

BIN - info



Braunschweigs Nahverkehrsmagazin der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.

120 Jahre „Elektrische“ in Braunschweig Das Gleisnetz wird erweitert



Neue Busse und Bahnen für Braunschweig

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
Pressesprecher: Jens Winnig	

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 und unten: Zwei wunderschöne Nachtaufnahmen in der Hast. Bohlweg/Schloss

Aufnahmen: Torben Simon





Braunschweig. Partie am August Thor.

Sammlung: A. Gürtler

120 Jahre „Elektrische“ in Braunschweig

Über die Braunschweiger Straßenbahn sind bereits unzählige Publikationen erschienen, deshalb soll hier nicht alles wiederholt werden. Stattdessen möchte ich auf den folgenden Seiten an die Anfänge der Bahn erinnern und zwar nur bis in die 20er Jahre des vorigen Jahrhunderts. Ich habe dabei auf Veröffentlichungen von *Dieter Höltge* und der Zeitschrift *Der Stadtverkehr* zurück gegriffen. Die eingefügten Bilder stammen aus meiner Bild- und Postkartensammlung, die ich seit gut 20 Jahren pflege und erweitere. Auf Flohmärkten und Antiquariaten werde ich regelmäßig fündig. Anfangs des 20. Jahrhunderts gab es sogenannte Wanderfotografen, die von Stadt zu Stadt zogen, markante Punkte fotografierten und diese Bilder als Postkarten verkauften. Einige Karten sind zu hunderten in den Umlauf gekommen, einige wenige nur in geringer Auflage, welche dann besondere Raritäten sind. Ich habe meine Sammlung speziell auf Aufnahmen mit Straßenbahnbezug ausgerichtet. Jetzt bietet es sich an, diese Karten in diesem Rückblick zu präsentieren, die gesamte Sammlung hier zu veröffentlichen würde allerdings den Rahmen sprengen. Eine spezielle, die ich noch nicht kannte, sowie die kolorierte auf dieser Seite wurde von Andreas Gürtler zu Verfügung gestellt.

Chr. Lammers

Zum 120. Geburtstag der elektrischen Straßenbahn Braunschweig

Hier sitzen wir nun und schreiben Dir einen Geburtstagsbrief, Dir, liebe, gute, immer zuverlässige Straßenbahn. Natürlich hätten wir Dir auch eine jener Karten schicken können, mit Rosensträußen, neckischen Enkelkindern oder beliebten Sinnsprüchen. Aber als Mitglieder der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. haben wir zu Dir ein besonders inniges Verhältnis und da möchten wir Dir etwas mehr schreiben, als nur einen „Herzlichen Glückwunsch“.



*Abnahmefahrt der elektrischen Bahn Braunschweig — Wolfenbüttel
am 28. Oktober 1897.*

Vor 120 Jahren, am 28. Oktober 1997, erblicktest Du in Braunschweig - als Tochter des Erfinders Werner von Siemens - das Licht der Öffentlichkeit, die seither nur wenige solcher lichten Augenblicke mehr kennengelernt hat. Somit bist Du ein Stück jener guten, alten, vergangenen Zeit, auch wenn die Historiker Dich als das erste moderne Massenverkehrsmittel neben der Eisenbahn nennen.

Du warst damals nur klein, wie alle Neugeborenen. Und, genau wie sie lärmend und quietschend, befördertest Du 16 Personen auf einmal, auf einer ungewöhnlichen Spurbreite von 1100 mm. Deine Nahrung - den Strom - beziehst Du aus der Oberleitung.

Du galtest, von Anfang an als Wunderkind. Deine Entwicklung war nicht aufzuhalten. Überall in der Welt waren Deine Vorzüge bald bekannt. Deine Familie vergrößerte sich.

Bald hattest Du unzählige Schwestern, später kamen noch einige Cousins, die U-Bahnen und die Schwebebahn, hinzu. Und auch ein Vetter stellte sich ein, der O-Bus.

Wie das mit Wunderkindern so geht: auch Du wurdest erwachsen. Und manche Leute nehmen heute ein Ärgernis an Dir. Du hättest Dich nicht entwickelt, behaupten sie. Du gehörtest zum alten Eisen oder bestenfalls ins Museum. Du seiest ein Hindernis in unserer Zeit, die keine Zeit hat.

Aber eines können auch jene Leute nicht leugnen: dass Du vielleicht nicht so schnell wie jene jungen Spunde, die Autos und Motorräder bist, dass Du aber nur selten versagst, dass Du zuverlässig warst auch in einer Zeit, als all der andere Verkehr erlahmte, dass Du auch heute noch das zuverlässigste Verkehrsmittel bist, und dass durch Dich die wenigsten Menschen zu Schaden kommen.

Jetzt hast Du ein biblisches Alter erreicht und Dein Leben ist Mühe und Arbeit gewesen. Aber alt bist Du darum noch nicht. Dein Herz ist kräftig und jung geblieben heute schlägt es unter einem neuen Kleid - Niederflurwagen genannt. Fast meint man, Du könntest jetzt erst zeigen, was eigentlich in Dir steckt. Das sollen die Meckerer Dir erst einmal nachmachen.

So wünschen wir, die

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e V.,

Dir für die Zukunft, weiterhin eine möglichst sorglose und stabile Zeit.



Lithografie als Postkarte aus dem Jahr 1899. Die Bahn aus Wolfenbüttel kommend, umfährt das Gr. Weghaus in Klein Stöckheim.

Von den Anfängen der Straßenbahn in Braunschweig

Mit 67.000 Einwohnern und einer sich stark entwickelnden Industrie wuchs zu Ende des 19. Jahrhunderts in Braunschweig das Bedürfnis nach einem funktionierenden öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt. Zwar existierte schon ein 1895 vom Magistrat der Stadt geregelter Droschkenverkehr und eine Pferdeomnibuslinie mit unzureichender Leistungsfähigkeit hatte für kurze Zeit die Personenbeförderung übernommen. Es wurde aber der Bau einer Schienenbahn erwogen.

Belgische und englische Gesellschaften hatten sich 1878 um die Lizenz zum Pferdebahnbau beworben. Der Engländer James Lesly Waker erhielt schließlich den Auftrag, in Braunschweig eine Lochschienen – Pferdebahn, System „Edge“, zu erbauen. Dieses Lochschienensystem war Waker zur Einführung in London in Aussicht gestellt worden, falls er nachweisen konnte, dass es sich woanders bewährt hatte. Daher wollte er es in Braunschweig ausprobieren. Die Lochschienenbahn beruhte auf dem

Prinzip, dass 1 Zoll hohe Zapfen an den Radreifen in Löcher eingriffen, die im Abstand von 25 cm auf den Oberkanten der Hohlsschienen eingelassen waren. So sollte ein Entgleisen der Fahrzeuge verhindert werden. Am 11. Oktober 1879 eröffnete die „City of Brunswick Tramway Co Ltd, London“ ihre erste zwei Kilometer lange Linie: Friedrich-Wilhelm-Platz – Kohlmarkt – Damm – Bohlweg - Hagenmarkt – Fallerslebertor in der seltenen, nur in Lübeck und Kiel auch angewendeten Spurweite von 1100 mm. Die zwei eingesetzten Wagen verkehrten alle 20 Minuten. Sie beförderten im ersten Monat bereits durchschnittlich

Sie schlug dem Rat der Stadt Braunschweig den Bau weiterer vier Linien vor. Die neuen Strecken sollten zum Petritor, Hohetor, Steintor, zum Nordbahnhof und als Sommerlinie nach Richmond führen. Der Verkehr lief aber nicht reibungslos: Oft verfehlte der Zapfen eines Rades sein Loch im Schienenkopf, der Wagen entgleiste und fuhr rumpelnd auf dem Pflaster weiter. Auch von Bubenhand verstopfte Schienenlöcher führten zu Entgleisungen. Nur mit gemeinsamer Anstrengung von Kutscher, Kondukteur und Fahrgästen gelang es, die leichten Wagen wieder auf die Schienen zurückzuführen.



1000 Personen täglich. Die Einnahmen der Bahn betrugen im Dezember 1879 2.391,80 Mark, das sind etwa 40,- Mark pro Wagen und Tag. Die Londoner Gesellschaft erstattete 1880 ein Gutachten, nach dem der Betrieb sicher und wirtschaftlich sei.

Wegen dieser häufigen Betriebsstörungen und Verzögerungen entzog die Stadt der englischen Gesellschaft die Konzession und die Lochschienenbahn stellten Anfang 1881 ihren Betrieb ein.

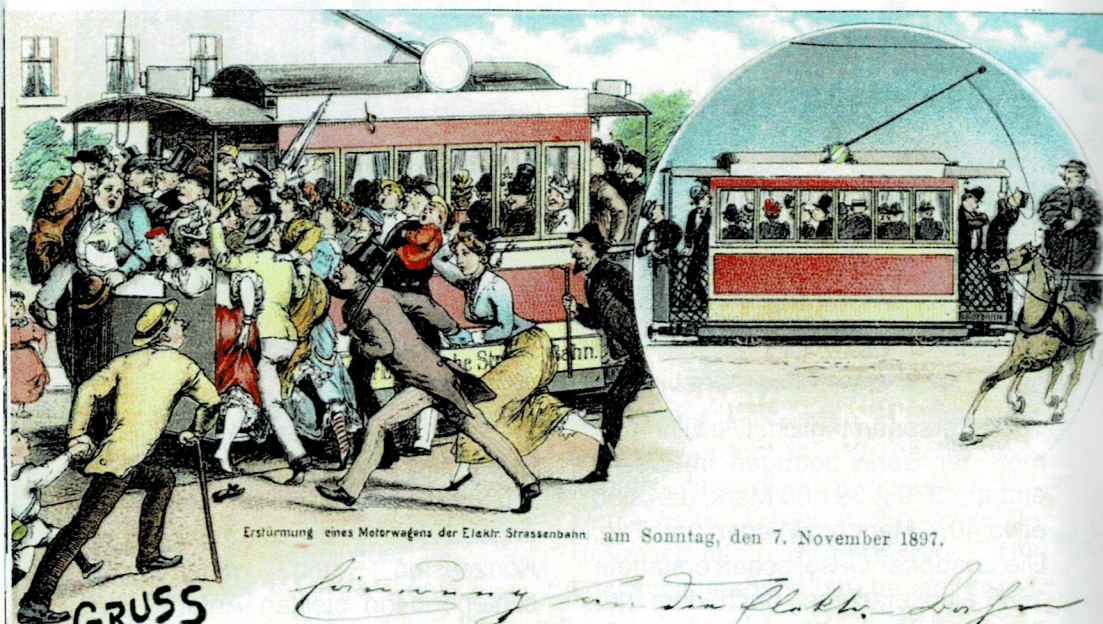
Ein anderes Unternehmen, die „Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft Braunschweig“ erhielt die Konzession zum Betrieb einer Pferdebahn, deren Wagen Spurkranzräder haben und auf Rillenschienen laufen sollten,.

Am 1. Juli 1881 wurde der Verkehr auf den alten Strecken mit den vorhandenen 11 Wagen, die Spurkranzräder erhalten hatten, wieder eröffnet. Noch im gleichen Jahr wurde der Betriebsbahnhof Hohetor mit Werkstatt, Schiebebühne, 7 Gleisen und Pferdeställen sowie die Strecke Hohetor – Altstadtmarkt – Vor der Burg – Steinweg – Steintor erbaut. Mit dem Kauf weiterer 10 Wagen besaß das neue Unternehmen zum Ende des Jahres 1881, 65 Pferde, 21 Wagen und ein Gleisnetz von 9,2 km Länge.

Außer der Linie nach Richmond hatte damit noch keine Strecke das mittelalterliche Stadtbild Braunschweigs innerhalb der Wallanlagen verlassen. Erst in den Jahren 1887 bis 1891 überschritten Neubaustrecken diese alte Stadtgrenze, und die Linien wurden über das Wendetor zum Nordbahnhof, über das Wilhelmtor zum Wolfskamp (nahe dem Westbahnhof) über das Steintor zum Marienstift weitergeführt.

Die Fahrpreise waren gestaffelt, sie betrugen je nach Entfernung 10, 15 oder 20 Pfennige.

1894 begannen Verhandlungen zwischen Pferdebahn und Stadt zur Elektrifizierung der Bahn. Bereits am 30.10.1895 war mit der Staatlichen Baudirektion eine Einigung über den



Erstürmung eines Motorwagens der Elektr. Strassenbahn am Sonntag, den 7. November 1897.

GRUSS
aus

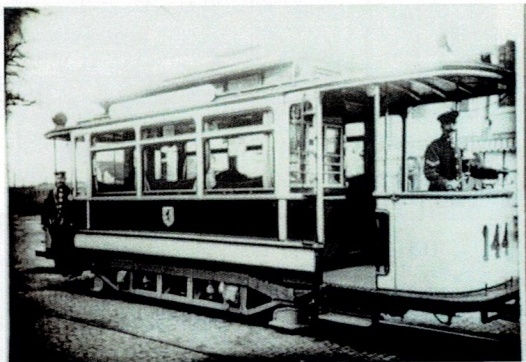
Braunschweig.

*Einladung zum Elektr. Straßenbahn
am Sonntag, den 31. Oktober
auf Wolfenbüttel*

Sammlung: A. Gürtler

Bau einer elektrischen Straßenbahn nach Wolfenbüttel erzielt. Nach einem Vertrag vom 21. März 1896 verpflichtete sich die Pferdebahngesellschaft der Stadt gegenüber, die vorhandenen Linien zu erweitern, zu elektrifizieren und zwei neue Stadtlinien zu erbauen. Erst am 4. Juni 1896 hatte der Rat der Stadt seine Bedenken gegen die „Verschandelung des Stadtbildes und vieler Gebäude durch Fahrleitungen“ überwunden, und eine Konzession wurde bis 1933 erteilt. Gemäß Vertrag baute 1897 die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin für die Straßeneisenbahngesellschaft AG in Braunschweig die Strecken aus. Am 28. Oktober 1897 befuhren als erste fahrplanmäßige elektrische Bahn mittags um 2.00 Uhr zwei Triebwagen die neu erbaute Strecke nach Wolfenbüttel. Diese städteverbindende Linie, deren Bau 1,2 Mio Mark gekostet und eine Konzession für die Dauer von 50 Jahren erhalten hatte, war 11,8 km lang. Sie war eingleisig am Straßenrand verlegt und durchquerte die Dörfer Meverode und Klein Stöckheim sowie auf besonderem Bahnkörper das Lechlumer Holz. Auf dessen Höhe hatte die Straßenbahngesellschaft eine Ausflugsgaststätte zur Belebung der neuen Linie und in Wolfenbüttel am Neuen Weg ein dreigleisiges Depot erbaut. Von dort führte die Strecke über Grüner Platz, Herzogtor, Lange Herzogstraße, Krumbuden durch einen Park zum

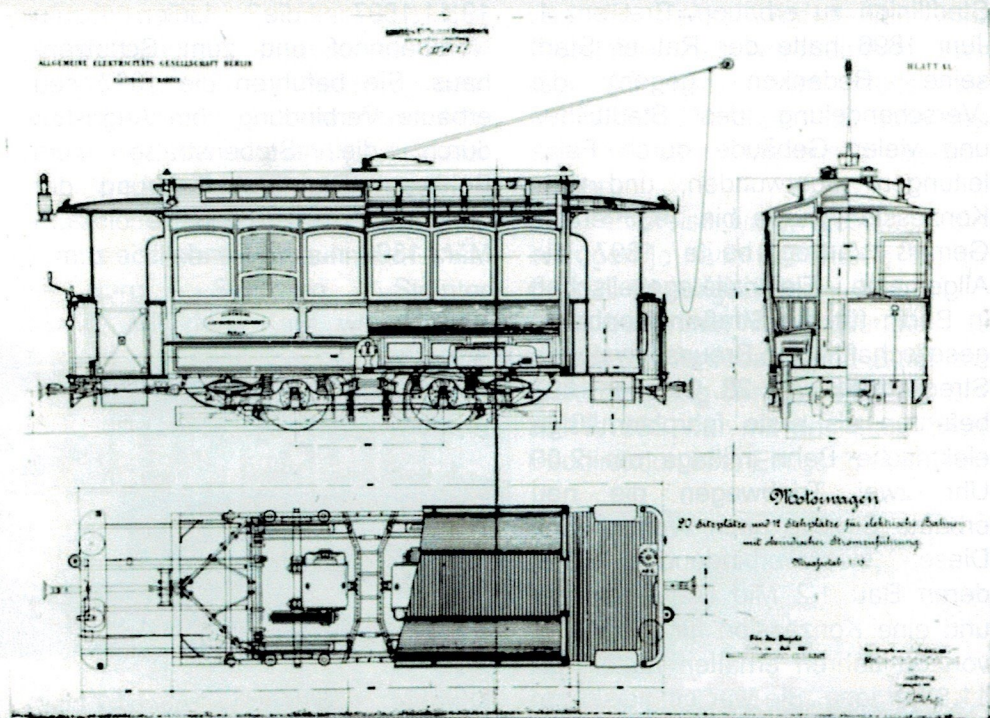
Bahnhof, wo umgesetzt werden musste. Mit der Eröffnung der Wolfenbütteler Strecke wurde auch das Depot und die Hauptwerkstatt in Richmond in Betrieb genommen. Als erste elektrische Stadtlinien verkehrten von Richmond aus am 19.11.1897 die Linien zum Nordbahnhof und zum Schützenhaus. Sie befuhren die 1897 neu erbaute Verbindung vom Augusttor durch die Stobenstraße zum Bohlweg. Die Elektrifizierung der übrigen Stadtlinien dauerte bis zum März 1898, nur die Pendellinie zum



Friedhof verkehrte noch bis 24.09.1904 als letzte Pferdebahn. Die Linie Richmond – Schützenhaus war bis auf eine Okerbrücke am Augusttor, die übrigen Linien auf dem Steinweg, in der Friedrich-Wilhelm-Straße und Casparistraße zweigleisig ausgebaut, alle übrigen Strecken waren noch eingleisig. Zur Elektrifizierung lieferte Herbrand in Köln-Ehrenfeld 36 kleine zweiachsige Triebwagen, wie sie der damaligen Bauart der

von der AEG elektrifizierten Straßenbahnbetriebe entsprachen. Die Wagen hatten offene Plattformen und seitlich fünf Fenster mit Rundbogen. Die übrigen Maße waren: Länge: 6,75 m, Breite: 1,95 m, Radstand: 1,55 m.

nach mehreren Umbauten bis 1957 im Einsatz. Die 18 verbliebenen Triebwagen wurden nach 1927 als Beiwagen und Arbeitstriebwagen bis in die fünfziger Jahre weiter verwendet.



Das Gewicht betrug 6,75 t; sie hatten 2 AEG-Motore zu je 13 kW. Diese Triebwagen waren in den ersten Monaten auch auf der Linie nach Wolfenbüttel eingesetzt. 18 von ihnen verkehrten ab 1908 und 1911, als die elektrischen Ausrüstungen und Fahrgestelle für größere Triebwagen verwendet wurden, als Beiwagen weiter; die letzten waren

1909 bekam die Stadtparklinie durch Umfahren eines Häuserblocks die erste Endschleife in Braunschweig. Sie verkehrte ab Ring über die Husarenstraße zum Stadtpark und über die Kaiser-Wilhelm-Straße zurück zum Theater. Am 31. Juli 1909 ermöglichte eine besondere Okerbrücke eine Verlängerung der Straßenbahn vom Friedrich-Wilhelm-



Braunschweig. Herzogl. Hoftheater.

Platz auf den Vorplatz des Hauptbahnhofes. Dort wurde ein weiteres Depot mit zwei Hallen erbaut. Die Wendeschleife entstand jedoch erst in den zwanziger Jahren. Während zunächst zwischen Ruhfäutchenplatz

und Hauptbahnhof eine Pendellinie eingerichtet worden war, wurde 1911 die Li. 6 vom Stadtpark zum Hauptbahnhof durchgeführt und hatte damit eine Linienlänge von 2,7 km.

Blick vom Theater in Richtung Jasperallee, damals Kaiser-Wilhelm-Straße



Braunschweig. Kaiser Wilhelm



Braunschweig „Hotel Monopol“, erstklassiges Wein- u. Bierrestaurant, vorzügliche Küche, ziv. Preise

*Oben, der Friedrich-Wilhelm-Platz, unten der Steinweg.
Breite Straßen, wenige Pferdefuhrwerke natürlich die Straßenbahn. Autos??? Auto waren zur
damaligen Zeit gerade erst erfunden worden und noch eine Rarität.*



Braunschweig

Steinweg

1920 erwarb die Stadt Braunschweig mit 51 % Mehrheit vom Aktienkapital in Höhe von 6 Mio. Mark der Straßenbahngesellschaft. Die Konzession wurde bis 1960 verlängert.

Im Mai 1922 änderte die Gesellschaft ihren Namen in „Elektrizitätswerk und Straßenbahn Braunschweig AG“. Sie trug damit den Betriebszweigen der

entstand. Die Kohlentransporte für das alte Elektrizitätswerk führte die Straßenbahn mit Schüttgutwagen über ein Stichgleis in die Wilhelmstraße, das in der Nähe des Wendtores von der Strecke der Linien 1 und 2 abzweigte, durch.

1923 erhielt die Wolfenbütteler Linie eine Schleifenfahrt durch die Stadt



Gesellschaft Rechnung. Seit 1900 versorgt sie die Haushaltungen der Stadt vom alten Elektrizitätswerk an der Wilhelmstraße mit Strom. 1915 errichtete sie das große Drehstromkraftwerk an der Hamburger Straße, auf dessen Gelände auch ein Freiluft-Betriebsbahnhof der Straßenbahn für Arbeitswagen und ein Gleislager

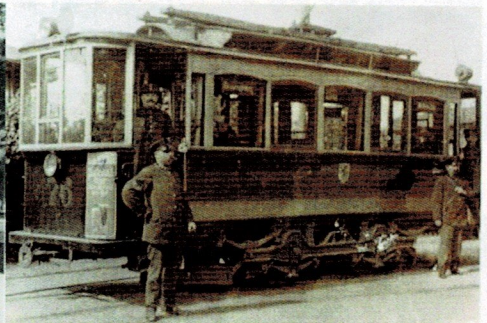
Braunschweig: Sie fuhr vom Augustplatz über Friedrich-Wilhelm-Platz – Münzstraße zum Hagenmarkt, wo die neue Endstation war und kehrte über Bohlweg – Auguststraße zurück.

1924 war vorgesehen, die Linie 7 zur Belebung des Ausflugsverkehrs in die östlichen Erholungsgebiete zu

zu verlängern. Eine Verlegung von Gleisen war zu teuer. Ein Omnibusverkehr schied ebenfalls aus, um die Ruhe der Erholungsgebiete Prinzenpark und Riddagshausen nicht zu stören. Daher plante man, im Anschluss an die Linie 7 einen Obus über Riddagshausen zur Gaststätte „Grüner Jäger“ zu führen. Das war zu einer Zeit, als es in Deutschland keinen Obus im Personenverkehr gab. Dieses Vorhaben scheiterte jedoch daran, dass die KVG Braunschweig auf ihrer ausschließlichen Linienkonzession außerhalb des Stadtgebietes bestand. Riddagshausen war 1924 noch nicht eingemeindet.

1926 diese Strecke stillgelegt und die Linie auf vorhandenen Gleisen über Münzstraße – Rathaus – Steinweg – Museumstraße geführt. Gleichzeitig erhielt die sehr enge Stobenstraße, die von den Linien 1, 2 und der Wolfenbütteler Bahn durchfahren wurde, eine Entlastung durch eine in nördlicher Richtung parallel geführte Strecke durch die Kuh- und Taschenstraße. (*Diese Straße gibt es in Braunschweig nicht mehr, hier steht jetzt Galerie Kaufhof*).

Die Wagen der Erstausrüstung im Jahre 1897 reichten nicht aus, um alle elektrifizierten Linien damit auszustatten. So lieferte Herbrand 1898 19 und 1899 15 Triebwagen eines



Wagen 76 im Ursprungszustand 1897 und 15 Jahre später, mit vorgehängter Verglasung

In den Jahren 1924 – 1930 wurde der zweigleisige Ausbau der Strecken im Stadtgebiet vorangetrieben, der Unterbau verstärkt und neue Schienen verlegt. Da die Streckenführung der Linie 7 über Kohlmarkt – Damm – Langedammstraße – Ölschlägern infolge der engen Straßen einen zweigleisigen Ausbau nicht zuließ, wurde

fünffenstrigen Typs mit folgenden Abmessungen:

Länge 7,6 m, Breite 2,0 m, Höhe 3,6 m, Radstand 1,8 m. Die Motoren und Walzenfahrshalter der AEG entsprachen denen der 1897 gebauten Triebwagen. Die Fahrgasträume waren in zwei Abteile für Raucher und Nichtraucher eingeteilt. Da diese größeren Fahr-

zeuge von 1898 mit offenen Plattformen zunächst auf der Wolfenbütteler Linie verkehrten, waren es die ersten Triebwagen in Braunschweig, bei denen 1908 – 1912 die Plattformstirnseiten verglast wurden. Die letzten Wagen waren bis 1954 im Einsatz.

Im Jahre 1901 sollte die Wolfenbütteler Linie mit großen Fahrzeugen ausgestattet werden. Da man offensichtlich bei deutschen Waggonfabriken nichts Entsprechendes fand, wurden je 3 Trieb- und 3 Beiwagen von einer amerikanischen Waggonfabrik gekauft. Die Fahrzeuge kamen in Einzelteilen verpackt nach Braunschweig und wurden im neu eröffneten Straßenbahndepot Rich-

mond zusammengesetzt. Erste Probefahrten ergaben jedoch, dass sie für die Strecke zu breit waren und Schwierigkeiten mit Brückenüberfahrten hatten. Sie wurden daher sofort weiterverkauft und waren bis 1945 bei der Halle-Merseburger Überlandbahn im Einsatz.

1915 bekam die Wolfenbütteler Linie einen neuen Fahrzeugpark. Die Wagen hatten allseits geschlossene Plattformen. Die 9 vierachsigen Triebwagen mit Maximum-Drehgestellen und 2 Motoren zu je 38,5 kW lieferte Herbrand und die 9 zweiachsigen Beiwagen die Waggonfabrik Uerdingen. Die Beiwagen waren 1915 richtungsweisend für den weiteren Straßenbahnwagen-



Stolz präsentieren die Mitarbeiter der damaligen Werkstatt den zusammengebauten Wagen 201. In der Mitte, der Direktor, Herr Ribbentop.

bau. Sie hatten bereits ein allseits gewölbtes Tonnendach, einen ungeteilten Innenraum und waren trotz ihres großen Fassungsvermögens verhältnismäßig leicht. Bis 1927 wurde in Braunschweig dieser Wagentyp weiterbeschafft.

Eine grundlegende Modernisierung des Wagenparks wurde 1927 bis 1929 durchgeführt, nachdem alle restlichen Triebwagen, die fortan noch eingesetzt werden sollten, sowie alle Beiwagen bis auf die der Baujahre 1897 und 1898, an den



Kurz vor der Jahrhundertwende wurde auf der Straßenbahnlinie nach Wolfenbüttel der Güterverkehr eingeführt. Hierzu wurden 3 Rollwagen bestellt, auf denen Pferdefuhrwerke transportiert werden konnten, also ein Vorgriff auf den Huckepack-Verkehr. Zum Transport der Stückgüter wurden 12 geschlossene Güterwagen erworben, von denen jedoch 11 infolge des starken Anstiegs in der Personenbeförderung alsbald zu Personenbeiwagen umgebaut wurden.

Stirnwänden verglast waren, seitlich aber noch offene Türen mit Umsetzgittern behielten. 1927 wurden 20 weitere Beiwagen von der Uerdinger und 16 Triebwagen von der Dessauer Waggonfabrik sowie 1929 von der Uerdinger Waggonfabrik 14 Triebwagen in Stahlbauweise gekauft, die mit ihren großen Teleskoptüren und der modernen Inneneinrichtung für den Stadtverkehr der damaligen Zeit außerordentlich fortschrittliche und moderne Fahrzeuge darstellten.

Braunschweig - Am Fallerlebertor



Oben, die Fallerlebertorbrücke, im Hintergrund ist die Katharinenkirche erkennbar. Unten, die Leonhardtstrasse im Hintergrund die Johanniskirche.

Auch hier, keine Autos, leere Straßen, man konnte beruhigt flanieren, nur auf die herannahende Straßenbahn musste man aufpassen.



1897 - 2017

MIT TRADITION IN DIE ZUKUNFT

Der Personennahverkehr bewegt die Menschen in Braunschweig seit über 140 Jahren. Alles begann 1873 mit Pferde-Omnibussen. Nach Vorbild der Metropolen London, Paris oder Berlin sollte in Braunschweig aber bald eine komfortablere Variante der Mobilität Einzug halten: Eine auf Schienen fahrende Pferdebahn.

1879 war es soweit: die erste Strecke wurde in der Innenstadt in Betrieb genommen.

Schon 18 Jahre später, **am 28. Oktober 1897**, fuhr die **erste elektrische Straßenbahn** ab Augustplatz bis nach Wolfenbüttel zum Landratsamt. Das Jubiläum unserer Elektrischen wollen wir mit Ihnen feiern!

Zum 120. Geburtstag bietet Ihnen die Verkehrs-GmbH im Monat Oktober eine Reihe von kostenlosen Aktionen an. Vom Tram-Ehrenführerschein für Erwachsene über Oldiefahrten und einen Malwettbewerb bis zur Teilnahme am Straßenbahnkorso zum Geburtstag kommen nicht nur Straßenbahnfans auf ihre Kosten.

Auf den folgenden Seiten wird das umfangreiche Programm kurz vorgestellt.

Ab Mitte September können Sie sich zu einzelnen Aktionen unter www.verkehr-bs.de anmelden. Wir freuen uns auf Sie!

Ihre Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Informationen zu allen Jubiläumsaktionen:

www.verkehr-bs.de oder telefonisch
(05 31) 3 83-28 50 und im Kundenzentrum,
Bohlweg 26, 38100 Braunschweig.

Jubiläums-Aktionen

Freitag, 13. Oktober, 9–13 Uhr

Kindertag im Tram-Depot

Kids erforschen das Tram-Depot. Ihr fahrt durch die Waschanlage, macht den Kinder-Tramführerschein, bastelt etwas und dürft die Fahrzeuge von oben bis unten unter die Lupe nehmen!

Samstag, 14. und 28. Oktober, jeweils 13 Uhr / 14 Uhr / 15 Uhr

Oldiefahrt mit Stadtführer

Es erwartet Sie eine nostalgische Fahrt durch die Stadt – bei schönem Wetter mit der gelben Geburtstags-Tram 103. Interessantes zu Braunschweig und seiner Straßenbahngeschichte versprechen kurzweilige Unterhaltung.



Samstag, 14. Oktober, 10 Uhr / 13 Uhr

Tram-Führerschein für Erwachsene

Sie werden in einem 3 stündigen Fahrschulkurs etwas Theorie aus der Führerscheinausbildung erlernen. Anschließend dürfen Sie dann selbst im Cockpit einer tonnenschweren Straßenbahn sitzen. Aber keine Angst: Der Fahrlehrer ist immer an Ihrer Seite!

Samstag, **21. und 28. Oktober**, 15 Uhr

Tramino-Technik-Tour

Haben Sie Lust auf etwas Straßenbahn-Technik? Sie erhalten einen Überblick zur technischen Entwicklung der einzelnen Straßenbahnen bis hin zum Tramino Braunschweig, mit dem es natürlich auch auf Tour geht.



Ein neuer Tramino verläßt die Produktionshalle und wird zum Transport nach Braunschweig verladen.

Samstag, **21. Oktober**, 10 Uhr / 13 Uhr

Werkstattführungen im Tram-Depot

Sie erhalten spannende Einblicke in die Arbeitsbereiche unserer Techniker. Sie steigen einer Straßenbahn auf's Dach und gucken sich an, wie es unten drunter aussieht. An verschiedenen Arbeitsstationen lernen Sie viel über das Innenleben unserer Straßenbahnen.

Donnerstag, **26. Oktober**, 22–0 Uhr

Nachtfahrt mit dem Gleisreinigungsteam

Während Braunschweig schläft ist das Reinigungsteam der Verkehrs-GmbH unterwegs, um die Schienen zu prüfen und zu reinigen. Auch manche Reparaturen können nur nachts erledigt werden. Sie erhalten bei dieser einmaligen Tour die Chance, die Arbeit des Schienenreinigungsfahrzeuges zu beobachten und die Arbeit des Teams im nächtlichen Schienennetz kennen zu lernen.

Samstag, 28. Oktober, 10 Uhr

Geburtstags-Straßenbahnkorso

Der Triebwagen TW103 hat zu seiner Geburtstagsfahrt alle Fahrzeuggenerationen eingeladen! So werden sich acht Fahrzeuge zu einer großen Rundfahrt durch Braunschweig formieren und damit den Höhepunkt des 120.

Geburtstages bilden. Sie sind herzlich eingeladen, an dieser besonderen Fahrt teilzunehmen.



Samstag, 28. Oktober, 10–18 Uhr

Geburtstagsaktionen im Kundenzentrum

Wenn Sie an diesem Tag das Kundenzentrum besuchen, erwartet Sie neben den **Themenwänden zum Jubiläum** ein bunter Strauß an Aktionen. Das Glücksrad wird sich drehen, es wird ein Gewinnspiel zum Thema „120 Jahre Elektrische“ geben und zum Kauf von ausgewählten Fahrkarten im Stadttarif gibt's noch etwas on top! Lassen Sie sich überraschen und feiern Sie mit uns und dem TW 103 Geburtstag.

Daten zur Braunschweiger Verkehrsgeschichte

Teil 2 von Andreas Feist

28.03.1882

Übergang der braunschweigischen Eisenbahnen auf den Preußischen Staat.

27.11.1882

Inbetriebnahme des Fernsprechverkehrs.

07.12.1882

Eröffnung der Pferdebahn zwischen Celler Straße/Kreuzkloster und Kohlmarkt.

1886

Verlängerung der Pferdebahn vom Wendtor zum Nordbahnhof über Mühlenfordtstraße – Rebenring – Geysstraße.

01.04.1886

Errichtung eines Königlich Preußischen Eisenbahnbetriebsamts in Braunschweig, es besteht bis 1895.

01.07.1886

Inbetriebnahme der Braunschweigischen Landeseisenbahn zwischen Braunschweig/ Nordbahnhof und Derneburg.

17.10.1886

Eröffnung der Zweigstrecke Hoheweg – Wolfenbüttel/ BLE-Bahnhof durch die Braunschweigische Landeseisenbahn.

01.12.1886

Inbetriebnahme der Bahnstrecke Braunschweig/Westbahnhof – Hauptbahnhof der Braunschweigischen Landeseisenbahn.

1887

Verlegung der Pferdebahn zum Nordbahnhof über Geysstraße – Pockelsstraße – Schleinitzstraße.

1888

Verlängerung der Pferdebahn vom Steintor bis zum Marienstift und vom Wilhelmtor bis zum Westbahnhof.

01.02.1889

Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Braunschweig – Groß Gleidingen mit Anschluß nach Hildesheim.

01.07.1890

Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Meine – Isenbüttel.

20.09.1890

Anbindung der Eisenbahnstrecke Hoheweg – Wolfenbüttel/BLE-Bahnhof an den Bahnhof Wolfenbüttel der Staatsbahn.



Steintorbrücke im Hintergrund der Wasserturm am Giersberg

13.05.1892

Die Pferdebahnlinie zum Fallersleber Tor wird aus dem Bohlweg herausgenommen und über Münzstraße und Casparistraße zum Hagenmarkt geführt.

01.07.1893

Einrichtung des Pferdebahn-Pendelverkehrs zwischen Marienstift/Bahnübergang und Hauptfriedhof sowie zwischen Celler Straße/Kreuzkloster und Weißem Roß.

01.05.1894

Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Braunschweig – Meine. **1895**
Aufhebung des Königlich Preußischen Eisenbahnbetriebsamts. Verteilung der braunschweigischen Strecken auf die Eisenbahndirektionen Magdeburg, Hannover und Kassel.

01.02.1895

Letzte Fahrt der Postkutsche Braunschweig – Vorsfelde. Damit endet der Personenpostverkehr in der Stadt Braunschweig.

28.10.1897

Inbetriebnahme der ersten elektrischen Straßenbahn zwischen Braunschweig/Augusttor und Wolfenbüttel/Bahnhof.

19.11.1897

Inbetriebnahme der elektrischen Straßenbahn auf der späteren Linie 1 zwischen Schützenhaus und Richmond sowie auf der späteren Linie 2 zwischen Nordbahnhof und Richmond. Damit erfolgt die schrittweise Einstellung des Pferdebahnbetriebes.

23.12.1897

Inbetriebnahme der elektrischen Straßenbahn auf der späteren Linie 5 zwischen dem Landeskrankenhaus in der Celler Straße und dem Augusttor.

17.02.1898

Inbetriebnahme der elektrischen Straßenbahn auf der späteren Linie 4 zwischen Madamenweg/Altstadtring und Marienstift.

01.03.1898

Inbetriebnahme der elektrischen Straßenbahn auf der späteren Linie 6 zwischen Stadtpark und Ruhfäutchenplatz sowie auf der späteren Linie 7 zwischen Kastanien-allee/Hopfengarten und Friedrich-Wilhelm-Platz.

08.04.1899

Verlängerung der Straßenbahnstrecke vom Landeskrankenhaus bis Ölper.

06.10.1899

Verlängerung der Straßenbahnstrecke vom Bahnhof Gliesmarode bis Gliesmarode, heute Berliner Straße/Kurzekampstraße.

wird fortgesetzt



1463 auf dem Berliner Platz Foto: Stefan Höltge

Die große Gleisnetzerweiterung

200 Millionen Euro sollen in ein neues Tramnetz investiert werden. 2020 soll es losgehen.

Was tun, um den Verkehrs – Kollaps in Braunschweig zu verhindern? Zu den Stoßzeiten stehen Braunschweiger und Pendler bereits heute im Stau. Und die Stadt wächst weiter. Im Jahr 2030 werden aus momentan rund 250 000 Einwohnern voraussichtlich 280 000 Einwohner. Sagen Statistiker! Die Lösung wäre, das Straßenbahnnetz wird ausgebaut.

Spricht man Braunschweigs Oberbürgermeister Ulrich Markurth darauf an, so pflegt er zu sagen: „Ich hatte vor der Wahl versprochen, Ich bringe den ÖPNV voran! Und genau das mache ich jetzt.

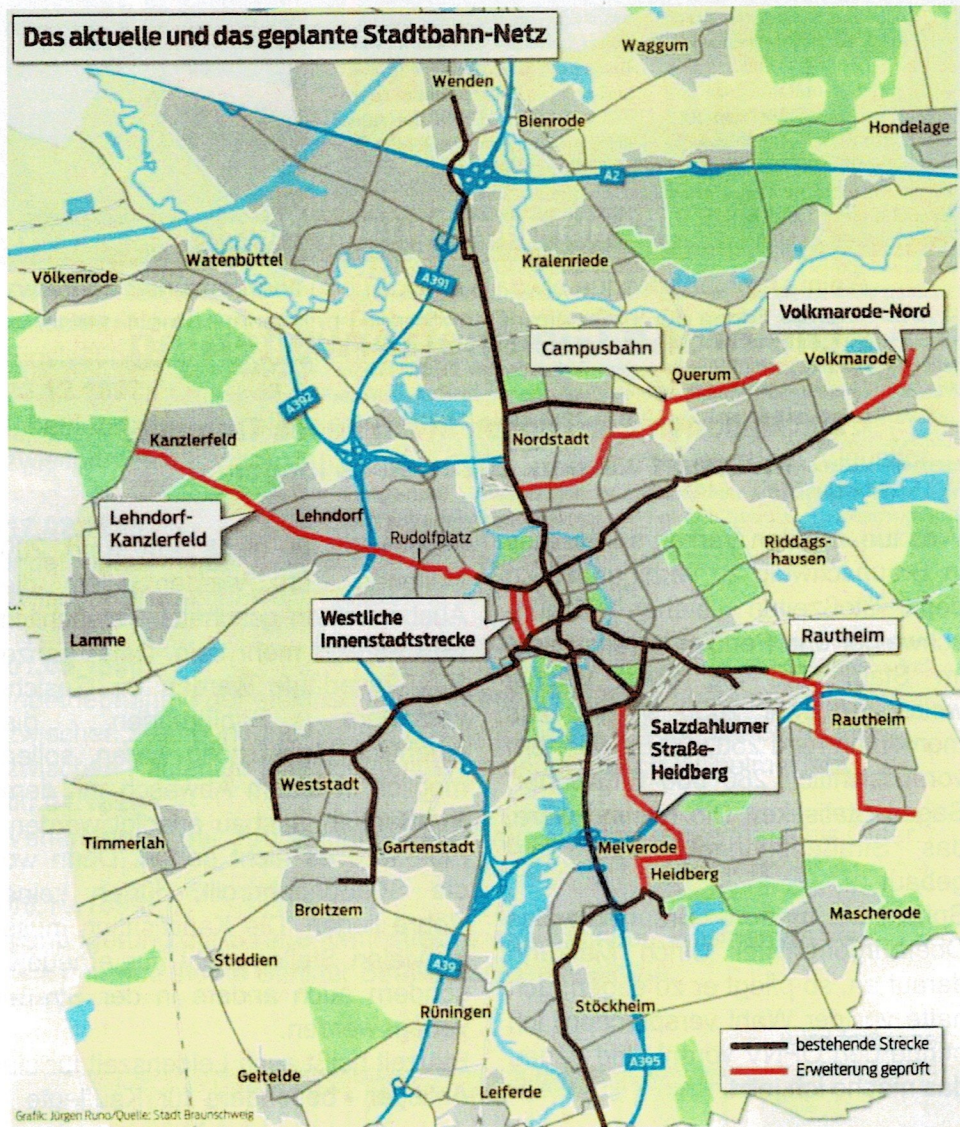
Billig wird es nicht: Auf rund 200 Millionen Euro werden allein die Ausbaurkosten geschätzt. Tatsächlich wird es weit mehr sein. Denn ganze Straßenverläufe werden Ihr Gesicht verändern. Sanierungen, die eigentlich längst nötig waren, sollen möglich in einem Abwasch mit dem Straßenbahnausbau erledigt werden. Flott wird es nicht gehen. Denn wo die Straßenbahnrollt, dürfen keine Rohre liegen. Die Kanalisation muss an vielen Stellen nicht nur erneuert, sondern auch anders in der Straße verlegt werden.

Bauzeit heißt auch Leidenszeit für die Anlieger – besonders für Kaufleute

an der Baustelle.

Der Rat der Stadt hat sich dennoch einmütig hinter die Pläne der Verwaltung gestellt. Denn bislang geht es nur um Prüfung und Vertiefung des Vorhabens. Jede der sechs geplanten neuen Strecken muss noch einmal auf den politi-

tischen Prüfstand. Und an fast jeder Strecke sind Anwohner Interessengruppen nicht begeistert. Das reicht von Fundamental-Opposition bis hin zu bloßen Änderungswünschen. Manchmal scheint ein Kompromiss möglich – mitunter prallen aber auch unverein-



bare Positionen aufeinander.

Dabei soll der erste Spatenstich bereits im Jahre 2020 erfolgen. Die Straßenbahn, die vor Volkmarode dreht, soll künftig durch den Ort fahren. Dann wird für alle Autofahrer, die von der Autobahnauffahrt Ost kommen oder dorthin wollen, Langmut oberstes Gebot. Denn die Route wird in Volkmarode durch die Straßenbahnbaustelle führen.

Die Stadtverwaltung hat bereits erste Gespräche mit Bund und Land geführt. Denn aus Berlin und Hannover soll der Löwenanteil der Summe kommen, die für den Ausbau benötigt wird.

Wenn in Volkmarode gebaut wird, dann sollen schon die Weichen gestellt werden, damit auch eine Trasse nach Rautheim gebaut wird. Feststeht: Auch die Helmstedter Straße, ebenfalls eine wichtige Einfallstraße, wird betroffen sein. Weil der Trassenverlauf noch nicht feststeht, ist der Umfang der Beeinträchtigungen noch völlig offen.

Die Stadtverwaltung hat immer Pakete von zwei neuen Strecken geschnürt. Hintergrund ist: Nur wenn

die Investitionssumme über 50 Millionen liegt, besteht Aussicht auf Fördergeld aus Berlin. Die anderen Streckenpärchen sind: eine neue Trasse nach Querum und in den Heidberg. Ans Ende gestellt sind die heftig diskutierten Strecken durch das Westliche Ringgebiet ins Kanzlerfeld und die westliche Innenstadtumfahrung. Diese ist besonders umstritten.

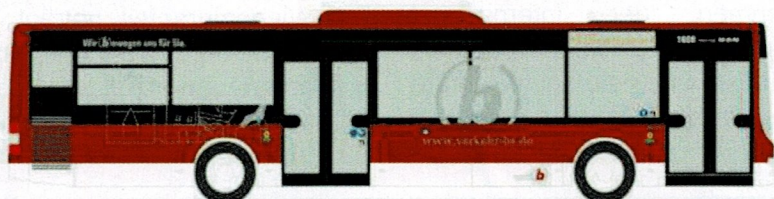
Denn obwohl Braunschweig eine 120 Jahre alte Straßenbahngeschichte hat, standen die Braunschweiger viele Jahre mit ihrer „Elektrischen“ auf Kriegsfuß. Vor 50 Jahren lag die Länge des Tram – Netzes bei ganzen 12 Kilometern, heute sind es 39, im Jahr 2030 sollen es dann etwa 57 Kilometer sein.

Begleitet wird dies von einer gewaltigen Fahrplanänderung. Herr Reincke, Geschäftsführer der Verkehrs-GmbH: „Bislang ist der Bus Rückgrat des ÖPNV in Braunschweig. Die wird künftig die Straßenbahn sein“.

**Ein Bericht von: Jörn Stachura,
BZ vom 26.04.2017**

Neues Busmodell

Von der Fa. Rietze erscheint im November ein Serienmodell vom MAN Lions' City mit der Wagennr. 1608. Dieses Modell ist auch bei M. Marburger und Chr. Lammers erhältlich.





Sieben neue Stadtbahnen für die Verkehrs-GmbH

Verkehrs-GmbH und Stadler Pankow GmbH unterzeichnen Vertrag für sieben neue Stadtbahnen

Nach einer Europaweiten Ausschreibung für den Bau und die Lieferung von sieben Niederflurstraßenbahnen für die Braunschweiger Verkehrs-GmbH, ist nun die Entscheidung gefallen und der Auftrag vergeben. Es wird wieder ein Tramino, das Folgefahrzeug der ersten Traminoserie.

Auftragnehmer für die Fertigung der neuen Stadtbahnen ist die Stadler Pankow GmbH, mit Sitz in Berlin. Die Stadler Pankow GmbH ist ein Unternehmen der international agierenden Stadler Rail Group, die Anfang des Jahres ein Joint-Venture gemeinsam mit der Solaris Tram Sp.z o.o. Bolechowo-Osiedle, in

Polen gegründet hat. Das neue Fahrzeug entspricht im Wesentlichen seinem Vorgänger, hat aber auch einige besondere Neuerungen in Ausstattung, Design und Technik.

Der Tramino Braunschweig II besteht, wie sein Vorgänger, aus vier Wagenkastenteilen. Fahrerkabine sowie Fahrgastbereich verfügen über eine Klimatisierung. Mit seinen 35,74 Metern Länge entspricht das Einrichtungsfahrzeug ebenfalls seinem Vorgänger, dem Tramino I. Der Niederfluranteil beträgt 100 % bei einer Fußbodenhöhe von 360 Millimeter und 320 Millimeter im Türbereich. Eine Neuerung im Ver-

gleich zum Bestandsfahrzeug stellt der zweite Rollstuhlplatz dar – dieser befindet sich im Einstiegsbereich der 4. Tür. Der Tramino II bietet 79 Sitzplätze, sowie 125 Stehplätze. Im Innenraum besticht der Tramino Braunschweig II durch sein freundliches und modernes Design, und der roten Polsterung der Doppel- und Anderthalbsitze. Die Doppelsitze sind um ca. 5 cm leicht gegeneinander versetzt und bieten ein bequemes Sitzen nebeneinander. Die Gesamtauftragssumme für die sieben Stadtbahnen beträgt 18,9 Millionen Euro, und wird zu 50 % durch die Landesnahverkehrsgesellschaft gefördert. Wenn die neuen Stadtbahnen ab 2019 geliefert werden, ist der Fuhrpark der Braunschweiger Verkehrs-GmbH - abgesehen von den Museumsfahrzeugen – barrierefrei“, sagt Ulrich Markurth, Oberbürgermeister der Stadt Braunschweig anlässlich der Vertragsunterzeichnung.



„Das trägt weiter zur Akzeptanz für den ÖPNV in Braunschweig bei, den wir mit dem Netzausbau in den kommenden Jahren bekanntlich weiter stärken wollen. Ob Eltern mit Kinderwagen, Menschen mit Einkaufsrollis oder Rollstuhlfahrer - alle können sich darauf verlassen, dass sie mitfahren können. Das ist ein wichtiger Baustein für die Mobilitätsgarantie“, sagt der Oberbürgermeister. Der Tramino genießt in Braunschweig eine große Akzeptanz und Beliebtheit. Ein modernes Fahrzeug mit großen Kapazitäten“, zeigt sich Ulrich Markurth zufrieden mit der



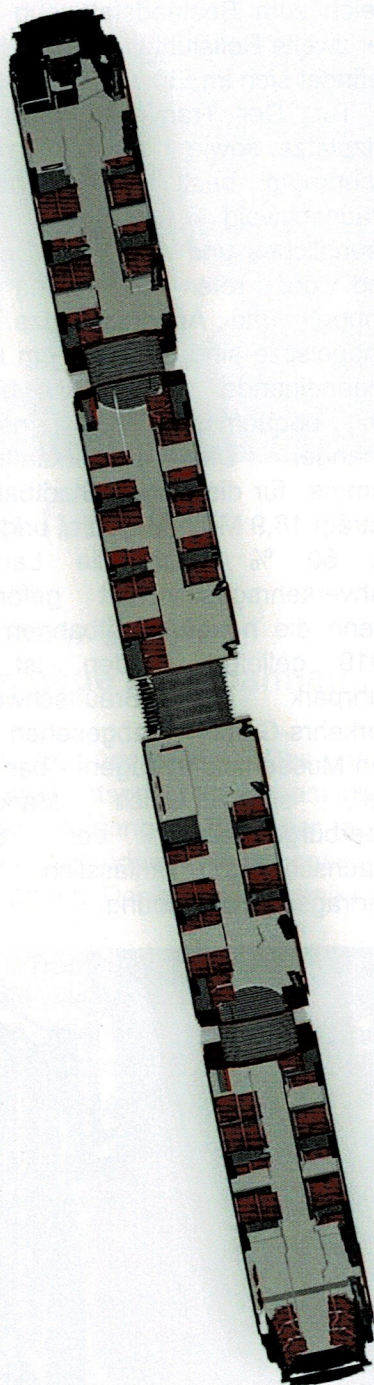
Entscheidung für den Tramino II. „Wenn die sieben neuen Fahrzeuge - sogar noch optimiert - kommen, werden die Braunschweigerinnen und Braunschweiger sie sicher dankbar annehmen.“

„Ein wichtiger Aspekt bei der Auftragsvergabe für den Tramino Braunschweig II ist für uns als Verkehrs-GmbH die Fortführung des gleichen Modells“, sagt Jörg Reincke, Geschäftsführer der Verkehrs-GmbH. „Mit dem Vorgänger haben wir sehr gute Erfahrungen gemacht und auch unsere Wartungs- und Serviceleistungen in den Werkstätten auf diese Stadtbahnen abgestimmt. Mit den 18 Tramino I und den nun bestellten sieben weiteren Niederflurbahnen des gleichen Typs bildet die Gruppe der Traminos den größten Teil unserer Stadtbahnflotte“, sagt Reincke.

„Wir freuen uns, dass wir uns im Europaweiten Ausschreibungsverfahren durchsetzen konnten“, sagt Ulf Braker, Geschäftsführer der Stadler Pankow GmbH, „Die neuen Tramino entsprechen im Wesentlichen den bewährten Fahrzeugen, die bereits in Braunschweig im Einsatz sind.“

Text und Aufnahmen:

Braunschweiger Verkehrs-GmbH





Oben: Am 25.05.2015 befährt 1452 als Fahrerschulwagen 1452 die Stobenstraße in Richtung J.-F.-Kennedy-Platz.

Unten: Gleicher Ort, diesmal ist es Tw 1461, aber hier hat sich etwas verändert. Nach der Sanierung der Stobenstraße ist diese Aufnahme am 03.08.2017 entstanden.



Vierzehn neue Busse für die Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Text und Fotos: Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Am Mittwoch, 20. September 2017 übergab Thomas Flentge von der MAN Truck & Bus symbolisch den Zündschlüssel für vierzehn neue Busse an den Oberbürgermeister der Stadt Braunschweig, Herrn Ulrich Markurth, den Aufsichtsratsvorsitzenden der Verkehrs-GmbH, Herrn Frank Flake und den

Meter lange Solobusse umfasst die Neubeschaffung mit einem Gesamtvolumen von 3,8 Millionen Euro, die Förderung durch das Land Niedersachsen beträgt 40 %.

Die Fahrzeuge vom Typ MAN Lion's City entsprechen dem Abgasstandard der Euro-VI Norm. Die neuen Busse sind alle vollklimatisiert



Schlüsselübergabe: v.L. Frank Flake, Thomas Flentge, Ulrich Markurth, Jörg Reincke

Geschäftsführer, Herrn Jörg Reincke. Im Zuge der regelmäßigen Busbeschaffung zur Modernisierung des insgesamt 148 Busse umfassenden Fuhrparks der Verkehrs-GmbH, war der Auftrag im Herbst 2016 an die MAN Trucks & Bus vergeben worden. Acht 18,75 Meter lange Gelenk- und sechs 12

und haben Außenschwingschiebetüren. Der liegend verbaute Euro 6-Motor mit 10,5 Liter Hubraum beim Gelenkbus leistet 360 PS (265 kW), beim Solo sind es 280 PS (206 kW) aus 10,5 Liter Hubraum.

Wie bereits bei den letzten Busbestellungen, ist auch bei den 2017 Modellen der Innenraum der

Fahrzeuge im Bereich der Aufstellfläche für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen vergrößert worden.

„Dank der Erhöhung der Regionalisierungsmittel und mit Zuschüssen des Landes verbessern wir den Öffentlichen Personennahverkehr in Braunschweig und der Region“, sagte Oberbürgermeister Ulrich Markurth. „Das war ein persönliches Versprechen von mir, das löse ich Schritt für Schritt ein. Erst vor wenigen Tagen habe ich dem Rat vorgeschlagen, die Taktzeiten in den Abendstunden im Braunschweiger Stadtverkehr zu erhöhen - eine Verbesserung des Angebots gerade auch für Menschen, die in der Innenstadt arbeiten. Und auch diejenigen aus den Stadtteilen oder auch aus der Region, die abends in der Braunschweiger Innenstadt noch etwas unternehmen möchten, sollen von besseren Verbindungen in den Abendstunden profitieren.“ Markurth weiter: „Zu einem attraktiven ÖPNV-Angebot gehört natürlich auch eine moderne Fahrzeugflotte. Alle vierzehnumweltfreundlichen, sauberen Fahrzeuge entsprechen dem höchsten Abgasstandard, sind barrierefrei und verfügen über modernste Technik sowie moderne Fahrgastinformationssysteme. Mit Landesförderung konnten wir sie beschaffen.“

Als Neuerung verfügen die Fahrzeuge über Außenlautsprecher, über die an den Haltestellen die Linie und das Fahrziel von den Fahrern angesagt werden können. Die Geräte sind entsprechend vorgerüstet, um sie zukünftig für eine automatische Ansage an das Integrierte Bordinformationssystem anzuschließen. Vor allem für Sehbehinderte eine wichtige Information an den Haltestellen.

„Diese neuen Fahrgastinformationssysteme haben wir erstmals in die Bestellung mit aufgenommen, um den Menschen mit Sehbehinderung bei Ankunft der Busse an den Haltestellen den Zustieg und die Fahrt mit ihrer Linie zu erleichtern“, sagt Frank Flake, Vorsitzender des Aufsichtsrates der Verkehrs-GmbH. „Mit diesen zusätzlichen akustischen Informationssystemen, die wir zukünftig an das integrierte Informationssystem anschließen werden, den vergrößerten Aufstellflächen für Rollstühle und Rollatoren, dem Absenken der Niederflurbusse und den erhöhten Bordsteinen an den Haltestellen bieten wir den Fahrgästen einen nahezu barrierefreien ÖPNV in Braunschweig“, sagt Flake.

Fahrgast-Zählsysteme

Eine weitere Neuerung in den Fahrzeugen sind die Fahrgastzählgeräte über den Türen.

über den Türen. Tagesaktuell „zählt“ das Fahrzeug die ein- und aussteigenden Fahrgäste an den Haltestellen. „Diese verkehrsplanerisch relevanten Zählsysteme erfassen über Sensoren im Bereich der Türen den Ein- und Ausstieg der Fahrgäste und liefern detaillierte Fahrgastzahlen“, erklärt Jörg Reincke die neuen Geräte. „Das hier ermittelte Datenvolumen ermöglicht es uns, Fahrzeugauslastungen und die Liniennutzungen unserer Fahrgäste zu erkennen und diese planerisch zu verwerten. Auch für die Planung und den Einsatz von Bussen nach Größe, ob Solo- oder Gelenkbussen, und das Fahrplanangebot auf den einzelnen Linien, sind diese Daten sehr wertvoll“, sagt Reincke.

Das Logo, der Burglöwe, in neuem Design

Auch das Logo der neuen Busse, der Burglöwe der Stadt Braunschweig, ist neu an den Bussen der

Baureihe 2017.

„Das bekannteste Wahrzeichen der Stadt Braunschweig, der Burglöwe, war das Vorbild für das Logo der Firma Büssing“, erzählt Thoams Flentge von MAN. „Nach der Übernahme 1972 durch MAN wurde der Name „Büssing“ mit dem Löwen-Logo zunächst als Zusatz weitergeführt. Als die ersten MAN-Busse dann aber ohne den Zusatz „Büssing“ und das Löwen-Logo an die damalige Braunschweiger Verkehrs-AG ausgeliefert wurden, protestierte die Bevölkerung und MAN rüstete das Löwen-Logo nach. Später übernahm die Firma es generell und so schmückt es noch heute deren Lastkraftwagen und Omnibusse“, sagt Flentge. „Die neue erhabene Form des Löwen, schwarz unterlegt, macht den Braunschweiger Löwen noch plastischer und sichtbarer. Auch in der Bestuhlung ist dieses Logo enthalten“, so Flentge.



Strecke nach Harvesse heimlich wieder stillgelegt?

Text und Aufnahme: Dirk Rühmann

Das Foto habe ich am 18. Juni 2017 am ehemaligen Bahnhof in Wendezelle aufgenommen. Erst vor zwei Jahren rollten hier die Bagger und rissen die alten, komplett zugewachsenen Gleise heraus und verlegten dann ein neues. Im Spätsommer 2015 wurde der Bahnbetrieb auf dieser Strecke wieder aufgenommen. Die Züge rollten bis zum neuen "Logistikzentrum" von VW in Harvesse.

Doch nun, keine zwei Jahre nach Inbetriebnahme der Strecke, rosten die Schienen vor sich hin und die Natur holt sich ihren Lebensraum zurück, wie das Foto anschaulich zeigt. Wenn ein Busch so dicht an eine Strecke heranwächst und sogar über ein Bahngleis hinweg, kann mehrere Monate hier kein Zug mehr gefahren sein.

Wie ist das möglich? Braucht VW diese Strecke etwa nicht mehr?



Recherchen zufolge hat VW erklärt, die Strecke derzeit nicht zu benötigen. Natürlich ist sie auch nicht im Sinne eines Stilllegungsverfahrens entwidmet worden. Aber laut Aussagen des Autoherstellers sei die Abwicklung der Gütertransporte über die Straße im Augenblick wirtschaftlicher als über die Schiene.

Das ist ein verheerendes politisches Signal, wo doch seit Langem gefordert wird, Gütertransporte von der Straße auf die Schiene zu verlegen. Und wenn die Strecke erst einmal wieder zugewachsen ist...Naja! Dann wird der Traum von einer Bahnanbindung des ÖPNV an Wendeburg wohl auch nie mehr Wirklichkeit werden.

Verkehrs-GmbH begrüßt neuen Ausbildungsjahrgang

Berufswunsch Bus- und Straßenbahnfahrer: Erstmals bildet das Unternehmen „Fachkräfte im Fahrbetrieb“ aus.

Text und Fotos: Braunschweiger Verkehrs-GmbH

Am 01. August sind sieben junge Menschen in das Berufsleben bei der Braunschweiger Verkehrs-GmbH eingestiegen, um ihre Ausbildung im Unternehmen zu beginnen. Fünf von ihnen lernen beim größten ÖPNV-Dienstleister der Region den Beruf „Fachkraft im Fahrbetrieb“ und zwei werden zu „Mechatronikern Fachrichtung Nutzfahrzeugtechnik“ ausgebildet.

Geschäftsführer Jörg Reincke, Prokurist Dirk Fischer und die Ausbildungsverantwortlichen im Unternehmen begrüßten die neuen Kollegen und wünschten ihnen einen guten Start in die 3 bis 3,5-jährige Lehrzeit. „Wir freuen uns, dass wir junge Menschen im Unternehmen begrüßen können, die sich für den ÖPNV begeistern. Nach ihrer Ausbildung werden sie als qualifizierte Fachleute alle Chancen haben, an der Zukunft der Mobilität in Braunschweig aktiv mitzuarbeiten“, so Geschäftsführer Jörg Reincke.

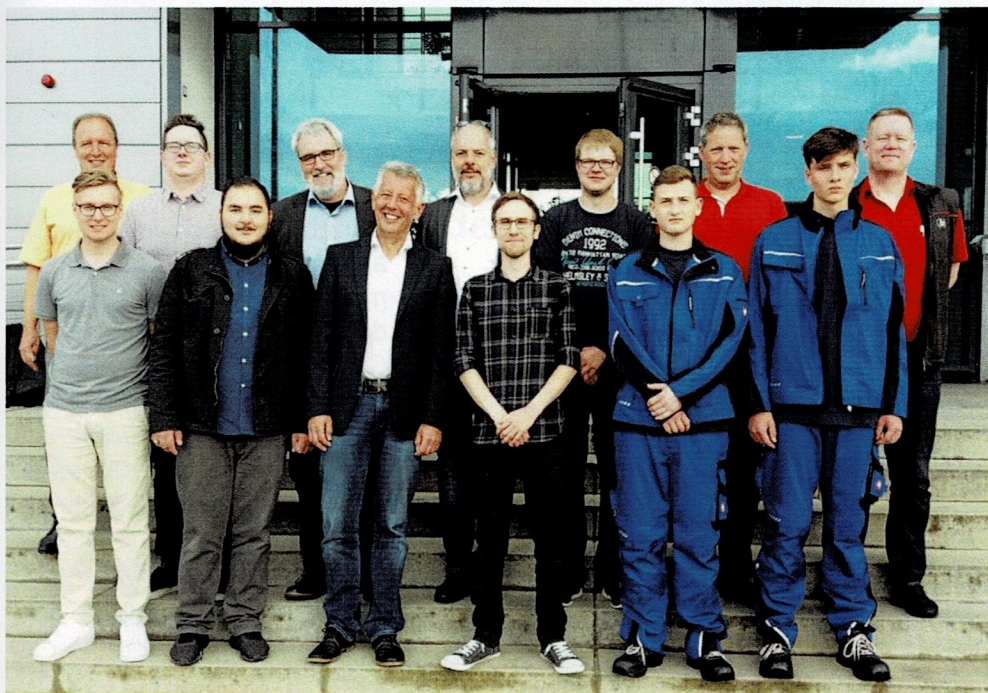
Bis die sieben Auszubildenden den begehrten IHK- oder Handelskammer-Abschluss in der Tasche haben, stehen ihnen interessante Jahre bevor. Als angehende Fachkräfte im Fahrbetrieb durchlaufen fünf von ihnen die verschiedenen Abteilungen der Braunschweiger Verkehrs-GmbH, um die kauf-männischen Bereiche Marketing und Vertrieb, Angebotsplanung und Disposition von Personal, Diensten und Fahrzeugen kennen zu lernen. Auch Einsätze im Kundenservice und in den Werkstätten stehen auf dem Ausbildungsplan.

Den Schwerpunkt bildet aber die Führerschein-Ausbildung, damit die späteren Fachkräfte im Fahrbetrieb die Fahrzeuge der Verkehrs-GmbH sicher durch das Netz steuern und den täglich 140.000 Fahrgästen als kompetente Dienstleister zur Verfügung stehen können.

Für die angehenden zwei Mechatroniker stehen Mechanik, Elektrik und Elektronik als fächerübergreifende Themen auf dem Lehrplan. Gelernt wird, wie in den Werkstätten Busse und Straßenbahnen repariert und gewartet werden, damit ein sicherer

und komfortabler Betrieb der rund 200 Fahrzeuge des Unternehmens gewährleistet werden kann. Eine spannende und herausfordernde Aufgabe, denn mit den emil-Elektrobussen beinhaltet das Programm auch neue Antriebstechnologien, die sich ständig weiterentwickeln.

Die Verkehrs-GmbH wünscht ihren und allen anderen Azubis, die ihre Ausbildung in den kommenden Wochen in Braunschweig beginnen, einen super Start!



Begrüßung des neuen Ausbildungsjahrganges bei der Verkehrs-GmbH:

Reihe 1: Pascal Roloff, Mücahit Bekir Tapar, Geschäftsführer Jörg Reincke, Michael Kiesche, Jan Becker, Hinnerk Lasse Ude,

Reihe 2: Personalleiter Thomas Hirschfeldt, Dominik Skroch, Prokurist Dirk Fischer, Bereichsleiter Bus Andreas Glaser, Henning Koch, Fahrschulleiter Matthias Rahn, Ausbilder Marcus Kreye



Schreck zur Mittagszeit

Am Dienstag, dem 5. September 2017, ereignete sich um ca. 11.30 Uhr bei schönstem Spätsommerwetter in der mittäglichen Sonne etwas Unerfreuliches am Friedrich-Wilhelm-Platz. Die Tram, Tw 0758, beschädigte sich ihren Strom-abnehmer und die Oberleitung, der sich zuvor irgendwie darin verheddert haben musste.

Daraufhin wurde der Strom abgeschaltet, der Stromabnehmer musste mühevoll von der Tram abgebaut werden. Gleichzeitig wurde die Oberleitung wieder instand gesetzt. Tw 0758 wurde dann mit Tw 7761, der rückwärts auf der Friederich-Wilhelm-Strasse zur Schadensstelle gekommen war, ins Depot geschleppt. Der Tramverkehr in die Weststadt war für ca. 2 Stunden unterbrochen. Straßenbahnen standen irgendwo auf der Strecke herum. Die Fahrer hielten sich meist tatenlos daneben auf und freuten sich am schönen Wetter. Gott sei Dank war nichts Schlimmeres geschehen.

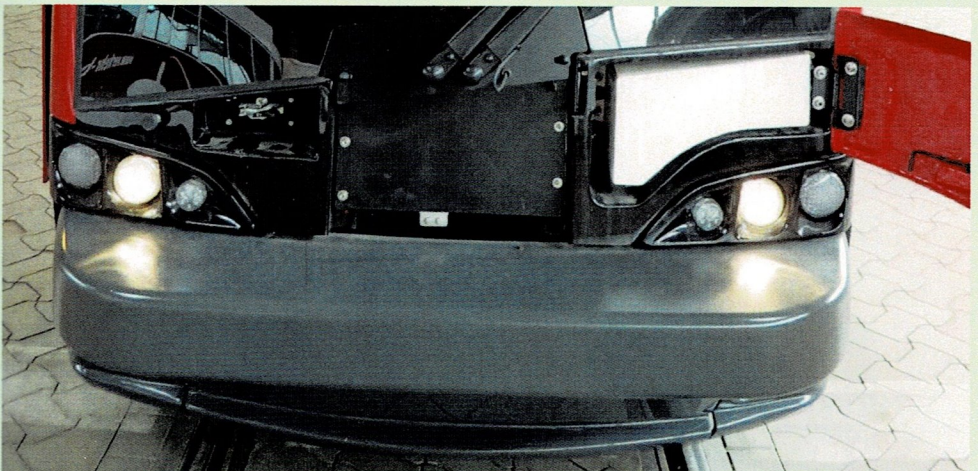
Text und Fotos: DIRK RÜHMANN





Up's, was war denn hier passiert ?

Einige Tage fuhr Tw 1456 mit der Frontverkleidung am Heck durch Braunschweig. Ein aufmerksamer Zeitgenosse fragte an, warum die Verkehrs-GmbH zwei verschiedene Traminotypen im Einsatz hat, denn die schräge Scheibe gibt es doch hinten gar nicht. Doch sie gibt es, denn die Front- als auch die Heckscheibe sind Baugleich. Im Eifer des Gefechts wurde nach einem Schaden versehentlich eine Frontverkleidung verbaut. Zwei Schrauben gelöst, das Originalteil angeschraubt und alles war wieder korrekt.



Brandenburg

Flörschke

**Auch durch den Flohwinkel, heute
Breite Straße fuhr die Straßenbahn**

