

Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

BiN·info

Braunschweigs Nahverkehrsmagazin

- **BiN-Umfrage:** Eure Meinung zählt!
- **Finster:** Pjöngjang, ein Reisebericht
- **Vereins-Beitrag 2014:** Zahlemann&Söhne!



Inhalt

...aus dem Verein

- 3 - Termine
- 4 - BIN-Umfrage

...aus Braunschweig

- 5 - Mehr Stadtbahn für Braunschweig
- 7 - Neuigkeiten 2013
- 12 - Liniенchronik des Braunschweiger Busnetzes – Teil 2

..aus aller Welt

- 25 - 130 Jahrfeier der Essener Straßenbahn
- 26 - Ein Reiseziel der besonderen Art – Nord Korea
- 32 - Jubiläumswochenende in Schleswig-Holstein

Impressum

Die „BIN · Info“ ist offizielle Mitgliederzeitschrift der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Vorstand 1. Vorsitzender: Andreas Falkenhagen 2. Vorsitzender: Michael Schade
Kassengeschäftsführerin: Susanne Weiß

Herausgeber Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. (BIN)

Postfach 2414, 38014 Braunschweig Konto: 200 65 67
Mail: info@bin-info.de BLZ 250 500 00
Internet: www.bin-info.de Nord/LB Landessparkasse

**Redaktion u.
V.i.S.d.P.** Andreas Falkenhagen (a.falkenhagen@bin-info.de)

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

Einzelpreis 2,50 € **Abonnement** 13,50 € pro Jahr, inklusive Versand

Auflage 150 Exemplare

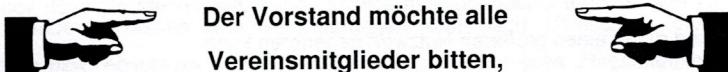
Die BIN-Info erscheint – ohne Gewähr – jeweils im letzten Monat des Quartals, verbindlich insgesamt viermal im Kalenderjahr. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigung, auch auszugweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers. © 2013 Titelbild: Metrostation in Pjöngjang, Aufnahme: Florian Sinn

Werden Fotos (Digital und Papier), Dias, Manuskripte sowie jede andere Form von Datenträgern ohne Anschrift und entsprechendem Hinweis auf eine Rücksendung eingereicht, gehen sie automatisch in den Besitz der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. über. Eine Haftung für unverlangt eingesandte Fotos, Dias, Manuskripte etc. kann nicht übernommen werden. Der Urheber des Mediums erklärt sich durch Überlassung des Mediums mit dessen unbefristeter Nutzung für die BIN-Info oder die BIN-Homepage einverstanden. Die Redaktion der BIN-Info unterlässt jede Weitergabe an Dritte oder eine kommerzielle Nutzung über die Veröffentlichung in der BIN-Info hinaus.

Termine

- Sa. 07.12.2013 Nikolausfahrt
- Sa. 07.12.2013 Weihnachtsfeier, 19:30 Uhr Hotel „Mövenpick“, Jöddenstraße 3, 38100 BS
- Do. 12.12.2013 Informationsabend zum Stadtbahnkonzept: Vorstellung der Ideen der Bürger
18:30 Uhr, Congress Saal der Braunschweiger Stadthalle
- So. 05.01.2014 Neujahrsrundfahrt, Abfahrt 10:15 Uhr Nahverkehrsterminal Hbf,
Helfer bitte unter info@bin-info.de melden
- Fr. 10.01.2014 Führung Stadtarchiv statt Vereinsabend,
18 Uhr im Foyer des Stadtarchivs, 4.Etage, Eingang dort, wo es auch zum
„Roten Saal“ geht. Dauer ca. 90 Minuten, Schlossplatz 1, 38100 BS
- Sa. 08.02.2014 (Voraussichtlich) Braunkohlwanderung, Einladung erfolgt gesondert per Post
- Fr. 14.02.2014 19:30 Uhr: Vereinsabend, Treffpunkt Brunsvig
Karlstraße 35, Raum G2, Thema offen
- Sa. 22.03.2014 Jahreshauptversammlung, Einladung folgt postalisch, **Tag vormerken!**
- So. 11.05.2014 14. AHN-Tagung in H, Abschlussprogramm in Braunschweig,
näheres auf der JHV am 22.03.2014,
helfende Hände werden benötigt, **bitte vormerken - sehr wichtig!**

Zahlemann&Söhne:



**Der Vorstand möchte alle
Vereinsmitglieder bitten,**
**sofern sie nicht am Lastschriftverfahren
teilnehmen und dies noch nicht erledigt**
**haben, den Vereinsbeitrag für das
Jahr 2014 zu entrichten!**

Die Beiträge sind im Einzelnen:

50 € Familienmitgliedschaft

40 € Einzelmitgliedschaft

18 € Kinder unter 16 Jahren

Umfrage zum Vereinsleben der BIN e.V.

Text: Andreas Falkenhagen

Wie in der letzten BIN-Info angekündigt, liegt dieser Ausgabe ein 4-seitiger Fragebogen zu verschiedenen Aspekten des Vereinslebens bei. Ziel dieser Umfrage ist es, dem Vorstand einen Überblick zu verschaffen, wie die Meinungstendenzen unter den Mitgliedern zu den verschiedenen Bereichen sind, um nach Möglichkeit eine breite Unterstützung für eine zielführende Ausrichtung der Vereinstätigkeit zu erreichen und damit praktisch eine aktive Beteiligung an den künftigen Herausforderungen und Veranstaltungen.

Behandelt werden neben formalen Fragen, wie der Höhe der Mitgliedsbeiträge auch Fragen nach den Präferenzen bezüglich der historischen Fahrzeuge und den Veranstaltungen der BIN e.V. Essentiell wichtige Aussagen, die bislang noch nie so explizit erfasst wurden, können dem Vorstand Hilfestellung bei der Planung des Einsatzes der Finanzmittel und der Durchführung attraktiver Veranstaltungen geben. Die Grenzen des Machbaren liegen dabei auf der Hand: Nicht alle Vorstellungen -werden sie auch noch so vehement gefordert- werden umsetzbar sein, weil die finanziellen Ressourcen begrenzt sind und natürlich bekanntermaßen auch die Kapazitäten zur Aufarbeitung von Fahrzeugen. Konkret wird der Vorstand die Ergebnisse dieser Umfrage sehr ernst nehmen, aber ein verbindlicher Anspruch, dass speziell bezüglich der Fahrzeuge „der Durchbruch“ erreicht werden kann, resultiert daraus nicht; das sollte jedem klar sein. Dennoch versucht die Umfrage eine Vielzahl an Perspektiven aufzuzeigen, um eine sinnvolle und realistische Zukunftsgestaltung zu ermöglichen, so wird beispielsweise erneut die Frage nach einer Orientierung in Richtung Bus angeschnitten, da die Realisierung von Busprojekten finanziell günstiger ist und stärkere Unabhängigkeit sowohl vom Schienennetz als auch von der BSVAG ermöglicht und daher einen größeren Nutzwert generieren kann.

Ich möchte Sie alle daher bitten, den Fragebogen ernst zu nehmen und mit *Sorgfalt und Sachlichkeit* auszufüllen. Wir als Vorstand scheuen dabei auch keine kritischen Fragen nach der Qualität unserer Arbeit und freuen uns auf *ehrliche, konstruktive Einschätzungen* zur Verbesserung unserer Tätigkeit. Der Fragebogen ist anonym angelegt, bietet aber auch die Möglichkeit, *freiwillig* den Namen einzutragen, falls ein persönliches Gespräch zu verschiedenen Aspekten gewünscht wird. Die Auswertung erfolgt natürlich personenunabhängig und wird auf der JHV 2014 diskutiert werden. Die Fragebögen senden Sie bitte **bis zum 15.02.2014** an unser **Postfach 2414, 38014 Braunschweig** oder übergeben sie persönlich bei einer der BIN-Veranstaltungen an den Vorstand, wie z.B. auf dem Vereinsabend am Fr., dem 14.02.2014.

Gern gesehen sind persönliche Ergänzungen zu den angeschnittenen Themen, um eine Vielfalt an Ideen zu bekommen. Sollten die vorgesehenen Felder dazu nicht ausreichen, kann selbstverständlich ein eigenes Blatt angefügt werden! *Herzlichen Dank für Ihre Mithilfe!*

Mehr Stadtbahn für Braunschweig

Text: Reinhard Heim

„Anregungen zum Stadtbahnausbaukonzept 2014“ – unter diesem Titel veröffentlichten das braunschweiger forum e.V. zusammen mit der BUND-Kreisgruppe Braunschweig, dem Umweltzentrum Braunschweig und dem VCD-Kreisverband Braunschweig sowie weiteren interessierten Experten im September dieses Jahres eine Ausarbeitung zu dem Thema, wie ein künftiges, kombiniertes Straßenbahn- und Stadtbahnnetz in und um Braunschweig aussehen könnte.

Basis dieses Papiers bildet das im Rahmen der Bürgerbeteiligung von der Stadtverwaltung der Stadt Braunschweig veröffentlichte Stadtbahnprioritätenkonzept aus dem Jahre 1992. Dieses wurde von den Verfassern der Ausarbeitung unter Einbeziehung des letztgültigen Verkehrsentwicklungsplanes sowie des vorhandenen Prioritätenkonzepts von 2003 und unter Betrachtung der Stadtentwicklung der vergangenen 20 Jahre neu bewertet sowie um zusätzliche Ideen ergänzt. Herausgekommen ist dabei ein Papier, welches nicht nur die Vorteile der Tram gegenüber dem Bus aufzeigt, sondern vor allem auch neue Straßen- und Stadtbahntrassen darstellt und priorisiert. Es wird dabei eine Unterscheidung zwischen möglichen und für die Stadtentwicklung notwendigen Trassen getroffen.

Während einige Trassen aus dem alten Stadtbahnprioritätenkonzept und Verkehrsentwicklungsplan derzeit keine hohen Fahrgastpotentiale erwarten lassen und deshalb nach Ansicht der Autoren auf lange Sicht lediglich deren Strecken freigehalten werden sollten, lassen sich andere Trassen und Verknüpfungen erst nach Umsetzung der hochpriore Streckenanteile bzw. Abschluss der Ausbauten des ZGB-Konzeptes „Regiobahn2014+“ sinnvoll (kostengünstig und förderfähig) realisieren. Zu letzteren gehören beispielsweise die Anbindung eines möglichen neuen Haltepunktes Braunschweig-Nord von Wenden aus, die Anbindung Querums an das Straßenbahnnetz, die Ortsdurchfahrt in Broitzem sowie die Anbindung des künftigen Haltepunktes Braunschweig-West. Eine mögliche Stadtbahn-Anbindung Watenbüttels über Celler Straße und Ölper sowie eine gleichartige Anbindung von Dibbesdorf, Wendhausen und Lehre, ggf. auch in Verbindung mit einem künftigen Wolfsburger Stadtbahnnetz werden ebenso dazugezählt.

Mit hoher Dringlichkeit (Priorität 2) sollen nach Auffassung der Autoren die Strecke durch die Lindenbergsiedlung als Verlängerung der heutigen Linie 4 in Richtung Südosten und eine mögliche Mitbenutzung der Wilhelminischen Ringe für die Straßenbahn geprüft werden.

Unabdingbar – darin sind sich die Autoren des Papiere einige – sind jedoch folgende Strecken, die in der Ausarbeitung als Projekte mit Priorität 1 ausführlich dargestellt werden:

1. Die Westliche Innenstadtstrecke:

Diese Strecke ist heute schon nötig und wird es umso mehr sein, wenn das Straßenbahnnetz der Stadt Braunschweig wirklich ausgebaut werden sollte. Der Bohlweg ist derzeit DAS Nadelöhr zwischen dem südlichen und dem nördlichen Netz der Tram. Vier von fünf Linien nutzen diese Strecke. Behinderungen, Störungen oder gar Veranstaltungen in diesem Abschnitt wirken sich somit auf den gesamten Tram-Verkehr aus. Sperrungen des Bohlwegs führen zu einer Teilung des Braunschweiger Straßenbahnnetzes. Im nördlichen Teil ist ein langfristiger Verkehr nicht möglich, insbesondere wenn im nächsten Jahr der Betriebshof Hasenwinkel vom Netz gelöst wird. Aus dieser Sicht ist die zweite Innenstadtstrecke möglichst kurzfristig zu realisieren. Nicht nur, dass dadurch Unregelmäßigkeiten ausgeglichen werden können. Mit entsprechenden Linienwegveränderungen kann auch der Bohlweg entlastet werden.

Und einen weiteren Vorteil würde diese „Umfahrung“ bei rechtzeitiger Realisierung bieten: Bei der Sanierung des Hagenmarktes müsste nicht das komplette nördliche Netz der Tram mit Bussen bedient werden, sondern es ergäbe sich die Möglichkeit, jeweils zwei von drei Streckenästen auch während der Bauarbeiten mit der Tram anfahren zu können – entweder über den Bohlweg oder über die neue Innenstadtstrecke. Vollsperrungen könnten dann auf einzelne Wochenenden bzw. Ferienwochen beschränkt werden. Außerdem verspricht dieser Streckenneubau zusätzlich positive Aspekte für die Entwicklung der westlichen Innenstadt.

2. Die Nordwest-Südost-Achse:

Betrachtet man das derzeitige Netz, so folgen die heutigen Tram-Linien hauptsächlich einer Nord-Süd-Achse (M1 & 2) bzw. einer Achse von Nordost nach Südwest (M3 & M5 vom Hauptbahnhof nach Südwesten). Die Linie 4 in ihrer Nordwest-Südost-Orientierung wirkt im Netzplan wie zu kurz geraten und bedarf des Ausbaus. In Richtung Nordwesten sollten die Stadtteile Lehndorf, Lamme und Kanzlerfeld nach langen Jahren der Versprechen endlich vom Radeklink respektive der Innenstadt aus angebunden werden. Im Südosten könnten die Südstadt und Rautheim eine Tram in Richtung Innenstadt und Hauptbahnhof erhalten. Folgt man dabei dem Verlauf über die Salzdahlumer Straße, könnte man nicht nur das dortige Klinikum künftig besser erschließen, sondern würde auch den Verlauf der heutigen Bus-Linie 411 komplett abdecken. Somit könnte dort der Betrieb durch die Umstellung vom Bus auf die Straßenbahn effektiver gestaltet werden. Würden die notwendigen Straßenbaumaßnahmen mit denen für die Tram kombiniert werden, könnten schon bei der Realisierung bares Geld gespart werden. Eine schrittweise Realisierung in drei Abschnitten je Richtung hilft zudem dabei, die Planungs- und Baukosten überschaubarer zu gestalten.

3. Volkmarode-Nord:

Die seit langem in Diskussion befindliche Streckenverlängerung der M3 wird seitens der Autoren ebenso als erforderlich angesehen. Eine Betrachtung mit P+R-Platz an der Endhaltestelle sowie eine Neuordnung der Busverkehre (inkl. der Linie 230) und eine Zwischenwendeschleife am Bahnhof Griesmarode zur Taktverdichtung in Richtung Innenstadt werden dabei als Mittel angesehen, um das Verhältnis des Nutzens zu den Kosten der Strecke erheblich zu verbessern.

4. Stadtbahn nach Wendeburg-Harvesse:

Um eine bessere Anbindung Wendeburgs an die Braunschweiger Innenstadt und den Hauptbahnhof zu realisieren und um die bereits in drei Abschnitten verlegten dritten Schienen doch noch einer Nutzung zuzuführen und nicht als Investruine ruhen zu lassen, wird der Aufbau einer regelspurigen Stadtbahn seitens der Autoren empfohlen. Dabei kommt momentan das Interesse von VW am Standort Harvesse diesem Projekt zugute. Wünschenswert wäre, dass die Bahnstrecke in Richtung Wendeburg künftig nicht nur Güterzügen von VW, sondern auch den Anwohnern im Sinne einer attraktiven Bahnanbindung zur Braunschweiger Innenstadt dient. In dem Papier werden zwei Varianten vorgeschlagen: Zum einen die bereits im Stadtbahnkonzept von 1992 als Tramstrecke enthaltene schnellere Variante über Hamburger und Gifhorner Straße mit Übergang auf das Eisenbahnnetz am VW-Werk. Zum anderen (zur beschleunigten Betriebsaufnahme) die Nutzung der ursprünglich für die RegioStadtBahn geplanten Verknüpfung zwischen Straßen- und Eisenbahn am Nordbahnhof/Hamburger Straße unter Anbindung der Nordstadt sowie des TU-Campus Nord. Welche Kosten und Varianten dafür möglich wären, erörtert inzwischen ein zweites Papier, veröffentlicht von braunschweiger forum e.V. und BUND-Kreisverband Braunschweig. Weitere sinnvolle Stadtbahnstrecken könnten demnach durchaus folgen.

Weiterreichende Informationen wie beispielsweise die vollständigen Ausarbeitungen findet man im Internet auf der Homepage des braunschweiger forums unter: www.bs-forum.de

News aus Braunschweig

Text und Bilder: Jens Winnig

1. Bautagebuch der Traminos

Die Braunschweiger Verkehrs-AG hat auf ihrer Internetseite ein Bautagebuch über die Produktion der neuen Niederflurbahnen veröffentlicht. Die erste Rohbauabnahme wird in der Woche nach Nikolaus im Jahre 2013 erfolgen. Die erste neue Niederflurbahn soll voraussichtlich im Mai 2014 in Braunschweig eintreffen. Nebenbei wird in dem Tagebuch erwähnt, dass der Stahl aus Salzgitter kommt. Link: www.braunschweiger-verkehrs-ag.de/unternehmen/fuhrpark/solaris-tramino-braunschweig/rohbautagebuch.html

2. Stadtbahnkonzept

Im Sommer 2013 waren die Braunschweiger Bürgerinnen und Bürger zur Teilnahme am Stadtbahnkonzept aufgerufen. Jedoch war der Teilnahmezeitraum mit rund 2 Wochen etwas kurz. Trotzdem haben 45 Personen bzw. Gruppierungen Ideen zum Ausbau der Straßenbahn übermittelt. Nun werden diese Vorschläge auf Ihre Umsetzbarkeit von 2 Ingenieurbüros überprüft. Daraus soll dann ein Plan entwickelt und in der Öffentlichkeit diskutiert werden. Dieser Termin sollte im Spätherbst stattfinden, ist aber bis jetzt noch nicht bekanntgegeben. Einige Ideen wurden auch in der Braunschweiger Zeitung vorgestellt. Wir hoffen, in der nächsten Ausgabe die Ergebnisse der öffentlichen Vorstellung präsentieren zu können. Siehe auch: www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/verkehrsplanung/stadtbahnkonzept.html

3. Reaktivierung der Bahnstrecke nach Harvesse

Diese Strecke ist durch verschiedene Interessen wieder in das Bewusstsein der Bevölkerung gerückt. Zu einem möchte die Volkswagen AG in Harvesse ein neues Logistikzentrum bauen und von dort direkt mit dem Zug in das Braunschweiger Werk fahren. Dafür würde das Zwischenlager auf dem ehemaligen Büssing-Gelände in Kralenriede aufgelöst und der LKW-Verkehr nicht mehr über die Siegfriedstraße erfolgen. Täglich wird mit schätzungsweise zwei Zugpaaren gerechnet. Im Moment fehlt jedoch die Weiche, um nach Harvesse zu kommen.

Durch diese Chance der Wiederinbetriebnahme dieser Strecke ist die Bürgerinitiative Pro-Zug-Kunst aus Wendeburg wieder aktiv und möchte gleich auch den Personenverkehr auf den Weg bringen; unterstützt wird die BI durch das Braunschweig Forum und BUND. Die Strecke ist auch im Stadtbahnkonzept enthalten. Bereits 1992 im letzten Stadtbahnkonzept der Stadt Braunschweig ist diese Strecke als Option enthalten und im Februar 2003 stimmten die Bürger von Wendeburg für den damaligen Anschluss an Braunschweig an das RegioStadtBahn-Konzept vom Zweckverband Großraum Braunschweig. Nach Mittelstreichungen und Kostenüberoptimierungen wurde die Strecke aus dem Konzept gestrichen.

Und auch auf der Landesebene wird derzeit an einem Konzept zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken für den Personenverkehr diskutiert und analysiert. In der ersten Runde waren rund 70 Eisenbahnstrecken. In die nächste Runde sind etwas über 20 Strecken gekommen, u.a. Braunschweig – Harvesse, die VPS-Strecke Peine – Salzgitter-Bad. Vielleicht schafft es die Strecke auch dort, in die Finalefinanzierungsrunde zu kommen. Ich denke, die Chancen stehen durch das VW-Logistikzentrum nicht schlecht. Und da das Land mit Aktionär bei VW ist, wird es vermutlich Zuschüsse an den größten Arbeitgeber im Land zur Zukunftssicherung geben.

4. Baumaßnahmen Straßenbahn

Die Geschichte Braunschweigs als Stadt der Baustellen ging auch im Jahre 2013 weiter. Neben der Grundsanierung der Leonhardstraße von der Stadthalle bis zur Okerbrücke von März bis November 2013, gab es im Sommer noch die Sanierung der Heidbergstrecke zwischen Richmondweg und Haltestelle HEH-Kliniken, Dauer vom Beginn der Sommerferien bis zum 2. Oktober. Die Strecke wurde komplett im SEV gefahren, aufgrund von Rückstaus auf der Wolfenbütteler Straße wurden die Omnibusse der Linie 420 und des Ersatzverkehrs in der Zeit von 13 bis 18 h stadtauswärts über die Salzdahlumer Straße geführt. Die Linie M1 und 2 endeten am Hauptbahnhof. In den Sommerferien wurde die Endstelle in Broitzem saniert sowie die Gleise auf der Münchenstraße und am Europaplatz. Die M5 wurde in der Zeit komplett mit dem Bus betrieben und die M3 endete am Friedrich-Wilhelm-Platz. Auch in den Herbstferien war die Weststadt wegen Stopfarbeiten für 2 Tage gesperrt. Zudem wurden in Broitzem die verspätet gelieferten Weichen für das Innengleis eingebaut. In dieser Zeit endete die Linie M5 in der Zwischenwendeschleife Am Lehmann (früher Donaustr./Isarstr.).

Auch im Jahre 2014 wird es diverse Sanierungsmassnahmen im Streckennetz geben. Neben der Sanierung der Wendenstraße mit Busersatzverkehr kommt der Umbau der Hamburger Straße zwischen Ring und Autobahn mit teilweise eigenem Bahnkörper. Weiter nördlich soll das Gleis zwischen Schützenplatz und Gesundheitsamt saniert werden. Zu dem wird der Gleisabschnitt zwischen Hauptpost (später BraWo-Park) und Hauptbahnhof noch erneuert. Ob die Sanierung des Hagenmarktes nun auch schon 2014 stattfindet oder erst 2015 ist noch in der Diskussion.

5. Omnibussektor

Die Sperrung der Jasperallee innerhalb des Ringes wurde wieder aufgehoben und die Buslinien konnten auf ihre gewohnten Streckenverläufe zurückkehren. Seit dem 16. November ist die Sanierung Brabandtstraße beendet. Neu ist die Umleitung der Linien 413 und 436 durch die Sanierung der Hermann-Blenk-Straße zwischen Bienrode und Flughafen.

Ein weitere Busprojekt nimmt konkretere Formen an: Emil, der Elektrobus mit induktiver Ladung des Herstellers Bombardier (dort unter dem Begriff PRIMOVE bekannt), wurde durch den Bau der Ladestationen am Hauptbahnhof, bisheriger Pausenplatz der KVG Braunschweig und in der Bushaltestelle Hamburger Straße Richtung Celler Straße vorangetrieben. Am 10. September 2013 fand die feierliche Übergabe der Ladestation am Hauptbahnhof statt. Auch der erste Solaris-Elektrobus wurde ausgestellt. Dieser musste jedoch noch mal ins Werk zurück. Wann die feierliche Inbetriebnahme des neuen Systems stattfindet ist noch nicht bekannt, eigentlich sollte dies noch im Jahre 2013 erfolgen. Im Sommer 2014 werden dann 4 Solaris ElektroGelenkombibusse den Verkehr auf der M19 übernehmen.



Solaris-Elektrobus im Rahmen des emil-Projektes auf der induktiven Ladestation am Hbf.

Im Jahre 2014 wird die Braunschweiger Verkehrs-AG 10 neue Omnibusse nach Euro 6-Norm erhalten, wovon 7 Gelenkombibusse und 3 Soloombusse sein werden. Berücksichtigt wurden diesmal wieder alle 3 im Fuhrpark vorhandenen Hersteller MAN, Mercedes-Benz und Solaris. Die Verkehrs-AG hat 2013 zusätzlich noch zwei Neoplan Gelenkombibusse gebraucht aus Luxemburg gekauft, welche jedoch komplett mit MAN-Technik versehen sind. Im 2. Quartal wurden diese an die Braunschweiger Verhältnisse angepasst. Sie sind nun unter den Nummern 0620 und 0621 im Einsatz. (Bid unten) Die beiden 98er MAN-Gelenkombibusse (9808 in weiß mit Eigenwerbung und 9812 in schwarz für Tischlerei Brosch) sind auch noch weiterhin im Liniendienst.





AAAAAAAAAAAAAAHN-tracht!
Hoffentlich eiert dieser Bus weniger als die Kicker!

Im Sommer wurde durch den Aufstieg von Eintracht Braunschweig in die 1. Bundesliga ein Neoplan Reisebus von der Firma Mundstock als Mannschaftsbus dekoriert. Am Dienstag, dem 5. November 2013 wurde im MAN-Werk Salzgitter der neue Mannschaftsbus vom Typ MAN Lion's Coach L an Eintracht Braunschweig übergeben. Einige technische Daten: 13.800 mm Lang, Breite 2.550 mm und eine Höhe von 3.812 mm. Angetrieben mit einem 353 kW/480PS Motor, dazu automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe TipMatic. Insgesamt können 32 Personen in dem Bus Platz nehmen, er hat eine digitale SAT-Anlage mit SKY-Empfang auf 19" TFT-Bildschirmen. Eigentümer ist jetzt Eintracht Braunschweig, die den Bus über Volkswagen Financial Services geleast haben. Insgesamt fahren nun 12 von 18 Erstligisten mit MAN. Auch ein Modell soll von dem Bus herauskommen.

Das Braunschweiger Busliniennetz – Teil 2

Text und Grafik: Andreas Feist

Pferdeomnibus

Linie I

16.01.1873

FALLERSLEBER TOR – HAUPTBAHNHOF

Am Fallersleber Tore/Fallersleber Tor – Am Fallersleber Tore – Fallersleber Straße – Hagenmarkt – Hagenbrücke – Höhe – Packhofstraße – Sack – Schuhstraße – Kohlmarkt – Ziegenmarkt – Bankplatz – Am Bruchtore – Friedrich-Wilhelm-Platz – Bruchtorpromenade – Okerbrücke – Bahnhofplatz

1879

Einstellung

Linie II

02.02.1873

CELLER STRASSE/ERSTE MASCHTWETE – HOLSTS GARTEN

Celler Straße/Erste Maschtwete – Celler Straße – Petritorpromenade – Am Neuen Petritore – Radeklink – Bäckerklink – Breite Straße – Altstadtmarkt – Poststraße – Kohlmarkt – Ziegenmarkt – Bankplatz – Am Bruchtore – Friedrich-Wilhelm-Platz – Bruchtorpromenade – Siegesplatz – Augustplatz – Am Augusttore – Wolfenbütteler Straße – Wolfenbütteler Straße/Badetwete

187?

WEISSES ROSS – HOLSTS GARTEN

Celler Straße/Neustadtring – Celler Straße – wie bisher

1879

Einstellung

Linie III

10.05.1877

FALLERSLEBER TOR – HOLSTS GARTEN

Am Fallersleber Tore/Fallersleber Tor – Am Fallersleber Tore – Fallersleber Straße – Hagenmarkt – Hagenbrücke – Höhe – Packhofstraße – Sack – Schuhstraße – Kohlmarkt – Ziegenmarkt – Bankplatz – Am Bruchtore – Friedrich-Wilhelm-Platz – Bruchtorpromenade – Siegesplatz – Augustplatz – Am Augusttore – Wolfenbütteler Straße – Wolfenbütteler Straße/Badetwete

1879

Einstellung

Kraftomnibus

Linie 3E/M3

12.07.2009

1. VOLKMARODE – RATHAUS

Berliner Straße/Hordorfer Straße – Berliner Straße – Griesmaroder Straße – Hans-Sommer-Straße – Abtstraße – Griesmaroder Straße – Hagenring – Jasperallee – Am Theater/Nordseite – Steinweg (zurück: Steinweg – Am Theater/Südseite – Jasperallee) – Steinweg/Bohlweg

2. RATHAUS – RATHAUS

Bohlweg/Steinweg – Steinweg – Wilhelmstraße – Fallersleber Straße – Theaterwall – Steinweg – Steinweg/Bohlweg

(nur in dieser Richtung)

(Schienenersatzverkehr wegen Neubaus der Fallersleber-Tor-Brücke)

11.11.2011

Einstellung

Linie EV3

12.07.2009

RATHAUS – RATHAUS

Bohlweg/Steinweg – Steinweg – Wilhelmstraße – Fallersleber Straße – Theaterwall – Steinweg – Steinweg/Bohlweg

(Schienenersatzverkehr wegen Neubaus der Fallersleber-Tor-Brücke, nur in dieser Richtung)

11.11.2011

Einstellung

Linie 10

15.05.1961

i – HAUPTBAHNHOF

Celler Straße/Werksteig – Celler Straße – Am Petritore – Petritorwall – Am Neuen Petritore – Radeklink – Bäckerklink – Breite Straße – Altstadtmarkt – Brabandtstraße – Bankplatz – Am Bruchtor – Friedrich-Wilhelm-Platz (zurück: Friedrich-Wilhelm-Platz – Kalenwall – Gieseler – Güldenstraße – Sonnenstraße – An der Martinikirche – Altstadtmarkt) – Bruchtorwall – Lessingplatz – Augusttorwall – Augustplatz (zurück: Augustplatz – Lessingplatz) – Kurt-Schumacher-Straße – Berliner Platz

(montags bis freitags von 5.30 – 20.00 Uhr, samstags von 7.00 – 20.00 Uhr und sonntags von 13.00 – 20.00 Uhr)

16.09.1963

GOSLARSCHE STRASSE – DONAUSTRASSE/AM QUECKENBERG

Broitzemer Straße/Goslarsche Straße – Broitzemer Straße – Donaustraße – Donaustraße/Am Queckenberg

07.11.1963

Einstellung 28.08.1967

ÖLPER/MÜHLENWEG – MELVERODE – STÖCKHEIM

Celler Straße/Mühlenweg – Celler Straße – Radeklink – Güldenstraße – Gieseler – Kalenwall – Friedrich-Wilhelm-Platz – Bruchtorwall – Lessingplatz – Augusttorwall – John-F.-Kennedy-Platz (zurück: John-F.-Kennedy-Platz – Lessingplatz) – Kurt-Schumacher-Straße – Berliner Platz – Heinrich-Büssing-Ring – Wolfenbütteler Straße – Leipziger Straße – Görlitzstraße – Glogaustraße – Leipziger Straße – Kirchplatz – Leipziger Straße – Stöckheim/Leipziger Straße – Stöckheim/Mascheroder Weg – Stöckheim/Mascheroder Weg/Gutenbergstraße

01.11.1968

ÖLPER/BOCKSHORNWEG – MELVERODE – STÖCKHEIM

Celler Heerstraße/Bockshornweg – Celler Heerstraße – Celler Straße – wie bisher – Berliner Platz (zurück: Berliner Platz – Ottmerstraße – Kurt-Schumacher-Straße) – wie bisher

1971/72

ÖLPER/BOCKSHORNWEG – STÖCKHEIM

wie bisher – Berliner Platz – Salzdahlumer Straße – Hallestraße – Sachsendamm – Wolfenbütteler Straße – Briegstraße – Görlitzstraße – wie bisher

01.01.1975

VÖLKENRODE – STÖCKHEIM

Peiner Straße/Am Dorfplatz – Peiner Straße – Celler Heerstraße – wie bisher

28.05.1978

VÖLKENRODE – STÖCKHEIM

wie bisher – Gieseler – Europaplatz – Konrad-Adenauer-Straße – Lessingplatz (zurück: Lessingplatz – wie bisher) – wie bisher

05.04.1982

VÖLKENRODE – HAUPTBAHNHOF

wie bisher – Berliner Platz (zurück: Berliner Platz – wie bisher)

30.01.1983

Einstellung 02.06.1991

HAUPTBAHNHOF – RATHAUS

Berliner Platz – Kurt-Schumacher-Straße – John-F.-Kennedy-Platz – Lessingplatz –
Bruchtorwall – Friedrich-Wilhelm-Platz – Friedrich-Wilhelm-Straße – Münzstraße –
Ruhfäutchenplatz – Dankwardstraße – Steinweg (zurück: Steinweg – Am Theater/Südseite –
Jasperallee – Altewiekiring – Leonhardplatz – Berliner Platz
(abends)

16.11.1991

Einstellung

Linie 10a

28.08.1967

COOTESIEDLUNG – ÖLPER/MÜHLENWEG

Cootesiedlung – Völkenrode/Birkenweg – Völkenrode/Hauptstraße – Watenbüttel/Peiner Straße
– Watenbüttel/Celler Heerstraße – Celler Heerstraße – Celler Heerstraße/Mühlenweg

25.03.1968

Einstellung

Linie A

ab 02.05.1938 Linie 11

ab 06.08.2001 Linie 411

ab 12.10.2008 Linie M11

ab 03.09.2012 Linie 411

15.12.1928

LEHNDORF – LEHNDORF

Hannoversche Straße/Große Straße – Hannoversche Straße – Hildesheimer Straße – Rudolfplatz – Goslarsche Straße – Wilhelm-Bracke-Straße – Sophienstraße – Wilhelmstorwall – Gieselerwall – Kalenwall – Friedrich-Ebert-Platz – Bruchtorwall – Lessingplatz – Augusttorwall – Am Augusttore (zurück: Am Augusttore – Augustplatz – Lessingplatz) – Wolfenbütteler Straße – Campestraße – Bertramstraße – Gerstäckerstraße – Leonhardstraße – Leonhardplatz – Altewiekring – Hagenring – Karlstraße – Bindestraße – Göttingstraße – Bültenweg – Rebenstraße – Wendenring – Neustadtring – Hildesheimer Straße – Rudolfplatz – Hildesheimer Straße – Hannoversche Straße – Hannoversche

Straße/Große Straße

(nur in dieser Richtung)

20.09.1930

LEHNDORF – AUGUSTTOR

wie bisher – Am Augusttore (zurück: wie bisher)

08.10.1930

1. LEHNDORF – SALZDAHLUMER STRASSE/CHARLOTTENHÖHE

wie bisher – Am Augusttore (zurück: wie bisher) – Wolfenbütteler Straße – Campestraße – Salzdahlumer Straße – Salzdahlumer Straße/Charlottenhöhe

2. LEHNDORF – REICHSBAHNAUSBESSERUNGSWERK

Hannoversche Straße/Große Straße – Hannoversche Straße – Hildesheimer Straße – Rudolfplatz – Goslarsche Straße – Wilhelm-Bracke-Straße – Sophienstraße – Wilhelmstorwall – Gieselerwall – Kalenwall – Friedrich-Ebert-Platz – Bruchtorwall – Lessingplatz – Augusttorwall – Am Augusttore (zurück: Am Augusttore – Augustplatz – Lessingplatz) – Wolfenbütteler Straße – Campestraße – Salzdahlumer Straße – Borsigstraße – Borsigstraße/Schwartzkopffstraße
(im Berufsverkehr)

10.1934

LEHNDORF/ROGGENMÜHLE – LÄMMCHENTEICH

Hildesheimer Straße/Hannoversche Straße – Hildesheimer Straße – wie bisher – Salzdahlumer Straße – Salzdahlumer Straße/Zuckerbergweg

1935

LEHNDORF – LÄMMCHENTEICH

Saarplatz – Saarstraße – Hannoversche Straße – Hildesheimer Straße – wie bisher

1936

LEHNDORF – LÄMMCHENTEICH

Saarstraße/Saarbrückener Straße – Saarstraße – Saarplatz – wie bisher

1937

1. LEHNDORF – LÄMMCHENTEICH

wie bisher

2. RICHMOND – MASCHERODE

Wolfenbütteler Straße/Eisenbütteler Straße – Wolfenbütteler Straße – Zuckerbergweg –
Salzdahlumer Straße – Robert-Ley-Straße – Robert-Ley-Platz

02.05.1938

LEHNDORF – MASCHERODE

wie bisher – Salzdahlumer Straße – Robert-Ley-Straße – Robert-Ley-Platz

10.1939

1. LEHNDORF – WEISSES ROSS – HAMBURGER STRASSE

wie bisher – Rudolfplatz – Hildesheimer Straße – Hildesheimer Straße/Celler Straße –
Neustadtring – Neustadtring/Hamburger Straße

2. RICHMOND – MASCHERODE

Wolfenbütteler Straße/Eisenbütteler Straße – Wolfenbütteler Straße – Zuckerbergweg –
Salzdahlumer Straße – Robert-Ley-Straße – Robert-Ley-Platz

07.10.1940

LEHNDORF – MASCHERODE

wie bisher – Rudolfplatz – Goslarische Straße – Juliusstraße – Sophienstraße – Wilhelmitorwall –
Gieselerwall – Adolf-Hitler-Wall – Adolf-Hitler-Platz – Adolf-Hitler-Wall – Siegesplatz –
Augusttorwall – Am Augusttore (zurück: Am Augusttore – Augustplatz – Siegesplatz)
Wolfenbütteler Straße – Campestraße – Salzdahlumer Straße – Robert-Ley-Straße – Robert-Ley-
Platz

08.04.1945 (spätestens)

Einstellung

02.06.1945

1. LEHNDORF – GIESELERWALL

Saarstraße/Saarbrückener Straße – Saarstraße – Saarplatz – Saarstraße – Hannoversche Straße
– Hildesheimer Straße – Rudolfplatz – Goslarische Straße – Juliusstraße – Sophienstraße –
Wilhelmitorwall – Gieselerwall – Gieselerwall/Gieseler
(werktags von 6.00 – 8.00 und montags – freitags von 16 – 18.00, samstags von 13 – 14.00 Uhr)

2. GLIESMARODE – MASCHERODE/WELFENPLATZ

Gliesmaroder Straße/Querumer Straße – Gliesmaroder Straße – Kasernenstraße – Parkstraße – Adolfstraße – Salzdahlumer Straße – Griegstraße – Welfenplatz
(ohne Liniennummer)

22.11.1945 (Stand)

VÖLKENRODE (ehem. LFA) – MASCHERODE/WELFENPLATZ

Ehem. LFA – Saarstraße – wie bisher – Gieselerwall – Kalenwall – Friedrich-Wilhelm-Platz – Bruchtorwall – Lessingplatz – Augusttorwall – Am Augusttore (zurück: Am Augusttore – Augustplatz – Lessingplatz) – Wolfenbütteler Straße – Zuckerbergweg – Salzdahlumer Straße (zurück: Salzdahlumer Straße – Riedestraße – Wolfenbütteler Straße) – Griegstraße – Welfenplatz

21.08.1946 (Stand)

1. LEHDNORD – WEISSES ROSS

Saarstraße/Saarbrückener Straße – Saarstraße – wie bisher – Rudolfplatz – Hildesheimer Straße – Celler Straße – Celler Straße/Neustadtring (zurück: Celler Straße/Neustadtring – Celler Straße – Petristraße – Rudolfstraße – Rudolfplatz)

2. RICHMOND – MASCHERODE/WELFENPLATZ

Wolfenbütteler Straße/Eisenbütteler Straße – Wolfenbütteler Straße – Zuckerbergweg – Salzdahlumer Straße (zurück: Salzdahlumer Straße – Riedestraße – Wolfenbütteler Straße – Wolfenbütteler Straße/Eisenbütteler Straße) – Griegstraße – Welfenplatz

01.01.1947 (Stand)

LEHDNORD – MASCHERODE/WELFENPLATZ

wie bisher – Rudolfplatz – Goslarsche Straße – Juliusstraße – Sophienstraße – Wilhelmitorwall – Gieselerwall – Kalenwall – Friedrich-Wilhelm-Platz – Bruchtorwall – Lessingplatz – Augusttorwall – Am Augusttore (zurück: Am Augusttore – Augustplatz – Lessingplatz) – Wolfenbütteler Straße – Zuckerbergweg – Salzdahlumer Straße (zurück: Salzdahlumer Straße – Riedestraße – Wolfenbütteler Straße) – Griegstraße – Welfenplatz

06.1947

1. LEHDNORD – WEISSES ROSS

wie bisher – Rudolfplatz – Hildesheimer Straße – Celler Straße – Celler Straße/Neustadtring (zurück: Celler Straße/Neustadtring – Celler Straße – Petristraße – Rudolfstraße – Rudolfplatz)

2. RICHMOND – MASCHERODE/WELFENPLATZ

Wolfenbütteler Straße/Eisenbütteler Straße – Wolfenbütteler Straße – Zuckerbergweg – Salzdahlumer Straße (zurück: Salzdahlumer Straße – Riedestraße – Wolfenbütteler Straße – Wolfenbütteler Straße/Eisenbütteler Straße) – Griegstraße – Welfenplatz

1947/48

LEHNDORF – MASCHERODE/WELFENPLATZ

wie bisher – Rudolfplatz – Goslarsche Straße – Juliusstraße – Sophienstraße – Wilhelmitorwall – Gieselerwall – Kalenwall – Friedrich-Wilhelm-Platz – Bruchtorwall – Lessingplatz – Augusttorwall – Am Augusttore (zurück: Am Augusttore – Augustplatz – Lessingplatz) – Wolfenbütteler Straße – Zuckerbergweg – Salzdahlumer Straße (zurück: Salzdahlumer Straße – Riedestraße – Wolfenbütteler Straße) – Griegstraße – Welfenplatz

05.1948

1. LEHNDORF – WEISSES ROSS

wie bisher – Rudolfplatz – Hildesheimer Straße – Celler Straße – Celler Straße/Neustadtring

(zurück: Celler Straße/Neustadtring – Celler Straße – Petristraße – Rudolfstraße – Rudolfplatz)

2. RICHMOND – MASCHERODE/WELFENPLATZ

Wolfenbütteler Straße/Eisenbütteler Straße – Wolfenbütteler Straße – Zuckerbergweg –

Salzdahlumer Straße (zurück: Salzdahlumer Straße – Riedestraße – Wolfenbütteler Straße –

Wolfenbütteler Straße/Eisenbütteler Straße) – Griegstraße – Welfenplatz

1949 (Stand)

LEHNDORF – MASCHERODE/WELFENPLATZ

wie bisher – Rudolfplatz – Goslarsche Straße – Juliusstraße – Sophienstraße – Wilhelmitorwall –

Gieselerwall – Kalenwall – Friedrich-Wilhelm-Platz – Bruchtorwall – Lessingplatz – Augusttorwall

– Am Augusttore (zurück: Am Augusttore – Augustplatz – Lessingplatz) – Wolfenbütteler Straße

– Zuckerbergweg – Salzdahlumer Straße (zurück: Salzdahlumer Straße – Riedestraße –

Wolfenbütteler Straße) – Griegstraße – Welfenplatz

1951

LEHNDORF – MASCHERODE/WELFENPLATZ

Saarstraße/Saarbrückener Straße – Saarstraße – Saarplatz (zurück: Saarplatz – St.-Wendel-

Straße – Saarbrückener Straße – Saarstraße – Saarstraße/Saarbrückener Straße) – wie bisher

10.12.1951

LEHNDORF – MASCHERODE/WELFENPLATZ

wie bisher – Rudolfplatz – Sackring – Altstadtring – Cyriaksring – Luisenstraße – Frankfurter Straße – Wilhelmitorwall – wie bisher

05.11.1953

LEHNDORF – MASCHERODE/WELFENPLATZ

wie bisher – Wolfenbütteler Straße – Riedestraße – Salzdahlumer Straße – wie bisher

23.05.1955

LEHNDORF – SÜDSTADT/WELFENPLATZ

wie bisher – Wolfenbütteler Straße – Heinrich-Büssing-Straße – Salzdahlumer Straße – wie bisher

03.10.1960

LEHNDORF – SÜDSTADT/WELFENPLATZ

wie bisher – Augusttorwall – Augustplatz (zurück: Augustplatz – Lessingplatz) – Kurt-Schumacher-Straße – Berliner Platz – Salzdahlumer Straße – wie bisher

28.08.1967

1. PTB – HEIDBERG/KÖSLINSTRASSE

Bundesallee/PTB – Bundesallee – Saarstraße – Saarplatz – Saarstraße – wie bisher – Rudolfplatz – Neustadtring – Celler Straße – Radeklink – Güldenstraße – Gieseler – Kalenwall – wie bisher – Salzdahlumer Straße – Hallestraße – Sachsendamm – Stettinstraße – Köslinstraße (zurück: Köslinstraße – Stettinstraße)

2. LEHNDORF – HEIDBERG/KÖSLINSTRASSE

Saarplatz (zurück: Saarplatz – St.-Wendel-Straße – Saarbrückener Straße – Saarstraße – Saarplatz) – Saarstraße – Hannoversche Straße – Hildesheimer Straße – Rudolfplatz – Neustadtring – Celler Straße – Radeklink – Güldenstraße – Gieseler – Kalenwall – Friedrich-Wilhelm-Platz – Bruchtorwall – Lessingplatz – Augusttorwall – John-F.-Kennedy-Platz (zurück: John-F.-Kennedy-Platz - Lessingplatz) – Kurt-Schumacher-Straße – Berliner Platz – Salzdahlumer Straße – Hallestraße – Sachsendamm – Stettinstraße – Köslinstraße (zurück: Köslinstraße – Stettinstraße)

29.01.1968

1. PTB – HEIDBERG/STETTINSTRASSE

wie bisher – Rudolfplatz – Goslarische Straße – Petristraße (zurück: Petristraße – Rudolfstraße – Rudolfplatz) – Celler Straße – wie bisher – Stettinstraße – Stettinstraße/Stolpstraße

2. LEHNDORF – HEIDBERG/STETTINSTRASSE

wie bisher – Rudolfplatz – Goslarische Straße – Petristraße (zurück: Petristraße – Rudolfstraße – Rudolfplatz) – Celler Straße – wie bisher – Stettinstraße – Stettinstraße/Stolpstraße

01.11.1968

1. PTB – HEIDBERG/STETTINSTRASSE

wie bisher – Berliner Platz (zurück: Berliner Platz – Ottmerstraße – Kurt-Schumacher-Straße) – wie bisher

2. LEHNDORF – HEIDBERG/STETTINSTRASSE

wie bisher – Berliner Platz (zurück: Berliner Platz – Ottmerstraße – Kurt-Schumacher-Straße) – wie bisher

24.08.1970

1. PTB – SÜDSTADT/WELFENPLATZ

wie bisher – Salzdahlumer Straße – Griegstraße – Welfenplatz

2. LEHNDORF – SÜDSTADT/WELFENPLATZ

wie bisher – Salzdahlumer Straße – Griegstraße – Welfenplatz

26.05.1974

1. PTB – SÜDSTADT/WELFENPLATZ

wie bisher

2. KANZLERFELD/PARACELSUSSTRASSE – SÜDSTADT/WELFENPLATZ

Bundesallee/Paracelsusstraße – Bundesallee – Saarstraße – wie bisher (zurück: wie bisher – Saarbrückener Straße – Bundesallee) – wie bisher

28.05.1978

1. PTB – SÜDSTADT/WELFENPLATZ

wie bisher – Gieseler – Europaplatz – Konrad-Adenauer-Straße – Lessingplatz (zurück: Lessingplatz – wie bisher) – wie bisher

2. KANZLERFELD/PARACELSUSSTRASSE – SÜDSTADT/WELFENPLATZ

wie bisher – Gieseler – Europaplatz – Konrad-Adenauer-Straße – Lessingplatz (zurück: Lessingplatz – wie bisher) – wie bisher

03.06.1984

1. PTB – SÜDSTADT/WELFENPLATZ

wie bisher

2. LAMME – SÜDSTADT/WELFENPLATZ

Neudammstraße (zurück: Pappelweg – Frankenstraße – Bruchstieg – Neudammstraße) – Rodedamm – Bundesallee – Bundesallee/PTB – wie bisher

01.01.1996

1. LAMME – KANZLERFELD/PARACELSUSSTRASSE – MASCHERODE

Neudammstraße (zurück: Pappelweg – Frankenstraße – Bruchstieg – Neudammstraße) – Rodedamm – Bundesallee – Bundesallee/PTB – Bundesallee – Bundesallee/Paracelsusstraße – Bundesallee – Saarstraße – Saarplatz – Saarstraße – wie bisher – Kurt-Schumacher-Straße – Ottmerstraße – Berliner Platz – wie bisher – Welfenplatz – Retemeyerstraße – Nietzschestraße – Möncheweg – Hinter den Hainen – Am Steintore (zurück: Am Steintore – Salzdahlumer Straße – Alte Kirchstraße – Möncheweg)

2. LAMME – MASCHERODE

wie bisher – Rodedamm – Bundesallee – Saarstraße – Saarplatz – Saarstraße – wie bisher – Welfenplatz – Retemeyerstraße – Nietzschesstraße – Möncheweg – Hinter den Hainen – Am Steintore (zurück: Am Steintore – Salzdahlumer Straße – Alte Kirchstraße – Möncheweg)

27.10.1996

1. LAMME – MASCHERODE

wie bisher – Bundesallee/PTB – Bundesallee – Saarstraße – wie bisher

2. LAMME – MASCHERODE

wie bisher

06.08.2001

LAMME – SÜDSTADT/WELFENPLATZ

wie bisher – Rodedamm – Bundesallee – Saarstraße – wie bisher – Güldenstraße – An der Martinikirche – Altstadtmarkt – Brabandtstraße – Bankplatz – Am Bruchtor – Friedrich-Wilhelm-Platz – Friedrich-Wilhelm-Straße – Münzstraße – Ruhfäutchenplatz (zurück: Ruhfäutchenplatz – Marstall – Schild – Hintern Brüdern – Gördelingerstraße – Altstadtmarkt) – Dankwardstraße – Steinweg – Am Theater/Südseite – Jasperallee (zurück: Jasperallee – Am Theater/Nordseite – Steinweg) – Altewiekring – Leonhardplatz – Berliner Platz – Salzdahlumer Straße – Am Steintore – Hinter den Hainen – Möncheweg – Nietzschesstraße – Retemeyerstraße – Welfenplatz

01.11.2005

LAMME/BACKHAUSWEG – SÜDSTADT/WELFENPLATZ

Strecke nördlich Im Wisshole/Neudammstraße – Strecke nördlich Im Wisshole – Strecke nördlich Trappvorlingen – Strecke nördlich Schiebeweg – Hohkamp – Neudammstraße – Rodedamm – wie bisher

12.10.2008

LAMME/BACKHAUSWEG – MASCHERODE

wie bisher – Salzdahlumer Straße – Griegstraße – Welfenplatz – Engelsstraße – Möncheweg – Hinter den Hainen – Am Steintore – Am Steintore/Salzdahlumer Straße

Linie 11a

02.05.1938

VÖLKENRODE – LEHDORF

Völkenrode – Watenbüttel – DFL – Saarstraße – Saarstraße/Saarbrückener Straße

1940/41

VÖLKENRODE – WEISSES ROSS

wie bisher – LFA – Saarstraße – Saarplatz – Saarstraße – Hannoversche Straße – Hildesheimer Straße – Rudolfplatz – Hildesheimer Straße – Hildesheimer Straße/Celler Straße

08.04.1945 (spätestens)

Einstellung

05.1948

EHEM. LFA – HAUPTBAHNHOF

Bundesallee/Ehem. LFA – Bundesallee – Saarstraße – Saarplatz – Saarstraße – Hannoversche Straße – Hildesheimer Straße – Rudolfplatz – Goslarische Straße – Juliusstraße – Sophienstraße – Wilhelmitorwall – Gieselerwall – Kalenwall – Friedrich-Wilhelm-Platz
(Werkslinie, ohne Liniennummer, ab 1950 Linie 11a)

10.12.1951

PTB – HAUPTBAHNHOF

wie bisher – Rudolfplatz – Sackring – Altstadtring – Cyriaksring – Luisenstraße – Frankfurter Straße – Wilhelmitorwall – wie bisher

1954 (Stand)

PTB – LEHDNDORF

wie bisher – Bundesallee – Bundesallee/Saarbrückener Straße

23.05.1955

PTB – HAUPTBAHNHOF

wie bisher – Bundesallee – Saarstraße – Saarplatz – Saarstraße – Hannoversche Straße – Hildesheimer Straße – Rudolfplatz – Sackring – Altstadtring – Cyriaksring – Luisenstraße – Frankfurter Straße – Wilhelmitorwall – Gieselerwall – Kalenwall – Friedrich-Wilhelm-Platz

03.01.1957

1. PTB – HAUPTBAHNHOF

wie bisher

2. PTB – HAGENRING

Bundesallee/PTB – Bundesallee – Saarstraße – Saarplatz – Saarstraße – Hannoversche Straße – Hildesheimer Straße – Rudolfplatz – Neustadtring – Wendenring – Rebenring – Hagenring – Hagenring/Gliesmaroder Straße
(einzelne Wagen im Berufsverkehr)

20.05.1957

COOTESIEDLUNG – PTB – LEHDORF

Cootesiedlung – Völkenrode/Birkenweg – Völkenrode/Hauptstraße – Watenbüttel/Peiner Straße
– Watenbüttel/Celler Heerstraße – Watenbüttel/Hans-Jürgen-Straße – Bundesallee/PTB – wie
bisher – Saarplatz

15.05.1961

Einstellung

Linie 11b

1950 (Stand)

HAUPTBAHNHOF – LINDENBERGSIEDLUNG

Friedrich-Wilhelm-Platz – Bruchtorwall – Lessingplatz – Augusttorwall – Am Augusttore (zurück:
Am Augusttore – Augustplatz – Lessingplatz) – Wolfenbütteler Straße – Zuckerbergweg –
Salzdahlumer Straße (zurück: Salzdahlumer Straße – Riedestraße – Wolfenbütteler Straße) –
Griegstraße – Welfenplatz – Engelsstraße – Heidehöhe – Ziegelweg – Möncheweg –
Möncheweg/Lindenbergallee

05.11.1953

HAUPTBAHNHOF – LINDENBERGSIEDLUNG

wie bisher – Wolfenbütteler Straße – Riedestraße – Salzdahlumer Straße – wie bisher

01.07.1954

MASCHERODE/WELFENPLATZ – MÖNCHEWEG

Welfenplatz – wie bisher

23.05.1955

Einstellung

-wird fortgesetzt-

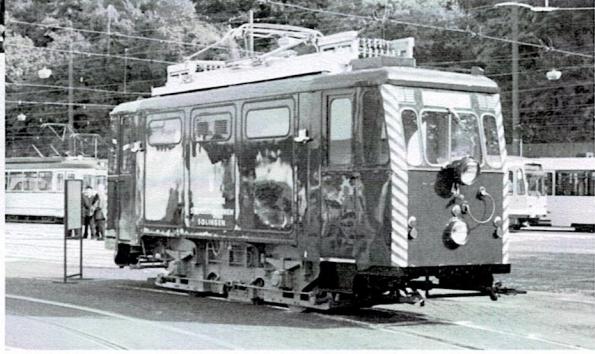
130 Jahrfeier der Essener Straßenbahn

Text und Bilder: Jens Winnig

In der letzten BIN-Info 3/13 wurde auf Seite 6 über den Vortrag von Jochen Zefferer zum Thema „Schörling-Arbeitstriebwagen“ berichtet. Dort zeigte er ein Bild von der Restaurierung des ehemaligen Solinger Arbeitswagen in Essen. Am 21. September 2013 fand in Essen auf dem Betriebshof Stadtmitte die 130 Jahrfeier der Essener Straßenbahn statt. Neben der Präsentation der neuen Niederflurstraßenbahn von Bombardier konnte in der Fahrzeugparade auch der frisch restaurierte Solinger ATw bestaunt werden. Arbeitswagen werden in der Regel eher selten als Museumswagen aufgehoben. Eine Ausnahme ist dieser Wagen, er ist wahrscheinlich der letzte, der noch von der Solinger Straßenbahn existiert. Zukünftig wird er bei den Bergischen Museumbahnen in Wuppertal-Kohlfurth seinen Dienst versehen. Zu dem wurde nach langer Zeit auch der Essener Großraumzug wieder in der Öffentlichkeit präsentiert. Daneben gab es Oldtimerzubringerfahrten mit der Straßenbahn, auf denen von allen per Meterspur verbundenen Betrieben (Bochum-Gelsenkirchen, Mülheim und Essen) Fahrzeuge eingesetzt wurden sowie eine Omnibussonderlinie vom Hauptbahnhof zum Betriebshof, wo u.a. der Essener Anderthalbdecker verkehrte. In der Ausstellung waren auch die beiden Oberhausener historischen Wagen ausgestellt, die sonst in Mülheim an der Ruhr stationiert sind.



**Präsentation der historischen
Straßenbahnwagen auf dem
Betriebshof Stadtmitte vom
Verwaltungsgebäude
aufgenommen**



Solinger Arbeitstriebwagen 41

Ein Reiseziel der besonderen Art – Nord Korea

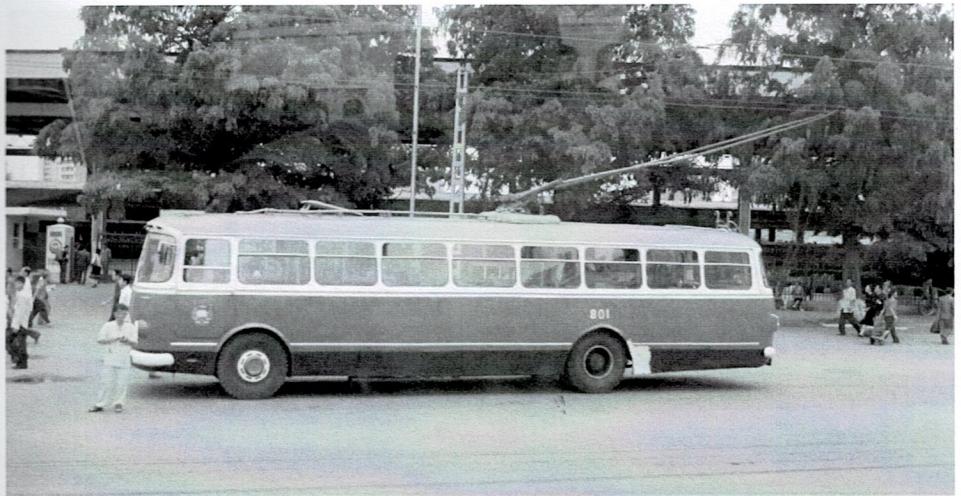
Text und Bilder: Florian Sinn

Im letzten Sommer hatte ich Gelegenheit, mit einer Reisegruppe eine Woche Nord Korea zu besuchen. Das ganze war eine Aviation-Tour, bei der wir auf Linien- und Charterflügen die alten russischen Flugzeuge der staatlichen Airline Air Koryo fliegen durften. Dies hat durchaus einen Bezug zum Nahverkehr; viele dieser Maschinen dürfen aufgrund von Sicherheitsbestimmungen das eigene Land nicht mehr verlassen und sind daher nur noch auf kurzen Inlandsflügen im Einsatz. Aber als BIN'ler habe ich natürlich auch einen Blick auf den klassischen ÖPNV (vor allem in der Hauptstadt Pjöngjang) geworfen, wovon ich hier berichten möchte.

O-Busse:

Hier gibt es die unterschiedlichsten Varianten: Alte "runde" Modelle, die aber offensichtlich besonders gepflegt werden, Typen mittleren Alters, die mitunter ziemlich runtergekommen wirken, sowie neue, wohl aus chinesischer Produktion, stammende Fahrzeuge. Alle Busse und Straßenbahnen haben seitlich rote Sterne auflackiert. Pro 100.000 gefahrener Kilometer gibt es einen solchen Stern und damit einen Orden als „Held der Arbeit“. Ich sah maximal 12 Sterne an einem Bus; mir wurde aber von älteren Exemplaren berichtet, die über lange Sternenbanner verfügen. Neben den Linienfahrzeugen konnte ich auch zwei Arbeitsfahrzeuge mit Bühne zur Wartung der Oberleitungen ablichten. Zumindest bei dem hinteren, weiß-blauen Wagen handelt es sich wohl um einen umgebauten Linienbus.

Allgemein fällt im Straßenverkehr auf, dass es nur sehr wenige PKW gibt. Wir fuhren in unseren Reisebussen (Typ King Long aus China) einmal 3 Stunden über eine vierspurige Autobahn und uns begegneten in dieser Zeit max. zwei andere Autos. An einer Autobahnraststätte konnten wir uns daher für ein Picknick einfach mitten auf die Fahrbahn setzen. Man sieht aber auch nagelneue Porsche Cayenne und S-Klassen. Dazu sehr viele in den 70er Jahren importierte Mercedes, die alle den gleichen blauen Farbton aufweisen und die man mangels Ersatz sehr pflegt. Neben einer Vielzahl von PKW und LKW russischer Bauart war das interessanteste Vehikel der ganze Reise ein noch mit Holzgas (gab es in Deutschland zuletzt nach dem 2. WK) betriebener Pritschenwagen. Als dieser auftauchte und die Kameras im Bus auf Dauerfeuer ließen versuchten zwar unsere Reiseleiter lautstark uns vom Fotografieren abzuhalten; wie so oft aber ohne Erfolg. Wir sollten natürlich nichts sehen, was irgendwie rückschrittlich wirkt. Es gibt aber auch Fortschritte im Straßenverkehr: Bis 2011 gab es keine Ampeln und junge Mädchen in schicken Uniformen regelten den Verkehr. Seit letztem Jahr gibt es Ampeln, die jedoch nicht sehr zuverlässig arbeiten und immer wieder von Stromausfällen lahmgelegt werden. Hierfür stehen die Mädels nun immer noch den ganzen Tag an den Kreuzungen und warten auf ihre Einsätze.



Ein gut gepflegter „runder“ O-Bus, museal anmutig, aber mit Charme!

**Heruntergekommen und mit wenig Charme... Also der Bus!
Das Lächeln unserer lieben Führer Kim Jong Il und Kill 'Em All ist doch
bezaubernd! Ja sie lieben doch alle Menschen...**







**Ob elektrisch
oder mit Holzgas:
Vorwärts immer,
rückwärts nimmer!**



**Ein wahrer Held
der Arbeit:
12 Sterne gleich
1,2 Mio km
Laufleistung!
Diesen Bus
konnten weder
Ochs' noch Esel
aufhalten...**

Straßenbahnen

Die erste Straßenbahn gab es 1905 in Pjöngjang. Dies fuhr jedoch nur bis zum Ende des Korea Krieges (um 1953). 1991 wurde die aktuelle Straßenbahn eröffnet. Inzwischen gibt es 3 Linien. Eine davon ist jedoch unabhängig von den anderen und wird als 1000 mm Schmalspurbahn betrieben. Zum Einsatz kommen Fahrzeuge von Tatra. Mitte der 90iger Jahre wurde über 160 Fahrzeuge aus Dresden, Magdeburg und Leipzig beschafft, sowie für die Schmalspurbahn Wagen aus Zürich.

Leider konnten wir, wie schon mit den Bussen, nicht selbst mitfahren. Fotografieren war aber erlaubt; es gab nur die Maßgabe keine Menschen abzulichten (das fällt bei öffentlichen Verkehrsmitteln natürlich nicht leicht; aber es hat sich fast nie jemand beschwert). Die Fahrgäste schauten uns teils interessiert, teils teilnahmslos an. Einmal hielten sich bei unserem Anblick zwei Jungen die Augen zu. Wir durften uns ohne unsere Reiseleiter („Aufpasser“) nicht frei außerhalb der Hotels bewegen. Abends fühlt man sich daher immer etwas eingesperrt. Die offizielle Begründung dafür war, dass niemand in der Stadt Englisch sprechen würde und wir verloren gehen könnten. In der Realität wollte man aber wohl jeden Kontakt zur Bevölkerung vermeiden.



In Pjöngjang gibt es ein Verkehrsmuseum, durch das wir geführt wurden. Hier war (warum auch immer) das Fotografieren verboten und unsere „Führerin“ achtete peinlichst auf die Einhaltung dieses Gebotes. Interessant war dieses Museum durchaus, auch wenn ca. jedes 2. Bild an der Wand Kim Jong Il oder seinen Vater Kim Il Sung zeigt, während sie eine Baustelle besuchten oder irgendetwas einweihten. Der Führerkult ist in diesem Land wirklich allgegenwärtig.

U-Bahn

Zwei Linien gibt es seit 1973. Über lange Rolltreppen fuhren wir in die Tiefe (bis zu 100 m) und durften prachtvolle Stationen mit großen Kronleuchtern und goldenen Kim Jong Il-Statuen, sowie üppiger sozialistischer Wandmalerei betrachten. Unter Aufsicht fuhren wir dann 4 Stationen. Mehr Kontakt zur Lokalbevölkerung (unser Wagen war prophevoll) wollte man wohl nicht riskieren. Angeblich können die U-Bahnstationen im Ernstfall aufgrund ihrer Tiefe als Atombunker genutzt werden. Auch gibt es Gerüchte, dass es neben den beiden öffentlichen Linien noch weitere Linien für das Militär und die Regierung gibt. Zum Einsatz kommen Doppeltriebwagen vom Typ „D“ aus West Berlin (Baujahre 1957 bis 1965). Wir hatten gehofft noch alte Berliner Werbung zu sehen; wurden aber enttäuscht. Lediglich die typischen zerkratzten Scheiben (in Nord Korea würde das wohl kein Fahrgast wagen) konnte man hier und dort noch sehen. Nicht fehlen dürfen natürlich in jedem Wagen Bilder von Kim Il Sung und Kim Jong Il. Die einstigen Ost Berliner Fahrzeuge vom Typ „Gi“ kommen als Metro inzwischen nicht mehr zum Einsatz. Sie werden mit aufgesetztem Stromabnehmer auf oberirdischen Strecken genutzt.

In 2014 wird es vom selben Veranstalter spezielle Touren für Eisenbahn- / Straßenbahnfans geben (www.juchetravelservices.com). Unsere Tour war sehr gut organisiert, so dass diese Touren sicherlich ein Erlebnis sein werden.

Fazit:

Es war sehr interessant, dieses System einmal selbst zu erleben, soweit es möglich war. Man darf sich keine Illusionen machen: Man sieht nur, was man sehen soll. Man muß sich auch fragen, ob man mit seinem Geld, dass man für solch eine Reise ausgibt, wirklich den nächsten Porsche für die Machthaber finanzieren möchte ...der bitterarmen Bevölkerung wird es wohl nicht zu Gute kommen! Ich habe mich nach reiflicher Überlegung entschlossen, dort hinzufahren, kann aber auch sehr gut verstehen, wenn andere dies aus absolut nachvollziehbaren Gründen ablehnen.



Ein Jubiläumswochenende in Schleswig-Holstein

Text und Bilder: Jens Winnig

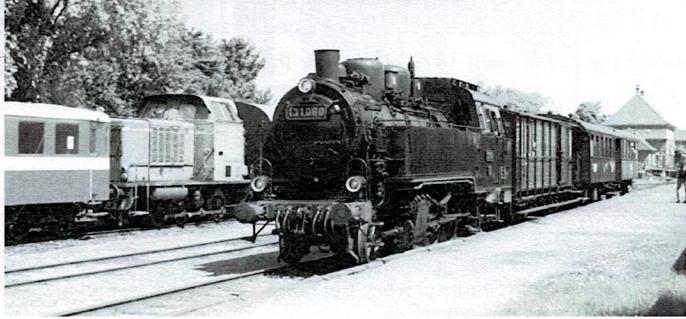
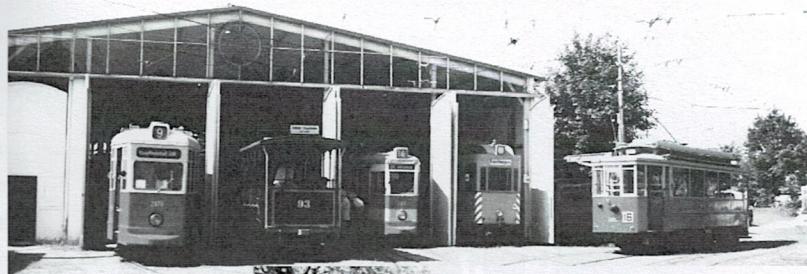
Am Samstagmorgen, dem 6. Juli zu der für einige unchristlichen Urzeit um 4:20 Uhr begann die Fahrt mit dem Wochenend-Ticket nach Sylt. Wir -meine Freundin und ich- hatten ein super Sonnenwochenende erwischt. Daher wurde der Sylt-Shuttle schon ab Hamburg verstärkt, was auch gut war, da die Überfahrt über den Hindenburgdamm fast so prophevoll war, wie unsere Fußball-E-Wagen war. Dort angekommen wurde der Informationspunkt der Sylter Verkehrsgesellschaft am ZOB aufgesucht und mit der Buslinie 1 nach List gefahren, dem nördlichsten Punkt Deutschlands. Dort haben die historischen Omnibusse des Buskorso Mittagspause gemacht. Der Text der Sylter Verkehrsgesellschaft dazu: „Am Samstag fand die womöglich beste Oldtimer-Rundfahrt aller Zeiten statt. 15 Oldiebusse aus ganz Deutschland plus nagelneuem DFB-Bus als Schlusslicht, reisten extra zum 125jährigen Jubiläum an und fuhren ab dem ZOB in Westerland zum Lister Hafen und zurück. Mit von der Partie bei belebendem Sonnenschein waren Gäste, die die jeweiligen Tickets durch eine Verlosung in der Zeitung bekamen, sowie 30 kleine Nachwuchsfußballer aus Sylter Vereinen. Zum Abschluss fand am Sonntag der langersehnte "Tag der offenen Tür" statt, der mit Leichtigkeit an die vorherigen Tage anknüpfte und zahlreiche Besucher, Fans und Interessierte begrüßte. Der gesamte Betriebshof wurde in eine Animationswiese transformiert und bot Spaß für Groß und Klein. Vom futuristischen Sylt Weely auf zwei Reifen, über mitreißende Unterhaltung vom InselCircus Mignon im Bus und auf der Bühne, bis hin zu akustischen Glanzleistungen von den Bands Mojo und Nervling. Im absoluten VIP-Bereich im hinteren Teil der Location befanden sich unsere Besuchermagneten, die antiken Oldiebusse, herausgeputzt und aufgereiht. Bei gefühlten 25 Grad war das einzige uncharmanter lediglich der so zügig heraneilende finale Ton des Abschlusskonzertes von Nervling, der das Ende des Tages verkündete. Aber man soll ja bekanntlich aufhören, wenn's am schönsten ist! Wir möchten uns an dieser Stelle noch einmal bei allen Helfern, Gästen, Sponsoren, Unterstützern, Organisationen – allen voran Elke Wenning – starken Männern und unserer gesamten SVG-Crew bedanken. Wir gehen jetzt in die Planung für die Feier zum 150 – man darf gespannt sein!“ Quelle: <http://www.svg-busreisen.de/die-svg/ueber-uns/125-jahre-svg/>

Nach der Pause wurde über eine andere Route Westerland angesteuert, wo die Omnibusse sich noch für einige Zeit am ZOB präsentierten. Da dies mein erster Besuch auf der Insel war, wollte ich auch den südlichsten Punkt der Insel erfahren. Unterwegs auf der Rückfahrt wurde am „Puan Klient“ Pause gemacht und die wahrscheinlich letzten Gleisreste der Sylter Inselbahn angeschaut. Inzwischen wurde der letzte erhaltene Borgward-Inselbahnhtriebwagen vom Eigentümer der Sylter Verkehrsgesellschaft, Herrn Paulsen, aus dem Hannoverschen Straßenbahnmuseum in Wehmingen übernommen und soll nun aufgearbeitet werden, umspäter bei der Selfkantbahn eingesetzt zu werden.

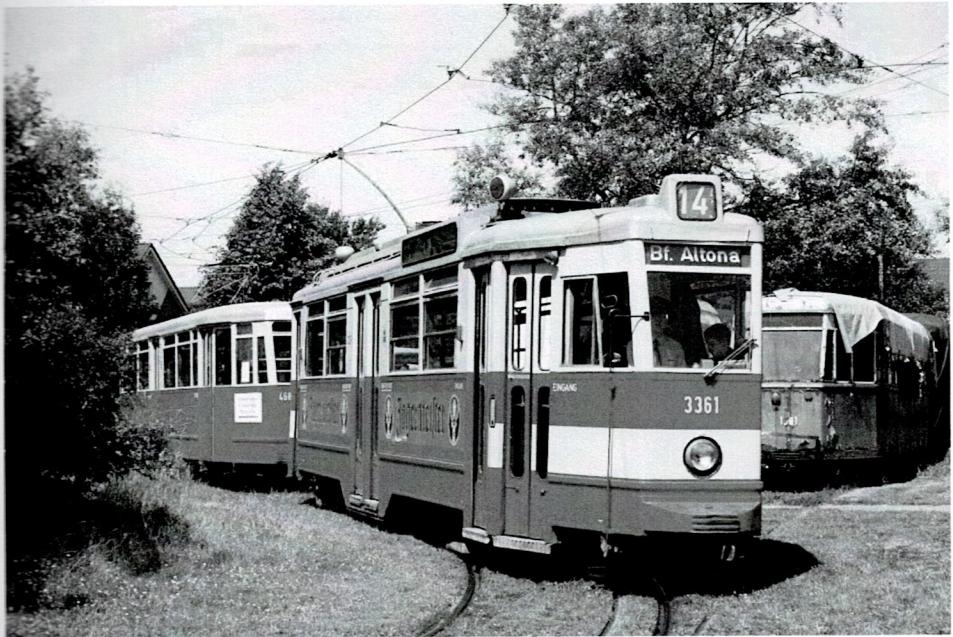


Restaurierung Borgward LT4
Infos unter: [www.svg-busreisen.de/service/
ueber-uns/restaurierung-lt4/](http://www.svg-busreisen.de/service/ueber-uns/restaurierung-lt4/)

Bilder unten: Impressionen der Bus-Parade.
Ebenfalls abgebildet die wahrscheinlich
letzten Schienenreste der Sylter Inselbahn.
Außerdem die Wagenhalle am Schönberger
Strand mit Hamburger Tw 2970,
Pferdebahnwagen 93, Hamburger Tw 3361,
Kieler ATw 354 und Hamburger Tw 3006



Nach der Rückankunft in Westerland wurde die Heimreise zur Übernachtung in Hamburg angetreten, da am nächsten Morgen der Wecker wieder früh klingelte. Wenn man schon in Hamburg übernachtet, ist auch der Fischmarktbesuch Pflicht, da beim ersten und letzten Besuch im Oktober 2011 kein Durchkommen war, konnte nun alles angeschaut und erlebt werden. Nun ging es mit dem Auto von Hamburg zum Schönberger Strand, dort haben der Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V. ihren historischen Straßenbahnbetrieb und in Deutschland neben Braunschweig noch die einzige Chance auf 1100 mm zu fahren. Schwerpunkt der Straßenbahnsammlung am Schönberger Strand sind Straßenbahnen aus Hamburg und Kiel. Wobei einige Kieler Wagen vorher auch in Lübeck ihren Dienst versehen haben. In diesem Jahr jährte sich nun der 20. Geburtstag des Straßenbahnbetriebes, weswegen ein verstärkter Straßenbahnbetrieb mit Parade am Nachmittag stattfand. Die Strecke ist in Form einer Acht gestaltet, wobei vor dem Empfangsgebäude der Eisenbahn der Kreis auch als Rundstrecke betrieben werden kann. Von diesem Kreis gelangt man in die Abstellhalle. Besonderheit ist, dass die Strecke mit Stangenstromabnehmern für die Hamburger Wagen und normalen Bügel für die Kieler 1100er Wagen und den Fahrzeugen aus anderen Städten gemeinsam befahren werden kann. In den Anfängen vor 20 Jahren wurde mit einem Batterieanhänger gefahren, später ein mobiles Unterwerk benutzt und inzwischen ist ein stationäres Unterwerk vorhanden. Eine Runde auf der Acht sind rund 600 m. Fast die gesamte Gleisanlage ist im Dreischienengleis ausgeführt, damit die Fahrzeuge aus Hamburg und Kiel fahren können. Insgesamt hat der Verein dort am Schönberger Strand über 20 Straßenbahnwagen. Aus Kiel sind 5 Triebwagen und 2 Beiwagen vorhanden, u.a. ein Bruder von unserem Triebwagen 103, der wie Tw 103 vor der Restaurierung in Braunschweig aussah. Der modernste Kieler Großraum-Triebwagen von 1957 hat das klassische DüWag-Gesicht der 50iger und 60iger Jahre wie unser Museumstriebwagen 35. Die größte Flotte bilden die Fahrzeuge der 1978 eingestellten Hamburger Straßenbahn. Zudem ein Hannoveraner Stahlwagenzug und von der eingestellten West-Berliner Straßenbahn ein Triebwagen-Pärchen. Näheres zu den Straßenbahnwagen findet ihr hier: <http://www.vvm-museumsbahn.de/ix/ix-start/ix-start.php?id=vv-C5> Am Schönberger Strand ist auch ein Teil der Eisenbahnsammlung zu sehen und auf der Eisenbahnstrecke nach Kiel finden Museumsbahnhofsfahrten statt. Die Strecke wurde von der Kiel-Schöneberger Eisenbahn 18. Juni 1914 zum Museumsbahnhof Schönberger Strand eröffnet, davor verkehrte die Bahn seit 1897 schon bis Schönberg. 1975 wurde der Personenverkehr auf dieser Strecke eingestellt und der VVM hat die Strecke zwischen Schönberg und Schönberger Strand als Museumsbahn übernommen. Inzwischen wird an der Reaktivierung der Strecke nachgedacht und der idyllische Charakter der Gleise auf Holzschwellen im Sand könnte dann für die Museumsbahn vorbei sein. In dem Bahnhof wurde auch schon ein Werbespot gedreht. Nach der Parade, an dem über 10 Straßenbahnwagen teilgenommen haben, sind wir wieder nach Hamburg gefahren und von dort mit dem Zug nach Braunschweig. Ein herzlicher Dank fürs Fahren geht dabei an Chris.



Oben ein typischer Hamburger Nachkriegszug. Die Hamburger Straßenbahn wurde im Zuge grenzenloser Intelligenz unserer „Volksvertreter“ 1978 eingestellt.
Unten 4xGrTw 241 aus Kiel, der wie die Braunschweiger Tram auf 1100mm Spurweite unterwegs ist. Man beachte das 3-Schienen-Gleis.



Frohe Weihnachten



und



einen guten Rutsch ins Jahr 2014

wünscht der Vorstand der
BIN e.V. allen Leserinnen und
Lesern der *BIN-Info!*



Weihnachten ist ja etwas für die Kleinen...

...und auf der Modellanlage des Dresdner Modellstraßenbahncubs auch etwas für die ganz Lütten! Stets sehenswert die alljährliche Weihnachtsausstellung dieses Vereins!

Quelle: www.dresden-modellstrassenbahncub.de