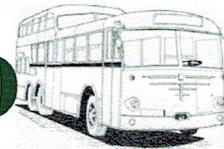


BIN - info



Braunschweigs Nahverkehrsmagazin der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.

(HH) Noch eine Straßenbahn



(N) GT 6N in Modernisierung

(BS) GT 6S Tw 9558 als Modell

Impressum

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

Vorstand: 1. Vorsitzender: Michael Schade 2. Vorsitzender: Tarek Haiawi
Kassengeschäftsführerin: Susanne Weiß

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

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

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

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: A. Gürtler



Bw 7772 nach der Neulackierung. Jetzt mit BIN Werbung unterwegs



A. Gürtler

Atw 482 fertig verladen und bereit zum Abtransport nach Berlin Henningsdorf

Liebe Leser,

sicherlich haben Sie sich schon gewundert, dass lange keine BIN – INFO erschienen ist. Leider, nach anfänglicher Euphorie, sind bei mir in letzter Zeit keinerlei Beiträge, Reiseberichte oder sonstige Informationen eingegangen. Mangels Beiträge ist diese Ausgabe eine Doppelausgabe, No. 2 & 3. Die BIN-INFO lebt nun mal von den Beiträgen unserer Mitglieder. Es kann nicht sein, dass ich mir für jede neue INFO irgendwelche Geschichten aus den „Rippen“ leiern muss. Einerseits habe nicht die Zeit und Muße dauernd auf Lauer für neue Artikel zu liegen, andererseits ist es keine Einmann-INFO.

Lediglich, wie fast bei jeder Ausgabe, standen mir Andreas Gürtler und Stefan Meyer zur Seite. Sollte es für die Zukunft keine Mitarbeit der Mitglieder geben, werde ich die Herausgabe der INFO einstellen.

In der Hoffnung, dass auch in Zukunft BIN Mitglieder wieder an der INFO mitarbeiten, grüßt

Christian Lammers

Aktuelles aus Braunschweig

Text und Fotos: A. Gürtler

Das Land Niedersachsen bezuschusst den Braunschweiger ÖPNV mit 35 Millionen Euro:

Für Braunschweig werden bis 2019 sieben neue Niederflurstraßenbahnen beschafft, voraussichtliche Förderhöhe, 8,75 Millionen Euro. Diese Fahrzeuge sollen dann die letzten Hochflurfahrzeuge im Straßenbahnsktor ablösen. Außerdem wird der Kauf von zwei weiteren Elektrobussen gefördert. Im Gebiet des Zweckverbandes Großraum Braunschweig wird ein Echtzeitinformationssystem eingerichtet mit einer Förderung von Seiten des Landes von 22,5 Millionen Euro.

Straßenbahngleise im Bereich John-F.-Kennedy-Platz bis Waisenhausdamm werden 2016 instandgesetzt, was mit 1,8 Millionen Euro gefördert wird. Hinzu kommen zehn neue Dieselbusse für die Braunschweiger Verkehrs-GmbH, die mit 1,4 Millionen Euro bezuschusst werden. Darüber hinaus werden in Braunschweig die Bushaltestellen „An den Gärtnerhöfen“, „Weizenbleek“, „Am Mühlengraben“, „Otto-von-Guericke-Straße und „Hebbelstraße“ ausgebaut und mit zusammen über 355.000 Euro gefördert. Die Fördersumme liegt bei knapp 35 Millionen Euro, die Gesamtkosten werden mit gut 58 Millionen veranschlagt.



Tw 1468 am 09 06 2016 an seinem ersten Einsatztag

Streckennetz

Am 18. März 2016 begannen die Erneuerung und Sanierung der Gleisanlagen Stobenstraße zwischen dem John-F.-Kennedy-Platz und dem Waisenhausdamm. Im Zuge der Bauarbeiten werden auch unter städtebaulich anspruchsvollen Gesichtspunkten die Stobenstraße und der Ägidienmarkt neu gestaltet und damit eine alte Bausünde beseitigt. Der Höhenunterschied zwischen Gleisen und der Fahrbahn wird ausgeglichen.

Erneuert werden 1.000 Meter Gleis, vier Weichen und eine Kreuzung. Im Gleisbereich und auf den Nebenflächen werden auf 2.250 m² neue Rasenflächen erstellt und für die Gleispflasterung wird auf einer Fläche von 1.360 m² hochwertiger Naturstein verwendet werden.

Die Stadt Braunschweig wird im Rahmen der Gleisbauarbeiten die Geh- und Radwege und Parkflächen teilweise erneuern, sowie eine neue Gleisquerung für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des Ägidienmarktes vornehmen. Die Fahrbahn wird im Bereich des J.-F.-Kennedy-Platzes, sowie in Anpassungsbereichen entlang der neuen Bordanlagen des Gleiskörpers erneuert.

Die Gesamtkosten für die Verkehrs-GmbH betragen 3,3 Mio. Euro. Dazu kommen noch Kostenanteile der Stadt Braunschweig und Dritter in Höhe von 2,43 Mio. Euro. Für dieses Projekt sind beim Land Niedersachsen Zuschüsse in einer Höhe von 2,43 Mio. Euro, das sind ca. 53% der Gesamtkosten, beantragt worden.

Für die Zeit der Baumaßnahmen vom 18. März bis voraussichtlich November 2016 werden die Straßenbahnenlinien 1 und 2 umgeleitet und ein Baustellenfahrplan ist eingerichtet worden.

Da sich im Besonderen für die Linie 2 Fahrzeitverlängerungen ergeben, müssen auch die Taktzeiten der anderen Straßenbahnenlinien angepasst werden.



**Tw 9551 trägt jetzt den
Städtenamen Norrköping**

Das Fahrplankonzept für die Baumaßnahme Stobenstraße

Zu den Hauptverkehrszeiten von ca. 7.00 bis 8.30 Uhr, sowie ca. 13.00 bis 18.00 Uhr, gibt es an Schultagen auf stark nachgefragten Linienabschnitten und zu Zeiten hohen Fahrgastaufkommens ein höheres Fahrtenangebot. Auf dem gesamten Linienweg der Tram 3 und dem Streckenabschnitt der Tram 1 zwischen der alten Wendeschleife Carl-Miele-Str. und dem Hauptbahnhof werden zwei Fahrten pro Stunde mehr als bislang angeboten.

Werktags ab 18.00 Uhr, im Spät- und Nachtverkehr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen gibt es keine Änderungen im Angebot.

Fahrzeiten in den Ferien 2016

In den Schulferien gilt auf allen Tramlinien in der Zeit von 6.00 bis 18.00 Uhr ein 15-Minutentakt.

Die Umleitungen der Straßenbahnenlinien 1 und 2

Tram-Linie 1

Zwischen Hauptbahnhof und Rathaus fährt die Linie 1 in beiden Richtungen über den Leonhardplatz, Leonhardstraße, Am Magnitor und Georg-Eckert-Straße zum Rathaus und weiter auf dem normalen Linienweg. Auf der Umleitungsstrecke werden alle Stadtbahnhaltestellen bedient. Die Haltestellen Campestraße, John-F.-Kennedy-Platz und Schloss können nicht bedient werden. (siehe dazu SL 2)

Tram-Linie 2

Die Linie 2 fährt in beiden Richtungen über Hauptbahnhof, John-F.-Kennedy-Platz, Friedrich-Wilhelm-Platz und Friedrich-Wilhelm-Straße zum Schloss und weiter auf dem normalen Linienweg. Die Haltestelle Leisewitzstraße wird von Montag bis Freitag von ca. 7.30 bis 18.30 Uhr mit einem Anruf-Linien-Taxi (ALT) bedient.

Fahrzeugpark:

Derzeit wird das Lastenheft für die sieben neuen Fahrzeuge erstellt. Die Geschäftsführung hat sich dafür Mitte April auch die Artic Niederflur-Straßenbahn von Transtech/Skoda in Helsinki angeschaut. Neben Solaris waren auch schon andere Hersteller sich bei der Braunschweiger-Verkehrs GmbH vorstellen.

Am 09.06.2016 hatte der Tramino 1468 seinen ersten Linieneinsatz. Eingesetzt wurde das Fahrzeug an seinem ersten Betriebstag auf der SL 2. Damit sind, bis auf Tw 1457, alle Traminos für den Linienebetrieb zugelassen.

Mitte April hat das Fahrzeug 9551 die neue Fahrgebung (Tramino-Look) der Verkehrs GmbH erhalten. Das nächste Fahrzeug wird der Tw 9559 sein.

Wegen dem Ausfall einiger 95er Adtranz und 14er Tramino Tw wurde es im April knapp mit dem verfügbaren Fahrzeugmaterial. Aus diesem Grund waren sämtliche noch verfügbare 77er und 81er Fahrzeuge im Linieneinsatz. Auch der nur noch als Fahrschulwagen eingesetzte Tw 7752 und der frisch aufgearbeitete Museumsbeiwagen 7772 waren im Einsatz.



Der Arbeitswagen 482 wird zu einer umfangreichen Aufarbeitung an die Fahrzeugwerke Miraustrasse in Hennigsdorf geschickt. Dort stehen auch noch das Vorderteil und das Hinterteil vom Tw 0051. Das Niederflurmittelteil hat inzwischen ein Fahrzeug aus Cottbus bekommen. Der Arbeitswagen aus dem Jahre 1982 ist von LHB heute Alstom gebaut worden. Der Atw 482 bekommt neben einer kompletten Fahrgestell- und Wagen-

kastensanierung mit einer neuen Lackierung in weiß eine neue Schienenschleifeinrichtung. Die gesamte Elektrik sowie Hydraulik wird erneuert. Der sechsachsige Arbeitswagen basiert auf den 1981 gelieferten Stadtbahnfahrzeugen von LHB. Um damals Kosten zu sparen wurden viele Teile von dem 1979 verunfallten Tw 6955 in dem 482 mit verbaut. So fanden z.b. die Fahrgestelle und der Fahrschalter noch Verwendung.



Pünktlich zur Jahreshauptversammlung der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr am 12.3.16 ist der Bw 7772 fertig gestellt worden. Damit war es den Vereinsmitgliedern vorbehalten, als erste mit dem wunderschön aufgearbeiteten Beiwagen zu fahren. Der Bw hat nicht nur seine historische Lackierung vom Auslieferungsjahr zurückerhalten, sondern wirbt jetzt auch für den Verein Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr. Auf der linken Fahrzeugseite befinden sich Bilder von allen Museumsfahrzeugen der Braunschweiger Verkehrs GmbH. Auf der Türseite

steht: „Das historische Gewissen“ Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr, mit ihrem Logo und die Telefonnummer sowie der E-Mail-Adresse, wo man die Museumsfahrzeuge mieten kann. Die gesamten Kosten dieses Projektes hat die BIN getragen. Damit bleibt neben dem Mannheimer Triebwagen 41 ex 7356 ein weiteres Exponat aus der Mannheimer Serie erhalten. Der Tw 41 ist zwar komplett von außen und innen von der BIN aufgearbeitet, doch leider fehlt die HU immer noch, um diesen historischen Zug für Sonderfahrten zu nutzen.



Fast genau sieben Jahre fuhr das Hängebauchschwein (0051 ex 7762) mit dem Taufnamen für die schwedische Stadt Norrköping durch Braunschweig. Vom 4. Oktober 2008 bis zu seinem Abtransport am 12. August 2015.

Nach einem kurzen Gespräch mit dem Geschäftsführer Herrn Reincke wurde durch ihn die Genehmigung erteilt, das wieder ein Fahrzeug den Taufnamen Norrköping erhält. Die Wahl fiel auf ein Fahrzeug der 95er Baureihe weil auch in Norrköping Fahrzeuge von diesem Typ vorhanden sind. Der gerade frisch lackierte TW 9551 erhielt dann am 3.5.16 den Taufnamen Norrköping.

Bleibt zu hoffen dass der 9551 noch viele Jahre in Braunschweig unterwegs ist. Übrigens in Norrköping fährt seit dem Jahre 2000 das Fahrzeug 66 mit dem Taufnamen Braunschweig.



Aufnahme : Leif Spangenberg



Noch eine Straßenbahn für Hamburg

Am frühen Abend des **11.04.2016** kehrte der **V7E 3363**, Baujahr 1957 an seinen ehemaligen Heimatbetriebshof zurück, den er vor fast vierzig Jahren im Sommer 1977 verlassen musste. Auf dem Gelände des seit Jahrzehnten als Supermarkt genutzten ehemaligen Straßenbahn- und Busbetriebshofs Krohnkamp in Hamburg-Winterhude wurde der Triebwagen zunächst auf dem früheren Ausfahrtbereich abgeladen. Von der Bremer Straßenbahn AG kamen hierfür zwei Gleisjoche. Ein kurzfristiges Verbringen in die Parkplatzhalle ist vorgesehen. Leider wurde der Wagen zwischenzeitlich von „selbsternannten Künstlern“ mit Graffitis beschmiert. Für die Initiatoren, dem Ehepaar Ingo und Johanna Naefcke und deren Unterstützer bedeuteten diese Sachbeschädigungen unnötigen zusätzlichen Aufwand. Den hatten sie in den letzten Monaten genug. Der Straßenbahntriebwagen gelangte im Spätsommer 1977 an das Deutsche Straßenbahnmuseum (DSM) in Wehmingen bei Hannover. Auch bei dessen Nachfolger, dem Hannoverschen Straßenbahnmuseum (HSM), stand der Wagen seitdem im Freien. Von starken An- und Durchrostungen sowie Durchfeuchtungsschäden schwer gezeichnet präsentierte sich der Straßenbahnwagen absolut desolat, als die Eheleute Naefcke am 12.12.2015 begannen, die schlimmsten Schäden zu beseitigen und das optische Erscheinungsbild zu ver-

bessern. Zuvor hatten sie dem HSM den Wagen abgekauft. Neben ungezählten Arbeitsstunden lag das finanzielle Risiko für das Vorhaben, den Wagen aufzuarbeiten und nach Hamburg zu bringen, allein bei den Eheleuten Naefcke, beseelt von dem Gedanken, ein Stück Verkehrsgeschichte für Hamburg zu erhalten.



Das Ehepaar Naefcke bei Ankunft des V7E 3363 am 11.04.2016

Mit der Rückkehr des Triebwagens hat sich der Bestand der in Hamburg erhalten gebliebenen Straßenbahnwagen verdoppelt. Neben den seit Sommer 2014 im „BAUHAUS“-Baumarkt in Hamburg-Lokstedt stehenden V6E-Triebwagen 3642 (Falkenried, Baujahr 1952), ex HOV, ist nun der „3363“ getreten. Es ist bedauerlich, heute noch solche Zahlenspiele anstellen zu müssen. Deutete sich doch am Ende des ersten Jahrzehnts dieses Jahrhunderts an, dass Hamburg eine moderne Straßenbahn als Stadtbahn zur Linderung der heute akuten Ver-

kehrsprobleme erhalten würde. Doch hat die Wandlungsfähigkeit der Politik dieses bis heute verhindert. Erinnert sei nur daran, dass die SPD – als Oppositionspartei – und die CDU in der Koalition mit den Grünen – durchaus glaubhaft – für die Stadt-bahn eintraten. Umso fassungsloser macht es zu sehen, wie schnell durch neues Führungspersonal in den Parteien dieses Anliegen in sein Gegenteil gedreht werden konnte – und das ohne erkennbaren inner-parteilichen Widerspruch.

Auch wenn der nach Hamburg zurückgekehrte Triebwagen einen vorläufigen Anstrich mit einer nicht ganz zeitgemäßen Wagennummern-Schrifttype und ohne die typische „Bauchbinde“ erhielt, so ist doch zu erkennen, dass noch einiger Restaurierungsaufwand notwendig wird. Allerdings planen die Initiatoren,

einzelne Verfallsspuren der fast vierzigjährigen Freiaufstellung in Wehmingen zu erhalten. Im Spätsommer 1977 gelangte der Triebwagen 3363 zusammen mit dem V7BE 4384 nach **Wehmingen**. Das am **13.09.1998** im Straßenbahnmuseum aufgenommene Foto vom 3363 zeigt diese Spuren in Form von Rost und verwitterter Farbe nach rund 21 Jahren Aufstellung ohne Schutzdach und unter Bäumen. Für den Wagen sollten danach noch knapp 18 weitere Jahre des Verfalls folgen. So gesehen weisen ältere Straßenbahnwagen doch eine massive Grundsubstanz auf – ein Omnibus hätte sich in dieser Zeit sicherlich „selbst zerlegt“. Im Hintergrund sieht man den erwähnten Beiwagen. Der 1957 bei Orenstein & Koppel (O&K) in (West-)Berlin gebaute Wagen erhielt einen Aufbau aus Aluminium. Deswegen sah der Wagen



TW 3363 und BW 4384 in einem trostlosen Zustand in Wehmingen. Der Bw ist mittlerweile komplett restauriert und läuft heute im dänischen Straßenbahnmuseum Skjoldenaesholm.

damals noch ungleich besser als der Stahlblech-Triebwagen aus. Der Beiwagen befindet sich heute – zwischenzeitlich in Gera aufgearbeitet – im dänischen Straßenbahnmuseum Skjoldenaesholm.

Der bei LHB gebaute und am 10.05.1957 als Wagen 3413 in Betrieb genommene V7-Triebwagen gehörte zur letzten Lieferung von 40 modernen Straßenbahntriebwagen für Hamburg. Damals war die Straßenbahn noch der Verkehrsträger Nr. 1 in Hamburg.

in Westdeutschland einsetzende wirtschaftliche Belebung erlaubte der HOCHBAHN, die Modernisierung der Hamburger Straßenbahn anzugehen. Aufbauend auf den 1941/1943 gebauten V5 entstand bei Falkenried ein verbesserter, aus vierachsigen Trieb- und Beiwagen bestehender V6-Probezug mit Fahrgastfluss. Im Oktober 1949 begann der Zug seine Probefahrten auf der Linie 3 zwischen Eidelstedt und Wandsbek. Die V6-Serienlieferung begann 1951. Bis



Hier noch eine trostlose Heckaufnahme vom 13.09.1998

Erst 1962, nach weiteren Streckenstilllegungen bei der Straßenbahn und Erweiterungen bei der U-Bahn, übertraf die U-Bahn bei insgesamt stagnierenden bis leicht rückläufigen Fahrgastzahlen erstmals die Straßenbahn.

Nach dem Ende des II. Weltkriegs war der verbliebene Bestand an Straßenbahnwagen veraltet. Die nach der Währungsreform am 20.06.1948

1953 entstanden bei Falkenried und LHB 102 Triebwagen und 100 Beiwagen (nur LHB), dazu passende Beiwagen.

Bereits 1950 begann die HOCHBAHN mit dem Bau eines gegenüber dem V6 erneut verbesserten V7-Probezugs, wieder in vierachsiger Ausführung und mit Fahrgastfluss. Als eine Neuerung dürften dem Fahrgäst die elektrisch zu öffnenden und schließenden Falttüren

anstelle von Schiebetüren aufgefallen sein. Die Erprobung fand ab März 1951 ebenfalls auf der Linie 3 statt. 1953/54 und 1957 kam es zur Serienlieferung von 50 bzw. 40 bei LHB gebauten V7-Triebwagen. O&K baute 1953/54 30, 1955 5 und 1956/57 45 dazu passende Beiwagen. Der Lebenslauf des Wagens 3363 ist nicht von besonderen Auffälligkeiten geprägt und lässt sich anhand der Aufzeichnungen des Verkehrsamateurs Egon Ihde darstellen. Nach der Inbetriebnahme gelangte dieser V7 als **Wagen 3413**, wie auch andere Triebwagen seiner Serie, zum Betriebshof Lokstedt. Die Linien 2 und 18 und ab 1960 auch die Verstärkungsleitung 4 stellten damit das Haupt-Einsatzgebiet für den Wagen dar. Obwohl sich die Fahrzeuge der

Wie alle Einmannwagen bekam der nun als „3363“ bezeichnete Triebwagen im Front- und Heckbereich einen beigefarbenden Streifen und vorne ein Band mit Liniennummern auf schwarzem und rotem Grund. Bei späteren Neulackierungen der V6E ab Ende 1973 entfiel dieser Farbstreifen wieder – allerdings erhielten die V7E (bis auf Wagen 3361, heute VVM) keine vollständige Neulackierung mehr. Nach dem Umbau gelangte der 3363 zum Betriebshof Langenfelde, der damals als Busbetriebshof noch über einen Straßenbahnteil verfügte. Die Linien 3 und 16 wurden damit zu seinem neuen Einsatzgebiet.

In der nächste BIN – Info wird dieser Artikel fortgesetzt Dann gibt es einige Informationen zum künftigen Aufstellort



Auf dem Betriebshof Kronskamp wartet am 15.10.1973 Tw 3369 auf seinen nächsten Einsatz. Am 12.04.2016 steht an fast genau der gleichen Stelle, der zurückgeholt Tw 3363.

letzten Typenreihen der Hamburger Straßenbahn gewöhnlich gut mit Fotos dokumentieren lassen, ist uns das beim 3413 bisher nicht gelungen.

Im November 1964 erhielt der Triebwagen eine Generalüberholung (GÜ). Im September 1965 erfolgte der Umbau zum Einmannwagen. Wegen der Umbauten war auch eine Neulackierung des Wagenkastens fällig.

des Straßenbahnwagens im heutigen Supermarkt in Hamburg – Winterhude.

Ein Bericht des HOV
Hamburger Omnibus Verein e. V

Modernisierung von 14 GT 6N und 26 GT 8N der Nürnberger Verkehrsbetriebe (VAG)

NÜRNBERG - Die VAG investiert in den nächsten sechs Jahren 24 Millionen Euro in die Modernisierung von 40 Straßenbahnwagen. Das teilten die städtischen Verkehrsbetriebe am Donnerstag, 01.09.2016 mit.

Den Zuschlag für das Investitionsprogramm haben nach einer europaweiten Ausschreibung die Iftec (ein Gemeinschaftsunternehmen der Siemens AG und der Leipziger Verkehrsbetriebe) und Vossloh Kiepe bekommen.

"Wir wollen unsere Fahrzeuge zur Hälfte ihrer Lebenszeit noch einmal von Grund auf erneuern und auf den aktuellen Stand der Technik bringen, um sicherzustellen, dass die Fahrzeuge noch zwischen 15 und 20 Jahren zuverlässig und sicher zur Verfügung stehen." Das sei in jedem Fall günstiger als eine sonst nötige frühere Neubeschaffung. Die Fahrzeuge, die aus den 1990er Jahren stammen, würden nach der Aktion fast wie neu erscheinen, weil auch am Design noch



Alte Straßenbahn in neuem Glanz: So werden die modernisierten Züge von außen aussehen. Foto: VAG Nürnberg

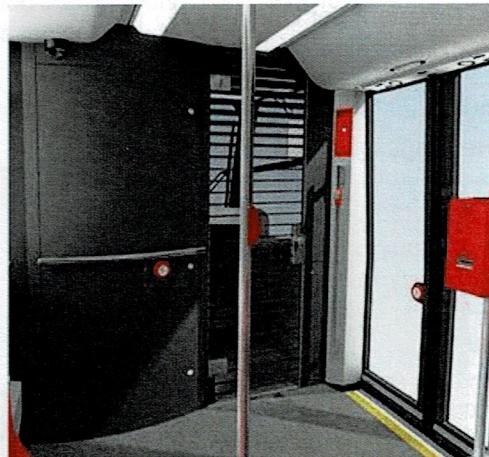
"Für uns ist es wichtig, dass wir bei diesem Großauftrag erfahrene Partner zur Seite haben. Die grundlegende Modernisierung der Fahrzeuge erfordert Spezialisten mit viel Erfahrung", sagt der Vorstandsvorsitzende der VAG, Josef Hasler.

einige Veränderungen vorgenommen würden. Der Auftrag umfasst die Modernisierung und Sanierung von 14 Straßenbahnfahrzeugen der Baureihe GT6N sowie 26 GT8N-Fahrzeuge. Die Fahrzeuge sind in

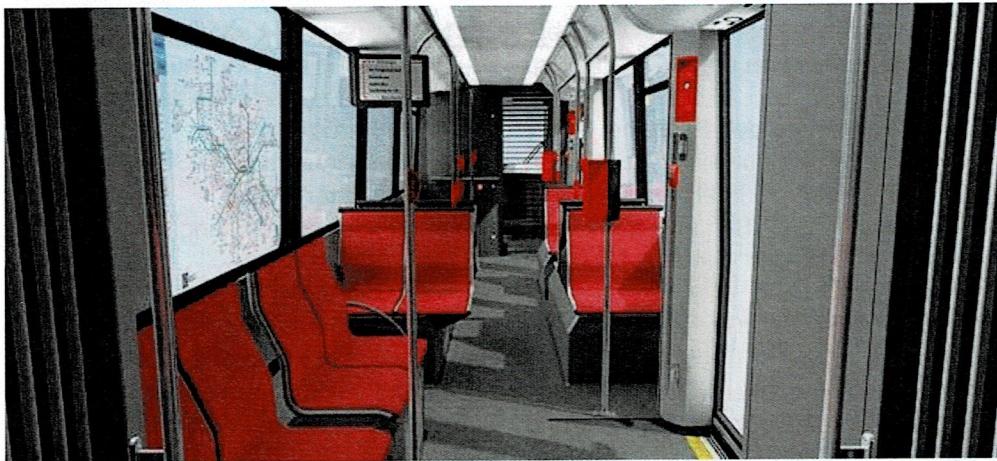
zulassungsfähigem und betriebsbereitem Zustand an den AG zurück zu liefern.

Die 14 Fahrzeuge der Baureihe GT6N (Stahl-Differentialbauweise) stammen aus den Jahren 1995/96, wurden von den Firmen AEG Schienenfahrzeuge GmbH (M-Teil) und Siemens (E-Teil) gebaut und haben eine Laufleistung von ca. 1 000 000 Kilometern. Die 26 Fahrzeuge der Baureihe GT8N (Aluminium-Integralbauweise) wurden von den Firmen ADtranz (M-Teil) und Siemens (E-Teil) gebaut, zwischen 1999/2000 in Betrieb genommen und haben ebenfalls ca. 1 000 000 Kilometer Laufleistung. Die Modernisierung der Fahrzeuge erfolgt auf Basis einer vom AG vorgegebenen Designstudie und soll folgende Arbeiten/Komponenten umfassen:

- Neulackierung Wagenkasten,
- Erneuerung der Innenausbauten im Fahrgastraum (Sitze, Haltestangen, Fahrerraumrückwand, Seitenverkleidungen und Sitzkästen),
- Einbau einer LED-Fahrgastraumbeleuchtung und LED-Spots im Bereich der Fahrgastraumtüren,
- Einbau einer bodenintegrierten mechanischen Klapprampe zur Spaltüberbrückung am Bahnsteig,
- Optionaler Einbau einer elektrischen Drucküberwachung für die Drehgestellschwingen,
- Ersetzen eines vorhandenen Verkehrsdatenrekorders,
- Optimierung der elektrischen Gelenkverbindungen durch modulare Steckverbindungen (incl. Netzwerkleitungen),



Vorher/Nachher-Vergleich: Fahrerstand (Foto: VAG Nürnberg)



Innenraum nach dem Umbau (Foto: VAG Nürnberg)

- Ersetzen einer vorhandenen Fahrgastzähleinrichtung,
 - Partielle Ertüchtigung eines vorhandenen Netzwerks (Ethernet) einschl. Einbau einer UMTS-Antenne,
 - Umbau der Außen- und Signalbeleuchtung auf LED-Technik mit Tagfahrlicht,
 - Erneuern der Linien- und Zugzielanzeigen außen,
 - Implementierung einer vom Systemlieferanten bereitgestellten Heizungssoftware,
 - Erneuerung der Heizschütze in den Fahrgasträumheizungen,
 - Erneuerung der Falten-/Wellenbälge,
 - Ersetzen der Fahrzeuggelenklager,
 - Befundungsabhängige Instandsetzung der Gelenklerträger,
 - Instandsetzung von Korrosionsschäden,
 - Erneuerung des Fußbodenbelag,
 - Befundungsabhängige Erneuerung des Fußbodens,
 - Nachrüstung einer Fahrerstandsklimatisierung (nur GT6N),
 - Einbau eines Leichtbaufußbodens
 - Erneuerung der Fahrgasträumtüren (nur GT6N),
 - Umbau „bildschirmgestützte Fahrgastinformation“ mit TFT-Monitoren (nur GT6N),
 - Nachrüstung einer Netzwerks (Ethernet) (nur GT6N). Die Funktionsgruppen Hauptstrom und Antrieb, Fahr- und Bremssteuerung einschließlich Leittechnik und Diagnose bleiben unverändert.
- Etwa zehn Wochen sind pro Fahrzeug für die Modernisierung eingeplant, wobei es bei den ersten Fahrzeugen etwas länger dauern dürfte als bei den Folgefahrzeugen. Bevor die generalüberholten Straßenbahnen wieder nach Nürnberg kommen, machen sie sich von Leipzig auf den Weg nach München. Dort werden die Fahrzeuge bei der Münchener Verkehrsgesellschaft neu lackiert. In Nürnberg werden die Wagen schließlich für den Einsatz im Betrieb fertig gemacht, um dann erneut eine weitere Million Kilometer zu fahren.

Kreis **MAN 7802**

Jetzt als BUS der Begegnung



Der 1978 beschaffte, seit 1986 als Infobus eingesetzte MAN SL 200 7802, Erstzulassung 20.04.1978, hat im Frühjahr eine Grundsanierung auf dem Betriebshof von der Firma Mundstock in Wedtlenstedt (Landkreis Peine) erhalten. Die Firma Mundstock ist ein Schwesternunternehmen der Verkehrs GmbH. Dabei wurde 7802 zum „Bus der Begegnung“ umgebaut. Denkbare Einsatzmöglichkeiten für den Bus sind Treffen zwischen Flüchtlingen, Helfern und Beratungsdiensten. Aber dieser Bus ist nicht nur ein „Bus der Begegnung“ für Flüchtlinge, sondern kann auch von anderen Bürgern für Veranstaltungen, wie z. B. Dorffesten oder anderen Veranstaltungen, gebucht und genutzt werden. Finanziert wurde der „Bus der Begegnung“ unter anderem durch 25.000 Euro des Niedersächsischen Ministeriums für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung, weitere 6.500 Euro kamen vom Landkreis Peine dazu. Der Bus hat außen wieder annähernd sein altes Outfit von 1978 erhalten. Dazu wurde 7802 wieder in der originalen Farbgebung von 1978 in Orange / altweiss lackiert.



Klares Bekenntnis zur Straßenbahn

Frankfurt (Oder)

Eine drohende Abschaffung der Straßenbahn in Frankfurt - sie ist seit Montagabend vom Tisch. Mit großer Mehrheit stimmten der Hauptausschuss und der Stadtentwicklungsausschuss der Stadtverordnetenversammlung (SVV) am Montagabend im Kleist Forum einer Beschlussvorlage zu, laut der vier Varianten für den notwendigen Kauf von 13 neuen Niederflurstraßenbahnen untersucht werden sollen. Das Ergebnis muss der SVV in ihrer Sitzung am 23. Juni vorgelegt werden. Am 30. September wird die SVV dann darüber entscheiden, in welchem Zeitraum die Straßenbahnen gekauft werden.

Eine von der Stadtverwaltung eingebrauchte fünfte Variante, über welche die MOZ am Montag berichtet hatte, wurde auf Antrag des Abgeordneten Josef Lenden (BI Stadtumbau) mehrheitlich aus der Beschlussvorlage gestrichen. Diese Variante sah vor, durch ein Gutachten untersuchen zu lassen, ob ein teilweiser oder vollständiger Verzicht auf Straßenbahnen zugunsten von Bussen möglicherweise wirtschaftlicher sein könnte. Was nichts anderes bedeutet hätte als das mögliche Ende der Straßenbahn in Frankfurt. Oberbürgermeister Martin Wilke versuchte zwar, diese Variante noch zu retten, indem er beantragte, in der Untersuchung einen Mix aus Bus und Straßenbahn festzuschreiben. Begründung: "Wir wollen doch nur

untersuchen, welche Effekte ein Mehr oder Weniger an Straßenbahn bringt." Aber darüber brauchte nach der Streichung der Variante 5 nicht mehr abgestimmt zu werden.

Die Abgeordneten haben sich damit nach fast zweistündiger Diskussion klar zum Erhalt der Straßenbahn bekannt. Und dazu, dass die Straßenbahn auch künftig die Hauptlast des Nahverkehrs in der Stadt tragen wird.

Welche der vier Varianten letztlich umgesetzt wird, ist offen. Die günstigste wäre der Kauf aller 13 Bahnen im Paket in den Jahren 2017 bis 2021 - so, wie es bisher geplant war. Denn für diese Variante gibt es sowohl ein bindendes Preisangebot als auch eine Finanzierungszusage von Banken, ohne dass die Stadt eine Bürgschaft beibringen müsste. Außerdem könnten die alten Tatra-Bahnen bis Ende 2021 außer Betrieb genommen werden und müssten nicht mit zusätzlichen Investitionen für eine verlängerte Betriebsdauer fit gemacht werden, um danach aber trotzdem ersetzt werden zu müssen.

Das Problem dabei ist: Die Stadt hatte fest mit einer Förderung der Neuanschaffung durch das Land gerechnet. "Wir haben das von einer rot-roten Landesregierung so erwartet", sagte Dezernekt Markus Derling. Bislang verweigert das Land anders als die meisten anderen Bundesländer - eine Unterstützung. Und ohne Förderung durch das Land

würde die Stadt für eine Tilgung der Kredite ihren jährlichen Zuschuss an die Stadtverkehrsgesellschaft (SVF), der aktuell bei 1 bis 2 Millionen Euro liegt, ab 2019 für mehrere Jahre um jährlich bis zu 5 Millionen Euro erhöhen müssen.

Um diese jährliche Haushaltsbelastung etwas zu senken, werden nun drei alternative Varianten geprüft. Am Montagabend zeichnete sich eine Favorisierung der Variante 2 ab. Diese sieht vor, erst im Jahr 2021 die ersten sechs Bahnen zu kaufen und die anderen sieben in den Jahren 2027 bis 2029. Zwar entstünden so zusätzliche Kosten, da die Lebensdauer von sechs Tatra-Bahnen verlängert werden müsste. Dafür würden die jährlichen Belastungen für den städtischen Haushalt aber geringer. Und was mehrere Abgeordnete betonten: Sie

hielten sich so die Option offen, von einer möglichen späteren Entscheidung dieser oder der nächsten Landesregierung dafür, die Kommunen doch noch bei der Neubeschaffung von Straßenbahnen zu unterstützen, profitieren zu können. Denn eine rückwirkende Förderung wird es nicht geben

Vor der Abstimmung hatten mehrere Abgeordnete für einen Erhalt der Frankfurter Straßenbahn geworben. "Für mich ist klar: Die Straßenbahn muss das Rückgrat unseres Nahverkehrs bleiben", betonte etwa Ulrich Junghanns (CDU). "Unsere Stadt lebt mit der Erfahrung einer langjährigen Struktur - und das ist die Straßenbahn!" Die Barrierefreiheit werde nicht hergestellt für die EU oder für den Bund, "sondern vor allem für uns".



Der Frankfurt/Oder GT 6M Nr. 303, hier als Gastfahrzeug mit der Nr. 600 zu Testzwecken im Sommer 1995 in Jena unterwegs.

Ingo Pohl (SPD) erklärte, dass "die Straßenbahn historisch zu Frankfurt gehört, steht außer Frage". Dezernent Markus Derling verwies darauf, dass schon vor fünf Jahren in einem Gutachten eindeutig festgestellt wurde: "Die Straßenbahn ist langfristig wirtschaftlicher als der Bus." Josef Lenden sagte: "Wenn sich Land und Bund weigern, sich finanziell an der

Herstellung der Barrierefreiheit im Nahverkehr zu beteiligen, dann ist das eine Unverschämtheit!" Und René Wilke (Die Linke) erklärte, mit der Streichung der Variante 5 werde "ein klares Signal gesandt an das Land, den Bund oder die EU als Fördermittelgeber: Wir wollen die Straßenbahn erhalten. Und wir denken nicht über eine Abschaffung nach!"



Foto: Solaris

Frankfurt (Oder)

Er ist schnell, leise, bequem, vollklimatisiert, hat viel Platz und eine elegante Form und ist technisch auf dem neuesten Stand: der "Tramino" des polnischen Fahrzeugherstellers Solaris. In Braunschweig, Jena und anderen polnischen Städten ist er bereits im Nahverkehr im Einsatz. Und

In fünf Jahren könnten solche schicken Niederflurbahnen auch täglich durch Frankfurt rollen. Denn als einer von zwei Herstellern hat Solaris ein Angebot für die Neubeschaffung barrierefreier Straßenbahnen für die Stadtverkehrsgesellschaft mbH (SVF) abgegeben.

Blick auf den Fahrerstand vom Jenaer Tw 701. Dieser Fahrerstand wurde für die Braunschweiger Solaris fast ähnlich übernommen.



Foto: Solaris

Damit sich die Frankfurter schon mal ein Bild von den Bahnen der Zukunft machen können, wird ein "Tramino" aus Jena ab dem 13. September für eine Woche auf den Gleisen der SVF unterwegs sein. Und am Tag für die Fahrgäste, der am 17. September gefeiert wird, zumindest unter den Fahrzeugen der Star des Tages sein - ein Star zum Anfassen und Mitfahren. Ab 11 Uhr lädt die SVF dann an der Uni-Mensa ein. Die Besucher erwartet ein

Programm mit Schlagersänger Uwe Kolberg, HipHop und Rock, mit Elektroautos, Elektrofahrrädern und einem Kinderfest. In Gesprächsrunden mit Politikern geht es natürlich um die Mobilität und die Zukunft des Nahverkehrs in der Stadt. Zum Festplatz fahren können die Frankfurter mit historischen Bahnen und erstmals auch mit einem alten "Schlenki" von Ikarus, der extra aus Chemnitz nach Frankfurt kommt.



Foto: Solaris

9558 als Modell in Maßstab 1:87

Wie allen Modellfreunden bekannt sein dürfte gab es Mitte der 90er Jahre ein Modell des weitverbreiteten Straßenbahntyp GTN 6 M/N/S. Die Fa. Hödl hat damals sehr innovativ, sämtliche Verkehrsbetriebe die einen solchen Straßenbahntyp haben, als Modell nachgebildet. So auch den Braunschweiger Wagen. Das Modell war im Prinzip sehr einfach aufgebaut und bestand nur aus wenigen Teilen, dies hielt die Produktionskosten gering, weil nur wenige Spritzformen benötigt wurden. Es handelt sich um durchsichtiges Kunststoffgehäuse, welches nur bedruckt wurde, als Anbauteile wurden lediglich die Prallelemente, die Dachaufbauten, die Faltenbälge und der Stromabnehmer benötigt. Lediglich beim Braunschweiger Modell kamen noch die Dachverkleidungen hinzu, welche

integriert sind. Diese Modelle sind allesamt bei der Österreichischen Fa. Halling produziert worden. Herr Hödl hat sämtliche Herstellungskosten getragen und konnte damit auch die sehr teuren Spritzformen sein eigen nennen. Es wurden 18 verschiedene Modelle der einzelnen Städte, in einer Stückzahl mit weit über 4000 Stück hergestellt.

Diese Modelle waren unmotorisiert und waren reine Standmodelle. Der geschickte Modellbahner hat das Modell mit einem Motor nachgerüstet. Eine weitere Herausforderung waren die Faltenbälge, da diese Kunststoffteile sehr steif und ungelenkig waren. Hier wurde kurzerhand aus etwas festerem grauen Papier der Faltenbalg nachgebildet. Einige Modelle, die nur in kleiner Stückzahl produziert wurden, erzielen heute Höchstpreise, damals



Hier das Braunschweiger Hödl Urmodell, GT6-S, nachträglich dekoriert als 9551.

bei den anderen nicht vorhanden sind. Auch sind beim Braunschweiger Modell, ebenso beim Zwickauer und Frankfurt/Oder Modell die Prall-elemente anders gestaltetet, weil bei diesen drei Fahrzeugen die Scheinwerfer und Rückleuchten hier

lag der Verkaufspreis bei ca. 75,-DM. Heute von bis zu 150,-€ !! Wenn ein Modelltyp ausverkauft war, wurde auch nicht mehr nachproduziert. So lief der Verkauf dieser Modelle langsam aus, lediglich das vierteilige Bremer Modell ist noch erhältlich.

Da die Nachfrage wieder gestiegen ist, hat sich Herr Hödl einen neuen Hersteller gesucht und ist bei dem Automodellhersteller Rietze fündig geworden.

Jetzt wird aber nicht mehr auf Teufel komm raus produziert, sondern Herr Hödl hat sich da was ganz bestimmtes bei ausgedacht.

Jeweils drei Straßenbahnbetriebe werden pro Quartal als Modell erscheinen und dies in einer max. Auflage von je 200 Stück. Als erste Serie ist erschienen: Berlin, Mainz und Nürnberg. Bei diesen Modellen gab es aber noch einige Anlaufschwierigkeiten, die mittlerweile ausgemerzt sein dürften.



Die erste Serie, von oben nach unten: Berlin, Mainz und Nürnberg

Als bekannt wurde, dass die GT6 wieder produziert werden, sind Michael Marburger und Christian Lammers auf die Idee gekommen, ein Braunschweiger Modell vor zu schlagen. Aber welches kommt in Frage? Nach langem Abwägen haben wir uns auf Tw 9558 geeinigt. Warum dieser Wagen? Die neue Haussackierung, auch „Traminodesign“

genannt, passt nicht so recht zu diesem Wagen, er sieht mit diesem Farbdesign irgendwie langweilig aus. Die Vollwerbungen der restlichen Fahrzeuge sind zum Teil schon recht lange im Einsatz. Da die Werbung der Wiederaufbau recht neu ist und auch ansprechend daher kommt, ist Wahl eben auf dieses Fahrzeug gefallen. Die Genehmigungen zur Verwendung als



Modell ein zu holen, hat dann doch noch ein wenig Nerven gekostet. Die Herren der Wiederaufbau wussten erst gar nicht, was wir von Ihnen wollten. Nach einigen „Fachgesprächen“ und unter Einbezug des Vorstandes der Wiederaufbau gab es dann grünes Licht. Auch die Verkehrs GmbH hatte kein Einwände gegen diese Umsetzung. So haben wir dann sämtliche Unterlagen, incl. einer Grafik und etlichen Fotos, als Vorschlag bei Rietze / Hödl eingereicht. Schon drei

drei Tage später, Herr Rietze war begeistert, gab es grünes Licht, dass Modell wird verwirklicht! und wird Ende September auf dem Markt erscheinen. Im Moment sind wir noch mit der Grafikabteilung von Rietze in Verhandlung, es soll ja noch jedes so kleinste Detail verwirklicht werden.

Alle erscheinenden Modelle sind unmotorisiert, können aber nachträglich Fahrfähig hergerichtet werden. Diese Modelle sind im freien Handel erhältlich und kosten dort 79,50 Euro.



Exklusiv für interessierte BIN Mitglieder liegt der Verkaufspreis bei schlanken 75,-- Euro. Bestellungen bei: ch-lammers@t-online.de

Auch das noch ...

Braunschweig. Wenn viele Menschen auf engem Raum zusammenkommen, kann man einiges falsch machen. Das gilt auch für Fahrten mit der Braunschweiger Straßenbahn. Mit unseren Tipps kommen Sie entspannt an und ernten ein Sonderlob für vollendete Umgangsformen.

1. Straßenbahnenfahren kann ziemlich langweilig sein. Um anderen die Zeit zu verkürzen, sollten Sie deshalb am Handy unbedingt laut über Ihre Privatangelegenheiten reden. Intime Details aus dem zwischenmenschlichen Bereich kommen sehr gut an. Oder vielleicht haben Sie ja gerade ein besonders appetitliches medizinisches Problem?
2. Ihr Musikgeschmack ist so gut, dass andere noch etwas lernen können. Benutzen Sie deswegen in der Straßenbahn auf keinen Fall Kopfhörer, sondern drehen Sie einfach den Ton Ihres Smartphones auf.
3. Unsere Gesellschaft hat sich viel zu weit vom Naturzustand entfernt. Setzen Sie ein Zeichen und verzichten Sie auf Deo. Ein heißer Sommertag, an dem Sie im Feierabendverkehr von Wenden nach Melverode müssen, ist der richtige Moment, um damit anzufangen.
4. Falls Sie einen Hund haben und ihn mit in die Bahn nehmen, halten Sie ihn auf keinen Fall an der kurzen Leine. Viele Menschen, die selbst keine Haustiere haben, freuen sich über engen Kontakt zu fremden Hunden. Besonders beliebt sind sehr große Exemplare, die viel Speichel absondern.
5. Gerade Männer sind oft viel zu bescheiden und nehmen weniger Sitzplatz ein, als ihnen eigentlich zusteht. Sie haben nicht 2,60 Euro bezahlt, um Ihre Knie bei sich zu behalten. Kleiner Bonus: Je breitbeiniger Sie sitzen, desto leichter kommen Sie mit der jungen Frau neben sich in Kontakt.

6. Falls Sie in einer Gruppe unterwegs sind, verhindern Sie um jeden Preis, dass Sie voneinander getrennt werden. Wäre schließlich schade, wenn Sie und Ihre Kegelschwestern auf der Fahrt vom Moorhüttenweg zur Emsstrasse nicht in derselben Vierer-Sitzgruppe unterkommen. Mitreisende können ruhig mal aufstehen. Dafür unterhalten Sie ja auch die ganze Bahn mit Ihrem originellen Humor.

7. Als erfahrener Pauschalurlauber ist Ihnen sicher das Prinzip vertraut, Pool-Liegen mit einem Handtuch zu reservieren. Dasselbe funktioniert auch in der Bahn wunderbar - mit Ihrer Tasche. Stellen Sie sie neben sich auf den Sitz, damit Sie auch zur Rush Hour immer genug Platz haben. Profi-Tipp: Nehmen Sie die Tasche auf keinen Fall weg, ohne mindestens einmal genervt aufzustöhnen und die Augenbrauen hochzuziehen.

8. Nur Anfänger lassen andere Passagiere erst aussteigen, bevor sie sich selbst in die Bahn drängeln. Geduldig sein können Sie noch, wenn Sie tot sind.

Wenn Sie in Zukunft all diese Regeln beachten, ist Ihnen der Missmut der restlichen Fahrgäste gewiss.

7553 entgleist



Am frühen Nachmittag ist Tw 7553 auf dem Gelände vom Schönberger Strand entgleist. Ein wenig ratlos stehen die dortigen Vereinsmitglieder vor dem Wagen. Aber, am Abend war er dann ohne Schäden wieder eingegleist.

Ein Baum fällt auf eine Oberleitung, Fahrstrom unterbrochen, Straßenbahn steht still: Nur wenige Meter trennen die M1 am Montagabend von der Stromzufuhr, damit sie weiterfahren kann. Frei nach dem Motto "selbst ist der Fahrgast" schoben die Insassen die 30 Tonnen schwere Tram an.

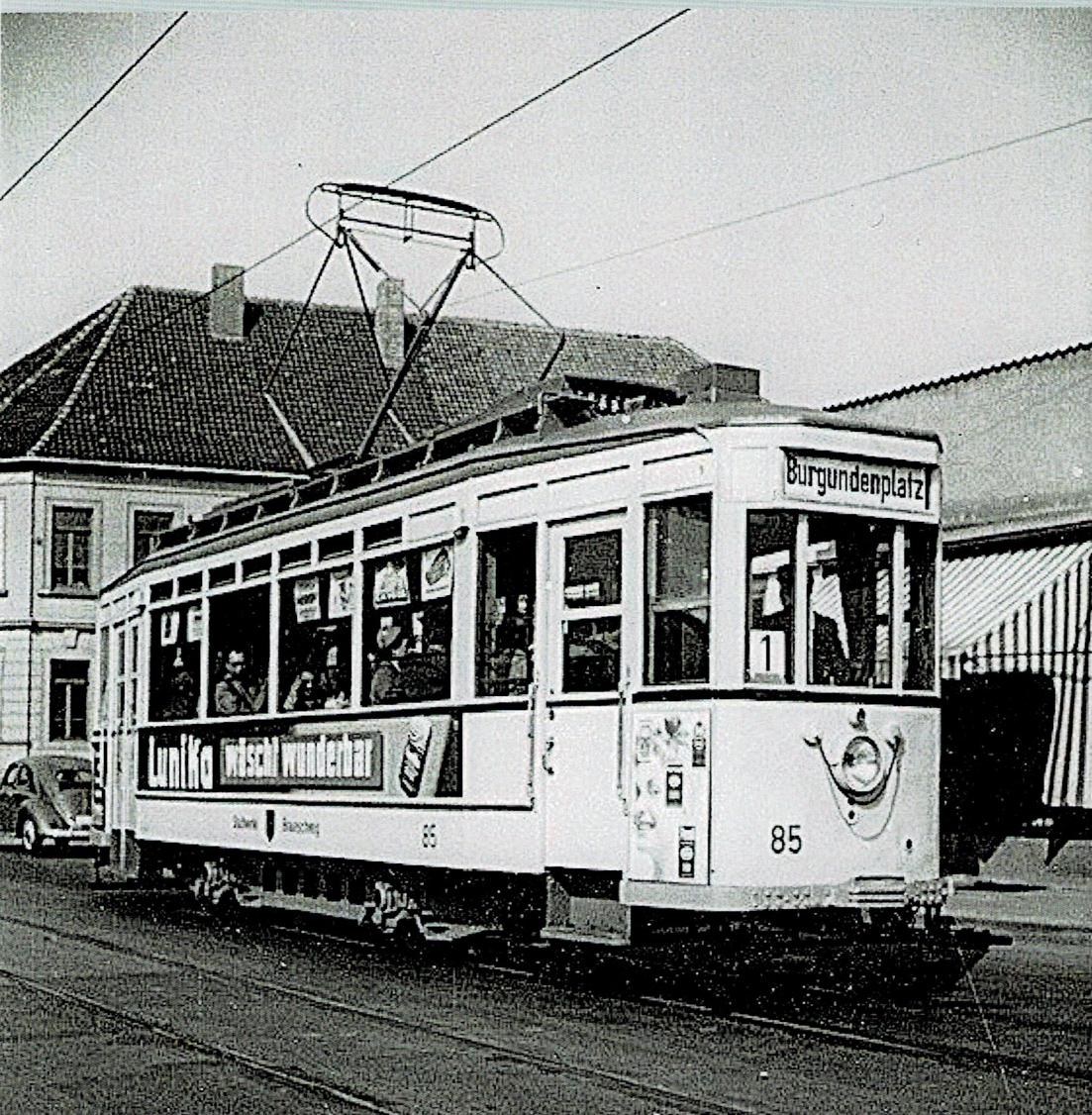
Fahrgäste der vollbesetzten Straßenbahn auf der Linie M1 haben am Montagabend - im wahrsten Sinne des Wortes - aus eigener Kraft die Weiterfahrt der Tram ermöglicht. Weil ein entwurzelter Baum in der Oranienburger Straße/Ecke Auguststraße auf die Oberleitung der Straßenbahn gefallen war, musste hier vorübergehend der

Fahrstrom abgeschaltet werden, damit die Feuerwehr den Baum sicher bergen konnte. In dem dann stromlosen Abschnitt stand die Straßenbahn, die - obwohl nur wenige Meter von der nächsten Stromschnitzzelle entfernt - weder vor- noch zurückfahren konnte. Der Straßenbahnhändler schilderte daraufhin seinen Fahrgästen die Situation, woraufhin die Fahrgäste kurzerhand selbst mit anpackten. Sie schoben die rund 30 Tonnen schwere Straßenbahn so weit zurück, bis sie wieder in dem Abschnitt war, von dem aus sie aus eigener Kraft fahren konnte.

BVG sagt "Danke!"



Das besondere Bild



**Der Dessauer Triebwagen 85 im Frühjahr 1956 auf der Wendenstraße
Ecke Wilhelmstraße. Im Hintergrund das damalige Amtsgericht.**