



BIN-Info

Die digitale Vereinszeitschrift der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Sonderausgabe zum 30-jährigen Jubiläum der BIN

Dezember 2025



Highlights dieser Ausgabe:

Geschichte der BIN: Gründung, Vorstandschronik, Highlights
Die Niederflur-Stadtbahn, das Verkehrsmittel mit Zukunft – 30 Jahre 95er
Was lange währt, wird endlich gut – die Geschichte des Tw 41
Jubiläumsfahrten

Inhaltsverzeichnis

Impressum	3
Ein paar Worte vorab	4
Wie es zur Gründung der BIN kam	5
Vorstandschronik.....	7
Jubiläums-Vereinsfahrt nach Magdeburg	8
Die Niederflur-Stadtbahn, das Verkehrsmittel mit Zukunft – 30 Jahre 95er	15
Jubiläums-Sonderfahrt „30 Jahre BIN, 30 Jahre Niederflurtram“	38
In Erinnerung an unser Ehrenmitglied Dieter Höltge	41
Was lange währt, wird endlich gut – die Geschichte des Tw 41	42
Jubiläums-Sonderfahrt mit Heinrich „Auf den Spuren der Linie A“	57
Highlights der Vereinsgeschichte	61
Die besonderen Bilder zum Schluss	80

Titel: Tw 35 und Bw 201 am 28.10.2017 beim Jubiläum „120 Jahre Elektrische“ in der Schleife Salzdahlumer Weg (Jörg-Michael Meschkat).

Das besondere Bild zum Schluss: Damals und heute: Mitglieder der BIN (Jörg-Michael Meschkat, Bernd Hantschick).

Impressum

Die „BIN-Info“ ist offizielle Vereinszeitschrift der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Herausgeber

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. (BIN)
c/o Bernd Hantschick, Bahnhofstraße 3, 38300 Wolfenbüttel
Vereinsregister: Amtsgericht Braunschweig VR 3786
E-Mail: info@bin-info.de
Internet: www.bin-info.de
Facebook: [Binnahverkehr](https://www.facebook.com/Binnahverkehr)
Instagram: [bsignahverkehr](https://www.instagram.com/bsignahverkehr)

Vorstand

Vorsitzender: Bernd Hantschick
1. stellv. Vorsitzender: Christoph Heine
2. stellv. Vorsitzender: David Köhler
Kassengeschäftsführer: Ingo Bettermann

Bankverbindung

IBAN: DE20 2505 0000 00020065 67
BIC: NOLADE2HXXX
Kreditinstitut: Braunschweigische Landessparkasse

Kontakt zur Redaktion

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. (BIN)
Redaktion BIN-Info, Postfach 2414, 38014 Braunschweig
E-Mail: redaktion@bin-info.de
Telefax: 0531 9665296

Redaktion

Bernd Hantschick (V.i.S.d.P.), David Köhler, Luka Mio Meskat und Christoph Heine

Mitarbeit an dieser Ausgabe

Andreas Gürtler, Bernd Hantschick, David Köhler, Luka Mio Meskat, Lukas Schmidt

Hinweise:

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

Auflage:

Online-Ausgabe (nur zum Download)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers. © Dezember 2025

Ein paar Worte vorab ...

Von Bernd Hantschick

Vor nun dreißig Jahren wurde unser Verein von elf Straßenbahninteressierten gegründet. Wir können ihnen auch heute noch dankbar sein, denn die BIN hat in dieser Zeit viel bewegt und viel für die Erhaltung von historischen Fahrzeugen und ihre Präsenz in der Öffentlichkeit getan.

Ohne dem Artikel „Highlights der Vereinsgeschichte“ (Seite 61) vorgreifen zu wollen, möchte ich doch die Wiederherstellung von Tw 35 mit Bw 201, Tw 15 und Tw 41 besonders hervorheben. Sie wurden von engagierten Vereinsmitgliedern in unzähligen Stunden aufgearbeitet und mit Ausnahme von Tw 15 als historische Fahrzeuge wieder in Betrieb genommen. Das wäre ohne das Drängen und die Unterstützung der BIN wahrscheinlich nicht geschehen.

Daher hat die BIN wesentlichen Anteil daran, dass die BSVG heute über einen – leider nur eingeschränkt betriebsfähigen – Bestand an historischen Fahrzeugen verfügt. Auch wenn man nicht alles geschafft hat, was man sich vorgenommen hat (Tw 82), sind diese die Grundlage für die inzwischen traditionellen Neujahrsfahrten und Nikolausfahrten.

Dazu gesellen sich regelmäßig „Rundfahrten im Oldtimer“, die zu Großevents des Stadtmarketing Braunschweig beispielsweise als Zubringer vom Hauptbahnhof in die Stadt eingesetzt werden. Aus den letzten Jahren sind besonders der Stadtfrühling, die Braunschweiger Kulturnacht und das Trendsporterlebnis zu nennen, bei denen die historischen Straßenbahnen, aber auch „Heinrich“, der einzige Bus unter den historischen Fahrzeugen der BSVG, zum Einsatz kommen. Außerdem gab und gibt es (rollende) Vereinsabende, weitere Sonderfahrten oder Sonderveranstaltungen der BSVG mit Teilnahme der BIN, Exkursionen und inzwischen einen BIN-Stammtisch.

In den vergangenen dreißig Jahren hat es aber auch wesentliche Veränderungen gegeben, die auf den allgemeinen gesellschaftlichen Wandel zurückzuführen sind. Während damals das Mitteilungsblatt der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. das wesentliche Informationsmedium war, um einen Überblick über das Vereinsgeschehen, aber auch über Neuigkeiten rund um Straßenbahn und Bus in Braunschweig zu haben, besteht heute die Herausforderung darin, die im Internet und sozialen Medien verfügbaren Informationen so zu filtern, dass man das Interessante erfährt, aber nicht von einer zu großen Fülle erschlagen wird. Dazu passt, dass es die BIN-Info inzwischen nur noch digital gibt und die Kommunikation heutzutage ebenfalls ganz überwiegend auf diesem Wege erfolgt.

In dieser Sonderausgabe der BIN-Info blicken wir unter anderem zurück auf die Geschichte der BIN, die 95er als gleichaltrige Fahrzeuge, den Tw 41, der noch nicht lange wieder in Betrieb ist und die Jubiläumsfahrten in diesem Jahr. Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre!

Ihr Bernd Hantschick, Vorsitzender

Wie es zur Gründung der BIN kam

Von Bernd Hantschick zusammengetragen nach Gesprächen mit Andreas Gürtler, Michael Höfer von Seelen, Thomas Kammeyer, Christian Lammers, Bernd Lüttge, Stefan Meyer und Jens Winnig

Seit 1994 gab es lockere Treffen von Straßenbahnfreunden, bei denen allgemeine Themen rund um die Straßenbahn in Braunschweig behandelt wurden. Da im Vorjahr die 95er bestellt worden waren, machte man sich Gedanken, was aus den 62ern und 69ern werden würde. Die 95er wurden mit öffentlichen Mitteln gefördert und eine Grundlage für die Förderung war die Ausmusterung der alten Fahrzeuge. Ziel der Gruppe war die Erhaltung zumindest eines 62ers und eines 69ers als historische Fahrzeuge. Wie es weiterging finden Sie im Artikel „Highlights aus der Vereinsgeschichte“, Seite 61.

Parallel dazu ging auch von der damaligen Braunschweiger Verkehrs-AG eine Initiative zur Vereinsgründung aus. Bereits im Jahr 1992 hatte die Braunschweiger Verkehrs-AG den späteren historischen Triebwagen 103 aus dem heutigen Hannoverschen Straßenbahn-Museum in Wehmingen nach Braunschweig geholt (BIN-Info 1/1998 und 4/2000). Das Jubiläum „100 Jahre Braunschweiger Straßenbahn“ im Jahr 1997 stand bevor und es gab Überlegungen, einen Förderverein in die Finanzierung der Aufarbeitung einzubeziehen, was sich allerdings später zerschlagen hat.

Die treibende Kraft seitens der Braunschweiger Verkehrs-AG war Dr. Engelbert Linnenberg („Doc Li“, „ein ganz feiner Mann“), der damalige Betriebsleiter. Er stellte über die Mitarbeiter der Braunschweiger Verkehrs-AG, die an den Treffen der Straßenbahnfreunde teilnahmen, den Kontakt zu der Gruppe her und forcierte eine Vereinsgründung.

Dr. Linnenberg sprach auch Dieter Höltge an, der in der Braunschweiger Verkehrs-AG bekannt war. Er war sofort Feuer und Flamme für diese Idee. Zusammen mit verschiedenen anderen Personen wurde ein Satzungsentwurf erstellt, der in einigen Treffen diskutiert wurde. Diese fanden im Nordbahnhof (Zentrum Öffentlichkeitsarbeit der „Stadtwerke Braunschweig“) statt, der lange Jahre als Treffpunkt für die Vereinsabende und weiteren Veranstaltungen der BIN diente. Inzwischen hatten sich auch einige Mitglieder des Vereins Braunschweiger Verkehrsfreunde e.V. (VBV) dazugesellt.

Längere Diskussionen gab es über den Namen des Vereins. Während viele der Gründungsmitglieder gerne die „Straßenbahn“ im Namen gehabt hätten, befürwortete Dr. Linnenberg eine Erweiterung des Fokus auch auf die Busse, was sich auch in der Satzung wiederfindet. So ist der Zweck des Vereins „die Erhaltung historischer Nahverkehrsfahrzeuge, die im Braunschweiger Netz des ÖPNV eingesetzt waren bzw. heute noch sind.“

Am 23.03.1995 fand die Gründungsversammlung im Nordbahnhof statt. Der Satzungsentwurf und der Antrag auf Eintragung der BIN in das Vereinsregister wurden einstimmig angenommen.

An dieser Versammlung nahmen teil:

Horst Winnig

Christian Lammers

Dieter Höltge

Jens Winnig

Stefan Meyer

Uwe Wöhl

Thomas Kammeyer

Andreas Gürtler

Michael Höfer-von Seelen

Bernd Lüttge

Dr. Engelbert Linnenberg

Die Eintragung ins Vereinsregister des Amtsgerichts Braunschweig erfolgte am 01.11.1995 unter VR 3786.



Mitglieder des Gründungsjahres beim Einrollen am 15.03.2025: V. l. n. r.: Michael Höfer-von Seelen, Jens Winnig, Andreas Gürtler, Thomas Kammeyer, Thomas Nabert

Vorstandschronik

von Bernd Hantschick

Die Besetzung des Vorstandes seit der Vereinsgründung ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt. Bei den jeweiligen Funktionen sind Eintragungen nur vorhanden, wenn sich eine personelle Veränderung ergeben hat.

Jahr	Vorsitzender	1. stv. Vorsitzender	2. stv. Vorsitzender	Kassen-Geschäftsführer
1995	Höltge, Dieter	Winnig, Jens	Lammers, Christian	Lüttge, Bernd
1996				
1997	Winnig, Jens	Lammers, Christian	(nicht gewählt)	
1998				
1999	Meschkat, Jörg-Michael		Gürtler, Andreas	
2000				
2001		Gürtler, Andreas	Quast, Hans	Rieskamp, Nikolaus Tischer, Lars
2002				
2003				
2004				
2005				
2006				
2007	Glinschert, Stefan	Bolle, Dieter	Meschkat, Jörg-Michael	Grau, Susanne Weiß, Susanne (Namensänderung)
2008				
2009				
2010		Falkenhagen, Andreas		
2011	Falkenhagen, Andreas	Schade, Michael	(nicht gewählt)	
2012				
2013				Bettermann, Ingo
2014				
2015	Schade, Michael	Haiawi, Tarek		
2016				
2017	Heberle, Rüdiger	Lammers, Christian	Gürtler, Andreas	
2018				
2019				
2020				
2021				
2022				
2023	Rühmann, Dirk	Heine, Christoph	Eichstädt, Jan-Niclas	
2024				
2025	Hantschick, Bernd		Köhler, David	

Jubiläums-Vereinsfahrt nach Magdeburg

von Bernd Hantschick (Fotos: Bernd Hantschick)

Anlässlich des 30-jährigen Bestehens der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. organisierte der Vorstand eine besondere Vereinsfahrt: Am 30.03.2025 ging es nach Magdeburg. Um 9:00 Uhr war Abfahrt am Hauptbahnhof mit einem Bus von „Elm-Tours“, der von unserem Mitglied Uwe Ahrens gelenkt wurde. Mit knapp 30 Personen ging es überraschend flott durch die Baustelle bei Helmstedt, so dass in Magdeburg noch Zeit für eine kleine Stadtrundfahrt war, die uns Uwe Ahrens kompetent präsentierte. Um 11:30 Uhr konnten wir am Magdeburger Hauptbahnhof zu unserer dreistündigen Rundfahrt im historischen Straßenbahnzug, bestehend aus Tw 70 und Bw 300 Platz nehmen.

Tw 70 ist ein 1943 bei Christoph & Unmack AG Niesky in der Oberlausitz gebauter Zweiachser „Hecht“ mit typisch schmal zulaufenden Wagenenden aus einer Serie von 18 Fahrzeugen. Die elektrische Ausrüstung stammt vom Sachsenwerk Niedersiedlitz. Er hat eine Motorleistung von 2x80 kW, eine Länge von 11,76 m und verfügt über 24 gepolsterte Sitzplätze. Erstmals kam bei diesem Typ in Magdeburg eine Steuerung über ein mit Drucktasten und Fußpedal betätigtes Nockenschaltwerk zum Einsatz, das über 34 Fahr- und 23 Bremsstufen verfügt und ein ruckfreies Anfahren und Bremsen ermöglicht. Der Verzicht auf einen herkömmlichen handbedienten Fahrschalter und die nun über eine Ratsche bediente Handbremse bedeuteten eine erhebliche Erleichterung für das Fahrpersonal. Tw 70 war bis 1973 im Einsatz und steht seit 1984 als Museumsfahrzeug zur Verfügung.



Tw 70 in der Wendeschleife am Herrenkrug

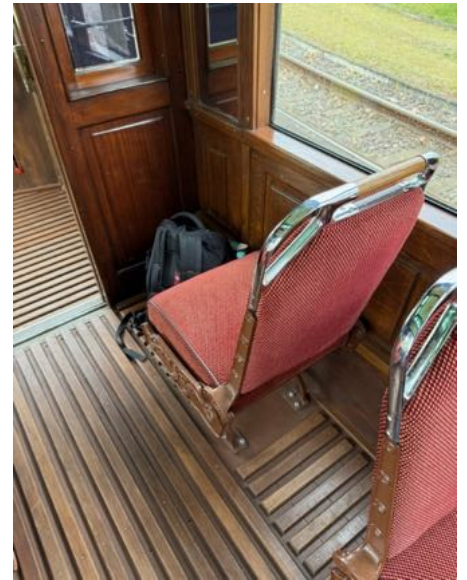


Führerstand, links die Drucktastensteuerung, rechts die Hebelhandbremse; rechtes Foto: Plattform 1

Bw 300 wurde 1914 bei der Waggonfabrik Falkenried in Hamburg in einer Serie von 25 Beiwagen gebaut. Die elektrische Ausrüstung lieferte AEG. Er ist 9,1 m lang und bietet 18 gepolsterte Sitzplätze. Besonders markant sind seine grün verglasten Oberlichter und die umklappbaren Sitzlehnen. Der Verschrottungswelle der 1960er Jahre entging er, weil er zu dieser Zeit mit Tw 138 zusammen als Fahrschulfahrzeug diente. Anfang der 1970er Jahre wurde er abgestellt und nur durch den Einsatz engagierter Straßenbahnfreunde gerettet. Zum 100jährigen Jubiläum der Magdeburger Straßenbahn im Jahr 1977 wurde er zusammen mit anderen Fahrzeugen – darunter auch Tw 70 – bei einer Fahrzeugausstellung auf dem Alten Markt präsentiert. Seinen ersten Einsatz als Museumsfahrzeug hatte er 1984.



Bw 300 in der Wendeschleife am Herrenkrug



Links: Innenraum mit Oberlichtern, Mitte und rechts: umklappbare Sitzlehnen

Wir fuhren vom Hauptbahnhof zunächst nach Westen, über Westring und mit nötigem Schwung über die Eisenbahnstrecke Braunschweig-Magdeburg, vorbei am Straßenbahnmuseum nach Sudenburg. Von dort ging es weiter über Buckau und den Hasselbachplatz zum Alten Markt. Es folgte die erste Elbüberquerung und die Fahrt nach Cracau, wo es den ersten Fotohalt gab.



Cracau, Pechauer Platz



Herrenkrug



Links: Herrenkrug, rechts: auf der eingleisigen Strecke zwischen Herrenkrug und Bahnhof Herrenkrug

Eine längere Pause wurde am Herrenkrug eingelegt. Auf dem Weg zur nördlichen Elbüberquerung wurde noch ein spontan verabredeter Fotohalt auf der eingleisigen Strecke vor der Haltestelle „Bahnhof Herrenkrug“ eingeschoben.

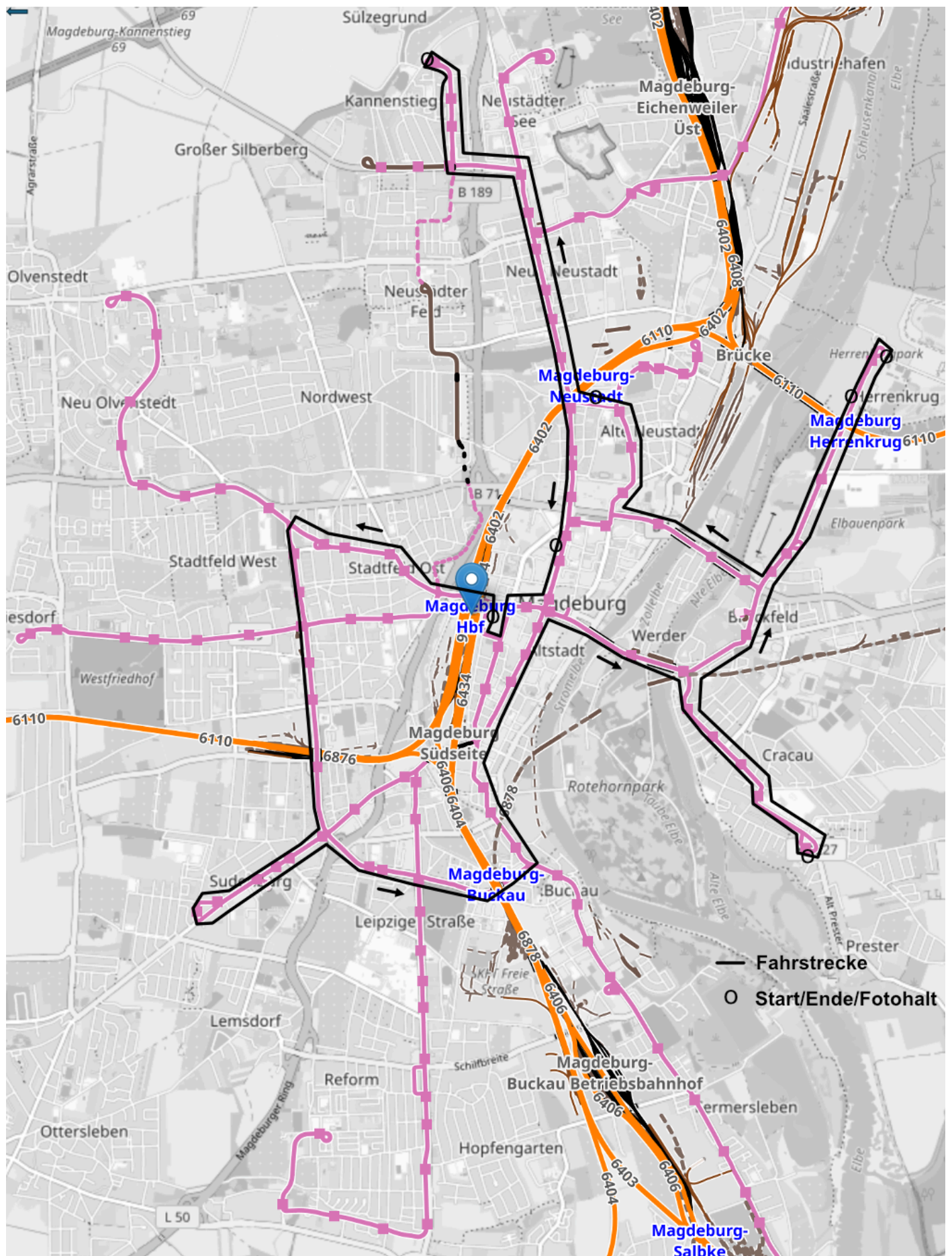
Beim Bahnhof Neustadt hielten wir erneut, diesmal auf einem Streckenabschnitt, der nur für Betriebsfahrten genutzt wird. Nächste Station war Kannenstieg. Von dort ging es wieder zum Hauptbahnhof mit einem letzten Fotohalt in der Nähe der Haltestelle „Am Katharinenturm“. Hier musste es ganz schnell gehen, denn ein Linienzug war uns dicht auf den Fersen. Zum Abschied wurden am Hauptbahnhof noch Gruppenfotos gefertigt (siehe Foto auf der letzten Seite) und es gab eine Scheinanfahrt.



Links: Am Bahnhof Neustadt, rechts: Kannenstieg



Auf dem Breiten Weg nahe „Am Katharinenturm“



Unsere Route einmal gegen den Uhrzeigersinn durch Magdeburg



Abschied am Hauptbahnhof

Begleitet wurde die ganze Fahrt durch Stadtführer, die viel Wissenswertes aus der Stadtgeschichte über die Jahrhunderte, die Nachkriegszeit und die Zeit nach der Wiedervereinigung zu erzählen hatten.

Die Rückfahrt war wegen eines Staus auf der A2 nicht so angenehm wie die Hinfahrt, aber Uwe Ahrens hat uns über die B1 sicher wieder nach Braunschweig gebracht. Alles in allem gab es trotz teilweisen leichten Regens sehr viele zufriedene Gesichter.

Quellen:

<https://www.mvbnet.de/service/fahrzeugvermietung/#sctab10>

<https://www.openrailwaymap.org/>

Die Niederflur-Stadtbahn, das Verkehrsmittel mit Zukunft – 30 Jahre 95er

von Luka Mio Meskat mit Unterstützung von Andreas Gürtler (Fotos: Andreas Gürtler, Lukas Schmidt, David Köhler und Luka Mio Meskat)

Nicht nur die BIN feiert in diesem Jahr ihr dreißigjähriges Jubiläum, sondern auch das Niederflurzeitalter bei der Braunschweiger Straßenbahn. Aus diesem Grund möchten wir uns in dieser Jubiläumsausgabe der BIN-Info auch den 95er-Niederflurbahnen widmen.

Nachdem im November 1991 der erste Niederflurbus bei der Braunschweiger Verkehrs-AG zum Einsatz kam, sollten auch niederflurgerechte Straßenbahnen beschafft werden. Da eine Fertigung der Fahrzeuge in Niedersachsen Bedingung für eine Förderung

durch das Bundesland war, setzte man sich wie schon bei den 81er Straßenbahnen mit der Firma Linke-Hofmann-Busch aus Salzgitter zusammen. Die dort vorgestellten Varianten – u.a. eine Weiterentwicklung des 81ers mit Niederflurmittleil, ähnlich den 1989 nach Würzburg gelieferten Neufahrzeugen, sowie der „Typ Magdeburg“, der seit 2007 tatsächlich durch Braunschweig fährt – überzeugten jedoch nicht, da man ein hundertprozentiges Niederflurfahrzeug haben wollte.

So entschied man sich für den Typ GT6S, angeboten durch ein Konsortium aus ADtranz, AEG und MAN, von dem im Sommer 1992 für insgesamt rund 43 Mio. DM zwölf Triebwagen bestellt worden sind. Zwischen 1994 und 1995 wurden die 95er in Nürnberg bei MAN und AEG im Rohbau gefertigt. Die Motoren und die Elektronik von AEG und Siemens wurden zusammen mit der Innenausstattung in Salzgitter bei Linke-Hofmann-Busch fertiggestellt; so wurde die Förderung durch das Land Niedersachsen gesichert.

Diese Baureihe entstand als Weiterentwicklung der Kurzgelenkwagen von Hansa bzw. Wegmann in Bremen sowie von Rathgeber in München. Der erste Prototyp dieser Baureihe wurde als GT6N in Normalspurweite im Januar 1990 nach Bremen geliefert und in mehr als 11 europäischen Städten von Amsterdam bis Warschau getestet. Weitere Prototypen gelangten nach München und Augsburg – letzterer dann mit der Front- und Heckvariante, die auch nach Braunschweig gelangte – und Serienfahrzeuge wurden nach Augsburg, Berlin, Bremen (hier als Achtachser), Frankfurt (Oder), Jena, Mainz, München (als Sechs- und Achtachser), Nürnberg (als Sechs- und Achtachser), Zwickau und eben auch Braunschweig ausgeliefert. Sogar bis nach Japan kam der Fahrzeugtyp in zweiteiliger Ausführung. Je nach Betrieb wurden sie als Zweirichtungs- oder – wie für Braunschweig – als Einrichtungsfahrzeuge geliefert.

Die **Stadtbahn**,



das **Verkehrsmittel**

mit
Zukunft.





Am 15. April 1993 sind die ersten Fahrzeugköpfe der späteren 95er in der Werkshalle von AEG in Nürnberg zu erkennen.



Der Rohbau eines 95ers befindet sich am 27. November 1994 auf dem Weg von Nürnberg nach Salzgitter, abgestellt im Hauptgüterbahnhof in Braunschweig.



Der fast fertige Tw 9551 präsentiert sich am 7. November 1994 in Salzgitter bei LHB in der Werkshalle.



Der Tw 9556 befindet sich am 7. Juni 1995 auf dem Weg von Salzgitter nach Braunschweig und unterquert dabei die Donaustraße. Heute fährt der Wagen als Linie 5 über die Brücke.

Am 1. Februar 1995 war es dann soweit: der erste moderne Niederflurstraßenbahnwagen, der Tw 9551, kam in Braunschweig auf dem Betriebshof Hasenwinkel an der Hamburger Straße an. Dies war die letzte Straßenbahnserie, die noch per Eisenbahn angeliefert wurde. Ein ausführliches Video von diesem besonderen Tag ist bei YouTube zu finden, eingestellt von unsrem Vereinsmitglied Jörg Voigt, unter folgendem Link: <https://www.youtube.com/watch?v=yXLCFHu5BdY> .



Am 1. Februar 1995 ist es soweit: die erste Niederflurstraßenbahn der Braunschweiger Verkehrs-AG kommt im Betriebshof Hasenwinkel an und wird von den geladenen Gästen gefeiert.

Für heutige Verhältnisse fand die Inbetriebnahme der 95er-Baureihe in Rekordgeschwindigkeit statt. Bis August 1995 wurden alle zwölf Triebwagen geliefert, am 12. September mit den Fahrerschulungen begonnen und am 22. Oktober 1995 wurden sie schließlich im Rahmen eines Tages der offenen Tür offiziell auf dem Betriebshof Altewiek vorgestellt. Die Tw 9552, 9555, 9556, 9557, 9558 und 9559 wurden auf einem Rundkurs vom Betriebshof aus über Stadthalle – Kurt-Schuhmacher-Straße – Bohlweg/Damm – Leonhardstraße und zurück zum Betriebshof eingesetzt. Der Tw 9562 wurde auf dem Betriebshof selber ausgestellt und der Tw 9554 wurde im Laufe des Tages auf der Linie 4 eingewechselt, die an diesem Tag mit allen noch im Liniendienst vorhandenen Fahrzeugtypen bestückt wurde. Neben einem ausgeprägten Unterhaltungsprogramm mit Festzelt, Musik und einer Hüpfburg war auch die noch junge BIN an diesem Tag vertreten und stellte sich vor.

Mit den 95ern wurde bei der Braunschweiger Verkehrs-AG auch ein neues Farbschema für die Straßenbahnen eingeführt. So waren diese hauptsächlich in Weiß gehalten, mit einem grauen

Fensterband und einem schmalen, orangenem Streifen unterhalb der Fenster. Diese Variante erhielten die Tw 9551 bis 9557, sowie nachträglich die Tw 8165 und 0051 wie auch die Bw 8176 und 8471. Die Tw 9558, 9559 und 9560 wurden in Vorbereitung für ihre Ganzreklamen komplett in Weiß geliefert, aus gleichem Grund der Tw 9561 in Beige und der Tw 9562 in Blau.

Aufgrund ihrer im Gegensatz zu den bisherigen Gelenkstraßenbahnen abweichenden Bauart mussten die meisten Strecken für die GT6S angepasst werden. Bereits im Jahr 1993 wurde mit einem Profilmessfahrzeug, dem sogenannten „Phantom“, während der nächtlichen Betriebspausen das Streckennetz abgefahren, um im Vorhinein nötige Anpassungen an der Strecke vornehmen zu können.



Das „Phantom“, ein Profilmessfahrzeug, befindet sich bereits im Jahr 1993 im Betriebshof Altewiek und kommt nachts zum Einsatz.

Durch ihr besonderes Kurvenverhalten, bei dem der Wagenkasten beim Kurvenauslauf hin und her schwankt, wurden an einigen Haltestellen die Kassler Borde angepasst, damit es zu keinen Berührungen kommt. Da die 95er im Gegensatz zu den bisherigen Gelenkwagen 10 cm breiter sind, mussten die Gleismittenabstände angepasst werden, und durch ihren tieferliegenden Wagenkasten wurde an einzelnen Stellen die Pflasterung, wie bspw. in der Georg-Eckert-Str., im Gleisbereich durch Schotter ersetzt, um ein Aufsetzen zu verhindern.



Der Tw 9552 befindet sich hier noch ohne Werbung zu Probefahrten in der Wendeschleife Weserstraße. Die tiefgelegte Front schleift schon fast über den Boden.



Während einer Fahrerschulung steht der Tw 9561 mit seiner auffälligen Lackierung in Vorbereitung für seine erste Vollwerbung für Javaanse Jongens in der ehemaligen Wendeschleife „Am Lehmannger“, wo auch die elektrische Rollstuhlrampe ausprobiert wird.



Am 22. Oktober 1995 werden die 95er der Öffentlichkeit präsentiert. Oben verlässt der Tw 9557, bereits mit Werbung verziert, den Betriebshof Altwiek zur Eröffnungsfahrt, während unten der Tw 9555 mit seiner passenden Beschriftung bereits am Hauptbahnhof/Viewegs Garten angekommen ist.



Das Einsatzgebiet der 95er war anfänglich sehr begrenzt. In Richtung Stadion, Röhme und Siegfriedviertel durften die Fahrzeuge aufgrund der geringen Gleismittenabstände auf dem Rebenring, der Hamburger Straße (Höhe „Holzberg“) und der Siegfriedstraße nicht eingesetzt werden. Ab dem 4. Dezember 1999 wurde die Hamburger Straße durch ein Begegnungsverbot für die Niederflurwagen entschärft, nachdem die Strecke durch den Rebenring im August selbigen Jahres ohnehin durch die Neubaustrecke über Am Wendenwehr ersetzt wurde. Die Siegfriedstraße wurde erst mit der Einführung von Begegnungsverboten am 20. Juni 2002 freigegeben und in den Folgejahren saniert, womit die Gleismittenabstände angepasst worden sind.

Die alte, sanierungsbedürftige Fallersleber-Tor-Brücke auf der Strecke nach Volkmarode hatte mit dem Gewicht der Niederflurwagen zu kämpfen, weswegen hier Langsamfahrstellen und Begegnungsverbote eingerichtet werden mussten, die erst mit dem Neubau der Brücke zwischen 2009 und 2011 aufgehoben werden konnten.

Gleiches Problem gab es mit der Sachsendamm-Brücke zwischen Heidberg und Merverode. Hier war der Einsatz der 95er Fahrzeuge sogar noch bis in das Jahr 2006 tabu.

Nachdem während einer Probefahrt mittels einer Entgleisung festgestellt wurde, dass sie zu eng für die Niederflurfahrzeuge ist, wurde auch die Schleife an der Eisenbütteler Straße bis zu ihrer Stilllegung im August 2008 für die 95er gesperrt. Heute dürfen die 95er zwar alle Strecken passieren, in einigen Kurven und Haltestellen wurden jedoch Geschwindigkeitsbegrenzungen ausschließlich für diese Baureihe angeordnet und Kassler Borde angeschnitten, um ein reibungsloses Passieren der Wagen zu gewährleisten.

In den ersten Betriebsjahren glänzten die 95er nicht gerade durch einen zuverlässigen Linienbetrieb. Bereits im ersten Winter 1995/1996 gab es Probleme mit dem Gleit- und Schleuderschutz, weswegen die Fahrzeuge zeitweise abgestellt waren. Im Oktober 1996 wurden die 95er wegen gebrochener Schraubenköpfe an den Laufdrehgestellen und falsch montierten Primärfedern erneut abgestellt. Ab Mitte Dezember 1996 waren zumindest sieben Triebwagen wieder im Betrieb, wurden aber Ende Januar 1997 wieder abgestellt. Erst im Juli 1997 waren die 95er wieder alle im Einsatz. Im Jahr 1998 mussten zudem bei allen 95ern Verstärkungsbleche im Dachbereich eingeschweißt werden.

Um den Linienbetrieb in dieser Zeit aufrecht zu erhalten, mussten die schon als Museumswagen vorgesehen Tw 6267 (heute Tw 35), Tw 6953 (heute Tw 15) sowie der Arbeitswagen Tw 6951 in den Liniendienst zurückkehren und auch Busse als Schienenersatzverkehr aushelfen. Die restlichen 62er und 69er waren bereits im September 1996 verschrottet worden und standen als Ersatz nicht mehr zur Verfügung.



Die Ablösung ist da: der heutige Museumswagen Tw 6267/35 steht am 28. März 1997 neben dem Tw 9556 an der Weserstraße, der auch die Werbung für Miele übernommen hat

Durch ihren barrierefreien Einstieg, ihr modernes Äußeres und ihren „spacigen“ Sound waren die 95er stets sehr beliebt, insbesondere bei mobilitätseingeschränkten, aber auch bei allen anderen Fahrgästen und beim Fahrpersonal, wo besonders die große Fahrerkabine punkten konnte. Trotzdem nagte auch an ihnen der Zahn der Zeit, weswegen die Fahrzeuge in den 30 Jahren einige Veränderungen erfahren haben.

So erhielten alle 95er im September/Oktober 2008 moderne LED-Anzeigen, da die alten Zielfilme durch die Einführung der Metrolinien mit neuen Linien- und Zielkombinationen unbrauchbar waren.



Am Silvestertag 1995 steht der Tw 9552 ausfahrbereit auf dem Betriebshof Altewiek. Da die Zielfilme von Beginn an für das neue TwinLine-Netz ab dem 1. Januar 1996 ausgelegt waren, mussten die nicht passenden Liniennummern provisorisch per Pappschild korrigiert werden



Linie 7 auf Abwegen: während des Karnevalssumzugs in einem unbekannten Jahr biegt der Tw 9556 am Hagenmarkt aus Richtung Wenden kommend zum Radeklint ab, da der Bohlweg gesperrt ist. Diese Kurve existiert heute nicht mehr.



Wie von Zucker bedeckt sah es an der Steigung zur Rothenburg aus, als Tw 9555 dort an Weihnachten 2002 aufgrund der vereisten Oberleitungen strandete.



Im Waisenhausdamm steht der Tw 9551 am 19. Juli 1998 zur Eröffnung der neuen Querverbindung vom Friedrich-Wilhelm-Platz zum Bohlweg.



Am 19. Juli 2003 präsentiert sich der Tw 9552 mit einem roten Zierstreifen, den neuen Unternehmensfarben der Verkehrs-AG angepasst.



Am 14. April 2000 veranstaltete die BIN eine besondere Sonderfahrt: mit dem Tw 9555 ging es zum Messegelände, wo die 95er bis zum Abbau der Strecke tabu waren, und zum Heidelberg, wo die 95er erst seit dem Jahr 2006 im Liniendienst zu sehen sind.



Nachdem der Tw 9560 zur Eröffnung der Straßenbahnstrecke nach Stöckheim als erster 95er das damalige Farbschema in weiß mit roter Bauchbinde in einer besonderen Variante erhielt („(Mit) Zieleinfahrt“), erhielten die Tw 9551 und 9554 ab Sommer 2009 dieses Farbschema, auch die Tw 9556, 9558 und 9561 erhielten später dieses Design.

Der Tw 9562 wurde im Herbst 2009 im Rahmen der Aktion „Aids braucht positive Gesichter“ der Braunschweiger Aids-Hilfe e.V. besonders gestaltet. Der rote Triebwagen zeigte acht Menschen mit Aids aus Braunschweig auf vergoldeten Fenstern, wobei jeder Betroffene mittels eines Satzes ausdrückte, wie er oder sie mit der Infektion umgeht. Die Gestaltung zog sich im Innenraum fort, wo sich rote Linien durch das Fahrzeug zogen und mittels Broschüren und Plakaten auf das Thema aufmerksam gemacht wurde. Die grundsätzliche Botschaft der Aktion: Das Leben mit Aids hat genauso viel Wert wie das Leben ohne Aids. Vom 31. Oktober 2009 bis zum 31. Mai 2010 war der Tw 9562 so im Einsatz. Die Aktion wurde mit dem Medienpreis der Deutschen AIDS-Stiftung und dem Hans-Peter-Hauschild-Preis gewürdigt.

Zwischen Juli 2010 und Februar 2012 wurden alle 95er im Betriebshof Hasenwinkel an der Hamburger Straße im Innenraum modernisiert und erhielten dabei einen neuen Fußboden mit (b)-Logo, helle Leuchtstoffröhren und neue Sitzpolster im 07er-Design. Letztere wurden beim Tw 9560 nicht ersetzt, er behielt bis zu seiner Abstellung die originalen Sitzpolster.



Die Bauchbinde feierte im September 2006 ihre Premiere auf dem Tw 9560, anlässlich der Streckeneröffnung nach Stöckheim.



Tw 9554 präsentiert sich am 16. Juli 2009 dann mit der „normalen“ Bauchbinde. Zudem wurden die Zielfilme durch moderne LED-Anzeigen ersetzt.



Eine besondere Botschaft trug der Tw 9562 im Jahr 2009, als er im Rahmen der Aktion „Aids braucht positive Gesichter“ der Braunschweiger Aids-Hilfe e.V. gestaltet wurde.



Das Überbleibsel einer Vollwerbung waren die schwarz umrandeten Scheinwerfer beim Tw 9551, der auch bei der Neujahrssfahrt 2011 wie geschminkt daherkam.



Am 7. Oktober 2013 muss der Tw 9553 auf der Linie 4 eine Umleitung über die Stobenstraße nehmen, weil die Leonhardstraße saniert wird.

Im Jahr 2014 wurde den 95ern nochmal eine besondere Aufgabe zuteil: während der Sanierung der Hamburger Straße zwischen April und November wurde das Liniennetz zweigeteilt, im Süden fuhren die Straßenbahnen nur bis Hagenmarkt, im Norden dann wieder zwischen Stadion (Schwarzer Berg) und Heideblick. Im Inselbetrieb wurden ausschließlich die 95er genutzt, die in der großzügigen Wendeschleife Carl-Miele-Straße abgestellt worden sind. Um die Fahrzeuge weiterhin warten zu können, wurden sie regelmäßig per Tieflader zum Betriebshof Am Hauptgüterbahnhof gebracht und dafür andere Fahrzeuge des gleichen Typs wieder zurück zur Carl-Miele-Straße.



Durch die Teilung des Straßenbahnnetzes 2014 mussten die 95er mit Tiefladern von der Wendeschleife Carl-Miele-Straße zum Betriebshof Am Hauptgüterbahnhof transportiert werden.

Im März und April 2015 erhielt der Tw 9558 als erster „Altwagen“ das neue Tramino-Design. Bis heute wurde dieses bei allen 95ern umgesetzt, wobei bei den Tw 9561 und 9562 aufgrund ihrer Werbung jeweils nur die Front neu gestaltet wurde. Letzter umgestalteter 95er war der Tw 9552, der seit seiner Indienststellung Werbung für „Fliesen Winter“ trug, welche zwischenzeitlich nur einmal erneuert und im Frontbereich in den Jahren 2003 und 2015 an das jeweils aktuelle Design der Verkehrs-AG bzw. BSVG angepasst wurde, und seit Juni 2025 nun ebenfalls im Tramino-Design unterwegs ist.

Da die elektrische Rollstuhlrampe an der 1. Tür bei sämtlichen Fahrzeugen häufig ausgefallen ist, wurden ab Herbst 2015 manuell zu bedienende Faltrampen neben der 1. Tür installiert, die bei Ausfall der elektrischen Rampe genutzt werden können.

Nach der Ausmusterung des Tw 0051, der im Jahr 2008 auf den Namen Norrköping getauft wurde, hat der Tw 9551 im Mai 2016 diesen Namen übernommen. In der schwedischen Stadt fuhren zwischen 1998 und 2014 die vier Prototypen dieses Fahrzeugtyps aus Bremen und München.



Tw 9558 wurde als erster 95er im Tramino-Design gestaltet, und präsentiert sich so im Jahr 2015 am Inselwall mit einer veralteten Zielbeschilderung.



Am 26. November 2016 war der Tw 9560 noch im Liniendienst anzutreffen, an jenem Tag auf der Advents-Verstärkerlinie zwischen Hauptbahnhof und Radeklint.



Am 1. Februar 2014 präsentiert sich der Tw 9552 mit der neuen Version seiner Werbung für Fliesen Winter an der Haltestelle Ludwigstraße vor dem dortigen Umbau.



Später wurde die Front von Tw 9552 im Tramino-Design gestaltet, die Werbung blieb aber. Hier am 9. April 2022 auf der Linie 4 am Leonhardplatz.



Die wohl am längsten von einem Straßenbahnwagen getragene Werbung in Braunschweig wurde im April 2025 entfernt, Fliesen Winter ist Geschichte. Zum Vorschein kam hinter der Tramino-Front die originale Gestaltung aus dem Jahr 1995. So fuhr der Tw 9552 jedoch nie auf Linie, inzwischen wurde der Wagen komplett im Tramino-Design lackiert.



Der letzte 95er, der das Design von 1995 im Liniendienst trug, war der Tw 9555, wenn auch nur an der Front und mit Streifenschaden. Hier am 11. November 2022 am Hauptbahnhof.



Doch auch der Tw 9555 trägt nun das Tramino-Design, inzwischen mit Bandenwerbung für Zoo & Co. So wie auf diesem Foto vom 19. Februar 2025 präsentieren sich die 95er heute.

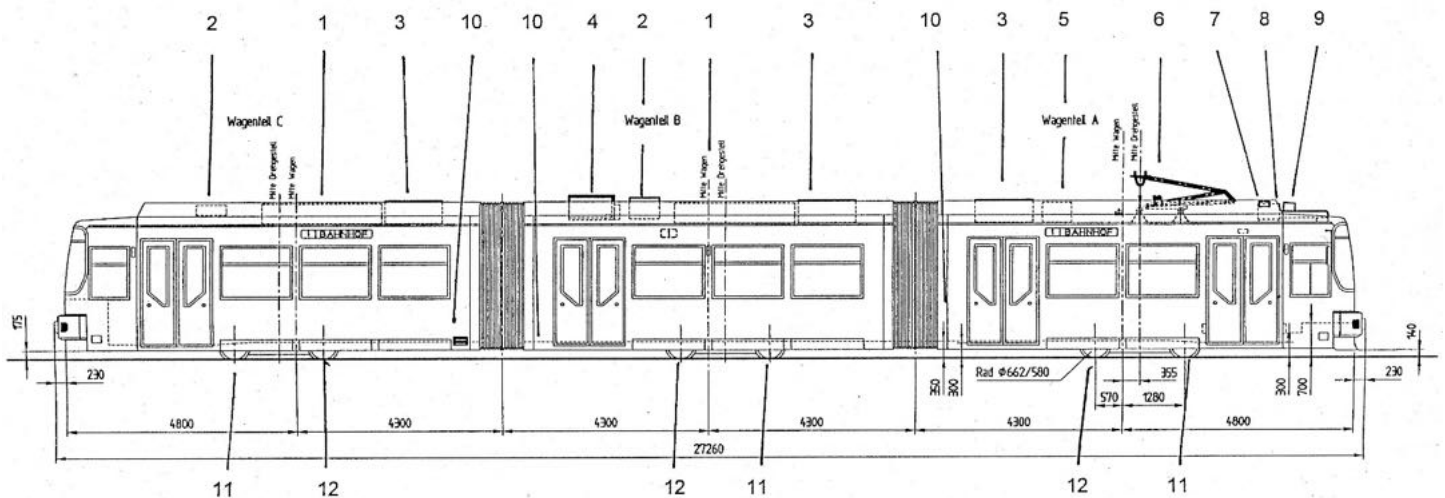
Im August 2018 wurde mit dem Tw 9560 der erste 95er dauerhaft abgestellt. Er dient als Ersatzteilsponder für die restlichen Fahrzeuge, die inzwischen immer häufiger altersbedingte Ausfälle erleben. Nach einem Unfall ist Tw 9559 seit dem 17. Juni 2024 ebenfalls abgestellt und wurde am 15. Oktober 2025 zur Reparatur bei der Firma IFTEC abgeholt.

Die 95er sind heute die Fahrzeuge mit der geringsten Kapazität, weswegen ihr Einsatzgebiet zumeist auf die im dichten 7/8-Minuten-Takt verkehrende Linie 3, die Linie 4 und die Verstärkerlinie 10 beschränkt ist. Zudem sind die 95er am Wochenende nur noch in Ausnahmefällen, z.B. zu Fußballspielen der Eintracht im Streckennetz anzutreffen.

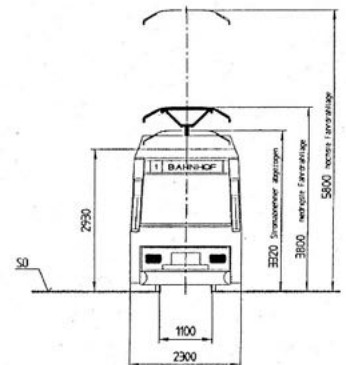
Für das Jahr 2028 ist der Ersatz der 95er vorgesehen. Durch welche Fahrzeuge sie genau ersetzt werden ist noch nicht bekannt (Stand November 2025), ausgeschrieben sind allerdings Fahrzeuge mit einer Kapazität von mindestens 200 Personen, anstelle der 147 Personen, die die 95er befördern können, womit die Kapazitätsprobleme minimiert werden können. Bis der Ersatz da ist kann auf die Niederflurveteranen jedoch keinesfalls verzichtet werden.

Technische Daten:

Bauart	3teiliger Niederflur - Gelenktriebwagen
Typ	GT 6 S, S für Sonderspur 1100 mm
Hersteller des wagenbaulichen Teiles	ADtranz/Linke-Hofmann-Busch, Salzgitter
Elektrische Ausrüstung	Siemens
Baujahr	1995
Länge über Wagenstirnwand	26800 mm
Breite	2300 mm
Höhe über Schienenoberkante	2930 mm
Antriebsleistung	3 x 95 kW
Leergewicht	29,9 t
Sitzplätze	60
Stehplätze	87



- | | |
|-----------------------------|--|
| 1 Antriebscontainer | 7 Infrarot-Dachgerät |
| 2 Bremswiderstand | 8 Fahrerraumdachheizgerät |
| 3 Fahrgastraumdachheizgerät | 9 Antenne |
| 4 Bordnetzumrichter | 10 Fahrmotor eingebaut im Untergestell |
| 5 Hauptschaltercontainer | 11 Lauftradpaar |
| 6 Stromabnehmer | 12 Treibradpaar |



Liefer- und Modernisierungsdaten sowie Werbungen (Tw 9551-Tw 9557):

Triebwagen	Lieferung	Modernisierung	Werbungen	Sonstiges
9551	01.02.1995	Mai 2011	Modehaus Scena Schwarzer Herzog Burgpassage Radio ffn Veltins Fassbrause Lagune Pflegedienst Restaurant Asia Panda VW Service Group House of Sweets <u>VW Ardagh Packaging</u>	Name „Norrköping“ (seit 03.05.2016)
9552	07.03.1995	Juli 2011	Fliesen Winter	
9553	08.03.1995	September 2010	Willi Nies Wolters/Schwarzer Herzog <u>Bornemann</u>	
9554	22.03.1995	März 2012	Autohaus Voets Hygia Fitness Club Mac Vienna Fitness Hühnerdieb <u>My Chicken</u>	
9555	05.04.1995	März 2011	Mövenpick Hotel Nordzucker Volkswagen Bank VW Financial Services Eintracht BS Kosatec Computer Kosatec+Eintracht <u>Zoo & Co.</u>	
9556	21.04.1995	September 2011	Miele Autohaus Gemballa 70 Jahre VW BS Lexus Forum Leichtathletik- meisterschaften 2010 Pflegedienst Hummel Jr. Paläon Schöningen Dr. Olga Beckmann <u>Kosatec Pop meets Classic</u>	
9557	10.05.1995	Januar 2012	Fahrrad Hahne Schloss Arkaden Lebenshilfe Braunschweig Vienna Fitness Designer Outlets WOB <u>Fahrschule Weber</u>	

Aktuelle Werbungen sind unterstrichen.

Liefer- und Modernisierungsdaten sowie Werbungen (Tw 9558-Tw 9562):

Triebwagen	Lieferung	Modernisierung	Werbungen	Sonstiges
9558	07.06.1995	Dezember 2010	Glas Behrens Glas Behrens + Saul 60 Jahre VW Bank 20 Jahre VW Bank direct Radiologie Schlosscarree Volkswagen Bank BVP Pflegedienst <u>Wiederaufbau</u>	
9559	30.06.1995	Februar 2011	Feldschlößchen Volkswagen Bank Wirth Kunststoff Arbeitgeber Niedersachsen	Seit 08/2024 abgestellt (Unfall) Seit 10/2025 zur Reparatur bei IFTEC
9560	19.07.1995	Oktober 2011	Real,- Öffentliche Versicherung (Mit) Zieleinfahrt Stöckheim Tamaris Fitnessloft	Seit 08/2018 abgestellt Ersatzteilsponder
9561	02.08.1995	Dezember 2011	Javaanse Jongens Jägermeister Grizzly Adams Wolfsburg Euradia Röntgenpraxis <u>Neuradia Röntgenpraxis</u>	
9562	18.08.1995	Juni 2011	Wolters Premium Bier The Da Vinci Code First Class Indiana Jones Wall-E Aids braucht positive Gesichter Kultur im Zelt 2010/2011 Das Handwerk <u>Radio 21</u>	

Aktuelle Werbungen sind unterstrichen.

Jubiläums-Sonderfahrt „30 Jahre BIN, 30 Jahre Niederflurtram“

von Luka Mio Meskat (Fotos: Bernd Hantschick)

Neben der BIN soll auch das Jubiläum der ersten Niederflurbahnen Braunschweigs würdig gefeiert werden, weshalb am 24. Mai 2025 eine knapp 4½-stündige öffentliche Sonderfahrt mit dem Tw 9562, dem jüngsten 95er, veranstaltet wurde.

Die Fahrt begann um 11 Uhr am Hauptbahnhof und führte nach Wenden, zur Helmstedter Straße, nach Broitzem, zum Inselwall, zum Heidberg und nach Stöckheim, also vor allem zu den Endhaltestellen, wo die 95er heute eher selten zu sehen sind.

Um die Fahrt für die Nachwelt bildlich festhalten zu können, gab es mehrere Fotohalte an der Lincolnsiedlung, der Helmstedter Straße, dem Lehmanger, in Broitzem, am Inselwall, an der Leisewitzstraße und zwischen Militsch- und Trakehnenstraße. Eine halbstündige Pause wurde in Broitzem eingelegt, in der sich die Fahrgäste beim örtlichen Einkaufszentrum selbst versorgen konnten.

Die Auslastung der Sonderfahrt war diesmal nicht so hoch wie sonst üblich, was der Stimmung aber keinen Abbruch tat.

Ein besonderer Dank gilt Christoph Heine und Hergen Perduns, die mit der BSVG kurzfristig die Idee eines eigenen Fahrzeugziels für die Sonderfahrt umsetzen konnten.



Vor der Ausfahrt wurde das Sonderziel für die Fahrt enthüllt.



Fotohalt an der Lincolnsiedlung und Helmstedter Straße.



Kurz nach der Haltestelle „Am Lehmanager“.



Am „Insellwall“ begegnet 9562 seiner älteren Schwester 9554.



Haltestelle „Leisewitzstraße“ und in der Kurve zwischen „Militschstraße“ und „Trakhenenstraße“



Zuletzt trafen sich 9562 und 1455 am „Salzdahlumer Weg“.

In Erinnerung an unser Ehrenmitglied Dieter Höltge

von Luka Mio Meskat (Foto: BIN-Info Archiv)

Als die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr am 23. März 1995 gegründet wurde, musste natürlich auch ein Vorstand gewählt werden. Neben Jens Winnig und Christian Lammers als stellvertretende Vorsitzenden, wurde Dieter Höltge, der als einziger für das Amt vorgeschlagen wurde, nachdem er maßgeblich an der Gründung des Vereins mitgewirkt hat, zum ersten Vorsitzenden der BIN gewählt.

Dieter Höltge – dieser Name dürfte nicht nur Braunschweiger Verkehrsfreunden ein Begriff sein. Auch überregional ist er für seine zahlreichen Publikationen zu Straßen, Klein- und Privatbahnen in ganz Deutschland bekannt. Bereits 1972 veröffentlichte er „Braunschweig's Eisenbahnen und Strassenbahnen“. Später gab er mit anderen Autoren die Reihe „Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland“ heraus. Beim Eisenbahn-Kurier-Verlag war er ebenfalls aktives Redaktionsmitglied.



Dieter Höltge mit 7751 auf dem ehemaligen Betriebshof Altewiek.

Im März 1997 veröffentlichte Dieter Höltge das Buch „Die Braunschweiger Strassenbahn“, in dem auf 159 Seiten die gesamte Geschichte des damals 100-jährigen elektrischen Straßenbahnbetriebs in dieser Stadt sowie der vorangegangenen Pferdebahnzeit niedergeschrieben wurde. Im Mai 2004 erfolgte eine Neuauflage mit weiteren interessanten Informationen und Bildern, die definitiv eine Pflichtlektüre für den Braunschweiger Verkehrsfreund ist.

Nach zwei Jahren, im März 1997, endete die Vorstandsarbeit von Dieter Höltge, doch auch weiterhin war er im Verein sehr aktiv. Seine lebendig vorgetragenen Diapräsentationen an den Vereinsabenden der BIN waren immer gut besucht und sehr beliebt.

Um die Arbeit Höltges zu würdigen, wurde auf der Jahreshauptversammlung im Jahr 2009 einstimmig beschlossen, dass er das erste (und bisher einzige) Ehrenmitglied der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr werden sollte.

Am 5. Juli 2015 starb Dieter Höltge nach schwerer Krankheit im Alter von 80 Jahren, womit ein großer Kenner der Nahverkehrsszene gegangen ist. Neben seinen vielen Dokumentationen, die zahlreiche Bücherregale füllen, bleibt auch sein eigenes Archiv mit über 75.000 Dias, über 1.000 Büchern und 400 Fachbroschüren durch seine Nachfahren bis heute und für die Zukunft erhalten.

Was lange währt, wird endlich gut – die Geschichte des Tw 41

von Luka Mio Meskat (Fotos: Andreas Gürtler, David Köhler und Bernd Hantschick)

Am 15. März diesen Jahres wurde passend zum Jubiläum der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr ein „neuer“ Museumswagen in Betrieb genommen – der Gelenktriebwagen 41 aus dem Jahr 1973. 16 ½ Jahre nach der eigentlichen Restaurierung und Übernahme in den Oldtimerfuhrpark wurde der Sechssachser einer neuen Hauptuntersuchung unterzogen und kann nun zu besonderen Anlässen wieder im Braunschweiger Stadtgebiet entdeckt werden. Doch wie sah das Einsatzleben des Tw 41 von 1973 bis heute aus und was macht diesen Triebwagen so besonders? Das und die Geschichte der „Mannheimer“ in Braunschweig sollen hier einmal näher beleuchtet werden.

Nachdem in den 60er Jahren, in denen die Braunschweiger Straßenbahn aufgrund vieler Streckeneinstellungen eher Richtung Abstellgleis unterwegs war, nur zwei Kleinserien neuer Gelenktriebwagen mit jeweils fünf bzw. sechs Fahrzeugen in Betrieb genommen worden sind, wurden mit der Eröffnung neuer Streckenabschnitte in Richtung Heidberg, Rühme und Volkmarode Ende der 60er/Anfang der 70er Jahre sowie als Ersatz für die Zweiachser mehr neue Fahrzeuge benötigt. Nach den 69er-Gelenktriebwagen von Linke-Hofmann-Busch, die nicht wirklich überzeugen konnten, entschied man sich bei der nächsten Serie wieder für die Düsseldorfer Waggonfabrik als Hersteller. Diese hat für die Stadt Mannheim eine überarbeitete Version des klassischen DÜWAG-Gelenkwagens entwickelt, der in Braunschweig ja mit den Tw 31-35 aus dem Jahr 1962 vertreten war, und die Quadratestadt an Rhein und Neckar in den Jahren 1970 und 1971 erreichte. Neben Mannheim und Braunschweig gelangten auch nach Augsburg, Graz, Duisburg, Düsseldorf und Wien Fahrzeuge dieses Typs, teils auch als Achtachser oder als breitere Stadtbahnwagen.

Auffälligste Neuerungen des „Typ Mannheim“, wie er aufgrund seines ersten Einsatzortes genannt wurde, waren die geänderte Tür- und Fensteranordnung und die dabei vergrößerten Fenster. Die Türfenster sind zudem nach unten hin langgezogen. Der Fußboden war nun etwas tiefer gelegt.

Die Grundmaße des Mannheimers haben sich im Gegensatz zum originalen DÜWAG-Gelenkwagen nicht geändert. Auch die abgerundeten Front- und Heckpartien sind geblieben. Die Ähnlichkeit zwischen den beiden Fahrzeugtypen fällt dem Betrachter also sofort ins Auge.

Im Jahr 1973 bekam die Braunschweiger Verkehrs-AG dann ihre ersten acht Triebwagen des Typ Mannheim, die als Tw 36 bis 43 eingereiht worden sind. Dementsprechend gehörte auch der heutige Museumswagen Tw 41 zu dieser Serie. Weitere Triebwagen folgten 1975 (sechs Stück) und 1977 (zwölf Stück, gebaut in Lizenz durch LHB) sowie in den Jahren 1974 und 1977 jeweils sechs Beiwagen. Mit somit 26 Trieb- und 12 Beiwagen war das die von der Anzahl der Fahrzeuge her größte Baureihe bei der Braunschweiger Straßenbahn, die dementsprechend über die nächsten knapp 45 Jahre das Stadtbild prägen sollten.

Neben den oben genannten allgemeinen Neuerungen des Typ Mannheim wurde mit den neuen Gelenkwagen auch eine neue Lackierung in türkis mit inkafarbener Bauchbinde eingeführt, bei der anfänglich auch geplant war, diese auf die älteren Straßenbahnwagen zu übertragen. Dies traf tatsächlich auf die zeitgleich ausgelieferten Linienbusse zu sowie auf einzelne Exemplare der 1962er Umbaugelenkwagen und deren Beiwagen. Die neue Lackierung sollte die Aufmerksamkeit im Straßenverkehr gegenüber der Straßenbahn erhöhen, im laufenden Betrieb in der Nacht erwies sich die eher dunkle Lackierung jedoch als nachteilig. Schon ein Jahr später wurden Neufahrzeuge in Pastellorange-Altweiß ausgeliefert und auch die Altwagen nach und nach umlackiert, so dass türkis-inka bis 1986 komplett aus dem Braunschweiger Stadtbild verschwand.

Der Tw 41 behielt seine Lackierung zunächst jedoch und erhielt bald eine Seitenwerbung für das Herrenbekleidungsgeschäft Erdmann. Im Gegensatz zu den ursprünglichen Planungen die Mannheimer in Traktion einzusetzen, wurden sie dann doch mit den Beiwagen 201-210 aus dem Jahr 1957 eingesetzt, was auch auf den Tw 41 zutraf. Sein Haupteinsatzgebiet war zu Beginn die Linie 2 zwischen dem Heidberg und Rühme. Als 1974 die Bw 211-216 ausgeliefert worden sind, kamen auch diese hinter den Tw 36-43 zum Einsatz.



Der Tw 7356 wartet mit einem Beiwagen aus dem Jahre 1957 auf seinen Einsatz als Sonderwagen zum Eintracht-Stadion auf dem Betriebshof Altewiek. Bis in die 80er Jahre hinein hielt sich diese einmalige Farbgebung.

Im Jahr 1975 kam es bei der Braunschweiger Straßenbahn zu einer weiteren Änderung: die Fahrzeuge erhielten nun neue, vierstellige Wagennummern, bei denen die ersten beiden Ziffern das Baujahr darstellen und die letzten beiden Ziffern entsprechend fortlaufend sind. Bei den Bussen beginnt die Nummerierung ab 01, bei den Straßenbahntriebwagen ab 51 und bei den Beiwagen ab 71.

Aus den Tw 36-43 wurden somit die Tw 7351-7358 – aus dem Tw 41 also der Tw 7356.

Im selben Jahr kamen mit den Tw 7551-7556 sechs weitere Mannheimer nach Braunschweig, die fortan die nun als Bw 7471-7476 bezeichneten Mannheimer-Beiwagen mit sich führten. Für die 73er blieben nun wieder die Bw 5771-5780 (ehemals 201 bis 210) übrig. Neues Haupteinsatzgebiet dieser Züge war nun die Linie 3 zwischen dem Hauptbahnhof und Volkmarode.

Im Jahr 1977 erreichte die letzte Lieferung der Mannheimer Braunschweig. Die Tw 7751 bis 7762 und die Bw 7771 bis 7776, die nun von LHB in Lizenz gebaut worden sind, um Arbeitsplätze in Niedersachsen zu sichern, sind im Gegensatz zu den DÜWAG-Exemplaren etwas moderner und haben eine zweistufige Federspeicherbremse für ein sanfteres Anhalten. Im Gegensatz zu den 2x 120 kW bei den 73ern, waren die 77er Fahrzeuge mit stärkeren 2x 150 kW Motoren ausgestattet, was auch schon bei den 75ern der Fall war.

Mit der Neusortierung des Liniennetzes im Mai 1978 nach Eröffnung der Weststadt-Strecken wurden die Züge freizügiger im Netz eingesetzt. Doch es gab auch ein neues System, was die Verbindungen aus Trieb- und Beiwagen betraf. So wurde der Tw 7356 fortan in der Regel mit den Bw 5772, 5777, 5780 und 7475 im Wechsel eingesetzt. Nach der Ausmusterung der 57er Beiwagen im Jahr 1981, wurde der Tw 7356 meistens solo eingesetzt, manchmal aber auch turnusmäßig mit dem Beiwagen 7474. Ab 1988 wurden die 73er nur noch in Ausnahmefällen mit Beiwagen eingesetzt.

Im Jahr 1979 erhielt der Tw 7356 eine Seitenwerbung für coop und deren Milchprodukte (s. oben), weiterhin mit der Lackierung in türkis-inka. Im September 1983 erfolgte dann eine Neulackierung in reines weiß als Vorlage für eine Vollwerbung für die Firma Nordmende, die auch in vielen anderen Städten zu sehen war, mit einem großen, auffälligen Regenbogen. Diese Werbung prägte die 80er Jahre und blieb bis zum Oktober 1990. Direkt darauf folgte eine Werbung für Wand & Boden mit rosanen Dachschildern und im Dezember 1993 eine Neulackierung in Silber für eine weitere Vollwerbung für die Firma R. Pape, die bis in das Jahr 2003 blieb. Dann folgte wieder eine Neulackierung in Weiß und der Wagen blieb bis auf eine kurzzeitige Werbung für die Deutschen Leichtathletik-Meisterschaften 2004 und kleinere Werbeaufkleber für den Stadtputztag bis zu seiner Abstellung im September 2007 werbefrei.



Die Nordmende-Werbung war die erste Vollwerbung, die der Tw 7356 im Jahr 1983 erhielt (oben). Die Firma Wand und Boden verewigte sich dann anschließend bis 1993 auf dem Tw 7356 (unten).





Heute werden Vollwerbungen nur noch geklebt. Bis in die 2000er Jahre hat man die Fahrzeuge erst komplett lackiert, und dann wurden die Botschaften der Werbetreibenden angebracht.





Zur Leichtathletik-Meisterschaft 2004 präsentierte sich der Tw 7356 mit einer entsprechenden Beklebung am Botanischen Garten.

Aufgrund der Tatsache, dass die 73er nur noch ohne Beiwagen eingesetzt worden sind, wurde der Tw 7356 in den letzten Jahren eher auf den nicht so stark frequentierten Linien eingesetzt. Das waren die Linien 1 (Hauptbahnhof – Radeklint, später ab Stöckheim), 2 (Hauptbahnhof – Siegfriedviertel), 5 (Broitzem – Hauptbahnhof), 6 (Broitzem – Siegfriedviertel bzw. Radeklint) und 9 (Krematorium – Radeklint). Zudem kam es regelmäßig zu Einsätzen der 73er auf der Linie 10 zum Messegelände, welche nur während der Harz-und-Heide-Messe bedient wurde.

Nachdem im Jahr 2001 mit dem Tw 7352 der erste Mannheimer nach einem Unfallschaden ausgemustert wurde und im Jahr 2006 mit dem Tw 7357 ein weiterer verunfallter Wagen folgte, wurden die weiteren 73er sowie die Tw 7551, 7552, 7555, 7556, 7754 und 7760 nach der Lieferung der zweiten Serie an Niederflurstraßenbahnen im Jahr 2007 abgestellt und ausgemustert. Bei der BIN war man sich schnell einig, dass unbedingt ein Exemplar dieses das Stadtbild nachhaltig prägenden Fahrzeugtyps erhalten bleiben muss. Bereits Anfang 2007 hat sich der damalige Vereinsvorstand mit dem Vorstand der Braunschweiger Verkehrs-AG zusammengesetzt und sich auf die Restaurierung eines Triebwagens der 73er-Reihe geeinigt. Aufgrund des vergleichsweise guten Zustands, entschied man sich schließlich für den Tw 7356. Nachdem sich abzeichnete, dass der Einsatz der 07er zuverlässig zu sein scheint, wurde im Februar 2008 mit der Restaurierung begonnen.

Das Wichtigste für den ersten Eindruck war natürlich die Umlackierung in das originale Türkis-Inka der 70er Jahre. Man stand jedoch vor einem Problem: es gab keine genauen Farbangaben mehr. Glücklicherweise fand man irgendwo in der letzten Ecke noch einen Farbeimer mit dem originalen Türkiston. Die Suche nach dem Inka war schon schwieriger – man fand durch einen Zufall jedoch noch einen Farbrest an einem Türflügel eines anderen 73ers – und schon konnte mit der Lackierung begonnen werden. Vorher erfolgte noch der Tausch der Fensterscheiben und der Einbau des originalen Fahrerfensters, welches in den 2000ern zugunsten einer besseren Luftzufuhr für das Fahrpersonal ersetzt wurde. Auch eine Rostentfernung an den Holmen und Kanten erfolgte. Die Türtaster und die Beschriftungen wurden außen natürlich auch wieder in den Originalzustand versetzt. Über der 1. Tür befindet sich nun wieder der Hinweis für den richtigen Einstieg für die „Kasse“ und den „Entwerter“. Der in den 90er Jahren verkleinerte Frontscheinwerfer wurde wieder durch einen großen Scheinwerfer ersetzt.

Auch im Inneren wurde natürlich penibel darauf geachtet den Originalzustand wieder herzustellen. Die Sitzschalen waren zwar noch weitestgehend original, wurden aber durch besser erhaltene Exemplare aus Geschwisterfahrzeugen ausgetauscht. Die orangenen Entwerter von elgeba wurden durch zeitgenössische Geräte von Klüssendorf in roter Farbgebung ersetzt. Die Türeinstiege wurden entrostet und die Haltestellenanzeigen wieder durch einfache „Wagen hält“-Anzeigen ersetzt.



Der Wagenkasten wurde komplett abgerüstet und für den Lackiervorgang vorbereitet.



Nach neun Tagen verlässt Tw 41 die Lackierhalle in seinem neuem, alten Farbenkleid.

Am 7. Juli 2008, knappe 35 Jahre nach der Auslieferung des Wagens, wurde der nun wieder als Tw 41 bezeichnete Mannheimer von der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr in der kurz vor der Stilllegung befindlichen Wendeschleife Eisenbütteler Straße präsentiert. Der damalige 1. Vorsitzende, Stefan Glinschert, bedankte sich dabei nicht nur bei den tatkräftigen Vereinsmitgliedern, sondern auch bei der Braunschweiger Verkehrs-AG und dabei insbesondere dem Aufsichtsratsvorsitzenden Carsten Müller, dem Vorstand Thies Hinckeldeyn und dem Betriebsleiter Straßenbahn Dirk Fischer sowie dem gesamten Werkstattteam auf dem Betriebshof Altewiek, der Firma BASF Coatings für die Bereitstellung der Lacke, der Firma Scheiben-Doktor für die Bereitstellung der Scheiben und der Universität Clausthal-Zellerfeld für die Anfertigung der Entwerterhalterungen, die im Original nicht mehr vorhanden waren.

Damit war aus dem Tw 7356 wieder der Tw 41 der bunten 70er Jahre geworden, doch es gab noch ein großes Problem: die Hauptuntersuchung des Wagens war im Jahr 2008 abgelaufen, womit das Fahrzeug auch für Sonderfahrten nicht mehr eingesetzt werden konnte.

Nachdem der Betriebshof Altewiek Anfang 2009 geschlossen wurde, fand der Tw 41 eine neue, vorübergehende Heimat auf dem Betriebshof Hasenwinkel im mittleren Hallenteil, der gleismäßig nur von der Rückseite der Halle her angebunden war.



Am 13.07.2008 durfte dann das Fahrzeug aus eigener Kraft ins Netz fahren. Diese Sonderfahrt war nur für die tatkräftigen Mitstreiter der Aufarbeitung als kleines Dankeschön. Es wurde die heute nicht mehr existierende Wendeschleife an der Eisenbüttler Straße angefahren.

Im Jahr 2011 wurden die hinteren Gleise von BS|ENERGY, Eigentümerin des Betriebshofgeländes, im Rahmen des Baus eines neuen Gas- und Dampfturbinen-Kraftwerks verbaut. Da ein Umsetzen des Tw 41 vorher aus Platzgründen nicht möglich war, wurde er auf seinem Gleis belassen und war nun vom restlichen Gleisnetz abgeschnitten gewesen.

Nachdem der linke Hallenflügel infolge der abgeschlossenen Modernisierung der 95er-Niederflurwagen frei wurde, entschied man sich mit Genehmigung der Verkehrs-AG für einen Umzug des Tw 41 dorthin, der am 28. April 2012 vollzogen wurde.

Dazu wurde der Wagen von der freiwilligen Ortsfeuerwehr Innenstadt per Seilwinde im vorderen Bereich des Betriebshofs über den Asphalt auf das Ausfahrgleis gezogen und dort wieder eingeleist. Mit vollem Körpereinsatz wurde der Wagen von den Kameradinnen und Kameraden der Feuerwehr anschließend in die Halle geschoben. Dort stand er nun neben dem Tw 15 von 1969, der ebenfalls seit vielen Jahren abgestellt ist. Für die Ortsfeuerwehr Innenstadt war dies eine willkommene technische Übung, für die BIN zumindest ein kleiner Schritt zur Erhaltung des Tw 41.



Mit Unterstützung der freiwilligen Ortsfeuerwehr Innenstadt konnte Tw 41 von seiner „Insel“ gerettet werden.

Zwei Jahre später kam dann wieder ein wenig Bewegung in die Sache – aber auch nur wegen der Stilllegung des Betriebshofs Hasenwinkel während der Sanierung der Hamburger Straße. Am 1. April 2014 – nein, kein Aprilscherz – wurde der Wagen vom jüngeren Geschwisterwagen 7755 zum Betriebshof Neuewiek geschleppt – die BSVAG stellte den Platz dort dankenswerterweise zur Verfügung.

Danach blieb es wieder ruhig, bis am 28. Oktober 2017 das 120. Jubiläum der Elektrischen in Braunschweig gefeiert wurde. Tatsächlich wurde der Tw 41 Teil des Tramkorsos, der mit allen vorhandenen Baureihen der Braunschweiger Straßenbahn stattfand. Aufgrund der fehlenden Hauptuntersuchung durfte der Wagen jedoch nur geschleppt durch den Tw 7751 an dem Korso teilnehmen, eine Mitnahme von Fahrgästen war ebenfalls untersagt. Nach über 9 Jahren war dies aber wenigstens der erste offizielle Auftritt des bunten Vogels im Museumsfuhrpark.

Im August 2023 wurde eine Inbetriebnahme des Tw 41 wieder mehr in den Fokus gerückt. Die Geschäftsleitung der BSVG, die seit der Abstellung des Wagens bereits mehrfach wechselte, war für eine Untersuchung sowie Instandsetzung des Fahrzeugs bereit, wenn die Kosten dazu nicht zu hoch ausfallen würden. Die Vorbereitungen dafür wurden von den Vereinsmitgliedern begonnen und einzelne Sitze und Haltestangen soweit nötig herausgenommen. In weiteren Arbeitseinsätzen im Jahr

2024 wurde das türkise Wunder durch unsere jüngeren Mitglieder sowohl von außen als auch von innen von Grund auf gereinigt, so dass der Wagen (fast) wieder wie frisch aus dem Werk glänzt.



Im November 2024 begann die BSVG schließlich mit den Probefahrten, so dass der Triebwagen am 10. Dezember 2024 im Alter von 51 Jahren und nach über 16 Jahren

Nach und nach wurden Sitzschalen und -gestelle sowie Heizungsabdeckungen abgebaut.

Standzeit eine neue Hauptuntersuchung erhielt. Danach folgte der Einbau des neuen IBIS-Geräts, das zwar wenig mit dem Originalzustand zu tun hat, jedoch wichtig für die Signal- und Weichenansteuerung sowie für die Kommunikation zwischen Fahrpersonal und Betriebsleitstelle per Funk ist.



Beim Einrollen am 15. März 2025 auf dem Lessingplatz ...



... und in der Schleife Ottenroder Straße.

Die BIN ließ es sich natürlich nicht nehmen die erste Sonderfahrt mit dem neuen Oldtimer zu unternehmen und nutzte den Wagen am 15. März 2025 beim traditionellem „Einrollen“ zur Jahreshauptversammlung. Auch aufgrund des besonderen Fahrzeugeinsatzes war diese sehr gut besucht, und besonders die Mitglieder, die bereits an der Restaurierung des Wagens beteiligt waren und/oder die kurze Türkis-Inka-Ära noch live und in knalliger Farbe erlebt haben, waren hellauf begeistert.

Am 26. und 27. April 2025 fanden im Rahmen des „Stadtfrühling 2025“ die ersten öffentlichen Rundfahrten der BIN mit dem Tw 41 zwischen dem Hauptbahnhof und dem Inselwall statt. Viele interessierten sich für den neuen Oldtimer, so dass die Fahrten sehr gut ausgelastet waren. Ein weiterer Einsatz fand am 16. November 2025 statt, als der Tw 7756, der letzte im Liniendienst befindliche Mannheimer, wegen ablaufender Hauptuntersuchung bei einer weiteren öffentlichen Sonderfahrt vorerst oder endgültig verabschiedet wurde.



Oben beim Stadtfrühling am Inselwall und unten mit dem Schloss.





Am 16. November 2025 mit 7756 „Letzte Fahrt vor der HU“ und 41 am Lessingplatz



Mannheimer unter sich: Vor der Abfahrt im Tram-Depot und ...



... am Inselwall



Fahrgastraum und Fahrpult

Tw 41 kann nun auch über die BSVG per Mail an info@bsvg.net für private Sonderfahrten gemietet werden. Auch die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr wird regelmäßig Sonderfahrten mit dem jüngsten Oldtimer geben – die Termine werden rechtzeitig unter <http://www.bin-info.de/termine> sowie über unsere Social-Media Kanäle bekanntgegeben.



„Was lange währt, wird endlich gut“ – dieses Sprichwort passt zum Tw 41 wohl wie die Faust auf den Scheinwerfer.

Jubiläums-Sonderfahrt mit Heinrich „Auf den Spuren der Linie A“

von Luka Mio Meskat (Fotos: Bernd Hantschick, David Köhler)

Als zweite Sonderfahrt zum 30-jährigen Jubiläum fand am 7. September eine Fahrt mit dem Anderthalbdecker 6515 alias Heinrich „Auf den Spuren der Linie A“ statt.

Begonnen hat die Fahrt an einem eher ungewöhnlichen Ort, nämlich in der Wendeschleife am Bockshornweg in Ölper, die linienmäßig seit 2009 nicht mehr genutzt wird. Dort erwarteten uns bereits über 30 Fahrgäste, bevor es um 13.50 Uhr Richtung Wolfenbüttel los ging. Natürlich wurde auch Heinrich für diese Fahrt entsprechend vorbereitet. In seinem Front- und Hecknummernkasten fand sich das „A“ wieder und brachte so die Fahrgäste nochmals näher an die 60er Jahre.

Hier begann ab dem 6. Dezember 1959 bis in das Jahr 1967 die Buslinie A, die von Ölper aus über Werksteig, Kalenwall, die Wolfenbütteler Straße, Meverode und Stöckheim nach Wolfenbüttel zum Bahnhof fuhr. Sie war ursprünglich Nachfolgerin der am 1. Juli 1954 eingestellten Straßenbahnlinie A zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel und wurde nach Einstellung der Straßenbahnlinie 5 nach Ölper verlängert. Eingesetzt wurden auf der Linie A die Anderthalbdecker, weswegen Heinrich bestens für unsere zeitgenössische Sonderfahrt „Auf den Spuren der Linie A“ geeignet war.

Unsere Fahrt führte entlang des damaligen Linienwegs über die Celler Straße zum Radeklint, abweichend über Güldenstraße, Konrad-Adenauer-Straße zum John-F.-Kennedy-Platz und wieder auf dem Linienweg über Hauptbahnhof, Heinrich-Büssing-Ring und Wolfenbütteler Straße nach Meverode und Stöckheim und schließlich am Sternhaus vorbei und in Wolfenbüttel über den Neuen Weg in die Innenstadt zum Kornmarkt. Nach einer Stichfahrt zum Bahnhof endete die Fahrt auf dem Schlossplatz, wo der Heinrich vor der reizvollen Kulisse des Schlosses abgestellt wurde.

Nach 50 Minuten Pause, die den Fahrgästen zur freien Verfügung stand, ging es wieder auf dem Linienweg der alten Buslinie A zurück nach Ölper. Neben dem Bockshornweg gab es auch am Radeklint und am Hauptbahnhof die Möglichkeit ein- und auszusteigen.

Während der Fahrt gab es interessante Informationen und Anekdoten von anno dazumal, die von Andreas Feist vorgetragen worden sind.

Die Fahrt war gut besucht und auch einige Souvenirs konnten dabei an den Mann gebracht werden. Als Erinnerung an die Fahrt erhielten die Fahrgäste vom Schaffner David Köhler zum Schluss noch eine Postkarte mit dem Heinrich, wie er am 3. Juni 2010 von Jens Winnig auf dem Messegelände abgelichtet werden konnte.



Auf dem Busbetriebshof Lindenberg wurde das Fahrzeug natürlich richtig geschildert: Linie A.



In der Wendeschleife „Bockshornweg“ wurde Heinrich schon sehnsüchtig erwartet.



Gut gefüllt ging es durch Stöckheim.



Kurze Zeit später ein Fahrgastwechsel am Kornmarkt.



Vor dem Wolfenbüttler Schloss erscheint Heinrich so klein, wie eins seiner Modellexemplare.



Mit der historischen Kulisse möchten einige Fotografen Heinrich nochmal ablichten.



Winkend ging es nach der Ankunft in Ölper für Heinrich zum Feierabend ins Depot.

Highlights der Vereinsgeschichte

von Luka Mio Meskat und David Köhler (Fotos: BIN-Info Archiv, Andreas Gürtler, Bernd Hantschick und Luka Mio Meskat)

In 30 Jahren Vereinsgeschichte ist natürlich einiges passiert, was nicht unerwähnt bleiben sollte. Deshalb haben wir hier einige Highlights aus drei Jahrzehnten aufgeführt.

Fahrzeuge

Sechs Straßenbahntriebwagen, zwei Straßenbahnbeiwagen und ein Linienbus befinden sich aktuell im historischen Fuhrpark der Braunschweiger Verkehrs-GmbH, der von der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. mit betreut wird und teilweise für Sonderfahrten zur Verfügung steht.

Seit der Gründung des Vereins wurden bisher drei Triebwagen von der BIN für die Nachwelt erhalten. Bei einem weiteren Wagen war eine Restaurierung vorgesehen, konnte jedoch nicht in Angriff genommen werden.

Im Folgenden möchten wir auf diese vier Fahrzeuge eingehen. Die einzelnen historischen Fahrzeuge werden auf unserer Internetseite vorgestellt:

<http://www.bin-info.de/>

Tw 35 und Bw 201: Im Jahr 1957 erhielten die Stadtwerke Braunschweig zwölf Großraumtriebwagen von Linke-Hofmann-Busch mit den Nummern 1 bis 12 und zehn Großraumbeiwagen von den Deutschen Waggon- und Maschinenfabriken in Berlin mit den Nummern 201 bis 210. Sie waren die ersten Fahrzeuge dieser modernen Bauart in Braunschweig. Die Triebwagen wurden bereits 1961/62 zu Gelenkwagen umgebaut.

Im Herbst 1962 erhielten die Stadtwerke Braunschweig ihre fünf ersten neugebauten Gelenktriebwagen. Die neuen Triebwagen erhielten die Wagennummern 31 bis 35 und entsprechen dem Einheitsstraßenbahnwagen der Düsseldorfer Waggonfabrik (DÜWAG).

Aufgrund der vergleichsweise geringen Leistung der Umbau-Gelenkwagen 1 bis 12, wurden die Großraumbeiwagen eher zusammen mit den Tw 31 bis 35, aber auch mit den jüngeren Triebwagenreihen von 1968 und 1973 eingesetzt.

Mit Einführung der neuen Wagennummern im Jahr 1975 wurden die Tw 1 bis 12 in Tw 6251 bis 6262, die Tw 31 bis 35 in Tw 6263 bis 6267 und die Bw 201 bis 210 in Bw 5771 bis 5780 umbenannt. Die Umbau-Gelenkwagen und die Großraumbeiwagen wurden in den 70er Jahren teilweise in die neuen Unternehmensfarben in türkis-inkarot und später in orange-weiß umlackiert. Die 62er-Neuwagen erhielten nach und nach das Farbschema in orange-weiß.

Nachdem der Bw 5778 nach einem Unfall im Juni 1978 ausgemustert wurde, folgten die restlichen Fahrzeuge dieses Typs bis in das Jahr 1984. Die Tw 31 bis 35 wurden fortan meist ohne Beiwagen eingesetzt. Als letzter 57er blieb der Bw 5771 übrig, der wieder die originale Lackierung in beige mit grünem Zierstreifen erhielt und als historischer Wagen von der Verkehrs-AG erhalten wurde.

Mit der Auslieferung der zwölf Niederflurgelenktriebwagen im Jahr 1995 wurden die Tw 31 bis 35 ausgemustert. Eine Gruppe von Straßenbahnfreunden wollte unbedingt einen Wagen dieser Baureihe erhalten und gründete auch dazu die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V..

Die Wahl fiel auf den Tw 6267 und im Jahr 1998 wurde dieser dann als erstes großes Projekt der BIN innerhalb von 700 Stunden äußerlich in den Originalzustand versetzt und wieder in Tw 35 umbenannt. Der Bw 5771 erhielt wieder seine originale Betriebsnummer Bw 201.

Im Januar und Februar 2002 folgte beim Tw 35 der Innenraum, wo die Sitze nun wieder im originalen Grün erstrahlen. Nur der Schaffnerplatz fehlt, was dem Gesamteindruck jedoch keinen Abbruch tut.

Mit dem Tw 35 und dem Bw 201 kann nun ein klassischer Straßenbahnzug der 60er Jahre dargestellt werden. Gerade bei Sonderfahrten mit hohem Fahrgastaufkommen bietet sich der Einsatz der Garnitur an. Bereits seit Dezember 1997 ist sie der große Star der Nikolausfahrt, wozu beide Wagen liebevoll dekoriert werden.

Aktuell sind beide Fahrzeuge aufgrund des Ablaufs der Hauptuntersuchung abgestellt. Je nach Verfügbarkeit der Werkstatt der BSVG soll diese Hauptuntersuchung jedoch in naher Zukunft erfolgen. Der Bw 201 könnte dann auch mit dem Tw 41 aus dem Jahr 1973 eingesetzt werden.



Tw 35 bei seinem letzten Einsatz für die BIN: Nikolausfahrt am 07.12.2024 mit Bw 201

Tw 15: Die zweite Serie an Neufahrzeugen in den 60er Jahren waren die Tw 13 bis 18, die im Jahr 1968 von Linke-Hofmann-Busch ausgeliefert wurden. Sie boten einige technische Neuerungen, die aber keinen Anklang fanden. Daher gab es von dieser Bauart neben den Braunschweiger Fahrzeugen nur einen weiteren Wagen, der als Achtschser nach Bukarest in Rumänien ausgeliefert wurde. Er diente dort dem hundertfachen lizenzfreien Nachbau dieses Typs in eigener Produktion. 1975 wurden aus den Tw 13 bis 18 die Tw 6951 bis 6956.

Nachdem der Tw 6955 bereits im Jahr 1979 nach mehreren schweren Unfällen ausgemustert wurde, folgten die Tw 6952, 6954 und 6956 nach der Inbetriebnahme der Niederflurgelenkwagen im Jahr 1995, der Tw 6951 blieb als Arbeitswagen noch bis 2001.

Der Tw 15 wurde zum Museumswagen auserkoren und im Jahr 1999 in den Originalzustand versetzt. Leider hat das Fahrzeug jedoch einige schwerwiegende Mängel, weswegen es seit dem Ablauf der Hauptuntersuchung im Jahr 2001 nicht mehr eingesetzt werden kann. Trotzdem bleibt der besondere Gelenktriebwagen für Nachwelt erhalten und ist auf dem Betriebshof Am Hauptgüterbahnhof in der Wagenhalle abgestellt.



Triebwagen 15 wurde beim ersten historischen Mobilitätstag 2008 auf dem ehemaligen Betriebshof Altewiek ausgestellt.

Tw 82: Ein ganz besonderer Wagen für die BIN ist der Tw 82, der im Jahr 1927 als einer von 16 Triebwagen von der Dessauer Waggonfabrik gefertigt wurde. Abgesehen von den Triebwagen für die Wolfenbütteler Linie A waren dies die ersten Neufahrzeuge seit fast 20 Jahren und zugleich die ersten Triebwagen im Stadtverkehr, die von Beginn an verschlossene Plattformen hatten. Der Wagenkasten bestand bei dieser Baureihe aus einer Holzkonstruktion, die außen verblecht war.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde der Tw 82 für die damalige Zeit sehr aufwändig modernisiert, u.a. wurden die morschen Holzsäulen ersetzt, die Fahrerplätze erhielten einen Fahrersitz, neue Fahrschaltertische, und der Fahrgastraum gepolsterte Ledersitze und Neonlichtbänder. Zudem wurden ein Feinstufenfahrschalter und Schienenbremsen verbaut, später erhielt er auch automatische Kupplungen. Aufgrund dieser Modernisierung war er der einzige Triebwagen dieser Baureihe, der auch nach 1964 noch im Einsatz stand.

1969 wurde aus dem Tw 82 der orangene Arbeitswagen ATw 418. Er kam im Winterdienst mit den Salzbeiwagen ABw 451 und 452 zum Einsatz. 1982 erfolgte die Ausmusterung und Veräußerung nach Wehmingen in das Deutsche Straßenbahnmuseum. Dort stand der ATw 418 über 15 Jahre lang ohne weitere Pflege im Freien, wodurch sich erhebliche Roststellen bildeten und das Holz vergammelte. Das Fahrgestell, die Kupplungen und das Dach wurden ebenfalls stark angegriffen.

Um den Wagen vor dem weiteren Verfall zu retten, wurde sich für eine Rückholung des ATw 418 entschieden, die am 25. August 1998 erfolgte. Mit dem Fahrzeug sollte die Lücke zwischen dem Tw 103 aus den Anfangsjahren der Straßenbahn und dem Tw 113 aus Zeiten des zweiten Weltkriegs geschlossen werden. Zudem ist der ATw 418/Tw 82 der älteste noch vorhandene Straßenbahnwagen aus Braunschweig.

Am 19. August 2005 wurde das Projekt Restaurierung Tw 82 auf dem Betriebshof Altewiek offiziell durch die BIN vorgestellt, mit dem Ziel Sponsoren für eine Aufarbeitung des Wagens zu finden, die damals um die 60.000 € gekostet hätte. Dr. Gert Hoffmann, damals Oberbürgermeister der Stadt Braunschweig, wurde Schirmherr des Projekts. Leider hat dieser Aufruf nicht die gewünschte Resonanz erfahren, so dass sich der Tw 82 bis heute im schlechten Zustand von 1998 befindet.

Nach einem Umzug zurück zum Betriebshof Hasenwinkel im Jahr 2007, steht der Wagen seit dessen Schließung im Jahr 2014 auf dem Betriebshof Am Hauptgüterbahnhof, inzwischen aus Platzgründen nicht mal mehr in der Wagenhalle, sondern wieder im Freien und ist dabei Wind und Wetter ausgesetzt.

Eine Aufarbeitung des Tw 82 durch die BIN ist aufgrund des schlechten Zustands des Wagens nicht mehr vorgesehen, weswegen er im Rahmen der nächsten Fahrzeugentsorgung schweren Herzens verschrottet werden soll.



*Tw 82 neben den DÜWAG-Wagen aus Kiel im Deutsche Straßenbahnmuseum, Wehmingen (Oben).
Einige Zeit später zurück auf Braunschweiger Gleisen auf dem Betriebshof Altewiek (Unten).*



Tw 41: Dieser Triebwagen ist mit Baujahr 1973 das jüngste Museumsfahrzeug bei der Braunschweiger Straßenbahn und ist seit diesem Jahr wieder zu besonderen Anlässen im Einsatz, nachdem er bereits im Jahr 2008 restauriert wurde, die Zukunft aber ziemlich ungewiss war.

Mehr zum Tw 41 und seiner Geschichte findet sich in dieser BIN-Info in einem separaten Artikel (S. 42).



Am 13.07.08 auf seiner Dankeschön-Sonderfahrt für die Mithelfer der Aufarbeitung.

Sonderfahrten

Besonders in der Öffentlichkeit ist die BIN für ihre Rundfahrten durch das Braunschweiger Straßenbahnnetz bekannt.

Die erste öffentliche Sonderfahrt der BIN fand am 24. Februar 1996 anlässlich der Verabschiedung der 69er Gelenktriebwagen statt. Für die rund 66 Fahrgäste, die teils aus ganz Deutschland angereist waren, wurden Tw 6953 und Bw 5771 ausgesucht, die auch noch heute mit ihren ursprünglichen Wagennummern Tw 15 und Bw 201 im Bestand sind. Fünf Stunden ging es quer durch das Braunschweiger Netz, auch eine Fahrzeugparade vom 62er bis zum 95er im Betriebshof Altewiek gehörte zum Programm.

Im Jahr 1997 übernahm die BIN die traditionelle **Neujahrsfahrt**, die seit 1971 vom Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde (VBV) ausgerichtet wurde und bis heute jeden 1. Sonntag im Jahr stattfindet. Seit 1999 gehört auch eine längere Pause mit heißen Würstchen, Glühwein und Kaltgetränken dazu. 20 Jahre lang diente die Umsteigeanlage an der Lincolnsiedlung mit ihren Betriebsräumen zum Aufwärmen als Pausenplatz, während die Fahrzeuge im dortigen Abstellgleis

geparkt wurden. Nach dem Umbau der dortigen Haltestelle und dem Abbau des Abstellgleises findet die Pause nun auf dem Betriebshof Am Hauptgüterbahnhof statt.



Wendeschleife Carl-Miele-Straße mit Tw 113 und Tw 35 bei einer Neujahrtsfahrt.

Ebenfalls im Jahr 1997 startete die heute traditionelle und sehr beliebte **Nikolausfahrt**, die auf eine Idee von Annette und Jörg-Michael Meschkat zurückzuführen ist, und jährlich am Samstag nach dem Nikolaustag stattfindet, wenn dieser nicht selbst auf einen Samstag fällt.

Seit 1997 traditionell eingesetzt wird der Zug aus Tw 35 und Bw 201 – im ersten Jahr noch unrestauriert –, der dazu auch weihnachtlich geschmückt wird. Inzwischen wird neben dem historischen Zug ein zweites, barrierefreies Fahrzeug eingesetzt. Wegen der abgelaufenen Hauptuntersuchung standen Tw 35 und Bw 201 im Jahr 2025 nicht zur Verfügung und wurden durch den neuen Museumswagen Tw 41 würdig vertreten.

Bei einer Nikolausfahrt darf natürlich der Nikolaus nicht fehlen, der über die 28 Jahre u.a. schon von Christian Lammers, Hans Quast, Dieter Bolle und Jens Winnig verkörpert wurde. In der Wendeschleife am Messegelände fand früher die große Bescherung statt, bei der den Kindern prall gefüllte Geschenkbeutel durch den Nikolaus und seine Helferinnen und Helfer überreicht wurden. Seit dem Jahr 2009 findet die Bescherung wegen der Stilllegung der Strecke zum Messegelände nun im Betriebshof statt.



Wie damals, so auch heute stürmen die Kinder mit großen Augen die geschmückten Straßenbahnen zur Nikolausfahrt.

Analog zur Nikolausfahrt wurde im Jahr 2007 die **Osterfahrt** eingeführt, die am Karsamstag stattfand. Auch hier standen der Tw 35 und Bw 201 als eingesetzte Fahrzeuge im Mittelpunkt. Höhepunkt der Fahrt war bis 2012 der Besuch des Arche Noah Zoos in Stöckheim, später wurde die Schleife im Heidberg als Endpunkt ausgewählt, wo wie bei der Nikolausfahrt Geschenke an die Kinder verteilt worden sind. Die Osterfahrt fand mit Unterstützung der Braunschweigischen Landessparkasse statt, die zeitweise eine zusätzliche Osterfahrt für die Mitglieder des Knaxclubs der Sparkasse angeboten hat. Heute wird die Osterfahrt nicht mehr veranstaltet.

Neben den heute zwei jährlichen Rundfahrten gibt es seit jeher auch zwischendurch immer wieder wechselnd angebotene Fahrten zu verschiedenen Anlässen, oder auch „einfach mal so“. So gab es zu Zeiten der Harz+Heide-Messe in Braunschweig Linieneinsätze des historischen Zuges aus Tw 35 und Bw 201 auf der Linie 10 zum Messegelände an der Eisenbütteler Straße, später auch auf der Linie 2 zwischen Helmstedter Straße und Siegfriedviertel. Im Jahr 2008 wurde zusammen mit dem Weinhandel Barrique der Barrique-Express auf die Schiene geschickt, wo im Tw 113 und Bw 250 eine Wein- und Whiskeyprobe abgehalten wurde.

Sehr beliebt sind die inzwischen regelmäßig angebotenen kostenlosen Rundfahrten. Unter dem Motto „Rundfahrten im Oldtimer“ wird im Innenstadtbereich zum Stadtfrühling, der Kulturnacht und dem Trendsporterlebnis, mit den verschiedenen Museumsstraßenbahnen als auch mit dem historischen Anderthalbdecker 6515 „Heinrich“ gefahren.



Ob zur Braunschweiger Kulturnacht (links) oder zum „trendsporterlebnis“ (unten), die BIN beteiligt sich mit den Museumsfahrzeugen im Rahmen der „Rundfahrten im Oldtimer“ bei verschiedenen Veranstaltungen im Innenstadtbereich.



Vereinsausflüge

Auch wenn das Kerninteresse der BIN besonders bei der Geschichte des Nahverkehrs in Braunschweig liegt, veranstalten wir regelmäßig Vereinsausflüge zu anderen Verkehrsbetrieben und den angeschlossenen Vereinen, zu Straßenbahnmuseen oder zu Fahrzeugherstellern, wobei es teilweise sogar in das europäische Ausland ging. All diese Fahrten aufzulisten würde diese BIN Info sicherlich sprengen, doch einige besondere Ausflüge sollen nicht unerwähnt bleiben.

Die erste Vereinsfahrt fand am 10. Juni 1995 statt. Mit dem Schönen-Wochenend-Ticket ging es per RegionalBahn nach **Cottbus**, wo während der Bundesgartenschau Niederflurstraßenbahnen aus Halle/Saale und Frankfurt/Oder leihweise eingesetzt worden sind. Eine erste größere Fahrt war die Studienfahrt nach **Karlsruhe**, die vom 13. bis 15. September 1996 stattfand, und die mit der Interessengemeinschaft für den ÖPNV aus Hannover veranstaltet wurde. Dabei wurden der Betriebshof West der örtlichen Verkehrsbetriebe sowie die Rhein-Haardt-Bahn in Bad Dürkheim besucht.

Am 18. November 1998 wurde erstmals ein Ausflug zu einem Fahrzeughersteller unternommen. Eine kleinere Gruppe an Vereinsmitgliedern fuhr zum **Mittenwalder Gerätebau**, wo zu der Zeit der Tw 7762 mit einem Niederflurmittelteil ausgestattet und somit zum Tw 0051 umgebaut wurde. Dabei konnten auch andere interessante Umbauten an anderen Straßenbahnwagen gesichtet werden. Als der Tw 0051 im Jahr 2006 erneut in Mittenwalde war, wurde ein weiterer Besuch dorthin unternommen.

Eine echte Werksbesichtigung mit einer größeren Gruppe wurde am 26. November 1999 bei der **Siemens Verkehrstechnik** in Braunschweig unternommen. Hier ging es durch den Produktionsbereich, zu einem Fahrsimulator und auf das Freigelände mit motorisierter Draisine, mit der einige Meter gefahren werden konnte. **Weitere Werksbesichtigungen** fanden u.a. bei Siemens/DUEWAG in Düsseldorf, ALSTOM/LHB in Salzgitter und Bombardier Transportation in Bautzen statt.

Vor dem Werksschild präsentieren sich die Teilnehmer der Bombardier-Besichtigung.



Am 3. April 2004 wurden die Freunde der **Bremer Straßenbahn** e.V. (FdBS) besucht, die für unseren Verein eine Stadtrundfahrt mit dem Tw 811 und später den Tw 917, 701 und 134 durchgeführt hat. Im Betriebshof Sebaldsbrück wurde eine Straßenbahnparade abgehalten und auch die Betriebshöfe Neue Vahr und Gröpelingen wurden besucht.

Der wohl spannendste Vereinsausflug war der vom 23. bis 25. September 2011 im bekannten **Straßenbahnmuseum Skjoldenæsholm** auf der dänischen Insel Seeland. Nachdem die dortigen Mitglieder bereits zwei Jahre zuvor die BIN besucht haben, musste selbstverständlich ein Gegenbesuch stattfinden. Von historischen dänischen Straßenbahnfahrzeugen aus Aarhus, Kopenhagen und Odense über verschiedenste Busse bis zum PCC-Wagen aus Hamburg gab es viel zu sehen. Jeder durfte sogar einmal selber in einem historischen Zweiachser an der Kurbel Platz nehmen und eine Runde drehen. Neben dem Straßenbahnmuseum wurden auch die Städte Kopenhagen und Landskrona sowie Malmö in Schweden besucht.

Ein weiterer Ausflug ins Ausland war die Fahrt nach **Posen** in Polen am 13. und 14. Oktober 2014. Neben dem dortigen Straßenbahnbetrieb, der vom „Helmuty“ (so bezeichnen die Posener ihre gebrauchten deutschen DÜWAG-Gelenkwagen) über die klassisch polnischen Konstalwagen bis zum modernen Solaris Tramino vieles zu bieten hat, wurde auch das Solaris Werk in Schroda besucht, wo damals auch die Tramino Braunschweig gefertigt wurden.

Der bisher letzte Vereinsausflug fand am 8. November 2025 statt. Mit der RegionalBahn ging es nach **Bremen**, wo wieder die Freunde der Bremer Straßenbahn besucht wurde. Nachdem wir mit dem Tw 811 zum Betriebshof Sebaldsbrück gebracht worden sind gab es dort eine sehr interessante Führung. Zwischenzeitlich ging es für eine kurze Runde mit dem Neoplan-Gelenkbus 919 aus dem Jahr 1988 auf Strecke, abschließend wurden wir mit dem Hansa-Tw 446 mit einem Abstecher zur Universität wieder zurück zum Hauptbahnhof gebracht.



Vereinsausflug 2025 nach Bremen zum Partnerverein „Freunde der Bremer Straßenbahn“.

Und was war sonst noch so...?

Braunkohlwanderung: Wie der Tw 35 zur BIN gehört, gehört auch der Braunkohl zu Braunschweig, weshalb es kein Wunder ist, dass sich inzwischen auch die Braunkohlwanderung bei der BIN etabliert hat. Bereits im November 1998 fand eine solche Wanderung statt, organisiert von Thomas Nabert. Damals sollte es noch keine Tradition werden, doch Christian Lammers nahm sich zehn Jahre später der Sache an und war damit erfolgreich.

Seit jeher treffen sich die wanderwilligen Mitglieder einmal jährlich an einem wechselnden Treffpunkt – meist mit Bezug zu Straßenbahn oder Omnibus – und streifen durch die Wildnis in und um Braunschweig, um am Ende in einem Lokal der Wahl mit leckerem Braunkohl belohnt zu werden, und nebenbei einen Klönschnack über Gott und die Straßenbahnwelt zu führen. Der Termin für die nächste Braunkohlwanderung steht noch nicht fest, wird den Mitgliedern aber rechtzeitig bekannt gegeben.



Eine der zahlreichen Braunkohlwanderungen.

Weihnachtsfeier: Alle Jahre wieder ... findet bereits seit 1995 die Weihnachtsfeier der BIN statt. Zu Beginn wechselten die besuchten Lokalitäten jährlich, hatten aber durchaus auch einen Bezug zur Straßenbahn, bspw. im Jahr 2006, als im Großen Weghaus in Stöckheim direkt an der kurz zuvor eröffneten Linie 1 gefeiert wurde. Inzwischen findet die Weihnachtsfeier traditionell am Abend vor der Nikolausfahrt statt, nachdem für diese die Vorbereitungen wie das Schmücken der Fahrzeuge und das Füllen der Nikolausbeutel getroffen worden sind. In den letzten Jahren wurde das Mykenes in der Schillstraße dabei zum Stammlokal.

Früher Vereinsabend – heute Stammtisch: Ein Verein lebt von der Gemeinschaft, und damit man sich auch außerhalb der besonderen Veranstaltungen sieht, wurde von Beginn an einmal im Monat ein Vereinsabend durchgeführt, in den ersten Jahren am 3. Mittwoch, später jeden 2. Freitag im Monat. Die Vereinsabende wurden von verschiedenen Mitgliedern interessant gestaltet, die oft ihre Dias mitgebracht und vorgeführt haben. Oftmals gab es dabei feste Themen, manchmal wurden die Abende aber auch offen gestaltet.

Besonders interessant waren die Vereinsabende, an denen die Mitarbeitenden der Braunschweiger Verkehrs-AG – heute BSVG – oder anderer Institutionen des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Braunschweig einen Blick hinter die Kulissen ermöglicht haben und sich den durchaus kritischen Fragen der Vereinsmitglieder gestellt haben.

Veranstaltungsort der Vereinsabende war lange Zeit der Nordbahnhof an der Taubenstraße und später kurze Zeit das ehemalige Verwaltungsgebäude der Verkehrs-AG an der Carl-Miele-Straße. Aus finanziellen Gründen war eine Nutzung der Räumlichkeiten der Verkehrs-AG ab dem Jahr 2010 nicht mehr möglich, so dass in den folgenden Jahren die Brunsviga als Veranstaltungsort herhielt.

Neben den üblichen Vereinsabenden gab es jährlich auch einen rollenden Vereinsabend, an dem mit einem besonderen Fahrzeug oder gar Zugverband eine Fahrt durch das Braunschweiger Straßenbahn- oder Busnetz gemacht wurde. So kam neben dem ehemaligen historischen Bus 6512 auch schon mal der Tw 35 mit einem 77er-Bw zum Einsatz.

Aufgrund der immer geringer werdenden Teilnahme an Mitgliedern – inzwischen ist man viel mehr über die sozialen Medien vernetzt – wurden die Vereinsabende im Laufe der Zeit eingestellt. Stattdessen wurde in diesem Jahr der BIN-Stammtisch eingeführt. Seit Mai finden sich die Mitglieder jeden 3. Freitag im Monat in der Jahn-Klause an der Wolfenbütteler Straße – direkt an der Haltestelle Jahnplatz und der ehemaligen Stichstrecke zum Messegelände – ein. Diavorträge oder digitale Präsentationen finden dabei nicht mehr statt, bei Essen und Trinken findet jedoch ein reger Austausch zwischen den Mitgliedern statt.

Nur der rollende Vereinsabend findet weiterhin einmal jährlich statt, dieses Jahr im August mit dem offenen Tw 103.



Gemeinsam beim neuem Stammtisch in der Jahn-Klause.

Kleine Bahn Ganz Groß: Seit dem Jahr 2004 findet jährlich die Veranstaltung „Kleine Bahn Ganz Groß“ statt, eine Modellstraßenbahnausstellung, die jedes Jahr von einem anderen Verein ausgerichtet wird und dementsprechend auch in einer anderen Stadt stattfindet.

Im Jahr 2011 fand die Ausstellung in Erfurt statt und in diesem Jahr hat auch die BIN das erste Mal mit einer eigenen Modellbahnanlage teilgenommen, die natürlich an das Stadtbild Braunschweigs angelehnt ist.

Am 7. und 8. März 2020 war die BIN dann selbst Ausrichter der „Kleinen Bahn Ganz Groß“, die in der Stadthalle Braunschweig stattfand. Insgesamt 149 Teilnehmer mit 22 Anlagen und 11 gewerbliche Aussteller begeisterten die über 1000 Besucher. Eine Woche später wäre dies nicht mehr möglich gewesen – durch die Corona-Pandemie hätte die Veranstaltung abgesagt werden müssen.



In verschiedenen Modell-Nenngrößen präsentierten eine Vielzahl an Teilnehmern ihre Modelle. Hier einige Fahrzeugnachbildungen aus Braunschweig:



Schleife Eisenbütteler Straße: Früher ein ganz wichtiger Ort für die BIN war die Wendeschleife an der Eisenbütteler Straße. Die Strecke wurde am 13. Juni 1881 zur Anbindung des Depot Richmond eröffnet, also noch zu Pferdebahnzeiten.

Durch die Verbreiterung des Bahndamms der dortigen Eisenbahnstrecke musste es um 1940 verkleinert werden, bevor es im Jahr 1951 geschlossen wurde. Die Strecke blieb und erhielt 1956 eine Wendeschleife für die Einrichtungswagen. Zwischen 1963 und 1970 fuhr hier noch die Linie 2, die schließlich in den Heidberg verlängert wurde.

Seitdem wurde die Strecke nur noch von Sonderfahrten genutzt, ab dem Jahr 1991 fuhr hier für rund 10 Tage im Jahr im Rahmen der Harz+Heide-Messe die Linie A zur nun als „Ausstellungsgelände“ bezeichneten Endhaltestelle. 1994 wurde die Haltestelle in „Messegelände Südeingang“ umbenannt und die Linie A hieß ab 2001 Linie 10.

Die BIN nutzte diesen Streckenabschnitt aufgrund ihrer seltenen Nutzung von Linienwagen und ihrer Idylle gerne für ihre Sonderfahrten. Seit 1997 war sie der Endpunkt für die Nikolausfahrt, wo die Kinder reichlich beschenkt worden sind. Für Niederflurwagen war die Strecke aufgrund des engen Radius der Schleife tabu, doch das war der BIN egal, sie fuhr hier trotzdem einmal mit dem Tw 9555 hin – aber nur ein paar Meter, bis vor die Schleife.

Im Sommer 2005 wurde hier 10 Jahre BIN gefeiert, mit einer Draisine zum Selberfahren entlang der Eisenbütt'ler. Im Sommer 2008 wurde der Tw 41 hier feierlich vorgestellt.

Nach dem Ende der Harz+Heide-Messe wurde der kurze Streckenabschnitt vom Jahnplatz zur Schleife im Jahr 2008 aus Kostengründen stillgelegt, die Gleise im Jahr 2012 ausgebaut. Damit hat die BIN in gewisser Weise einen Teil ihrer Heimat verloren.

Betriebshof Hasenwinkel: Nicht nur mit der Stilllegung der Strecke an der Eisenbütteler Straße hat die BIN ein Teil ihrer Heimat verloren, sondern auch mit der Trennung des Betriebshofs an der Hamburger Straße.

Schon früh wurde ein Gleis über die Karl-Schmidt-Straße gelegt, um das Elektrizitätswerk an der Wilhelmstraße mittels zweier Loren mit Kohle zu beliefern, welche über den Staatsbahn-Gleisanschluss am Hasenwinkel angeliefert worden ist.

Doch nicht nur Kohle fand ihren Weg zum Hasenwinkel, auch Neufahrzeuge wurden hier mittels Eisenbahn angeliefert und Altwagen auseinandergenommen und verschrottet.

In den 1950er Jahren entstand hier das Gleislager der Straßenbahn und zwischenzeitlich auch die Fahrleitungswerkstatt.

Mit dem Neubau des Betriebshofs 1981/1982 wurde eine neue Zufahrt aus nördlicher Richtung direkt von der Hamburger Straße abzweigend eingerichtet und eine dreiteilige Halle mit vier durchgehenden und zwei Stumpfgleisen errichtet. Nach der Anlieferung der 81er Züge wurden die Gleise der Karl-Schmidt-Straße aufgegeben und am westlichen Ende entstand ein Stumpfgleis.

Zum Umbau des Bohlwegs 2005 war das Streckennetz in Nord und Süd geteilt. Der Norden war nicht vom Betriebshof Altewiek zu erreichen. So wurde der Betriebshof Hasenwinkel genutzt, um Fahrzeuge dort abzustellen.

Mit dem Verkauf von Geländeteilen im Jahr 2009 wurden Umbauarbeiten und eine Vervollständigung der lückenhaften Gleisanlagen geplant, aus diesen Planungen ist jedoch nie was geworden.

Die Museumsfahrzeuge Tw 15, Tw 41, Tw 82, Tw 103, Bw 201, ABw 452, die Winterdienstausrüstung des ATw 482 (Schneepflug und Salzlore) sowie der Bus 8913 fanden hier ihr Plätzchen.

2011 ging die BIN mit dem Konzept „Kulturpunkt Hasenwinkel“ an den Start, mit welchem der Betriebshof aufgrund der damaligen Entwicklungen zunächst gesichert werden und eine multifunktionale Lösung bieten sollte.

Leider ist aus diesen Planungen nichts geworden und so wurde der Betriebshof Hasenwinkel offiziell aufgegeben und mit dem Umbau der Hamburger Straße im Jahr 2014 vom restlichem Netz getrennt.



Vereinsmitglieder und ATw 482 auf dem ehemaligen Betriebshof Hasenwinkel.

Norrköping: In den 90er Jahren fanden mehrere gebrauchte DÜWAG-Gelenkwagen aus Duisburg den Weg in die schwedische Stadt. Dort wurden sie später zu Teilniederflurwagen umgebaut und mit einer neuen, eckigen Front ausgestattet. Als Erinnerung ihre deutsche Herkunft wurden die Fahrzeuge auf deutsche Städte getauft, in denen ebenfalls klassische DÜWAGs im Einsatz waren. Dabei erhielt der Tw 66 den Namen Braunschweig.

Um sich zu revanchieren, entschied sich die BIN im Jahr 2008 zur Taufe des Tw 0051 auf den Namen Norrköping, passenderweise ebenfalls ein Teilniederflurwagen. Auf dem historischen Mobilitätstag am 4. Oktober 2008 wurde der Wagen mit dem schwedischen Glögg, einer Art Glühwein, durch Stefan Glinschert und Andreas Gürtler getauft.

Nach der Ausmusterung des Tw 0051 im Sommer 2015 war auch der Name Norrköping aus Braunschweig verschwunden. Das konnte die BIN aber nicht einfach so hinnehmen und konnte Jörg Reincke, Geschäftsführer der BSVG, davon überzeugen, den Namen weiterzugeben – an den Tw 9551. Dieser erhielt am 3. Mai 2016 den Schriftzug seitlich über den Fahrerfenstern.

Übrigens gibt es auch zwischen dem Tw 9551 und der schwedischen Stadt eine Verbindung: denn neben den gebrauchten DÜWAGs erhielt Norrköping auch die Niederflurprototypen aus Bremen und München, auf denen die 95er basieren.



Die Taufe auf den Namen „Norrköping“ durch Andreas Gürtler und Stefan Glinschert.

AHN-Tagung 2014: Die 26. AHN-Tagung vom 8. bis zum 11. Mai 2014 fand in Niedersachsen statt. Nein, die Ortsangabe ist nicht ungenau, denn sie wurde tatsächlich vom Förderverein Straßenbahn Hannover zusammen mit dem Hannoverschen Straßenbahn-Museum in Wehmingen und der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr ausgerichtet – so wurden von den Teilnehmenden also beide Straßenbahnbetriebe in unserem Bundesland samt dem hier angesiedelten Straßenbahnmuseum besucht.

Da das Beste zum Schluss kommt, ging es für die Teilnehmenden am letzten Tag nach Braunschweig. Hier wurden die Teilnehmer von unserem damaligen Vereinsvorsitzenden Andreas Falkenhagen, dem Vorstand der Verkehrs-AG, Dirk Fischer, sowie dem Aufsichtsratsvorsitzenden der Verkehrs-AG, Carsten Müller, begrüßt.

Am Vormittag teilten sich die Teilnehmenden in drei Gruppen auf: zur Wahl standen eine Besichtigung des Busbetriebshof Lindenberg, eine Besichtigung des Straßenbahnbetriebshof Am Hauptgüterbahnhof und eine Stadtrundfahrt.

Ab dem Mittag wurde eine Rundfahrt mit den Tw 103, Tw35+Bw 201 und Tw 0756 angeboten, die nach Stöckheim, in den Heidberg, in die Weststadt und natürlich auch zum Lessingplatz samt Fotohalt führte. Während der Fahrt waren in jedem Wagen Vereinsmitglieder dabei, die die Aufgabe des Stadtführers übernahmen. Insgesamt haben sich ganze 26 Mitglieder an dieser Veranstaltung beteiligt.

Natürlich waren auch die Programmpunkte in Hannover und Wehmingen sehr interessant, so dass die gesamte Tagung ein voller Erfolg wurde.

Bangen um den Verein: Wer die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr über die Jahre verfolgt hat, wird bemerkt haben, dass es zwischenzeitlich für einige Zeit ziemlich ruhig um sie wurde. Vereinsintern gab es verschiedene Probleme, und im März 2020 sorgte die Corona-Pandemie, wie bei so ziemlich allen Vereinen, für den kompletten Stillstand. Glücklicherweise konnte wenigstens die Veranstaltung „Kleine Bahn Ganz Groß“ in der Stadthalle stattfinden.

Als die Pandemie und die dazu gehörigen Maßnahmen überstanden waren, musste die BIN gefühlt wieder wie von vorne anfangen.

Nachdem die Neujahrsfahrt bereits wieder stattfand und auch die erste Braunkohlwanderung seit 2019 absolviert wurde, nahm sich der im März 2023 gewählte Vorstand um Dirk Rühmann den weiteren Herausforderungen an. Im Frühjahr wurde mit den „Rundfahrten im Oldtimer“ zu besonderen Veranstaltungen in der Innenstadt eine neue Reihe an Sonderfahrten ins Leben gerufen, die sich zu einer Tradition entwickelt, sowohl 2024 als auch 2025 fortgesetzt wurde und auch für das Jahr 2026 geplant ist.

Ein größeres Projekt war die Reaktivierung des Tw 41, die im Jahr 2023 in Angriff genommen wurde und dank den Mitgliedern der BIN – vor allem der BIN Jugend – sowie der Werkstatt der BSVG im Dezember 2024 abgeschlossen werden konnte.

Und auch dieses Medium – die BIN-Info – erlebte im Jahr 2023 eine Wiedergeburt. Während sie früher quartalsweise erschien, wurde sie ab 2018 nicht mehr herausgegeben, nur im Jahr 2020 erschien sie einmalig. Nach der ersten neuen Ausgabe im Jahr 2023, die positive Resonanzen hervorrief, wurde sie 2024 gleich zwei Mal aufgelegt und in diesem Jahr durch das Vereinsjubiläum ganze drei Mal. Dem heutigen Zeitalter entsprechend erscheint die BIN-Info zwar nur noch digital auf der Internetseite, dafür sind dem Inhalt keine Grenzen gesetzt, wie es aus finanziellen Gründen bei einem Druck wäre. Dazu kam in diesem Jahr noch ein interner BIN-Newsletter per Mail, der die Mitglieder kurzfristig über Neuigkeiten und Termine informiert.

Insgesamt kann man inzwischen wieder von einem echten Vereinsleben sprechen. Sowohl die älteren Mitglieder, einige davon seit dem Beginn im Jahr 1995 dabei, als auch eine Anzahl neuer, jüngerer Mitglieder sorgen gemeinsam dafür, dass der Verein vorankommt, in der Hoffnung, dass das auch in Zukunft so weiter geht.



Der neue, alte, Museumstriebwagen Tw 41. Nach Jahren der Abstellung nun wieder unterwegs. Hier im Einsatz beim „Stadtfrühling“ im Frühjahr 2025.

Die *besonderen* Bilder zum Schluss

