	14.04.2002	NL 263	EURO 3	30 67 97
0205	BS-ZZ205	MAN	S	14.04.2002	NL 263	EURO 3	30 67 97
0206	BS-ZZ206	MAN	S	14.04.2002	NL 263	EURO 3	30 67 97
0207	BS-ZZ207	MAN	S	14.04.2002	NL 263	EURO 3	30 67 97
0209	BS-ZZ209	MAN	S	14.04.2002	NL 263	EURO 3	30 67 97
0210	BS-ZZ210	MAN	S	14.04.2002	NL 263	EURO 3	30 67 97
0301	BS-ZX301	MAN	G	03.12.2003	NG 313	EURO3+Filter	47 121 168
0302	BS-ZX302	MAN	G	03.12.2003	NG 313	EURO 3	47 121 168
0303	BS-ZX303	MAN	G	03.12.2003	NG 313	EURO 3	47 121 168
0304	BS-ZX304	MAN	G	03.12.2003	NG 313	EURO 3	47 121 168
0305	BS-ZX305	MAN	G	03.12.2003	NG 313	EURO 3	47 121 168
0306	BS-ZX306	MAN	G	03.12.2003	NG 313	EURO 3	47 121 168
0307	BS-ZX307	MAN	G	03.12.2003	NG 313	EURO 3	47 121 168
0308	BS-ZX308	MAN	G	03.12.2003	NG 313	EURO 3	47 121 168
0310	BS-ZX310	MAN	S	03.12.2003	NL 283	EURO4+Filter	32 62 94
0311	BS-ZX311	MAN	S	03.12.2003	NL 263	EURO 3	32 62 94
0312	BS-ZX312	MAN	S	03.12.2003	NL 263	EURO 3	32 62 94
0313	BS-ZX313	MAN	S	03.12.2003	NL 263	EURO 3	32 62 94
0314	BS-ZX314	MAN	S	03.12.2003	NL 263	EURO 3	32 62 94
0315	BS-ZX315	MAN	S	03.12.2003	NL 263	EURO 3	32 62 94
0401	BS-ZY401	MAN	G	28.01.2004	NG 313	EURO3+Filter	47 113 160
0402	BS-ZY402	MAN	G	28.01.2004	NG 313	EURO 3	47 113 160
0403	BS-ZY403	MAN	G	28.01.2004	NG 313	EURO 3	47 113 160
0404	BS-ZY404	MAN	G	28.01.2004	NG 313	EURO 3	47 113 160
0405	BS-ZY405	MAN	G	28.01.2004	NG 313	EURO 3	47 113 160
0406	BS-ZY406	MAN	G	28.01.2004	NG 313	EURO 3	47 113 160
0410	BS-ZY410	MAN	S	21.05.2004	NL 263	EURO 3	35 59 94
0411	BS-ZY411	MAN	S	21.05.2004	NL 263	EURO 3	35 59 94
0412	BS-ZY412	MAN	S	21.05.2004	NL 263	EURO 3	35 59 94
0501	BS-ZX501	MAN	S	04.01.2005	NL283	EURO 3	30 62 92
0502	BS-ZX502	MAN	S	04.01.2005	NL283	EURO 3	30 62 92
0503	BS-ZX503	EVOBUS	S	25.05.2005	O 530	EURO3+Filter	37 60 97
0504	BS-ZX504	MAN	S	25.05.2005	NL263	EURO3+Filter	31 62 93
0505	BS-ZX505	MAN	S	25.05.2005	NL263	EURO3+Filter	31 62 93
0506	BS-ZX506	MAN	S	25.05.2005	NL263	EURO3+Filter	31 62 93
0507	BS-ZX507	MAN	S	25.05.2005	NL263	EURO3+Filter	31 62 93
0508	BS-ZX508	MAN	S	25.05.2005	NL263	EURO3+Filter	31 62 93
0520	BS-ZX520	EVOBUS	G	25.05.2005	O 530 G	EURO3+Filter	52 110 162
0521	BS-ZX521	EVOBUS	G	25.05.2005	O 530 G	EURO3+Filter	52 110 162
0522	BS-ZX522	EVOBUS	G	25.05.2005	O 530 G	EURO3+Filter	52 110 162
0523	BS-ZX523	EVOBUS	G	25.05.2005	O 530 G	EURO3+Filter	52 110 162

0601	BS-ZX601 MAN	S	24.01.2006 Lions City	EURO 3 +Filter	31 67 98
0602	BS-ZX602 MAN	S	24.01.2006 Lions City	EURO 3 +Filter	31 67 98
0603	BS-ZX603 MAN	S	24.01.2006 Lions City	EURO 3 +Filter	31 67 98
0604	BS-ZX604 MAN	S	24.01.2006 Lions City	EURO 3 +Filter	31 67 98
0606	BS-ZX606 EVOBUS	S	01.03.2006 Citaro	EURO 3 +Filter	36 64 100
0607	BS-ZX607 EVOBUS	S	01.03.2006 Citaro	EURO 3 +Filter	36 64 100
0608	BS-ZX608 EVOBUS	S	01.03.2006 Citaro	EURO 3 +Filter	36 64 100
0609	BS-ZX609 EVOBUS	S	01.03.2006 Citaro	EURO 3 +Filter	36 64 100
0610	BS-ZX610 EVOBUS	S	01.03.2006 Citaro	EURO 3 +Filter	36 64 100
0611	BS-ZX611 EVOBUS	S	01.03.2006 Citaro	EURO 3 +Filter	36 64 100
0612	BS-ZX612 EVOBUS	S	01.03.2006 Citaro	EURO 3 +Filter	36 64 100
0613	BS-ZX613 EVOBUS	S	01.03.2006 Citaro	EURO 3 +Filter	36 64 100
0614	BS-ZX614 EVOBUS	S	01.03.2006 Citaro	EURO 3 +Filter	36 64 100
0615	BS-ZX615 EVOBUS	S	01.03.2006 Citaro	EURO 3 +Filter	36 64 100
0616	BS-ZX616 EVOBUS	S	01.03.2006 Citaro	EURO 3 +Filter	36 64 100
0617	BS-ZX617 MAN	S	18.04.2006 Lions City	EURO 4 +Filter	31 58 89
0618	BS-ZX618 EVOBUS	S	07.06.2006 Citaro	EURO 4 +Filter	36 64 100
0619	BS-ZX619 SOLARIS	S	25.04.2006 Urbino 12	EURO 3 +Filter	37 63 100
0620	BS-ZX620 NEOPLAN	G	22.05.2006 Centroliner	EURO 4 +Filter	67 66 133
0621	BS-ZX621 NEOPLAN	G	29.05.2006 Centroliner	EURO 4 +Filter	67 66 133
0701	BS-XY701 SOLARIS	G	16.03.2007 Urbino 18	EEV	54 111 165
0702	BS-XY702 SOLARIS	G	16.03.2007 Urbino 18	EEV	54 111 165
0703	BS-XY703 EVOBUS	G	26.04.2007 Citaro	EEV	46 110 156
0704	BS-XY704 EVOBUS	G	26.04.2007 Citaro	EEV	46 110 156
0705	BS-XY705 EVOBUS	G	26.04.2007 Citaro	EEV	46 110 156
0706	BS-XY706 EVOBUS	G	26.04.2007 Citaro	EEV	46 110 156
0707	BS-XY707 EVOBUS	G	26.04.2007 Citaro	EEV	46 110 156
0711	BS-XY711 SOLARIS	S	16.03.2007 Urbino 12	EEV	37 60 97
0712	BS-XY712 MAN	S	10.05.2007 Lions City	EEV	28 68 96
0713	BS-XY713 MAN	S	04.06.2007 Lions City	EEV	28 68 96
0714	BS-XY714 MAN	S	04.06.2007 Lions City	EEV	28 68 96
0715	BS-XY715 MAN	S	04.06.2007 Lions City	EEV	28 68 96
0716	BS-XY716 MAN	S	04.06.2007 Lions City	EEV	28 68 96
0717	BS-XY717 MAN	S	04.06.2007 Lions City	EEV	28 68 96
0718	BS-XY718 MAN	S	04.06.2007 Lions City	EEV	28 68 96
0801	BS-YX801 EVOBUS	G	20.03.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0802	BS-YX802 EVOBUS	G	20.03.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0803	BS-YX803 EVOBUS	G	20.03.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0804	BS-YX804 EVOBUS	G	20.03.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0805	BS-YX805 EVOBUS	G	20.03.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0806	BS-YX806 EVOBUS	G	20.03.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0807	BS-YX807 EVOBUS	G	20.03.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0808	BS-YX808 EVOBUS	G	20.03.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0809	BS-YX809 EVOBUS	G	20.03.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0810	BS-YX810 EVOBUS	G	20.03.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0811	BS-YX811 EVOBUS	G	20.03.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0812	BS-YX812 EVOBUS	G	20.03.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0813	BS-YX813 EVOBUS	G	20.03.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0814	BS-YX814 EVOBUS	G	14.04.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0815	BS-YX815 EVOBUS	G	14.04.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0816	BS-YX816 EVOBUS	G	14.04.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0817	BS-YX817 EVOBUS	G	14.04.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0818	BS-YX818 EVOBUS	G	14.04.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0819	BS-YX819 EVOBUS	G	14.04.2008 Citaro	EEV	45 109 154
0820	BS-YX820 EVOBUS	G	14.04.2008 Citaro	EEV	45 109 154

0901	BS-YX901	EVOBUS G	04.03.2009	Citaro	EEV	45 109 154
0902	BS-YX902	EVOBUS G	04.03.2009	Citaro	EEV	45 109 154
0903	BS-YX903	EVOBUS G	04.03.2009	Citaro	EEV	45 109 154
0904	BS-YX904	EVOBUS G	04.03.2009	Citaro	EEV	45 109 154
0905	BS-YX905	MAN G	23.03.2009	Lions City	EEV	47 113 160
0906	BS-YX906	MAN G	23.03.2009	Lions City	EEV	47 113 160
0907	BS-YX907	MAN G	23.03.2009	Lions City	EEV	47 113 160
0908	BS-YX908	MAN G	23.03.2009	Lions City	EEV	47 113 160
0909	BS-YX909	SOLARIS G	23.03.2009	Urbino 18	EEV	52 111 165
0910	BS-YX910	SOLARIS G	23.03.2009	Urbino 18	EEV	52 111 165
0911	BS-YX911	SOLARIS G	17.07.2009	Urbino 18	EEV	52 111 165
0912	BS-YX912	EVOBUS G	17.07.2009	Citaro	EEV	45 109 154
0913	BS-YX913	EVOBUS G	17.07.2009	Citaro	EEV	45 109 154
0914	BS-YX914	MAN G	7.07.2009	Lions City	EEV	47 113 160
0915	BS-YX915	MAN G	17.07.2009	Lions City	EEV	47 113 160
0916	BS-YX916	MAN G	17.07.2009	Lions City	EEV	47 113 160
0917	BS-YX917	MAN G	17.07.2009	Lions City	EEV	47 113 160
0918	BS-YX918	SOLARIS S	17.07.2009	Urbino 12	EEV	35 56 97
0919	BS-YX919	EVOBUS S	17.07.2009	Citaro	EEV	36 64 100
0920	BS-YX920	EVOBUS G	14.07.2009	Citaro	EEV	45 109 154
1101	BS-VG1101	MAN G	28.01.2011	Lions City	EEV	58 86 144
1102	BS-VG1102	MAN G	28.01.2011	Lions City	EEV	58 86 144
1103	BS-VG1103	MAN G	28.01.2011	Lions City	EEV	58 86 144
1104	BS-VG1104	MAN G	28.01.2011	Lions City	EEV	58 86 144
1105	BS-VG1105	SOLARIS G	08.04.2011	Urbino 18	EEV	52 99 151
1201	BS-VG1201	EVOBUS S	28.02.2012	Citaro	EEV	36 56 92
1202	BS-VG1202	EVOBUS S	28.02.2012	Citaro	EEV	36 56 92
1203	BS-VG1203	MAN S	15.03.2012	Lions City	EEV	37 57 94
1204	BS-VG1204	MAN S	15.03.2012	Lions City	EEV	37 57 94
1205	BS-VG1205	MAN S	15.03.2012	Lions City	EEV	37 57 94
1206	BS-VG1206	MAN S	15.03.2012	Lions City	EEV	37 57 94
1207	BS-VG1207	MAN S	15.03.2012	Lions City	EEV	37 57 94
1208	BS-VG1208	MAN S	15.03.2012	Lions City	EEV	37 57 94
1209	BS-VG1209	SOLARIS S	23.03.2012	Urbino 12	EEV	37 58 94
1210	BS-VG1210	SOLARIS S	23.03.2012	Urbino 12	EEV	37 58 94
1301	BS-VG1301	MAN S	03.07.2013	Lions City	EEV	39 55 94
1302	BS-VG1302	MAN S	03.07.2013	Lions City	EEV	39 55 94
1303	BS-VG1303	MAN S	03.07.2013	Lions City	EEV	39 55 94
1304	BS-VG1304	SOLARIS G	10.07.2013	Urbino 18	EEV	51 99 150
1305	BS-VG1305	SOLARIS G	10.07.2013	Urbino 18	EEV	51 99 150
1306	BS-VG1306	SOLARIS G	10.07.2013	Urbino 18	EEV	51 99 150
1307	BS-VG1307	SOLARIS G	10.07.2013	Urbino 18	EEV	51 99 150
1308	BS-VG1308	SOLARIS G	10.07.2013	Urbino 18	EEV	51 99 150
1309	BS-VG1309	SOLARIS G	10.07.2013	Urbino 18	EEV	51 99 150
1401	BS-VG1401	Solaris/E-Bus S	06.01.2014	Urbino	Elektroantrieb	35 36 71
1402	BS-VG1402	EVOBUS S	01.04.2014	Citaro	Euro 6	39 62 101
1403	BS-VG1403	SOLARIS S	01.04.2014	Urbino 12	Euro 6	36 49 85
1404	BS-VG1404	MAN S	19.03.2014	Lions City	Euro 6	39 ? ?
1405	BS-VG 1405	EVOBUS G	01.04.2014	Citaro	Euro 6	48 103 151
1406	BS-VG 1406	EVOBUS G	01.04.2014	Citaro	Euro 6	48 103 151
1407	BS-VG 1407	MAN G	19.03.2014	Lions City	Euro 6	58 ? ?
1408	BS-VG 1408	EVOBUS G	01.04.2014	Citaro	Euro 6	48 103 151
1409	BS-VG 1409	MAN G	19.03.2014	Lions City	Euro 6	58 ? ?
1410	BS-VG 1410	SOLARIS G	01.04.2014	Urbino 18	Euro 6	51 95 146
1411	BS-VG 1411	SOLARIS G	01.04.2014	Urbino 18	Euro 6	51 95 146



9808 BS-AB 808 MAN NG 312

0102 BS-OO 102 MAN NG 313





0201 BS-ZZ 201 NL 263



0306 BS-ZX 306 MAN NG 313



0310 BS-ZX 310 MAN NL 283

Mit EURO 4 + Filter-Versuchsmotor und Außenschwenk-Schiebetüren an Tür 2 und 3 ist dieser Bus ein Exot und hätte, würde er einige Jahre altern, durchaus Potential zu historischem Wert!



0313 BS-ZX 313 MAN NL 263



0402 BS-ZY 402 MAN NG 313



0410 BS-ZY410 MAN NL 263



0501 BS-ZX501 MAN NL283



0503 BS-ZX503 EVOBUS O 530



0507 BS-ZX507 MAN NL263



0523 BS-ZX523 EVOBUS O 530



Bild: win

**Präsentation der Serie 0801 – 0820, EVOBUS Citaro.
Durch das Nummernschema haben wir einen Bus 0815 in BS.**



0618 BS-ZX618 EVOBUS Citaro



0619 BS-ZX 619 SOLARIS Urbino 12



0621 BS-ZX 621 NEOPLAN Centroliner



0702 BS-XY 702 SOLARIS Urbino



0707 BS-XY 707 CITARO – Links im Nahverkehrsterminal, rechts SEV auf der Wendenstraße



0711 BS-XY 711 SOLARIS Urbino 12

0716 BS-XY 716 MAN Lions City in weiß



0805 BS-YX 805 EVOBUS Citaro

0910 BS-YX 910 SOLARIS Urbino 18



1101 BS-VG1101 MAN Lions City

1204 BS-VG1204 MAN Lions City



**1304 BS-VG 1304
SOLARIS Urbino 18,
links in Hausfarben,
unten mit farbenfroher
Werbung für ein Musical.**



Bild: win

**1411 BS-VG 1411
SOLARIS Urbino 18 im SEV
am Stadion.**



**1404
BS-VG 1404
MAN
Lions City**

1408 BS-VG 1408 EVOBUS Citaro



Bild: win

1411 BS-VG 1411 SOLARIS Urbino 18

3) Der Straßenbahnbestand, *Quelle: BSVAG*

Triebwagen:

7553-54 DÜWAG/Siemens

EGT6 Bj. 1975 2x150kW, B: 2,20m, L: 19,10m, H: 3,19m

7751-61 DÜWAG/LHB/Siemens

EGT6 Bj. 1977 2x150kW, B: 2,20m, L: 19,10m, H: 3,19m
(7754,7757 verschrottet nach Unfall, 7760 verschrottet,
7756, 7759 modernisiert, 7762 Umbau zu 0051)

8151-65 LHB/Siemens

EGT6 Bj. 1981 2x150kW, B: 2,20m, L: 19,20m, H: 3,30m
(8163 verschrottet nach schwerer Entgleisung)

9551-62 AEG/LHB/Siemens

NGT6-S1100 Bj. 1995 3x95kW B: 2,30m, L: 26,80m, H: 2,93m

0051 DÜWAG/MGB/Siemens

GT6-NF Bj. 1977/2000 2x150kW B: 2,20m, L: 27,76m, H: 3,30m

0751-0762 Alstom/Kiepe/Bombardier

NGT8D Bj. 2007 4x105kW, B: 2,30m, L: 29,03m, H: 2,87m

Beiwagen:

7471-76 DÜWAG

EB4 Bj. 1974, B: 2,20m, L: 13,03m, H: 3,19m
(7471,72,75,76 modernisiert zum Einsatz hinter Baureihe 07)

7771-76 DÜWAG/LHB

EB4 Bj. 1977, B: 2,20m, L: 13,03m, H: 3,19m

8171-82 LHB

EB4 Bj. 1981, B: 2,20m, L: 13,50m, H: 3,26m

8471-72 LHB

EB4 Bj. 1984, B: 2,20m, L: 13,50m, H: 3,26m





Tw 7554 mit Bw 7473, alle Bilder: mey



**Modernisiert...
7756**

**...contra
unmodernisiert!
7761**





**Typ Schuhkarton
...pardon!
Typ Braunschweig
Tw 8153 und Bw 8175
Bilder: fal**

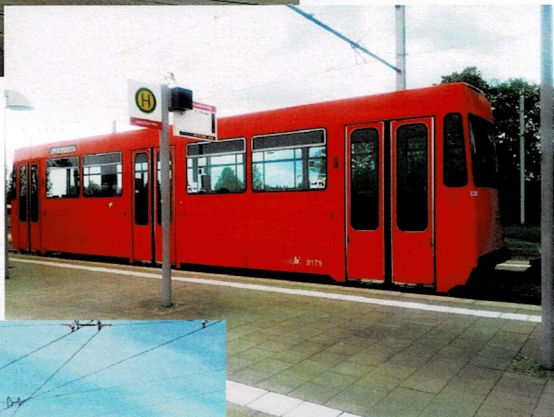


Bild: mey

**Und der Typ Magdeburg
mit Beiwagen Typ
Mannheim. Die reinste
Geografiestunde!**



Bild: win



Und der 95er!
Hier 9562

Bild: win

4) Sonstige Fahrzeuge



Bild: win

Die Flotte an
Hilfsfahrzeugen



Bild: gür

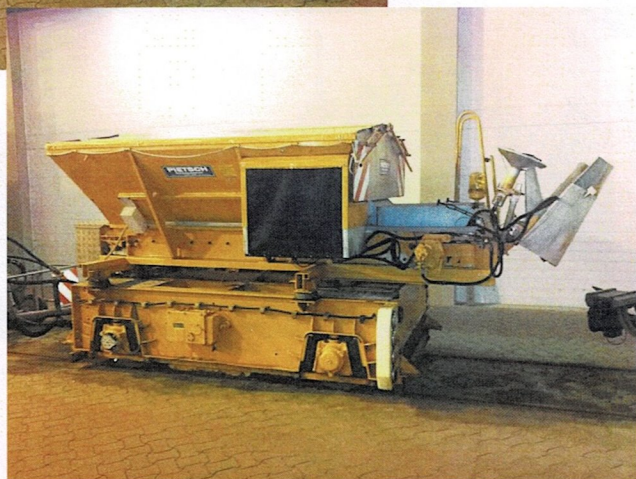


**Schneepflug 287,
Salzlore 187
und ein...**

...öhm...

**...Dings!?!
Vielleicht killt es
Unkraut!?**

Bilder: fal

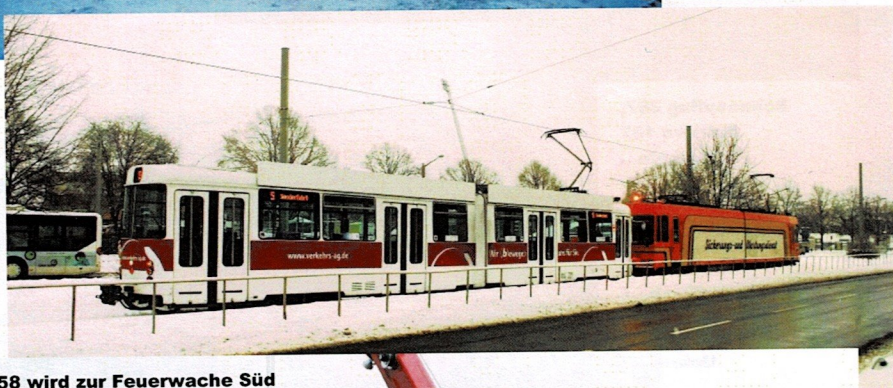




ATw 482, Baujahr 1982 von LHB. Gut zu erkennen die wiederverwendeten Drehgestelle des Unfallwagens 6955, verschrottet nach Flankenfahrt mit 7762 im Jahr 1979.

Bild: hei

**Unten wird 482 von 7752 geschoben, um die Fahrleitung eisfrei zu kratzen. Keine Doppeltraktion!
Bild: win**



7358 wird zur Feuerwache Süd gebracht, dort steht er bis heute als Übungswagen für Unfälle mit Straßenbahnen.

Bild: gür





Bild: mey



Bild: win



Bild: win

**Letztes erhaltenes
Hochflur-Toastbrot aus
dem Wendejahr 1989!**

**Eine Gruppe BIN-ler hat
das Fahrzeug privat
erworben und sicher
untergebracht. 2019 ist
er dann endlich
historisch! Der hat
Potential!**

**Oben im Einsatz mit
Vollwerbung, Mitte in WF
anlässlich einer
Veranstaltung, unten auf
dem Bth. Hasenwinkel.**



Die Karriere des 7802:

Einst wie seine Artgenossen auf Linie, blieb dieses Exemplar später in BS und wurde zum Infobus umgestaltet.

Innen mit Sitzcke und Präsentationsschränken, außen zunächst weiß mit grau und weinrot, später silbern mit roter Bauchbinde. Der Gesamtzustand ist solalá, aber akut abschaffungsgefährdet ist dieses Fahrzeug nicht. Bilder Oben, Mitte: mey Bild unten: win



Virtual Reality - Geschichte lebt

Ein besonderer Dank geht an dieser Stelle an alle fleißigen Fotografen, die durch ihr Schaffen die Geschichte auf Film, Dia auf die Festplatte oder sonstwohin gebrannt haben! Ohne euch gäbe es nicht nur dieses Sonderheft nicht, insgesamt würde die kollektive Erinnerung an all das, was war, verblasen. So schön auch eine mündliche Überlieferung ist, wir können froh sein, dass wir zum Beispiel Wagen 6253 auf Papier bewundern können und uns nicht nur erzählen müssen, wie bunt und schön der doch war!

Das ist ganz große Klasse, dass ihr bei Wind und Wetter loszieht und die virtuelle Realität schafft, von der künftige Generationen noch zehren werden und diese Bilder auch zur Veröffentlichung zur Verfügung gestellt habt! Weiter so!

Hier nun die Namen zu den Kürzeln der Bild-Urheber in alphabetischer Reihenfolge:

ber	Dieter Behrendt
BIN	Archiv der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.
BSVAG	Braunschweiger Verkehrs-AG
fal	Andreas Falkenhagen
gür	Andreas Gürtler
hei	Achim Heindorf
mey	Stefan Meyer
swi	Alexander Schwieger
win	Jens Winnig

„emil“ – Die neue Zukunft des Omnibus’?!

Text und Bilder: Jens Winnig

„Emil und die Detektive“ von Erich Kästner kennen fast alle, seit 2012 erreicht auch der Braunschweiger „emil“ unter diesem einprägsamen Namen steigende Bekanntheit für den neuen emissionsfreien Elektroantrieb für Omnibusse.

Die Auflösung dahinter ist ganz einfach, „emil“ steht für „**e**lektrisch **m**it **i**nduktiver **l**adung“. Dahinter verbirgt sich das von Bombardier entwickelte und in Augsburg in der Straßenbahn getestete System Primove. In Augsburg wurde dafür die Straßenbahnstrecke zum Messegelände angemietet, vom Streckennetz abgetrennt, komplett eingezäunt und mit den entsprechenden induktiven Ladeelementen ausgestattet. Als Testwagen diente ein durch Hochwasser in Bautzen beschädigter Wagen für die Rhein-Neckar-Verkehrsbetriebe (RNV).

Bei „Elektrobus“ dachte man bis vor ein paar Jahren an eine Art Trolleybus, die mit zwei Stangen den Strom aus der Oberleitung bezogen. Von diesem System gibt es aktuell noch drei Betriebe in Deutschland: Solingen, Esslingen und Eberswalde. „emil“ dagegen löst die Technik der Stromzuführung dagegen eleganter durch die gleichen, in Augsburg getesteten induktiven Ladeelemente, die unterirdisch angebracht, berührungsfrei Batterien im Bus aufladen.

Die Braunschweiger Verkehrs-AG überlegte, welche Technologie für die Zukunft am Besten sei. Viele Betriebe machten setzen auf Hybridomnibusse, andere fuhren mit Erdgas, kehrten davon aber auch wieder ab. Nun schreibt die EU-Bürokratiemaschine immer schärfere Regeln für die Emissionsausstoß vor, seit 01.01.2014 gibt es die Abgasnorm Euro 6. Um auch in der Zukunft umweltgerechten und attraktiven Nahverkehr zu bieten, wurde bei der Braunschweiger Verkehrs-AG der Gedanke des elektro-induktiven Betriebs geprüft und passender Partner zur technischen Umsetzung dazu gesucht.

In den letzten Jahren hat sich die Technik im Bereich der Batterietechnik soweit weiterentwickelt, dass es nicht nur das stationäre Aufladen an Säulen, wie es beim Pkw häufig verwendet wird, gibt, sondern auch das induktive Aufladen in kurzer Zeit an bestimmten Stellen. Bekannt ist dieses System bereits vielen Menschen aus dem Haushalt: Elektrischen Zahnbürsten werden auf eine ähnliche Art geladen. Es ist bei den Fahrzeug-Ladesystemen auf dem Markt zu beobachten, dass jeder Hersteller versucht, sein eigenes System zu entwickeln. Das System von Bombardier scheint dabei das mit am weitesten fortgeschrittene System zu sein.

Prof. Meins zuhause an der TU Braunschweig erforscht diese Technik schon seit Jahren intensiv, er wurde ebenfalls Partner in der Entwicklung dieses Systems. Außerdem wurde ein geeigneter Lieferant im Bereich Stromversorgung gesucht und man wurde bei bs-Energy fündig, dem Braunschweiger Stromversorger, an dem die Stadt noch 25,1 % Anteil hält, die restlichen Anteile gehören Veolia. Was die fahrzeugtechnische Seite angeht, so waren bei der Pressevorstellung am 18.7.2011 anfangs noch keine Partner vorhanden. Im Laufe der Zeit kristallisierte sich Solaris als Kooperationspartner heraus, dessen konventionelle Dieselbusse sich auch in BS bereits bewährt hatten.



So wurde am 18.07.2011 ein „Letter of Intent“, eine Absichtserklärung, zwischen der Braunschweiger Verkehrs-AG, BS Energy, der TU Braunschweig und Bombardier Transportation unterzeichnet. Danach wurde es zunächst etwas ruhiger, es mussten Förderanträge gestellt werden, Konzeptionen ausgearbeitet und Daten ausgewertet werden. Im August und September 2011 wurden die Ringbuslinien M19/M29 bezüglich Haltezeiten an Ampeln und Haltestellen, sowie Kraftstoffverbrauch usw. analysiert. Am 31.05.2012 konnte bei einer Veranstaltung von Bombardier auf der PRIMOVE Teststrecke in Augsburg auch ein Scheck vom Bund durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Förderung des Projektes entgegen genommen werden.



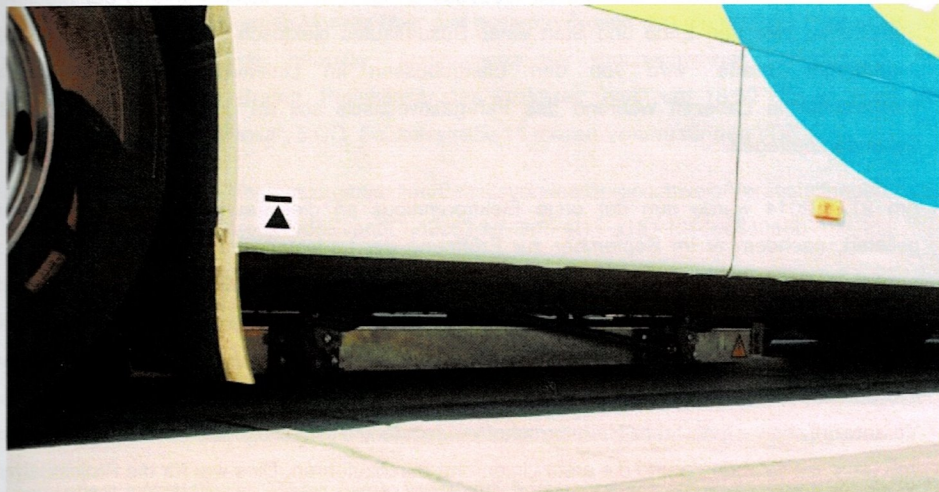
Braunschweig hatte im Vorfeld sehr viel Glück und konnte durch das ausgefeilte Konzept insofern überzeugen, als dass es beim bundesweitem Wettbewerb für das „Schaufenster Elektromobilität“ der Bundesregierung als eine von fünf Regionen in Deutschland ausgewählt wurde. Dadurch konnten zusätzliche Fördermittel u.a. für das Projekt PRIMOVE, das seit dem 22.11.2012 hier unter dem Namen „emil“ vermarktet wird, erhalten. Die Firma Solaris präsentierte an diesem Tag den „Solaris Urbino LE 8,9 electric“ im Testbetrieb weiterhin wurde der „Urbino electric 12“ ausgestellt. Dieser „Urbino 12 electric“ war bereits auch schon auf der IAA im September 2012 zu sehen. Im Sommer 2013 konnten am Hauptbahnhof die Bautätigkeiten zum Einbau der Ladestation beobachtet werden und auch der Testomnibus von Bombardier für PRIMOVE wurde dort gesichtet. Die Ladestation am Hauptbahnhof wurde am 10. 09.2013 feierlich eröffnet.

Zur Erläuterung der Technik ein Zitat der Braunschweiger Verkehrs-AG: „Die elektrischen Busse werden jeweils mit dem kabellosen PRIMOVE-Schnellladesystem sowie den neuen PRIMOVE-Hochleistungsbatterien ausgerüstet. In Braunschweig kommt damit das weltweit erste induktive Ladesystem zum Einsatz, das mit einer Leistung von 200 kW Elektrobusse lädt.“

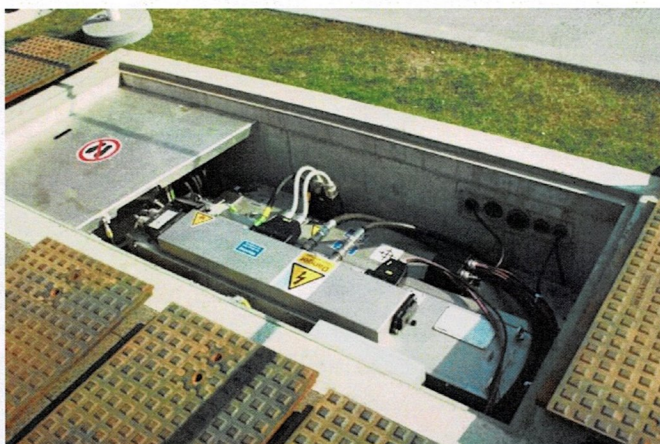
Im Rahmen eines sicheren Betriebs arbeitet Bombardier mit dem TÜV SÜD zusammen, der die gegenseitige PRIMOVE-Infrastruktur geprüft und den PRIMOVE-Elektrobus (Laborbus) für den Betrieb mit Fahrgästen auf öffentlichen Straßen zugelassen hat. Die Schnellladestationen sind im Boden integriert und laden die Batterien der Elektrobusse mit 200 kW bei jedem Halt darüber immer wieder nach. Dazu fahren die emil-Elektrobusse die entsprechend ausgestattete Haltestelle an und kommen über dem sogenannten Ladepad zum Stehen. Während die Fahrgäste ein- und aussteigen oder auch im Bus sitzen, fährt der Bus automatisch sein Pick-up-Aufnahmepad über das in den Haltestellenboden eingelassene Ladepad aus. Die berührungslose, induktive Energieübertragung beginnt.

**Einspeisung der Energie
aus der Straßenbahn-
Fahrleitung in einen
Spannungswandler, hier
untergebracht in dem
Schaltschrank.
Haltestelle
Hamburger Straße**





Oben: Das Pick-up-Aufnahmepad, unten die Technik im Zusammenhang mit den Ladestationen in Bodenwannen eingelassen.



Die induktiven Ladestationen im Linienverlauf

Im Sommer 2013 wurden drei induktive Ladestationen für die Ladung der emil-Elektrobusse eingebaut: Im Busdepot der Verkehrs-AG in der Lindenbergallee, an der Haltestelle „Hamburger Straße“ und der Endhaltestelle der M19 am Braunschweiger Hauptbahnhof. Optional wird es später noch eine weitere Ladestation auf dem Linienweg der M19 geben. Die Elektrobusse der M19 sollen im Busdepot hauptsächlich nachts geladen werden, dagegen wird der Ladevorgang an der Endhaltestelle am Hauptbahnhof tagsüber während des Linienbetriebs stattfinden.

Bis zu 11 Minuten werden sich die Elektrobusse an dieser Haltestelle während der regulären Standzeiten zwischen Ende und Start eines Busumlaufes elektrisch aufladen. Die Haltestelle „Hamburger Straße“ wird von den Elektrobussen im Linienverlauf angefahren. Die voraussichtliche Ladezeit während des Fahrgastwechsels soll an dieser Haltestelle ca. 30 Sekunden betragen.

Am 21.01.2014 wurde nun der erste Elektroomnibus an die Braunschweiger Verkehrs-AG geliefert, nachdem er im September zur Eröffnung der Ladestation am Hauptbahnhof schon einmal in Braunschweig zu Gast war. Hier erfolgten nun weitere Tests, die noch nicht in Mannheim bei Bombardier erfolgen konnten, um für den TÜV die allgemeinen Zulassungen für den Betrieb des Fahrzeuges und der Technik zu erlangen. Gute zwei Monate später am 27.03.2014, rund sechs Monate nach der Eröffnung der Ladestation wurde seitens der Verantwortlichen wieder zum Hauptbahnhof eingeladen, diesmal die feierliche Inbetriebnahme von „emil“ zu zelebrieren und die erste Linienfahrt durchzuführen. Dies war für die Projektpartner ein wichtiger Etappenschritt, das System nun unter realen Bedingungen des Linienverkehrs im Betrieb zu testen. Gleichzeitig war es die letzte öffentliche Amtshandlung des Vorstandsvorsitzenden Georg Hohmann, der am 31.03.2014 in den Ruhestand ging und allen Fahrgästen eine moderne, zukunftsweisende und ökologisch wegbereitende BSVAG sowohl im Bereich Bus als auch Bahn hinterlässt. Vom 28.03. bis 11.04.2014 gab es am Nachmittag zwei Fahrten und seit dem 14.04.2014 sind es schon drei Umläufe ab Hauptbahnhof.

Das „emil“-System stößt auf ein großes Medienecho, viele öffentliche Stellen und Verkehrsbetriebe erkundigen sich nach diesem Prinzip. Vor der Eröffnung gab es unter Anderem bereits einen Bericht auf 3sat. Ab Herbst sollen dann vier Solaris-Gelenkombusse auf der M19 im regulären Fahrgastbetrieb eingesetzt werden. Dies wären für PRIMOVE/emil die ersten Gelenkombusse überhaupt. Mit Solaris hat man einen soliden und kompetenten Partner gefunden, der erst spät in das Projektteam eingestiegen ist. Wer die Innotrans-News bekommt, weiß, dass PRIMOVE auf der diesjährigen Messe ein Thema ist; vielleicht wird dort der erste Gelenkombus präsentiert, möglicherweise aber auch auf der IAA in Hannover, die fast zeitgleich stattfindet. Die Fachwelt als auch viele verkehrsinteressierte Laien sind auf dem Herbst gespannt, diesen ersten Gelenkombus zu sehen. In Braunschweig wird über weitere Ladestationen nachgedacht, infrage kommen die Haltestellen Gliesmaroder Straße oder Johannes-Selenka-Platz/Cyriaksring. Dieses Standorte werden präferiert, da in der Nähe die Straßenbahn elektrische Versorgungs-Unterwerke besitzt und der Strom zum Laden von dort abgezweigt werden kann, wie auch schon bei der bislang einzigen Strecken-Ladestation an der Haltestelle Hamburger Straße. Diese wurde im Sommer 2013 gebaut und wird jetzt bei den Fahrten genutzt.

Für Interessierte gibt es einen Vortrag über das gesamte Projekt und die ersten Erfahrungen mit diesem System; hier der offizielle Terminhinweis der Braunschweiger Verkehrs-AG: Am 02.07.2014 hält Frank Brandt, Projektleiter des Projektes „emil“ um 18:30 Uhr im Haus der Wissenschaft, Raum „Veolia“, 5.OG, Pockelsstraße 11 diesen Vortrag für den VDE.:

http://www.vde.com/de/Regionalorganisation/Bezirksvereine/Braunschweig/Veranstaltungen/Seite_n/Veranstaltungsdetails.aspx?vdeEventID=c2c63def-2af5-4f11-a181-fd44c6889e6b

Herr Brandt ist seit dem 01.04.2014 Gesamtbevollmächtigter der Braunschweiger Verkehrs-AG und studierter Betriebswirt. Hauptaufgabengebiet sind Finanzen/Controlling bei der Verkehrs-AG, außerdem ist er auch Geschäftsführer bei der Schwesterfirma Mundstock. Die BIN e.V. wird versuchen, Herrn Brandt zu gewinnen, diesen Vortrag im Rahmen eines Vereinsabends zu halten, der Termin wird rechtzeitig in einer der nächsten Ausgaben der BIN-Info bekanntgegeben.

Wer weitere Informationen, Bilder, Filme, Veröffentlichungen nachlesen möchte, dem sei die Seite <http://www.braunschweiger-verkehrs-ag.de/unternehmen/foerderprojekt-emil.html> empfohlen.



Dazwischen liegen Welten: Emil und Heinrich!

Tramino für Braunschweig

Text: Jens Winnig, Bilder: BSVAG

Braunschweig war der zweite Betrieb in Deutschland, der nach Jena bei Solaris in Polen Straßenbahnwagen bestellt hat. Solaris greift hierbei auf die vorhandene MAN/GHH Entwicklung vom Ende der 80er Jahre des letzten Jahrhunderts zurück, die mit einem Prototyp 1990 für Bremen, dem Triebwagen 801, begann. München bekam weitere drei Prototypen. Später gelangten alle Prototypen nach Norrköpping in Schweden. Tw 801 ist inzwischen nach Bremen zurückkehrt und dort als Museumswagen eingereiht.

Das Prinzip wurde in Braunschweig bei den 95er Niederflurbahnen verwendet, die aus derselben Familie stammen. Nur hieß inzwischen das Unternehmen AEG Schienenfahrzeuge und ab 1996 ADtranz in Nürnberg. Nach dem Verkauf an Bombardier wurde die Fertigung des Typs eingestellt. Jedoch hatten einige Betriebe immer wieder Wünsche nach solchen Fahrzeugen. Als erstes Griff Solaris das Konzept wieder auf, nach dem es die alten Pläne und Rechte erworben hat. Auch Siemens versucht mit dem Avenio mit diesem Konzept wieder Marktanteile zurückzuerobern der in Deutschland bislang nach München geliefert wurde und sich in Den Haag (NL) im Test befindet.

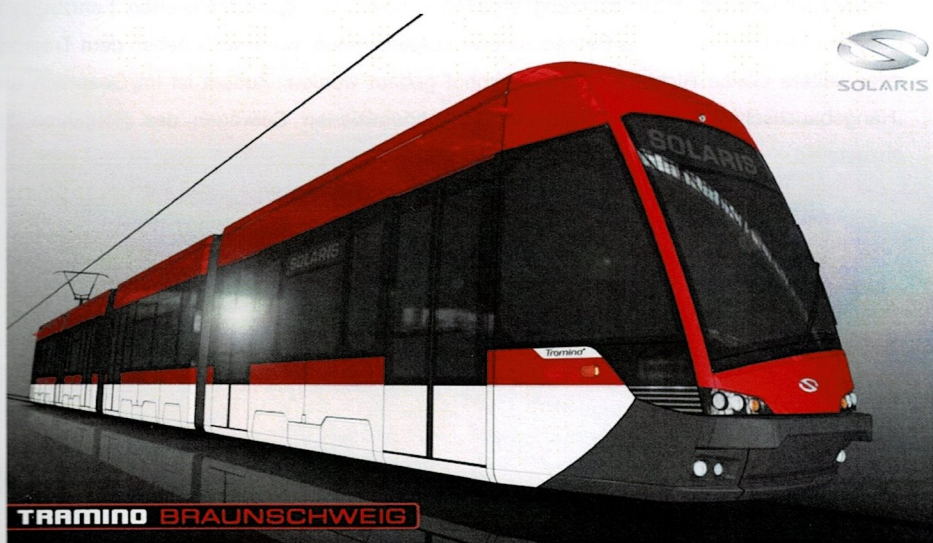
Im Herbst 2013 wurden die ersten 5 Fahrzeuge diesem Typs als Dreiteiler in Zweirichtungsausführung nach Jena geliefert. Im Gegensatz zu Braunschweig, hat Jena eine etwas geheime Haltung zu dem Projekt verfolgt. Die Vorstellung fand am 9. November 2013 statt nach dem am 18. Juli der erste Wagen in Jena eingetroffen ist. Seit Anfang Januar 2014 sind die Wagen im Linieneinsatz.

In Braunschweig wurden die ersten 15 Wagen am 30. Mai 2012 bestellt, nachdem Solaris nach der europäischen Ausschreibung im Jahr 2011 und anhand der geforderten Kriterien als Gewinner hervorging. Insgesamt hatten sich vier Unternehmen um die Ausschreibung bemüht. Die Firma Solaris ging unter der Berücksichtigung dreier Bewertungskriterien, 55 % für den Preis, 40 % für die Technik und 5 % für Design als Sieger hervor. Der Kaufpreis für die 15 Wagen wurde mit 33,1 Mio. € Netto angegeben, was zu 50 % vom Land Niedersachsen gefördert wird.

Knapp ein Jahr später am 21. Mai 2013 wurde die ausgeschriebene Option von drei Fahrzeugen eingelöst, damit umfasst die Bestellung nun 18 Niederflurbahnen. Laut Ausschreibung sollte die erste Niederflurbahn im Mai 2014 in Braunschweig eintreffen. Lange sah es auch danach aus, den ersten Wagen zur AHN-Tagung präsentieren zu können. Jedoch kam es im technischen Bereich zu Verzögerungen, so dass die neuen Bahnen erst im Sommer in Braunschweig eintreffen werden. Bis Mai 2015 sollen alle Fahrzeuge geliefert sein.



Entwurf und Wirklichkeit: Es wird!



Besonders die neue rote Inneneinrichtung wirkt elegant. Bei den neuen Mercedes Citaro Omnibussen des Jahres 2014 wurde auch schon auf die rote Inneneinrichtung gesetzt, jedoch wird sich das Sitzpolster im Detail ein klein wenig unterscheiden. Mit dem Rohbau wurde bei Solaris im November 2013 begonnen, so konnte vor Weihnachten der erste Wagenkasten abgenommen werden. Inzwischen ist der erste Wagen im Innenausbau, auch die Wagen 2 und 3 nehmen Gestalt an. Wer sich über den Fortschritt des Baues der Bahnen informieren möchte, für den hat die Braunschweiger Verkehrs-AG ein Bautagebuch unter <http://www.braunschweiger-verkehrs-ag.de/unternehmen/solaris-tramino-braunschweig/bautagebuch.html> veröffentlicht. Weitere Informationen wie auch ein Präsentationsvideo können unter <http://www.braunschweiger-verkehrs-ag.de/unternehmen/solaris-tramino-braunschweig> angeschaut werden. Am 17. Juni 2014 wird beim Arbeitskreis Bahn des VDI Braunschweig ein Vortrag über die neuen Fahrzeuge vom Projektleiter Herrn Uwe Baumann der Firma Solaris gehalten. Der Vortrag findet im Hörsaal SN 20.2 der TU Braunschweig statt.

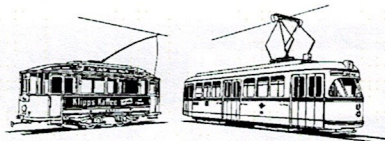
Die BIN e.V. ist zur Zeit mit der Braunschweiger Verkehrs-AG und der Firma Solaris in Abstimmung, um die Produktion in Posen anzuschauen. Der Termin wird dann umgehend bekannt geben. Im Kundenmagazin mobile 1/14 ist von einem Tag der offenen Tür zur Präsentation der neuen Bahnen die Rede; der genaue Termin dafür steht noch nicht fest; er hängt auch davon ab, wann die erste neue Bahn nun in Braunschweig eintrifft. Wer es nicht nach Braunschweig schafft, kann sich auch auf der Innotrans in Berlin im September 2014 einen neuen Braunschweiger Tramino anschauen. Durch die Lieferung der neuen Bahnen sollen die Fahrzeuge des Typs Mannheim der Baujahre 1975 und 1977 ersetzt werden. Ein Mannheimer Triebwagen wird als Arbeitsfahrzeug erhalten bleiben. Die unmodernisierten Fahrzeuge der Baujahre 1981/84 werden als Betriebsreserve aufgenommen, wofür wohl neben dem Tramdepot zwei weitere Gleise Richtung Rangierbahnhof gebaut werden. Zudem ist im Gespräch unser „Hängebauchschwein“ Tw 0051, sowie die modernisierten Beiwagen des Baujahres 1974 abzustellen.





Tramino Jena, Bilder: swi





**Sie suchen Fotos von Straßenbahnen
und anderen Verkehrsmitteln?**

Hier sind Sie richtig!

**Das VDVA-Bildarchiv:
eine Adresse → viele Quellen**

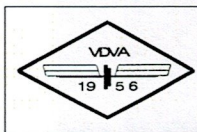
Das Bildarchiv des Verbandes Deutscher Verkehrs-Amateure (VDVA e.V.) umfasst mehrere tausend Aufnahmen, vorwiegend aus den Jahren 1930 bis 1960. Vorhanden sind hauptsächlich Fotos von Straßenbahnen, aber auch Bilder von Obussen, Bussen und Eisenbahnen. Das Material stammt meist von Hobbyfotografen, umfasst aber auch zahlreiche Werks- und Presseaufnahmen. Im Vordergrund steht die Dokumentation von Fahrzeugen. Neben der Bildsammlung des VDVA-Mitbegründers und langjährigen Vorsitzenden Günter Stetza gehören auch die Sammlungen Grünwald, Leimbach, Price, Steinberger, Krafft und G.H.Köhler zum Bestand. Das verfügbare Material wird ständig erweitert und um wertvolle Sammlungen ergänzt.

Darüber hinaus besteht über das VDVA-Bildarchiv Zugriff auf die Bestände und Sammlungen zahlreicher anderer Verkehrsfreunde, die privat betreut werden. Dazu gehören Aufnahmen von Peter Boehm, Eduard Bouwman, Hans Hoscheit, Karl Lindow, Axel Reuther, Fritz Roth, Reinhard Schulz und anderen sowie aus der Sammlung von P.H. Prasuhn. Über 150.000 Negative und Bilder in schwarz-weiß sowie zusätzlich etliche tausend Farbdias von der Nachkriegszeit bis heute sind auf diese Weise für Interessenten zugänglich.

Abzüge sind in verschiedenen Formaten zu moderaten Preisen erhältlich.

- Sie suchen Fotos bestimmter Städte, Fahrzeuge oder Linien?
- Zur Ergänzung der eigenen Sammlung, für Veröffentlichungen oder Ausstellungen?
- Eine Anfrage lohnt sich – in den meisten Fällen können wir helfen !

Eine Übersicht über die Bildsammlungen, ihre Entstehung und ihren Inhalt gibt es im Internet: **www.nahverkehrs-bildarchiv.de**



VERBAND DEUTSCHER VERKEHRS-AMATEURE

p. Adr. Axel Reuther, Raderthalgürtel 7, 50968 Köln

eMail: bestellung@vdva.de

Telefon: 0221 / 38 83 04

eMail: sammlung@vdva.de • Homepage: www.vdva.de



Bild links:
Augusttor, Tw 71,
SL 5 27.08.1952
Bild: J.H. Price

Depot Ölper
Tw 56, SL 5,
vor den 50er
Jahren
Bild: G. Stetza



Hagenmarkt
Tw 152
Mit Bw 253,
06.05.1937
Bild:
F. Grünwald

Das *besondere* Bild!



Zugkräftig: Für die Baureihe 69 wurden nie passende Beiwagen gebaut, dennoch legte man die Triebwagen für Beiwagenbetrieb aus. Bis ungefähr Ende der 70er Jahre liefen sie regelmäßig mit Beiwagen, meist der Baureihe 57, gelegentlich aber auch mit Beiwagen „Typ Mannheim“. Oben 6955 (ex 17) mit 7472 (ex 212), unten 15 (6953) mit 211 (7471). Der letzte bekannte Linieneinsatz mit Bw fand am 10.05.1988 auf der Linie 1 statt, es lief 6954 mit 7774. Der 69er mit „Mannheimer“, ein nahezu perfektes, historisch wertvolles Gespann, denn beide Typen existieren deutschlandweit nur in BS. Bilder: hei

