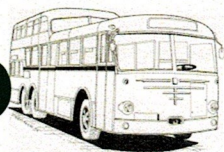


BIN - info



Braunschweigs Nahverkehrsmagazin der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.



1002

Tramino Leipzig

Neue Bus- und

Straßenbahnmodelle

Impressum

Die BIN - Info ist die offizielle Mitgliederzeitschrift der:
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.

Vorstand: **1. Vorsitzender: Rüdiger Heberle** **2. Vorsitzender Christian Lammers**
 3. Vorsitzender: Andreas Gürtler **Kassengeschäftsführerin: Susanne Weiß**

Herausgeber: Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. (BIN)
 c/o Christian Lammers (ch-lammers@t-online.de)

Postanschrift: Höfenstr. 9 , 38118 Braunschweig
Mail: info@bin-info.de
Internet: www.bin-info.de

Bankverbindung: Nord/LB Landessparkasse
 IBAN: DE20 2505 0000 0002 0065 67

Druck: ESF-Print.de, Rigrstr. 9, 12277 Berlin

Der Bezug ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelpreis: 2,50 €,
Abonnement: 13,50 € pro Jahr, Auflage 150 Exemplare

Die BIN - Info erscheint - **ohne Gewähr** - viermal im Kalenderjahr, jeweils im letzten Monat im Quartal. Alle Rechte vorbehalten. Werden Fotos (Papier, Digital oder Dias), Manuskripte sowie andere Formen von Datenträgern ohne Anschrift und entsprechendem Hinweis auf eine Rücksendung eingereicht, gehen diese in den Besitz der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. über. Der Urheber des Mediums erklärt sich durch Überlassung des Mediums damit einverstanden, dass dieses auch anderweitig, z. B. die BIN Homepage, verwendet werden kann.

Titelbild: Leipziger Tramino GT10, Aufnahme Solaris

Aufnahme: Harald Müller



Einer der formschönsten Großraumwagen die DÜWAG je gebaut hat. Dieses Modell gab es nur in Bonn und Kiel. Tw 210 am 29.05.1986 im ehemaligen Betriebshof Bonn Rheindorf.

Liebe Leser,

eine viel zahl von Berichten über das Stadtbahnausbaukonzept hat uns in den letzten Wochen über die örtliche Presse erreicht, auch eine Bürgerveranstaltung in der Stadthalle hat stattgefunden. Des weiteren sind bei der Verkehrs GmbH neue MAN-Busse im „Traminodesign“ eingetroffen, die bereits im Stadtverkehr unterwegs sind. Ich habe bewusst darauf verzichtet, darüber in der BIN-info zu berichten, weil diese Fakten bereits allen bekannt sein dürften. Stattdessen habe ich mal wieder über den „Tellerrand“ geschaut und mich mit dem neuen Traminobus für Leipzig beschäftigt. Wie ich finde, ein vom Design her interessantes Fahrzeug, über die weitere Konstruktion des Innenraumes, nur 65% Niederfluranteil, kann man streiten.

Im Frühjahr steht die nächste Großbaustelle bei der Straßenbahn an. Die Helmstedter Straße wird von der Eimündung, Am Hauptgüterbahnhof bis über die Kreuzung Leonhardtstraße komplett saniert. Neben den Gleisen werden auch sämtliche Versorgungsleitungen erneuert. Dies wird für alle Beteiligten sicher wieder eine Herausforderung werden.

Christian Lammers



Solo MAN Lions City im neuen Farbdesign.



Neue Solaris Fahrzeuge für Leipzig

Quelle & Fotos: Städtischer Nahverkehr Leipzig, L-NV. LVB GmbH, Solaris.

Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH starteten im Frühjahr 2014 eine europaweite Ausschreibung für die Herstellung einer neuen Straßenbahn-Generation für Leipzig. Angaben waren unter anderem eine Länge von 35 bis 40 Metern, eine Breite von 2,30 Meter und ein Niederfluranteil von 65 %. Ein vierteiliges und 10-achsiger Wagen war schon öfters im Gespräch. Dazu lieferte die LVB auch eine Designstudie, die es umzusetzen gab. Das beste Angebot machte die polnische Firma "SOLARIS Bus & Coach S.A.". "Dabei haben wir die beste Bahn zum besten Preis gesucht", erläutert der LVB-Geschäftsführer Ulf Middelberg. Der Grund ist die weitere Ablösung der noch über einhundert in Leipzig eingesetzten Tatrawagen, die seit

über 40 Jahren im Liniendienst sind.

Nachdem bereits durchsickerte, dass SOLARIS der Sieger ist, wurde schließlich im Straßenbahnhof Angerbrücke am 26. März 2015 ein Vertrag für den Bau von neuen Niederflur-Straßenbahnen unterschrieben und verbindlich für fünf Fahrzeuge. Insgesamt sind 41 Stück vorgesehen. Die neue Generation wird ca. 38 Meter lang und bietet 220 Fahrgästen Platz. So sieht es der Plan vor, dass jährlich bis 2020 neun weitere Fahrzeuge geliefert werden. Die ersten fünf werden in Polen hergestellt, aber auch mit mitteldeutscher Technik. Möglich ist es, wenn die Zusammenarbeit mit SOLARIS gut läuft, dass die übrigen 36 Fahrzeuge in Leipzig produziert werden.

Es war wieder schwierig, ein passendes Fahrzeug für das Leipziger Schienennetz zu finden, weshalb ein Neubau hermusste. "Die neue Solaris-Bahn passt sich in die vorhandene Typenreihe ein", sagt LVB-Geschäftsführer für Technik und Betrieb, Ronald Juhrs, und weiter, dass "sie problemlos alle vorhandenen Haltestellen anfahren kann und auch über alle Brücke passt." Das neue Fahrzeug soll leichter und vor allem noch leiser sein, als seine Vorgänger. Das Design orientiert sich am Classic XXL, dass weiterentwickelt werden soll. Nachdem der Vertrag unterzeichnet wurde, arbeiten die Vertragspartner nun ein Pflichtenheft aus. Auch verschiedene Einzelaufträge sollen an regionale Unternehmen gehen. "Bei der Produktion und Konzeption einzelner Komponenten wie Klimatechnik oder elektronische Bauteile sollen "Zulieferer aus der Region Mitteldeutschlands" einbezogen werden", so die SOLARIS-Firmengründerin Solange Olszewska. Die regionale Wertschöpfung soll aber im Laufe der Zusammenarbeit noch erhöht werden - Insgesamt rund ein Drittel der Einzelkomponenten der Fahrzeuge soll aus Mitteldeutschland geliefert werden. Der Wagenkastenbau erfolge in Polen. Bei dem Tramino Leipzig handelt es sich um einen vierteiligen Fahrzeugtyp mit einer Länge von 37,63 m, einer Breite von 2,3 m, mit 4 klassischen Triebdrehgestellen und 1 Lauf-drehgestell Jacobs-Typ. Die Spurweite der Straßenbahn beträgt 1458 mm, spezifisch für das LVB-Netz. Aufgrund der gewünschten Anwendung von Drehgestellen mit klassischen Achsen verfügen die Fahrzeuge in Innenraum über den Triebdrehgestellen über eine Stufe, wobei der Passagiereinstieg in den kompletten Nieder-flurbereich der Türen im Einklang mit der Höhe der Halte-

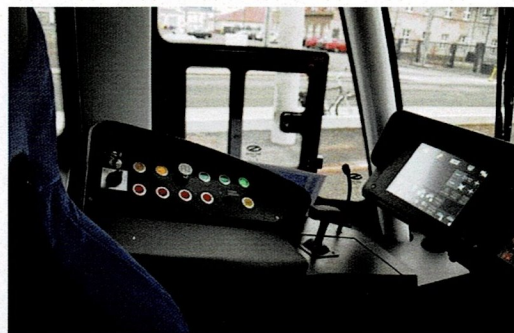
stellenplattformen gewährleistet wird. Somit ist das Fahrzeug größtenteils niederflurig: ca. 65% der Fläche ist podestfrei zugänglich.

Das Design ist im Rahmen einer engen Zusammenarbeit, von den ersten Schritten bis hin zur Umsetzung, zwischen dem Kunden und IFS Design aus Berlin entstanden. Eine detaillierte Analyse der



Der Fahrerplatz mit Bedienpult.

Verteilung der Bestandteile, ermöglichte es Solaris, nicht nur den Fahrkomfort und Ergonomie zu verbessern, sondern auch den speziellen Wünschen und Gewohnheiten der Fahrer aus Leipzig gerecht zu werden. Auf Wunsch der Fahrer ist ein spezielles Mockup der Fahrerkabine entstanden, welches sehr detailliert zeigt, wie der Arbeitsplatz ausgestattet wird. Die



Seitlich ein Kontrollpult, davor der Befehlsgeber bzw. Fahrhebel.

Mitarbeiter der LVB hatten die Möglichkeit, die Lösungen zu testen und Ihr Feedback dem Hersteller zu geben. Dieses Verfahren ebnete den Weg zur Entwicklung und Umsetzung des zurzeit bestmöglichen Projekts. Somit werden die Fahrzeuge mit einem ergonomischen vollautomatisierten Fahrersitz ausgestattet. Um ideale Ästhetik und Reduzierung der Schallemission sicherzustellen, hat Solaris die Straßenbahn auch mit Dachpanelen ausgestattet.

Ebenso viel Zeit haben die Konstrukteure der Planung des Fahrgastbereiches gewidmet, dessen Mockup auf dem Stand von Solaris in der Halle A ausgestellt war. Die detaillierte Ausarbeitung des Planes hat dazu beigetragen, dass ganze 75 Sitzplätze im Fahrgastraum geschaffen wurden. Neben den harmonisch komponierten Farben, ergonomisch situierten Plätzen, Haltestangen und vier Plätzen für Rollstuhlfahrer, hat der polnische Hersteller eine ganze Reihe von innovativen Lösungen angewendet. Im Deckenbereich wurden speziell vorbereitete Beleuchtungspaneel montiert, die ihre Stärke und Farben an herrschende Wetterverhältnisse anpassen. Im Winter wird die Lichttemperatur warm und im Sommer kalt sein, was den Fahr-



Innenansicht mit Blick nach hinten.

komfort bedeutend erhöht.

Im Fahrzeug wurden vier Stück von außergewöhnlich 1500 mm breiten Doppeltüren und zwei Stück von 800 mm breiten Einzeltüren montiert, die ein schnelles und flexibles Ein- und Aussteigen der Passagiere ermöglichen. Verbessert wurde auch das Informationssystem für die Einsteiger, indem spezielle Anzeigetafeln draußen über den Doppeltüren eingebaut wurden. Die Fahrzeuge werden im Passagierbereich mit leistungsfähiger Klimaanlage ausgestattet. Zudem wurde eine separate Klimaanlage für den Fahrer eingebaut.

Bereits am 19. Dezember 2016 fuhr der Schwerlasttransport in Poznan in Richtung Deutschland und machte dabei Rast am Rasthof Biegener Hellen in Brandenburg bei Frankfurt Oder. Am 20.12.16 ging es dann ab 21 Uhr weiter entlang der A12, A9 und A38 da am Schkeuditzer Kreuz keine Abfahrsmöglichkeit bestand. Ankunftszeit in Leipzig war exakt 2:10 Uhr auf der Torgauer Straße. Ab ca. 06:40 wurde das Fahrzeug im Technischen Zentrum abgeladen. 07:30 Uhr hatte dann die erste Achse Leipziger Gleisnetz erreicht. Weitere 6 Minuten später stand der ganze Wagen auf Gleis 10 im Technischen Zentrum. Die Mitarbeiter von Solaris richteten ihn soweit ein, das er vom



Innenansicht mit Blick nach vorn.

Akkuerschub - Fahrzeug 5102 nach draußen gedrückt werden konnte und somit im Tageslicht den Leipzigern präsentiert werden konnte. 08:42 Uhr ging dann zum ersten Mal der Stromabnehmer an die Oberleitung und die 1001 fuhr einige Meter aus eigener Kraft durch einen Solaris-Mitarbeiter.

Am 10.02.2017 wurde der Erlkönig 1001 vor den Mitarbeitern der Leipziger Verkehrsbetriebe sowie Pressevertretern vorgestellt. Dabei fuhr er auch mehrere Proberunden im Technischen Zentrum. Bereits seit ca. 1,5 Wochen werden durch Solaris-Mitarbeiter Einstellungsfahrten durchgeführt sowie Bremsproben im Technischen Zentrum. In den kommenden Wochen finden dann die Probefahrten im Netz, sowie die Zulassung des Wagentyps statt.

In der Nacht vom 08.02. zum 09.02.17 um 23:30 Uhr erreichte der 2. NGT10 1002 die Messestadt Leipzig.

Ankunft war nicht in Heiterblick sondern direkt vom Werk auf das Messegelände in Leipzig.

Das Abladen auf dem Messegelände erfolgte auf Großverbundplatten, die am Morgen nach vorn versetzt wurden. Am 11.02.18 um 09:30 Uhr wurde durch den Oberbürgermeister, Solaris Vertreter und Mitarbeiter der Leipziger Gruppe der Solaris NGT10 / Die Neue XL präsentiert. Nach einigen Ansprachen stürmten die Interessierten Leipziger die neue Straßenbahn und stellten viele Fragen an die Mitarbeiter. Zusätzlich gab es stündliche Führungen durch den Stadtbahnwagen.

Technische Daten:

Länge: 37,63 Meter

Breite: 2,30 Meter

75 Sitzplätze

65 % Niederflur

4 Triebdrehgestelle

1 Jacobs Laufdrehgestell

Klimatisiert

4 x 1500 mm Breite Doppeltüren

2 x 800 mm Breite Einzeltüren an Front und Heck

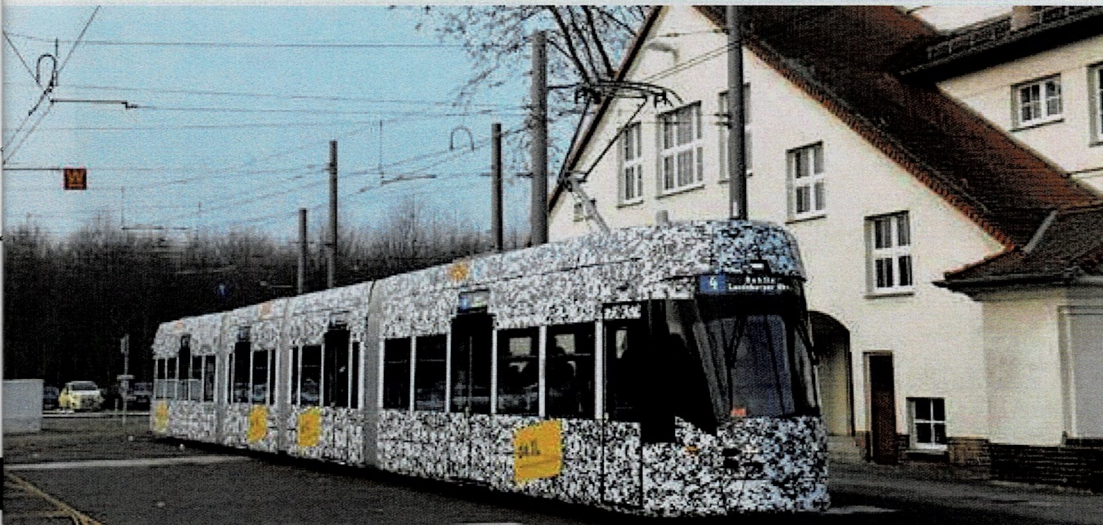
Veränderbare Innenbeleuchtung je nach Tageszeit

Neue Weiße LED Außenanzeigen + Bunter Linienanzeige

Tür Außenbeleuchtung Grün für Einstieg,

Rot für Türen Schließen

Wagen 1001 in „Erlkönigfolie“ bei seinen ersten Fahrten auf dem Betriebsgelände. Diese Folie bleibt bis zur Zulassung an dem Wagen. Somit wird man dieses Fahrzeug in den nächsten Wochen so bei Testfahrten im Stadtbild erleben können.



DREHARBEITEN ZUM WERBEFILM FÜR STADTBAHNAUSBAUKONZEPT

Von Dirk Rühmann

Mitten in den Herbstferien des Jahres 2016 drehte eine in der Region ansässige Gesellschaft für Filmproduktionen im Auftrag der Verkehrs-GmbH einen Werbefilm für die Braunschweiger Tram. Der etwa drei Minuten dauernde Film wurde am 16. Januar 2017 in der Stadthalle anlässlich der öffentlichen Vorstellung des Stadtbahn-ausbaukonzeptes vorgeführt.

Während der Film mit ungefähr drei Minuten Länge verhältnismäßig kurz ist, dauerten die Dreharbeiten unverhältnismäßig lange. Gedreht wurde einen ganzen Tag lang in Tramino 1458, der mit extra zu diesem Zweck eingeladenen Statisten von morgens bis spätnachmittags auf dem Schienennetz unterwegs war.

Dreharbeiten zählen zu den aufwendigsten Angelegenheiten, die man sich vorstellen kann. Es ist völlig normal, dass Filmproduzenten oder Regisseure "Fahrgäste" mehr als zehnmal hintereinander in eine Bahn einsteigen oder wieder aussteigen lassen, bis sie zufrieden sind und die Szene im Kasten ist. Im laufenden Fahrbetrieb der Tram stellte sich das als für Außenstehende nicht nachvollziehbares Hindernis dar.

Der Sonderwagen war mit "1" gekennzeichnet und bog in die Lampestraße ein, um dort für einige Minuten an der Haltestelle Mühlenpfordtstraße zu verweilen. Der Fahrer des nachfolgenden Traminos musste davon ausgehen, dass 1458 sich in

Bewegung setzen würde, nachdem er seine Türen geschlossen hatte. Doch die öffneten sich immer und immer wieder, während die nachfolgende Tram schon in den Gegenverkehr gefahren war und dort überraschend verweilen musste, sodass die



Ungewohnter Anblick, der Oberbürgermeister geht „stempeln“.

Autos minutenlang nicht nicht vorwärtskamen. Ein Hupkonzert mit verärgerten Menschen war vorprogrammiert.

Um erneutem Ärger aus dem Weg zu gehen, fuhr 1458 in die Wendeschleife Stadion und ließ die nachfolgende Eins vorbeiziehen. Anschließend setzte der Traminio zurück und fuhr in aller Ruhe bis zur Daimlerstraße weiter.

Hoher Besuch war an Bord. Am Rathaus war Braunschweigs Oberbürgermeister Markurth zugestiegen, der im sogenannten "Konferenzzimmer" des Traminos Platz nahm, also ganz hinten. Einmal musste er für die Filmaufnahmen eine Fahrkarte immer und immer wieder abstempeln. Prompt rissen einige Fahrgäste den Witz "Der Oberbürgermeister geht stempeln". Andauernd wollten wirkliche Fahrgäste zusteigen, die jedoch höflich wieder hinausgebeten werden mussten.

Drehtag war der 6. Oktober, jener Donnerstag zwischen den schwarzen Tagen der Verkehrs-GmbH. Am 5. Oktober verunglückte 9555 im Autobahnkreuz Süd und schlitterte auf die Autobahn, am 7. Oktober riss ein Lkw die Oberleitung der Straßenbahn am Marienstift herunter, was zu schweren Beeinträchtigungen im Ablauf führte. Wäre es einen Tag früher passiert, hätte der Film nicht gedreht werden können. Bleibt zu hoffen, dass das fertige Produkt dem Stadtbahnausbaukonzept behilflich ist. Dann hätte sich der Aufwand gelohnt. Übrigens Darsteller oder Statisten in einem Film dürfen niemals in die Kamera schauen!

Fotos: Dirk Rühmann (mit mündlicher Einwilligung des OB, die von mir gemachten Fotos in der BIN zu veröffentlichen)



Nikolausfahrt 2016

Aufnahmen: Wolfgang Wesche / ARTEFAKT - STUDIO

Trotz kühlen und schmutzigen Wetters war die Nikolausfahrt am 10. Dezember 2016 wieder ein voller Erfolg: Alle drei Fahrten um 10, 12 und 14 Uhr wurden wieder sehr gut angenommen.

Ausgehend von der Haltestelle Friedrich-Wilhelm-Platz setzte sich der aus Triebwagen 7751 und Beiwagen 7772

bestehende historische Zug in Richtung Betriebshof am Hauptgüterbahnhof in Bewegung.

Dort überraschte die Kinder der Nikolaus, für den die Kleinen Gedichte aufsagen und Lieder singen konnten. Zum Dank dafür gab es kleine Geschenke und später für jeden einen gut gefüllten Weihnachtsbeutel.



**Ankunft des Zuges Tw 7751 & Bw 7772 im Tram-Depot.
Jetzt gilt es für die Kinder den Nikolaus ausfindig zu machen.**

Auch für das leibliche Wohl war wieder gesorgt: Für die Erwachsenen gab es Glühwein, für die Kinder Punsch, und für den kleinen Hunger gab es Gebäck.

Die Rückfahrt wurde vom Nikolaus begleitet, der auf halber Strecke vom Triebwagen in den Beiwagen umstieg, so dass ihn jeder noch einmal zu sehen bekam.

Am Friedrich-Wilhelm-Platz endete die Fahrt, und viele Gäste versprachen jetzt schon, im nächsten Jahr wieder mit dabei zu sein.

Allen Sponsoren die uns mit ihrer Sachspende für diese Fahrten unterstützt haben, hiermit nochmals ein recht herzliches Dankeschön.



Der Nikolaus war ausfindig gemacht worden, die anfängliche Scheu war schnell überwunden. Jedes Kind wurde von ihm persönlich beschenkt und mit einem lieben Gruß zur Weihnachtszeit bedacht. Die Rückfahrt wurde vom Nikolaus noch ein Stück begleitet.



Aufnahmen: Wolfgang Wesche / ARTEFAKT - STUDIO

Braunschweig im Jahre 1967...



Braunschweig im Frühsommer 1967, Wagen 35 behängt mit dem Uerdinger Beiwagen 297 ex Lübeck auf der Kurt-Schumacher-Straße.



...Kiel im Jahre 1967



Kiel im Frühsommer 1967, wie die Bilder sich gleichen, ebenfalls ein Uerdinger Beiwagen hinter einem fast baugleichem DÜWAG.



Es gibt viel zu tun.....

Öffentliche Verkehrsmittel sind besser als ihr Ruf

Darüber, dass es um den ÖPNV in Stadt und Region Braunschweig besser stehen könnte, muss man sich nicht streiten. Die Nahverkehrsverbindungen der DB lassen dort wo sie überhaupt noch existieren sehr zu wünschen übrig. Einige Bahnhöfe (z.B. BS-Gliesmarode) verfallen still und heimlich.

Der innerstädtische ÖPNV der Stadt Braunschweig könnte noch um einiges verbessert werden. Es gibt also viel zu tun, gerade wenn man diejenigen, die bislang noch das Auto vorziehen, dazu bewegen will die umweltschonenden Busse und Bahnen zu benutzen. Dies ist nämlich in Braunschweig nach wie vor notwendig, da sich das Problem der Lärm- und Abgasbelastigung gewiss nicht durch den

Bau neuer Parkhäuser im Stadtzentrum lösen lässt. Und tatsächlich gab und gibt es Lösungsansätze. In den vergangenen Jahren wurden jede Menge Pläne zum Ausbau des ÖPNV vorgestellt, doch stellt man diesen Ansätzen die konkreten Ergebnisse gegenüber, so ergibt sich eine doch eher ernüchternde Bilanz. Dass es hingegen auch anders gehen könnte, zeigen die Beispiele von Städten vergleichbarer Größenordnung, wie etwa Kassel und Karlsruhe, die in den letzten Jahren den Ausbau des ÖPNV erfolgreich vorantreiben konnten.

Die Renaissance der Straßenbahn

Dabei ist es interessant festzustellen, dass die Straßenbahn, die während des Auto-



Aufnahme: Stefan Hölte

Der Anfang ist gemacht, moderne, barrierefreie Niederflurfahrzeuge aus dem Hause Solaris

booms der Nachkriegszeit als veraltet galt und die fast alle auf dem Abstellgleis sahen (tatsächlich wurden bis Mitte der achtziger Jahre immer wieder Straßenbahnbetriebe stillgelegt), heute als zukunftsträchtiges Verkehrsmittel gilt.

So kam es nach der Wiedervereinigung in den fünf neuen Bundesländern, wo die Straßenbahn auch nach dem Krieg eine große Bedeutung als Verkehrsträger hatte, nicht zu dem großen Betriebssterben, welches man aufgrund der Erfahrungen im Westen hätte erwarten können.

Großstädte wie Dresden und Leipzig behielten und modernisierten ihre umfangreichen Streckennetze, die ehemals Ost-Berliner Straßenbahn fährt jetzt auch nach Wedding und in der Kleinstadt Plauen wird noch nahezu der gesamte ÖPNV über die Schiene abgewickelt. Im Westen wurde in den vergangenen Jahren eine Vielzahl von Neu- und Ausbaustrecken eröffnet, neue Wagen erhielten in großem Umfang Einzug in die Fahrzeugbestände. In einigen Orten, aus deren Stadtbild die Straßenbahn während der Nachkriegsjahrzehnte verschwand, bereut man inzwischen frühere Beschlüsse und denkt darüber nach, dieses

Verkehrsmittel wieder einzuführen. In Oberhausen und Saarbrücken ist das inzwischen geschehen.

Wie lässt sich diese Kehrtwende erklären? Einerseits sicherlich durch ein langsames, aber spürbares Umdenken in der Verkehrspolitik.

Das Konzept der „autogerechten Stadt“, eine Horrorvision aus den fünfziger und sechziger Jahren, die leider auch in Braunschweig die Verkehrsplanung

beeinflusste und uns städtebauliche „Perlen“ wie die Kurt-Schumacher-Straße und den heutigen Bohlweg bescherte, hat sich als Holzweg erwiesen. Es war klar, dass die Devise „mehr und größere Straßen für mehr Autos“ zuerst dort scheitern musste, wo die Platzverhältnisse am stärksten begrenzt sind. Ein Umdenken wurde hier für alle zur Notwendigkeit, die die Lebensqualität der Innenstädte retten wollten.

Andererseits gab es, und hier zeigt sich warum ausgerechnet die Straßenbahn von der Hinwendung zum ÖPNV profitierte, seit Ende der achtziger Jahre einige technische Neuentwicklungen, die es ermöglichten vorhandene Nachteile des Oberflächenverkehrs auszumerzen bzw. zu verringern. Gemeint sind Innovationen wie die Niederflur- und die Zwei-System-Technik, aber auch Beschleunigungsmaßnahmen, wie beispielsweise Vorrangschaltungen an Ampeln.

Ihretwegen, sicherlich aber auch aufgrund der enger werdenden finanziellen Spielräume, wird die Straßenbahn endlich als Alternative zu den kostspieligen U- bzw. Stadtbahnplanungen der 60er und 70er Jahre angesehen, die mancherorts noch immer vorangetrieben werden. Auch in Braunschweig hält man am System Straßenbahn fest, zumal sich dessen Vorteile gegenüber dem Bus (größere Kapazität, wesentlich längere Lebensdauer der Fahrzeuge, mehr Fahrkomfort) durchaus bemerkbar machen.

Es geht voran

In einigen Städten sind die genannten Entwicklungen mit z.T. beträchtlichem

Erfolg angewandt worden. Diese Anwendungen können als paradigmatisch angesehen werden, und sollen daher im folgenden skizziert werden:

Niederflurtechnik :

Die ersten richtigen Niederflurfahrzeuge wurden 1990 in Bremen und Kassel eingesetzt und waren ein durchschlagender Erfolg. In immer mehr Straßenbahnbetrieben kommen seitdem Wagen mit dieser Technik zum Einsatz, seit 1995 auch in Braunschweig. Die Vorteile dieses Fahrzeugtyps sind offenbar: Ohne den enormen Bauaufwand, wie er beispielsweise bei der Errichtung von oberirdischen Hochbahnsteigen der Stadtbahn Hannover betrieben wird, ist ein niveaugleicher Einstieg möglich, was vor allem älteren und behinderten Menschen, aber auch Eltern mit Kinderwagen zugute kommt, und einen schnellen Fahrgastwechsel an den Haltestellen begünstigt.



**Zweissystem-Stadtbahn auf DB-Gleisen
im Bahnhof Karlsruhe Hauptbahnhof.**

Zwei-System-Technik:

Am 27.9.1992 fuhr eine Stadtbahn von der Karlsruher Innenstadt aus bis in den fast 30 km entfernten Ort Bretten, obwohl man für diese Linie lediglich eine Strecke von 2,8 km neu gebaut hatte. Möglich war dies durch den Einsatz von Zwei-System-Fahrzeugen. Hierbei handelt es sich um Straßenbahnen bzw. Stadtbahnen, die sowohl mit dem üblichen Gleichstromsystem, als auch mit dem 15 kV Wechselstrom der DB fahren können, und somit in beiden Netzen einsetzbar sind. Im Falle der Linie nach Bretten funktioniert das so: Der Zug fährt wie eine normale Straßenbahn aus dem Zentrum in die Peripherie. Dort zweigt er von der Straße ab, durchfährt die Systemwechselstelle und schwenkt schließlich auf eine DB-Strecke ein, sodann fährt der Zug wie eine Nahverkehrsbahn zum Zielort. Die Zwei-System-Technik bietet sich für Städte an, deren Bahnhof nicht im Stadtzentrum liegt, so dass Fahrgäste aus dem Umland, die die Nahverkehrszüge der DB benutzen noch mindestens einmal umsteigen müssen, um zum Einkauf in die Innenstadt oder zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Sie bietet aber auch die Möglichkeit, Straßenbahnstrecken schnell und preisgünstig in einem erheblichen Umfang zu verlängern. In Karlsruhe baut man mit Hilfe der Zwei-System-Technik derzeit ein S-Bahn-Netz auf, dessen Baukosten weit unter denen der konventionellen S-Bahn-Netze liegt (wobei fairerweise angemerkt werden muss, dass das Karlsruher Netz weniger leistungsfähig sein wird.)

In Saarbrücken, wo schon seit Einstellung im Jahr 1965 keine Straßenbahnen mehr gefahren sind, kehrten auf diesem Wege am 25.10.1997 Schienenfahrzeuge in die Straßen der Innenstadt zurück.



Ein Flexity aus dem Hause Bombardier in der Saarbrückener Innenstadt

Beschleunigungsmaßnahmen:

Unter diesen Begriff fallen Maßnahmen wie die Einrichtung von Ampelschaltungen, die per Signalanforderung den ÖPNV bevorzugen oder der Bau besonderer Gleiskörper bzw. die Abmarkierung von Gleisen im Straßenplanum. Durch sie kann der Oberflächenverkehr deutlich beschleunigt werden. Gute Erfahrungen hat man damit beispielsweise in Zürich gemacht, und in Darmstadt wurden so Schnelllinien geschaffen, die in den Hauptverkehrszeiten fahren, nur die wichtigsten Haltestellen bedienen und damit 25-30 % Fahrzeit sparen. Mit solchen Schnelllinien kann vor allem die Anbindung weit entfernter Vororte verbessert werden.

Die Politik ist gefragt

Natürlich haben diese Neuerungen auch positiven Einfluss auf den Omnibusverkehr ausgeübt.

So sind fast alle der in Braunschweig von

der BVAG eingesetzten Busse Niederflerfahrzeuge. Und auch die beschleunigenden Maßnahmen kommen dem Omnibusverkehr zugute. Zudem gibt es zahlreiche Bemühungen, Busse umweltverträglicher zu gestalten, wie etwa durch den derzeit in der Erprobung befindlichen E-Antrieb. Doch egal ob Straßenbahn oder Bus: Fest steht, daß es eine Reihe interessanter Entwicklungen gibt, die dort, wo es noch nicht geschehen ist, auf eine Anwendung warten. Richtet man nun wieder den Blick auf die Stadt Braunschweig und ihr Umland, so zeigt sich deutlich, daß mehr machbar wäre, als bislang getan wurde. Es läßt sich aber auch feststellen, daß es durchaus vielversprechende Ansätze gibt. Um jedoch sicherzustellen, daß es nicht nur bei diesen Ansätzen bleibt, bedarf es einer entsprechenden Politik, deren Ziel es ist, den ÖPNV zu stärken, um den Autoverkehr allgemein verringern und die Innenstadt nach und nach von ihm zu befreien.

Jahreshauptversammlung 2017

Wie jedes Jahr zur Jahreshauptversammlung wird vorher zum „Einrollen“ eingeladen. Um unseren Mitgliedern, besonders den auswärtigen, eine außergewöhnliche Streckenführung zu bieten, wird vor der Hauptversammlung ca. 1,5 Std quer durch Braunschweig gefahren. Diesmal wurde Tw 7752 genutzt, mit Alex als Fahrer.



Nach dem Einrollen trafen sich die Mitglieder im Sitzungsraum der Braunschweiger Verkehrs GmbH. An dieser Stelle, Herzlichen Dank für die Nutzung des Raumes.

Nach einer Kaffeepause mit reichlich Kuchen wurde die JHV 2017 eröffnet.

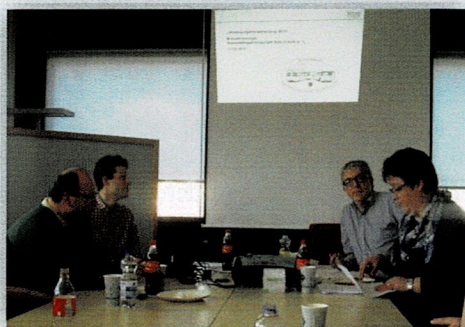
Es wurde festgestellt, dass die Beschlussfähigkeit durch die anwesenden Mitglieder gegeben ist. Es folgte die übliche Berichterstattung sowie die

Entlastung des Vorstandes des abgelaufenen Jahres. Dann wurde verkündet, dass der bisherige Vorstand nicht mehr für eine weitere Kandidatur zur Verfügung stehe. Somit musste ein neuer Vorstand gefunden werden. Zur Überraschung aller, stellten sich ganz unbürokratisch 4 Mitglieder für diese Ämter zu Verfügung. Es wurde eine offene Wahl beschlossen. Als erster Vorsitzender stellte sich Rüdiger Heberle zur Wahl, er wurde mit nur einer Enthaltung überwältigend zum ersten Vorsitzenden gewählt.



Rüdiger Heberle inmitten des bisherigen Vorstandes nach der Wahl während einer Ansprache zu den Mitgliedern.

Auch bei der Wahl zum 2. und 3. Vorsitzenden fiel die Wahl mit breiter Zustimmung der Mitglieder aus. Als zweiter Vorsitzender wurde gewählt: Christian Lammers, als dritter Vorsitzender: Andreas Gürtler. Für die Finanzen bleibt Susanne Weiß weiterhin im Vorstand tätig. Auf die Bestellung eines Pressesprechers und eines Schriftführers wurde vorerst verzichtet. Dem bisherigen Vorstand recht herzlichen Dank für Eure Arbeit, dem neuen Vorstand viel Erfolg und immer ein glückliches Händchen bei der Vereinsarbeit.



Aufnahmen: Alexander Georgi

Tw 0753 ging auf Reise



Am Mittag des 15. März ist Tw 0753 vor dem Tram-Depot verladen worden. In der Nacht ging dann die Reise zur IFTEC GmbH & Co KG. nach Leipzig. Hier bekommt der Wagen eine Komplett-sanierung des Fußbodens, einschließlich der Rampe an Tür 2. Diese Maßnahme findet deshalb statt, weil einerseits die Ver-

schleißgrenze des Fußbodens erreicht ist, andererseits die Kapazität der Werkstatt auf dem Tram-Depot erschöpft ist.

Die IFTEC hat sich in der Vergangenheit einen guten Namen mit Instandsetzungen von Schienenfahrzeugen einen guten Namen gemacht, deshalb hat man sich für diesen Weg entschlossen.



Unbekannter „leiht“ sich Straßenbahn

Wien, 21.01.2017

Ein Unbekannter hat sich Samstagfrüh, 21.01.2017 aus der Station Rodaun in Liesing eine Straßenbahn der Linie 60 „geliehen“. Um die Garnitur zu stoppen, drehten die Wiener Linien den Strom ab. Der Unbekannte ist auf der Flucht.

„Unser Fahrer ist kurz auf die Toilette gegangen und hat dafür die Straßenbahn versperrt. Als er zurückgekommen ist, war die Garnitur nicht mehr da“, so Wiener-Linien-Sprecher Michael Unger gegenüber wien.ORF.at. Wie sich herausstellte, hatte sich eine unbekannte Person kurz nach 8.00 Uhr widerrechtlich Zutritt zur Straßenbahn verschafft. Polizeisprecherin Irina Steirer: „Er ist dann mit der Straßenbahn unbefugt abgefahren. Die Wiener Linien haben zuerst einen Funkspruch abgegeben und dann den Stromkreis im betroffenen Bereich abgestellt.“

Anzeigen gegen unbekannt

Der Unbekannte kam in der Folge mit der leeren und nicht mehr fahrfähigen Bim im Bereich der Haltestelle Breitenfurter Straße zum Stehen. Dort verließ er die Garnitur und konnte unerkant entkommen.

Vonseiten der Polizei wurden zwei Anzeigen gelegt - auf Einbruch und unbefugten Gebrauch von Fahrzeugen. Durch den Vorfall kam es zu keiner Verkehrsbeeinträchtigung. Es wurde auch nichts beschädigt und niemand verletzt.

Für die Wiener Linien handelt es sich dennoch um einen nicht alltäglichen Vorfall. „Eine Straßenbahn ist für Menschen, die sich damit nicht auskennen, nicht leicht zu bedienen“, so Unger. „Außerdem benötigt man einen Aktivierungsschlüssel. Und unser Fahrer hatte seinen Schlüssel noch.“



Neue Modelle

Nachdem Fa. Rietze ernsthafte Schwierigkeiten mit der der Bedruckung der Adtranz Gt6 Modelle hatte, die gesamte Produktion war zwischenzeitlich eingestellt, ist das Problem wohl jetzt gelöst. Die Grafik wurde von uns nochmal überarbeitet. In enger Zusammenarbeit mit der Wiederaufbau, Michael Marburger und mir, wurde Fa. Rietze jetzt eine aktuelle Bedruckungsvariante übermittelt. Die Modelle befinden sich seit dem 15.03.2017 in Produktion. Mit der Auslieferung wird Mitte April 2017

gerechnet.

Da Fa. Rietze die VK Preise auf 89,90 € angehoben hat, können wir für das Modell noch keinen Vorzugspreis für unsere Mitglieder nennen. Alle, die das Modell im vergangenen Jahr zum alten Preis bestellt haben, möchten sich bitte nochmals bei mir melden, ob sie das Modell noch haben möchten.

(ch-lammers@t-online.de)



Und noch ein Modell wird es geben. Exklusiv für die BIN wird in einer Kleinauflage der neue MAN Lions –City der Verkehrs GmbH erscheinen. Unter der Federführung von Michael Marburger mit meiner Zusammenarbeit wurde das Modell in 1:1 vom Original übernommen. Sämtliche Piktogramme, Nummernschild, Wagennummer 1601, die Braunschweig Silhouette sind vorhanden. Wir haben den Bus in sämtlichen Varianten fotografiert und alle möglichen Details dokumentiert. Michael hat dann mit der Grafikabteilung von Fa. Rietze den Feinschliff abgestimmt.

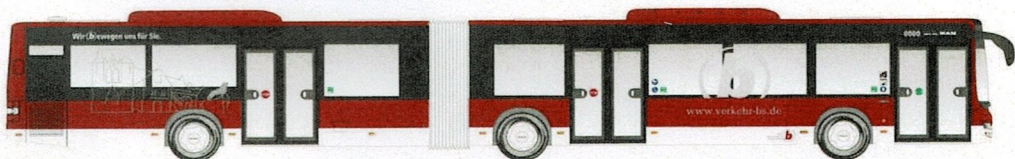
Die zuständige Grafikerin war schon der Verzweiflung nahe, weil Michael jedes kleinste Detail, welches nicht stimmig war, moniert hat.

Wenn schon, denn schon.

Das Modell wird mit zwei verschiedenen Zielfilmversionen erscheinen und zwar als

„411 Kanzlerfeld“ und
„419 Hauptbahnhof über Leonhardplatz“.

Verpackt wird das Modell wieder in einer Faltschachtel mit dem BIN Design. Mit der Auslieferung rechnen wir hier Ende April Anfang Mai 2017.



Braunkohlwanderung 2017

Die diesjährige Braunkohlwanderung stand diesmal unter dem Motto: Grippe – Magen-Darm.

So hat es diesmal nur eine kleine Gruppe geschafft an der Wanderung teil zu nehmen. Am 28. Januar trafen wir uns an der Endstation der Linie 1 in Stöckheim. Von hier ging es diesmal über den Herbstkampweg ins „Lechelnholz“. Bei traumhaftem Sonnenschein, aber lausiger Kälte führte uns der Weg durch Wald und Felder, weiter in Richtung Mascherode.

Während der Wanderung wurden wieder viele Fachgespräche geführt, so dass die Wanderung sehr kurzweilig ausfiel. Nach fast 90 Minuten hatten wir dann unser Ziel erreicht, das Lokal „Zum Eichenwald“. Auch in diesem Jahr wurden wir wieder im gemütlichen Clubraum reichlich mit Braunkohl satt !!! verwöhnt. Bei einigen Bierchen haben wir dann diesen schönen Tag ausklingen lassen.

Auch für 2018 war die einhellige Meinung: Auf jeden Fall wieder.



Nächste Seite

Oben: Topfmarkt auf dem Ägidienmarkt im März 1937 mit Blick in die Mandelnstraße
Unten: 80 Jahre später, der gleiche Standort, der gleiche Blick, im März 2017.

Vielleicht wird ja an dieser Stelle, wenn der Ägidienmarkt fertig gestellt ist, wieder ein Topfmarkt abgehalten.

Ägidienmarkt 1937... und 2017



Das besondere Bild

