

4/2014

2,50 €



Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

BiN·info

Braunschweigs Nahverkehrsmagazin

- BiN bei „Kleine Bahn ganz groß“
- Baumaßnahmen 2014
- Stadtbahnplanung Braunschweig



20. Jahrgang

Inhaltsverzeichnis

- 4 – Terminkalender
- 5 – Vereinsabende im zweiten Halbjahr 2014
- 5 – Braunkohlwanderung 2015
- 6 – Wieder einmal eine Reise wert: „Kleine Bahn ganz groß 2014“ – dieses mal Plauen im Vogtland
- 11 – Fahrt ins Blaue
- 14 – Nikolausfahrt und Weihnachtsfeier
- 16 – Kleine Jubiläen bei der Braunschweiger Straßenbahn im Jahre 2015
- 17 – Tramino – der neue Straßenbahntyp in Braunschweig
- 22 – „Tag der Technik & Innovation“ bei der Braunschweiger Verkehrs-GmbH
- 25 – Ankunftsdaten der Traminos in Braunschweig
- 25 – Taufen bei der Braunschweiger Verkehrs-GmbH
- 27 – diverse Berichte zu den Baumaßnahmen im Jahre 2014 in Braunschweig
- 38 – Bauvorschau 2015
- 39 – Nachtverkehr bei der Braunschweiger Verkehrs-GmbH
- 39 – „emil“
- 43 – Stadtbahnkonzept – es geht weiter
- 51 – 25 Jahre „Freunde der Bremer Straßenbahn e.V.“
- 53 – Modelleisenbahnausstellung Magdeburg
- 54 – Bericht vom Besuch beim Hamburger Omnibus Verein
- 59 – Die Straßenbahn im australischen Sydney

Impressum

Die „BIN“Info“ ist offizielle Mitgliederzeitschrift der

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Vorstand 1. Vorsitzender: n.n.

2. Vorsitzender: Michael Schade

Kassengeschäftsführerin: Susanne Weiß

Herausgeber Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. (BIN)

Höfenstraße 9, 38118 Braunschweig

Konto: 200 65 67

Mail: info@bin-info.de

BLZ: 250 500 00

Internet: www.bin-info.de

Nord/LB Landesparkasse

IBAN: DE20 2505 0000 0002 0065 67

Redaktion und V.i.S.d.P.

Jens Winnig (j.winnig@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.

Korrektorat

Wolfgang Wesche / ARTEFAKT-STUDIO

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 auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers. © 2014 Titelbild: „Heinrich“ vor dem Geburtshaus von Heinrich Büssing in Nordsteinke am 3.10.2014, Bild. J. Winnig

Werden Fotos (Digital und Papier), Dias, Manuskripte sowie jede andere Form von Datenträgern ohne Anschrift und entsprechenden Hinweis auf eine Rücksendung eingeschickt, 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.

Vorwort

Liebe Leser dieser Ausgabe, die Tage werden kürzer und das Jahr neigt sich zu Ende. Wie in der letzten Ausgabe schon zu erkennen war, tat sich dieses Jahr sehr viel in Braunschweig.

In dieser Ausgabe berichten wir über die neuen Traminos und den langen Emil, welche die nächste moderne Generation des Nahverkehrs einläuten. Im Liniendienst werden beide erst im Jahre 2015 zu sehen sein.

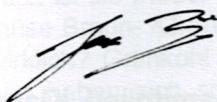
Zudem wurde die Verkehrs-AG am 28. Juli 2014 in die Braunschweiger Verkehrs-GmbH umgewandelt, und seit dem 1. September 2014 ist Dipl.-Ing. Jörg Reincke neuer Chef in Braunschweig. Der gebürtige Rostocker wechselte von CottbusVerkehr nach Braunschweig.

Auch die Baumaßnahmen mit teils großen Einschränkungen wurden zum Ende der Bauzeit fertig gestellt.

All dies sind Themen in diesem Heft.

Für die nächste Ausgabe sollten die Beiträge bis zum 28.02.2015 an den Pressesprecher Jens Winnig per Mail (j.winnig@bin-info.de) gesendet werden.

Viel Spaß beim Lesen der neuen Ausgabe wünscht



Der Vorstand der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. wünscht allen Mitgliedern und Lesern ein frohes, gesegnetes Weihnachtsfest und ein gesundes neues Jahr 2015.

Termine

- 04.01.2015 Traditionelle Neujahrsrundfahrt
Treffen der Schaffner 9.30 Uhr an der Eingangstür des Betriebshofs, Am Hauptgüterbahnhof
10.15 Uhr Start der etwa dreistündigen Sonderfahrt am Hauptbahnhof
- Januar/Februar 2015 Vereinsabende entfallen, siehe nächste Seite
- 21.02.2015 Braunkohlwanderung
Treffen 10.30 Uhr Endstation der Linie 418 Riddagshausen, Grüner Jäger
Anmeldung bis 10.02.2015 bei S. Weiß Tel. 0160-4472018 Email: info@bin-info.de
- 14.03.2015 Jahreshauptversammlung; Tagesordnung, Ort und Uhrzeit werden mit der Einladung bekanntgegeben
- vsl.05.04.2015 Osterfahrten
- 24.-26.04.2015 „Kleine Bahn ganz groß“ im Eisenbahnmuseum Schwerin

Klaus Schwindt
1929 - 2014

Im Alter von 85 Jahren ist unser Vereinsmitglied Klaus Schwindt verstorben. Herr Schwindt war auch Mitbegründer des VBV e.V. und war seit Jahren bei der BIN eher ein ruhiges Mitglied.

Möge er seine letzte Reise mit schönen Erinnerungen antreten.

Der Vorstand

Vereinsabende im zweiten Halbjahr 2014

Nach der Umfrage Ende letzten/Anfang dieses Jahres hatten sich die Vereinsmitglieder für einen früheren regelmäßigen Termin gewünscht.

Daher haben wir ab September den Vereinsabend in der Brunsviga auf 18.30 Uhr vorgezogen. Durch das Vorziehen sollte auch die Parkplatzsituation bei Veranstaltungen entschärft werden.

Beim Vereinsabend im September waren dann vier Personen, im Oktober drei Personen und im November fünf Personen anwesend, davon jeweils zwei aus dem Vorstand.

Deshalb hat der Vorstand beschlossen, die Treffen im Januar und Februar 2015 ausfallen zu lassen.

Wir bezahlen für jeden Termin eine Raummiete an die Brunsviga und das Verhältnis Teilnehmerzahl zu Kosten passt nicht.

Bitte macht euch Gedanken, damit wir auf der Jahreshauptversammlung, dem Samstag, den 14. März 2015, unter dem Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“ eine Lösung für das weitere Jahr 2015 finden.

Braunkohlwanderung 2015

Jetzt ist sie wieder da, die kalte Jahreszeit, um das beliebte Edelgemüse Braun- /Grünkohl zu genießen. Wie heißt dieses Gemüse nun wirklich? Grünkohl oder Braunkohl. Bei diesen beiden Bezeichnungen haben sich schon viele Experten den Kopf zerbrochen. Fest steht allerdings, im Braunschweiger Land heißt es Braunkohl und dabei wollen wir es auch ohne weitere Ausschweifungen belassen. Bereits zum 10. mal, angefangen hat es 2006 mit einer großen Gruppe von über 20 Personen, wollen wir nun zu einer weiteren beliebten Braunkohlwanderung aufbrechen.

Am Samstag, 21. Februar 2015 um 10.30 Uhr treffen wir uns in Riddagshausen am Grünen Jäger, Endstation der Linie 418.

Von hier aus geht es dann ca. 2 Stunden durch Wald und Wiesen in ein warmes gemütliches Lokal, wo dann leckerer Braunkohl **satt** auf uns wartet. Alex Schwieger und ich, haben uns lange den Kopf zerbrochen, wo wir denn diesmal einkehren könnten. Nachdem bei unseren Diskussionen letztendlich zwei Lokale übrig blieben, haben wir uns für das entschieden, wo wir jetzt einkehren. Lasst Euch überraschen. Während der Wanderung kann dann wieder über dies und das ausgiebig gefachsimpelt werden. Der Preis liegt bei ca. 13 Euro pro Essen. Der Rückweg kann dann mit dem Bus der Verkehrs-GmbH angetreten werden.

Damit die Wirtsleute planen können, Anmeldungen bitte bis spätestens Dienstag, 10. Februar 2015 an: Susanne Weiß Tel.: **0160 – 4472018** oder per Mail info@bin-info.de

Es wäre schön, wenn zu dieser Wanderung mal wieder die 20 Personenanzahl geknackt wird.

Bis denne Christian Lammers

Wieder einmal eine Reise wert: „Kleine Bahn ganz groß 2014“ - dieses Mal in Plauen im Vogtland

Text und Bilder von Christine Kasch und Tarek Haiawi, ergänzt von Jens Winnig

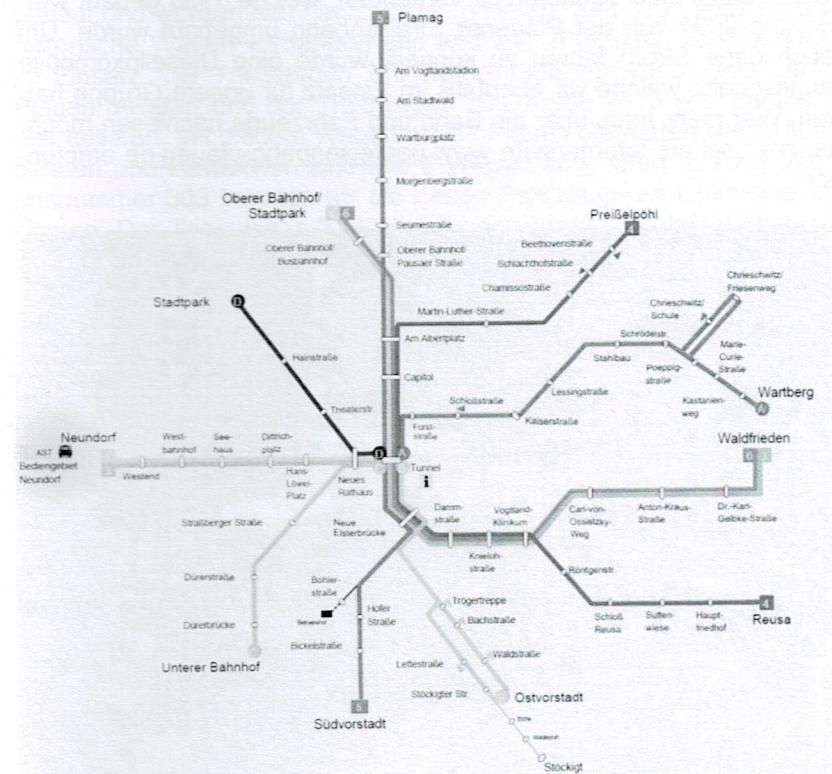
Wie in jedem Jahr machten sich auch im Mai 2014 neun Mitglieder der BIN auf den Weg in den deutschen Osten, um unseren Verein angemessen auf der Veranstaltung zu repräsentieren. Natürlich durften zahlreiche Souvenirs zum Verkauf und unsere Modellstraßenbahnanlage nicht fehlen.

In Plauen, einem kleinen, aber behaglichen und bergigen Städtchen, in dem sowohl noch reine „Ostalgie“ wie auch hochmotiviertes Neugestalten und die Sanierung alter Gebäude vorherrschen, fand in diesem Jahr die internationale Veranstaltung in der obersten Etage eines großen Möbelhauses statt.

Nach anfänglich organisatorischen Problemen der Veranstaltungsteilung herrschte wieder einmal ein harmonisches und durch das Hobby „Modellbau“ aller Aussteller verbundenes Klima vor, dem sich

auch die recht zahlreichen Besucher dieser Veranstaltung nicht verschließen wollten und konnten.

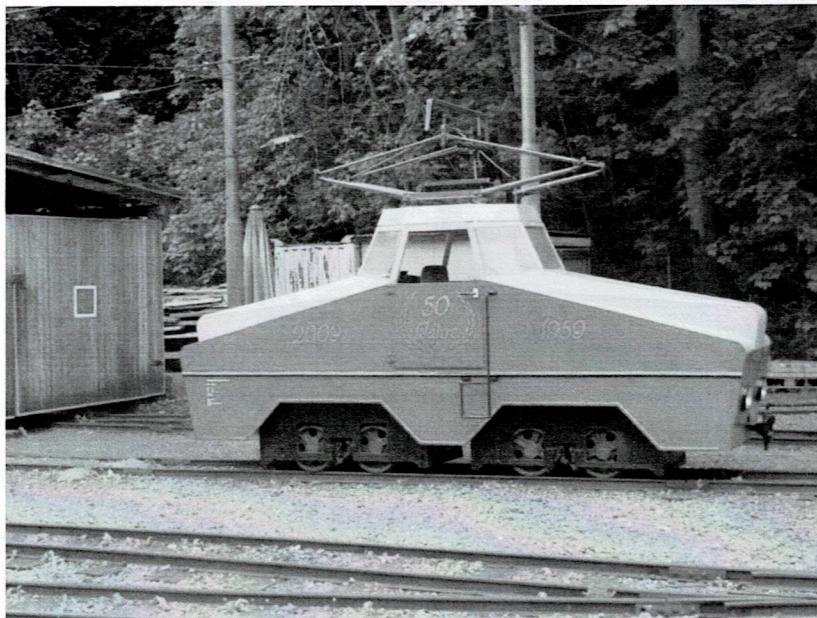
Plauen bietet ein beschauliches und gut organisiertes Nahverkehrsnetz. Das Grundgerüst des städtischen Nahverkehrs bilden fünf Straßenbahnlinien sowie vier Stadtbuslinien. Der zentrale Umstieg findet im Zentrum der Stadt am sogenannten Tunnel statt. Die Stadt verfügt über zwei Bahnhöfe, den "Oberen Bahnhof" quasi der Hauptbahnhof und den "Unteren Bahnhof", der in naher Zukunft durch einen zentrumsnahen Haltepunkt Plauen Mitte ersetzt wird.



Grafische Darstellung Liniennetzplan

Die Gäste hatten das Vergnügen, an einigen Sonderfahrten teilzunehmen:

Am Freitagabend führten uns die Gastgeber eine bekannte Parkbahn vor. Mit zwei Miniatur-Zügen der Syratalbahn, zu DDR-Zeiten einer Pioniereisenbahn, durften wir eine Runde in heimelig grüner Umgebung drehen und auch der allseits beliebte Foto-Stopp kam dabei nicht zu kurz. Die heutige Parkeisenbahn wurde 1959 eröffnet und ist die einzige Parkeisenbahn mit Oberleitungsbetrieb (110 Volt Gleichstrom) in Deutschland. Vorhanden sind drei Lokomotiven. Auf dem Bild ist die älteste Lokomotive EL 61 zu sehen, welche als Gruben-Lok konzipiert von SDAG Wismut Zobes gebaut wurde. Auf dem Dach ist ein umgebauter Straßenbahnstromabnehmer zu sehen. Des Weiteren ist eine Tandem-Lok vorhanden, welche 1985 gebaut wurde und 2001 von der Plauener Straßenbahn umgebaut wurde. Um auch ohne Strom fahren zu können, wurde eine Diesellokomotive angeschafft, welche wir ebenfalls im Einsatz für unsere Gruppe hatten. Wer mehr Infos über die Bahn und Fahrzeuge nachlesen möchte, dem sei die Internetseite www.parkeisenbahn-plauen.de empfohlen.

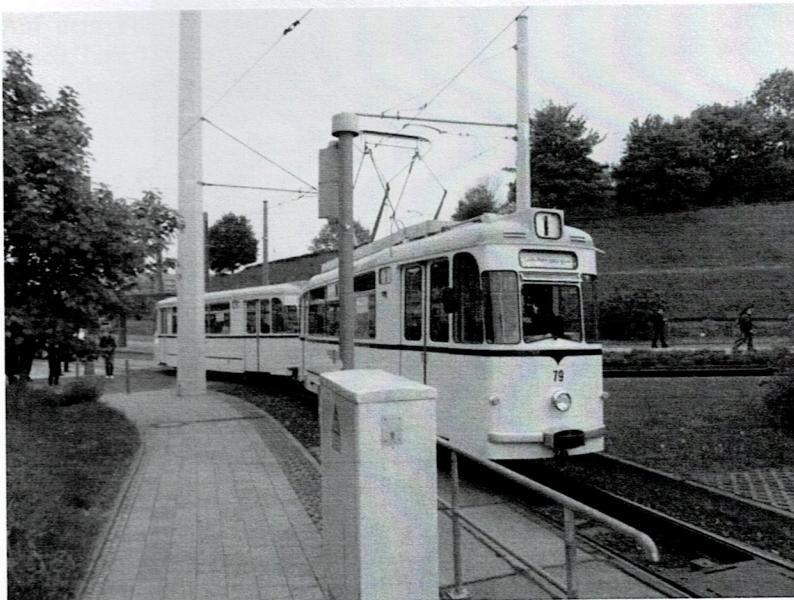


E-Lok der Parkeisenbahn am 16. Mai 2014

Am Samstag, wie auch am Sonntagmorgen wurde ein Shuttleservice mit einer KT4-Doppeltraktion für die Teilnehmer angeboten, da die früher typischen Doppeltraktionen inzwischen nicht mehr zum Stadtbild von Plauen gehören.

Am Samstagabend wurde mit allen Teilnehmern eine Stadtrundfahrt mit drei Fahrzeugen aus drei Epochen der Plauener Straßenbahngeschichte durchgeführt, die ebenfalls auf reges Interesse stieß. Es handelte sich um die Wagen: Tw 79 mit Bw 28, Tw 216 und Tw 301.

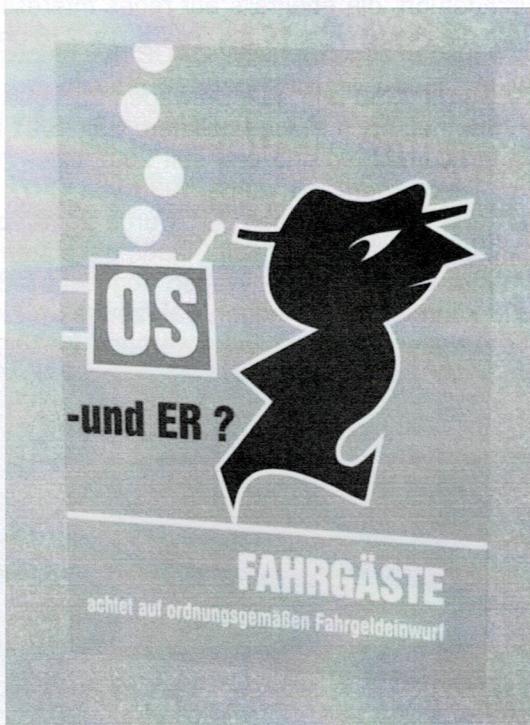
Triebwagen 79 wurde 1966 und sein Beiwagen 28 1969 von Gotha gebaut und wurden neu nach Plauen geliefert. Seit 1991 sind sie als historische Wagen vorhanden und erst seit 2002 bzw. 2003 wieder im Einsatz. Der Triebwagen 216 wurde 1983 von CKD Tatra nach Plauen geliefert und der Triebwagen 301 wurde 2013 von Bombardier geliefert. Mit diesem Wagen erhielt Plauen die ersten Niederflurbahnen und inzwischen sind alle 6 Wagen abgeliefert. Bis zur Wagennummer 303 konnten wir die neuen Fahrzeuge im Linieneinsatz sichten. Der Triebwagen 216 trägt Eigenwerbung für den Verkehrs betrieb und wurde mit zusätzlichen Aufklebern für die Veranstaltung



Tw 79 mit Bw 28 in der Schleife am oberen Bahnhof.

versehen. Nicht eingesetzt wurden der offene Triebwagen 21 von MAN, gebaut 1905 und der Triebwagen 51, ebenfalls von MAN aus dem Jahre 1928.

Wie der folgende bildliche Beweis zeigt, gibt es in manchen Fahrzeugen noch Hinweise auf die alten guten DDR-Zeiten.



Am Sonntag endete die Veranstaltung im Möbelhaus und es gab – wie auch in den Jahren zuvor – reichlich Zuspruch zu der stets wachsenden Modellstraßenbahn der BIN sowie auch zu unseren Souvenirs. Insgesamt können wir dieses Wochenende erneut als „erfolgreich“ für die Repräsentanz des Vereins verbuchen und freuen uns schon auf Schwerin 2015.

Auf dem Gruppenfoto sind sieben der neun Teilnehmer der BIN zu sehen. Daniela Klösters und Jens Winnig sind bereits am Sonntagabend heimgefahren und die übrige Gruppe erst am Montag.



Auf dem Foto sind von links nach rechts Stefan Glinschert, Christine Kasch, Lars Tischer, Tarek Haiawi, Thomas Kammeyer, Susanne Weiß und Alex Schwieger zu sehen.

Fahrt ins Blaue

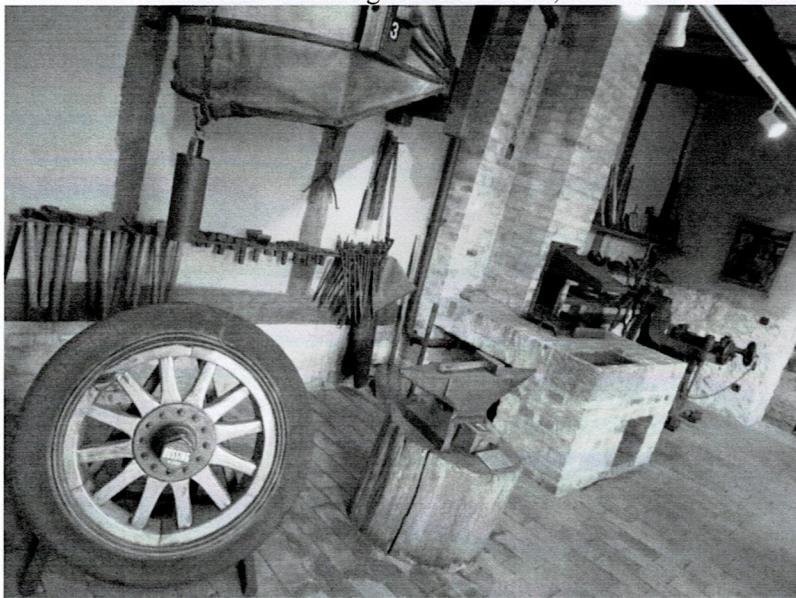
von Tarek Haiawi

Unsere diesjährige Fahrt fand am Tag der Deutschen Einheit statt mit Ziel des Geburtshauses von Heinrich Büssing in Nordsteinke bei Wolfsburg (mittlerweile eingemeindet). Als passender Rahmen diente der Anderthalbdecker „Heinrich“ aus dem Hause Büssing (Baujahr 1965).

Die Route führte auf dem Hinweg von Braunschweig Richtung Osten über Cremlingen und Königslutter nach Nordsteinke. Dort angekommen, konnten wir die Geschichte von Herrn Büssing auf Film, Foto sowie auf vielen Exponaten nachverfolgen. Das Heinrich-Büssing-Haus war zu Lebzeiten die väterliche Schmiede und wurde soweit möglich in der ursprünglichen Form für Besucher hergerichtet.



Geburtshaus von Heinrich Büsing in Nordstemke, Aufnahme Jens Winnig

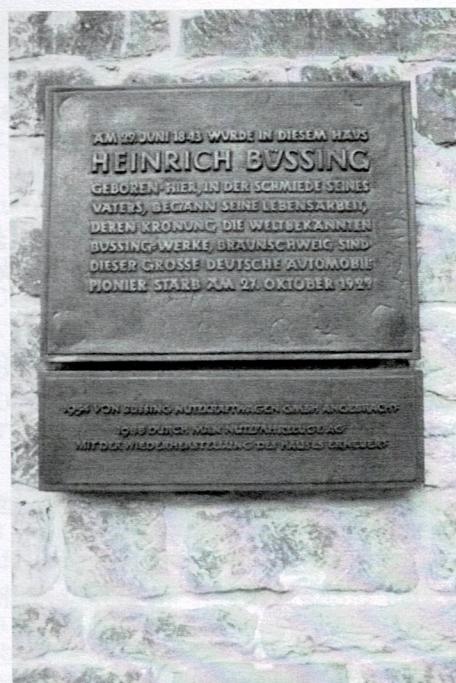


Blick in die alte Schmiede. Aufnahme Tarek Haiawi

Die Firma Büssing gehört mittlerweile zum MAN Konzern - der Braunschweiger Löwe ist bis heute auf dem MAN-Logo zu sehen - der das Geburtshaus zum Museum ausgebaut hat und es als Tagungsort für Veranstaltungen nutzt. Die Rückfahrt nach Braunschweig führte uns über Flechtorf und Lehre.

Insgesamt war der Ausflug für alle (sowohl BIN-Mitglieder als auch "Externe") sehr gelungen, da bei "Goldenem Herbstwetter" es richtig Spaß gemacht hat, mit dem historischen Fahrzeug die Region zu erkunden. Das Heinrich-Büssing-Haus ist in jedem Fall empfehlenswert und kann Sonntag nachmittags (14 bis 17 Uhr) kostenfrei besichtigt werden. Nähere Informationen gibt es unter <http://www.nordsteimke.de/buessing.htm>

Bilder von der Fahrt sind auch auf unserer Homepage unter www.bin-info.de zu sehen.



Gedenktafel am Haus; Aufnahme Jens Winnig

Nikolausfahrt und Weihnachtsfeier

von Jens Winnig

Bereits zum 18. Mal veranstaltete unser Verein die Nikolausfahrten. Dieses Mal fanden die Fahrten direkt am Nikolaustag statt. Im Wolfenbütteler Schaufenster und Braunschweiger Blick wurde mit Bild Werbung für die Fahrt gemacht. Nach den beiden Ankündigungen in der Braunschweiger Zeitung waren die Fahrten ausverkauft, so dass zusätzlich noch der Tw 9561 zur Entlastung genommen wurde. Insgesamt wurden rund 180 Kinder und ebenso viele Erwachsene befördert.

In der Braunschweiger Zeitung konnte ein kleiner Bericht mit Bild nach der Fahrt bestaunt werden und ebensoin der neuen Online-Zeitung BraunschweigHeute.

Für die Kinder war es wieder ein Erlebnis mit den toll geschmückten Bahnen zu fahren. Durch die Umbauten auf dem Betriebshof musste sich der Nikolaus ein anderes Versteck suchen und er verbarg sich hinter einer Bahn. Für die Teilnehmer war es interessant zu sehen, dass die Tramino-Bahnen direkt neben den Nikolaus-Bahnen standen.

Unser Helfer-Team hatte auch dieses Jahr wieder viel zu tun. Kaffee, Kinderpunsch und Glühwein fanden neben den heißen Würstchen guten Absatz.

Bei den Firmenspenden ist über die letzten Jahre doch ein Rückgang der Spendenbereitschaft zu erkennen. Daher müssen wir vom Verein überlegen wie wir das in der Zukunft lösen.

In der Galerie auf unserer Internetseite www.bin-info.de sind einige Bilder vom der Veranstaltung zu sehen.

Am Freitag fand das große Packen im Straßenbahn-Betriebshof Hamburger Straße statt.

Der Vorstand bedankt sich bei allen Helfern und Unterstützern dieser Fahrt.



Gruppenbild der Helfer mit Nikolaus; Aufnahme Annette Meschkat

Abends fand zum ersten Mal die Weihnachtsfeier im Starenkasten in Rüningen statt. Wie jedes Jahr werden Vereinsmitglieder geehrt für ihren Einsatz. Persönlich konnte Axel Albrecht sein Geschenk übernehmen und Christian Lammers bekommt sein Geschenk nachträglich überreicht. Dieses Jahr konnten wir bei der Weihnachtsfeier 28 Personen begrüßen.

Nochmaliger Hinweis in eigener Sache:

Leider kann der Vorstand nicht alle Mitglieder per E-Mail erreichen. Bei der letzten Rundmail kamen einige E-Mails wegen Unzustellbarkeit zurück, oder von einigen Mitgliedern haben wir keine Angaben zur E-Mailadresse. Bitte die E-Mailadressen an info@bin-info.de senden. Wenn keine E-Mailadresse vorhanden ist, wäre eine Information auch über Handy möglich. Bitte die Handynummer an unsere Kassengeschäftsführerin Susanne Weiß schicken. Ihre Handynummer ist 0160-4472018. Vielen Dank!

Kleine Jubiläen bei der Braunschweiger Straßenbahn im Jahr 2015

von Andreas Feist

Vor 40 Jahren

Am 07.08.1975 wurde die Straßenbahnstrecke zwischen der Kreuzung Bohlweg/Georg-Eckert-Straße und dem Leonhardplatz über Georg-Eckert-Straße – Magnitorwall und Leonhardstraße eröffnet. Bedient wurde diese Strecke von der zwischen Stadion und Helmstedter Straße/Friedhof (Krematorium) verkehrenden neuen Linie 4.

Vor 50 Jahren

Im Oktober 1965 wurde vor dem Hauptbahnhof eine Gleisverbindung eingebaut, die es den Straßenbahnen ermöglichte, direkt zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Leonhardplatz ohne Umweg über die Bahnhofsschleife zu verkehren. Davon profitierte auch die Linie 4, die seit der Stilllegung der Strecke über Steinweg, Magnitorwall und Leonhardstraße im Jahre 1963 diesen Umweg nehmen musste. In diesem Zusammenhang entstand auch die Haltestelle Hauptbahnhof in Höhe des Standorts der Dampflokomotive.

Vor 60 Jahren

Am 08.08.1955 wurden die Linie 6 und der westliche Teil der Linie 4 auf Busbetrieb umgestellt und von der neuen Buslinie 18 bedient. Stillgelegt wurden die Streckenabschnitte Stadtpark – Theater sowie Ruhfäutchenplatz – Madamenweg. Die Linie 4 wurde ab Ruhfäutchenplatz zum Hauptbahnhof umgeleitet und übernahm somit die Verkehrsleistung der Linie 6 auf dieser Strecke.

Vor 80 Jahren

Am 14.08.1935 wurde die Straßenbahnlinie 7 von der Endstation Prinzenpark am Ende der Kastanienallee über die Ebertallee (damals Hermann-Göring-Allee) durch den Prinzenpark bis zur neuen Endstation Nußberg verlängert.

Aufruf: Bilder gesucht

Wir suchen für die Linienschronik, die Andreas Feist uns zum Veröffentlichen zur Verfügung gestellt hat und die wir schon in den letzten Ausgaben nach und nach veröffentlicht haben, Bilder.

Die Fotos bitten wir Euch bis zum 14. März 2015 dem Verein zur Veröffentlichung zu übermitteln. Entweder per Post an S. Weiss, Höfenstraße 9, 38118 Braunschweig oder per Mail an info@bin-info.de.

Digitale Medien bitte wie folgt beschriften:

Linie – Wagenummer – Ort – Datum – Aufnehmer evtl. Sammlung

Ziel ist es, die Braunschweiger Linienschronik dann in einer gebundenen Form anlässlich unseres zwanzigjährigen Vereinsjubiläums komplett zu veröffentlichen.

Tramino – der neue Straßenbahntyp in Braunschweig

von Jens Winnig

In der Nacht vom 17. zum 18. Juli wurde der erste Solaris Tramino nach Braunschweig geliefert. Pünktlich um 0.30 Uhr am 18. Juli 2014 erreichte dieser die Fallersleber Straße in Braunschweig.

Aufgrund des auch zur Nacht sommerlichen Wetters, waren sehr viele interessierte Bürger, Verkehrsfreunde und Mitarbeiter vom Unternehmen zu diesem Ereignis gekommen. Die Verkehrs-AG spricht von etwa 250 Zuschauern, die Braunschweiger Zeitung von 600 und die Wahrheit wird wahrscheinlich in der Mitte liegen. Für die Zuschauer hatte die Verkehrs-AG Lunchpakete gepackt und verteilt. Auf dem Beutel wurde für die Veranstaltung hingewiesen, es gab eine Flasche Wasser, einen Apfel, einen Schokoriegel, eine kleine Weingummitüte und einen Leuchtblinker, sowie alternativ eine kleine Trinkflasche von Solaris oder einen Solaris-Stoffhund.

Der Transport war am 15. Juli in Posen (Polen) bei Solaris gestartet und hatte auf dem Weg nach Braunschweig, für die knapp 500 Kilometer lange Strecke zwei Pausen eingelegt, die letzte auf dem Parkplatz Herzogsberge an A39 kurz vor Braunschweig. Dort begann



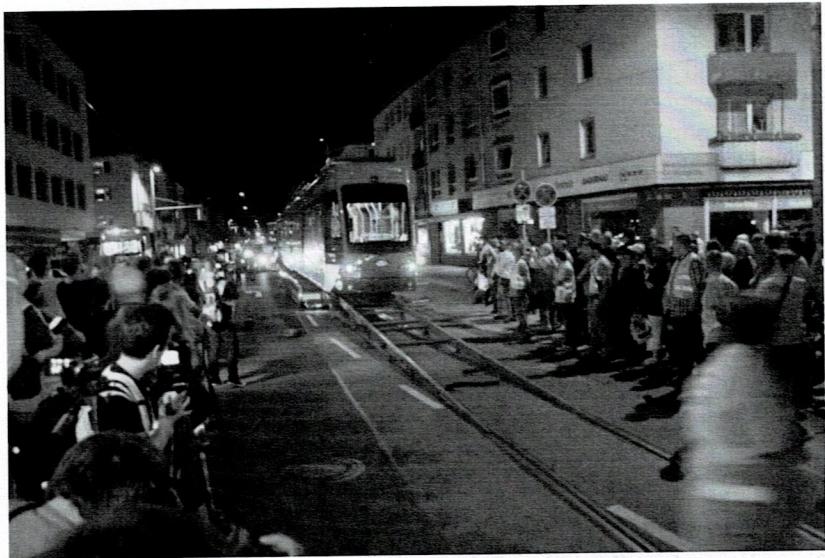
Der erste neue Niederflurwagen von Solaris auf dem Parkplatz kurz vor Braunschweig am 17. Juli 2014. Aufnahme Jens Winnig

dann am 17. Juli kurz vor 23.30 Uhr die letzte Etappe nach Braunschweig.

Die Route führt vom Parkplatz Herzogsberge über die A39 und um Braunschweig herum auf der A391 zur Autobahnabfahrt Celler Straße. Von dort ging es über die Celler Straße stadteinwärts. Am Radeklinton wechselte der Schwertransport auf die andere Straßenseite und fuhr von dort bis zum Hagenmarkt auf der falschen Straßenseite. Grund war die Tiefgarage unter dem Welfenhof, welche nicht erschüttert werden sollte. Auf der Fallersleber Straße wird dann wurde auf die stadtauswärtige Seite gewechselt. Der Transport stoppte kurz vor der Wilhelmstraße zum Abladen.

Durch das Gewicht der Straßenbahn von 50,8 Tonnen und des Schwertransporters kam im Netz nur die Fallersleber Straße für das Abladen infrage.

Die neue Bahn wurde von einer 16 Meter langen Rampe auf die Gleise der Braunschweiger Straßenbahn gelassen. Die letzten Meter zog eine Straßenbahn den Wagen vom Transporter, da es wieder bergan ging. Dieses Mal wurde die neue Bahn mit der Nummer



Abladen auf der Fallersleber Straße mit großem Menschenauflauf am 18. Juli 2014 Mitten in der Nacht. Aufnahme Jens Winnig



Fotohalt vor dem Schloss. Aufnahme Jens Winnig

1451 von dem Triebwagen 7758 gezogen. Anschließend wurde der Hagenmarkt überquert und es wurde fast bis zur Gleisverschlingung an der Hagenbrücke gefahren. Dann setzte sich Triebwagen 7752 vor die Bahn und zog den neuen Triebwagen in Richtung Tram-Depot Am Hauptgüterbahnhof. Vor dem wiederaufgebauten Schloss auf dem Bohlweg wurde ein Fotohalt eingelegt und der ziehende Triebwagen abgekoppelt und etwas vorgefahren. Die Braunschweiger Quadriga wurde angeleuchtet, die Front des Schlosses blieb dunkel. Der Standort wurde leider etwas unglücklich direkt hinter einem Mast gewählt.

Nach rund fünfzehn Minuten wurde die Schleppfahrt zum Betriebshof fortgesetzt.

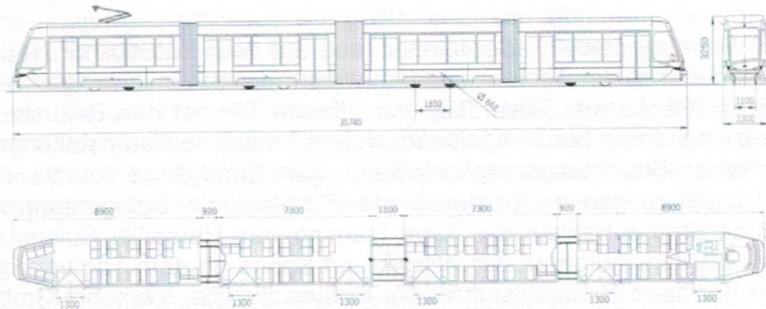
In der Pressemeldung zum ersten Tramino wurde mitgeteilt wie der Zeitplan angedacht ist.

Danach werden die drei gelieferten Bahnen getestet und eingestellt. Man hofft im Oktober die vorläufige Zulassung zu erlangen, um die Fahrzeuge dann im Liniendienst zu testen. Der vierte neue Wagen soll auf der Innotrans im September in Berlin ausgestellt werden.

Die Bahnen weisen für Braunschweig einige Neuerungen auf:

- * Es gibt keinen Rückspiegel mehr, dies übernehmen vier Videokameras. Ebenfalls mit Videokameras überwacht werden die inneren Türbereiche.
- * Das weiße Deckenlicht wird mit Leuchtdioden erzeugt.
- * Die Deckenverkleidung und die Sitzbezüge sind rot, was auch bei neuen Omnibussen eingeführt wird.
- * Die Haltstangen und die Sitzrückwände sind aus Edelstahl.
- * Bildschirme für die nächsten Haltestellen, später dynamisch auch die Umsteigeverbindungen anzeigen
- * Die elektrische Ausrüstung stammt von Vossloh Kiepe, woher auch zwei Supercabs als Energiespeicher beisteuern werden.

	Tramino Braunschweig
Gesamtlänge	35740 mm
Wagenkastenbreite	2400 mm
Wagenkastenbreite innen (maximal)	2090 mm
Höhe über eingezogenen Stromabnehmer	3560 mm
Anzahl der Wagenkastenteile	4
Anzahl der Fahrwerke	2
Treibradwerk	1
mit einer Achse	3
Spurweite	1100 mm
Raddurchmesser (neu/abgenutzt)	662 / 580 mm
Minimaler horizontaler Kurvenradius	20 m
Fußbodenhöhe über Schienenoberkante	360 mm
Niederfluranteil	100%
Sitzplätze	87
Stehplätze (4 Personen/m ²)	124
Anzahl der Rollstuhlpätze	1
Anzahl Türen	6
Doppeltüren (Breite 1300 mm)	
Netzspannung	660 V (+120 V, -180 V)
Anzahl und Leistung von Fahrmotoren	5x90 kW
Fahrmotoren	asynchron
Konstruktive Höchstgeschwindigkeit	75 km/h
Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Klimaanlage	
Fahrerkabine	Standard
Fahrgasträume	Standard
Fahrzeuglebensdauer	40 Jahre



Tramino Braunschweig

Mit freundlicher Genehmigung der Firma Solaris, aus dem Tramino-Katalog Seite 25.

Jeder Wagen kostet rund 2,1 Mio. €, welche auch vom Land Niedersachsen gefördert werden.

Triebwagen 1451 – 1454 erhielten die "Skyline"-Motive von Braunschweig. Bereits ein Gelenkombibus (1105) von Solaris fährt seit 2011 mit der Skyline herum. Die anderen Bahnen werden ebenfalls in Rot/Weiß geliefert. Fremdwerbung ist zunächst nicht vorgesehen, sondern die Fahrzeuge sollen so Werbung für sich und die Braunschweiger Verkehrs-AG machen. Jedoch wurde einige Tage später die Verkehrs-AG in Verkehrs-GmbH umgewandelt. Bei der Ankunft auf dem Parkplatz Herzogsberge hatte die Bahn bereits „Verkehrs-GmbH“ beschriftet, doch beim Start am Abend war dies auf die damals gültige Rechtsform Verkehrs-AG geändert.

Insgesamt macht die neue Bahn einen sehr guten Eindruck und man möchte hoffen, dass alles planmäßig wie gewünscht erfolgt und die vorläufige Zulassung im Oktober 2014 geschafft wird.

Für die neuen Wagen werden die Bahnen aus den 70er Jahren ausgemustert und einige Bahnen des Jahres 1981 abgestellt.

"Tag der Technik und Innovation" bei der Braunschweiger Verkehrs-GmbH

von Tarek Haiawi und Jens Winnig, Bilder Jens Winnig

Am Sonntag dem 28. September fand auf dem Betriebshof Neuwiek der "Tag der Technik und Innovation" der Braunschweiger Verkehrs-GmbH statt. Dieser Tag der offenen Tür bot den Besuchern Einblick auf das Betriebsgelände. Neben für solche Veranstaltungen typische Besichtigungsmöglichkeiten, wie Rundgänge durch die Werkstätten, gab es für das breite Publikum die Gelegenheit die neuen Straßenbahnen des Typs Tramino vom Hersteller Solaris zu begutachten. Aufgrund der Wärme und Sonne an dem Tag verzichtete der neue Geschäftsführer der Braunschweiger Verkehrs-GmbH auf eine große feierliche Eröffnung und machte es kurz und knapp. In der Lackierhalle wurden verschiedene Vorträge zu den neuen Straßenbahnen und zur Technik von Emil gehalten, welche auch gut angenommen wurden.

Wie in den letzten Jahren üblich, werden neue Fahrzeuge getauft. Die ersten Solarisbahnen wurden auf weibliche Braunschweiger Persönlichkeiten getauft. (siehe Taufen in 2014).



Überblick über den Straßenbahnbetriebshof Am Hauptgüterbahnhof. v.l.n.r. Tw 9554, Tw 1451 und Tw 1452 Aufnahme Jens Winnig

Herr Dirk Fischer, Prokurist und Bereichs- bzw. Betriebsleiter Stadtbahn, stand den Mitgliedern der BIN in einem längeren Gespräch Rede und Antwort rund um den Tramino. Als passender Rahmen fand sich eines der neuen Fahrzeuge in der Werkstatthalle. Dort wurde uns unter anderem auch mitgeteilt, dass sich die Inbetriebnahme doch etwas länger dauert als im Juli verkündet und die Fahrzeuge 4 – 6 in Braunschweig von Solaris abgestellt werden, da im Herstellerwerk in Posen kein Zwischenlagerplatz vorhanden ist.

Als weiteres Highlight gab es die Möglichkeit, den ersten Gelenkbus aus der "Emil"-Familie zu besichtigen. Genauso wie der "kleine" Emil, der schon seit einigen Monaten erfolgreich auf der Ringlinie M19 ergänzend zu den Dieselfahrzeugen unterwegs ist, soll der „große“ Emil die entsprechende Linie im Linienverkehr ergänzen. Im Laufe des Jahres 2015 soll die Linie M19 dann vollständig mit elektrischen Bussen betrieben werden.



„emil-Gelenkombibus“ 1412 auf dem Betriebshof Am Hauptgüterbahnhof am 28. September 2014 Aufnahme Jens Winnig



Nicht nur am 28. September 2014 begegneten sich Tw 113 und Bus 6515, sondern auch am 3. Oktober an der Haltestelle Am Hauptgüterbahnhof. Aufnahme Jens Winnig

Im Shuttleverkehr wurden zwischen Helmstedter Straße und Betriebshof die beiden historischen Triebwagen 35 und 113 eingesetzt. Auf der Shuttle-Buslinie vom Rathaus über Hauptbahnhof zum Betriebshof wurde neben dem Heinrich (6515) auch der Skyline-Bus 1105 eingesetzt. Mit dem kleinen „emil“ wurden Rundfahrten vom Straßenbahnbetriebshof aus angeboten.

Ankunftsdaten der Traminos in Braunschweig

- 1451 vom 17. zum 18. Juli 2014
- 1452 vom 24. zum 25. Juli 2014
- 1453 vom 01. zum 02. August 2014
- 1454 vom 01. zum 02. Oktober 2014 – kam von der Innotrans in Berlin
- 1455 vom 07. zum 08. Oktober 2014
- 1456 vom 15. zum 16. Oktober 2014

Seit Oktober wird als zweiter Wagen der Tw 0051 (Hängebauchschwein) genommen, da nur noch ein Solo-Mannheimer einsatzbereit ist, da Tw 7753 wegen Fristablauf abgestellt wurde.

Stand 15. Dezember 2014 befinden sich die ersten drei Traminos nachts auf Testfahrt. Wann die Fahrerschulung beginnt ist noch offen. Eine angesetzte Pressekonferenz zum Thema Inbetriebnahme wurde kurzfristig abgesagt. Daher können wir nur abwarten und hoffen dass es keine größeren Probleme weiter gibt.

Taufen bei der Braunschweiger Verkehrs-GmbH von Jens Winnig

Folgende Fahrzeuge wurden in diesem Jahr getauft.

Am 28.9. wurden die ersten Solaris-Bahnen getauft:

- 1451 Sophia Jagiellonica
lebte von 1522 bis 1575 und war Tochter des polnischen Königs Sigismund I.; 1556 heiratete sie Heinrich II., Fürst zu Braunschweig-Wolfenbüttel

- 1452 Wilhelmine Reichard
lebte von 1788 bis 1848 und gilt es als erste Luftschifferrin Deutschlands
- 1453 Anna Dräger-Mühlenpfordt
lebte von 1887 bis 1984 und war eine Malerin von Landschafts- und Architekturbildern



Nach den Taufen Gruppenbild mit dem neuen Geschäftsführer Herrn Dipl.-Ing Jörg Reincke, und den Taufpaten Zbigniew Palenica, Firma Solaris (Tw 1451), Bürgermeisterin Annegret Ihbe (Tw 1452) und Prof. Erich Kruse (Tw 1453) von der HBK Braunschweig. Aufnahme Jens Winnig

Die restlichen 15 Solaris-Bahnen sollen auch Namen von berühmten Braunschweigerinnen erhalten.

Bei den Omnibussen wurde am 27.9. der Bus 1306 auf den Namen „Borwall“ getauft und am 11.10. der Bus 1307 auf den Namen „Feuerteich“.

Borwall ist eine alte Turmhügelburg, die im heutigen Stadtteil Querum aus dem 13. Jahrhundert liegt.

Feuerteich ist ein alter Teich im Ortsteil Volkmarode der schon sehr lange existiert.

Umbau und Erweiterung Betriebshof Am Hauptgüterbahnhof

von Jens Winnig

Im Jahre 2014 hat die Braunschweiger Verkehrs-GmbH den 5 Jahre alten Tramport zu einer Halle umgebaut. Seit Sommer wurden bei der Einfahrt Tore eingebaut, die Seite zum Hauptgüterbahnhof zugemauert und auf der Grünfläche zum Hauptgüterbahnhof zwei weitere Abstellgleise geschaffen. Das Gleis direkt an der Halle hat eine Fahrleitung erhalten, das andere nicht. Angeschlossen wurden die beiden Abstellgleise vom vorhandenen Umfahrungsgeis am Rande zum Hauptgüterbahnhof.



Auf dem Bild vom 12.12.14 steht der Tw 9555 auf dem nicht elektrifizierten Gleis, während weiter hinten Tw 1454 auf dem elektrifizierten Gleis steht. Im Vordergrund das Umfahrungs- und Bremsgleis, von wo weiter hinter die neuen Gleise angeschlossen wurden. Aufnahme Jens Winnig

Umbau Hamburger Straße

Nachdem die RegioStadtBahn-Planung beiderigt wurde vom Zweckverband Großraum Braunschweig hat die Stadt Braunschweig mit der Braunschweiger Verkehrs-AG die Pläne für die Umgestaltung aktualisiert und planungsrechtlich vorbereitet und im Jahre 2013 ausgelegt.

Dabei wird sich das Straßenbild der Hamburger Straße vom Ring bis zur Autobahnauffahrt zum Teil stark verändern.

Größter Vorteil wird sein, dass das stadteinwärts führende Gleis komplett einen eigenen Bahnkörper erhält. Dies ist eigentlich positiv für die Förderung nach GVFG vom Bund und Land, jedoch nicht hier, da sich kein richtiger Vorteil zur jetzigen Situation ergibt. Daher gibt es keinen Zuschuss, wurde bei einer öffentlichen Veranstaltung im Jahre 2013 zu der Auslegung der Planungsunterlagen gesagt. Insgesamt kostet die Baumaßnahme mit Sanierung aller Leitungen und Kabel etwa 8,5 Mio €.

Stadtauswärts wird der vorhandene eigene Bahnkörper bis hinter den Bahnübergang der alten Ringbahn verlängert. Hinter dem Bahnübergang schließt sich die niederflurgerechte Haltestelle „Ludwigstraße“ an. Weiter in Richtung Norden fährt die Bahn dann als Pulkfahrer durch Ampelsteuerung geregelt, auf der linken stadtauswärtsführenden Fahrbahn, wie bisher und kommt vor der Autobahnauffahrt wieder an den bisherigen eigenen Bahnkörperanschluss. Auch in diesem Bereich wird es neu für die Autofahrer eine Drehmöglichkeit in Richtung Süden/Stadt geben.

Im Februar und März 2014 wurden bereits erste Maßnahmen mit Baumfällen und einem Hausabriss durchgeführt.

Der bisherige Betriebshof Hamburger Straße verliert durch die Baumaßnahme seinen Gleisanschluss und wird auch mittelfristig von der Braunschweiger Verkehrs-AG an den Eigentümer zurück gegeben.

In diesem Zusammenhang wurden in der Nacht vom 31. März zum 1. April 2014 die dort nicht betriebsfähig abgestellten Museumswagen Tw 15, Tw 41 und Tw 82 zum Straßenbahnbetriebshof Am



Tw 7755 schleppt den historischen Triebwagen 41 vom Betriebshof Hamburger Straße zum Betriebshof Am Hauptgüterbahnhof am 1. April 2014 auf dem Leonhardplatz. Aufnahme Jens Winnig

Hauptgüterbahnhof, im Volksmund „Neuewiek“ genannt, durch Tw 7755 um gesetzt. Für Tw 41 und Tw 82 ist es der erste Besuch auf dem 2009 eröffneten Betriebshof Neuewiek. Die alte Salzlore 452 und das Fahrgestell vom Tw 162 sollen per Tieflader umgesetzt werden. Aktuell befindet sich noch beides auf dem Betriebshof Hamburger Straße. Auf dem Betriebshof Hamburger Straße wurden kurz nach der Überführung gleich zwei Weichen ausgebaut.

Am 22. April wird mit der Einrichtung der Baustelle begonnen und ab 23. April 2014 wird die Braunschweiger Verkehrs-AG einen Schienenersatzverkehr (SEV) zwischen Rathaus und Stadion bzw. Siegfriedviertel durchführen. Am gleichen Tag wird in diesem Bereich die Oberleitung abgebaut. Zu Weihnachten soll dann die Straßenbahn auf die Hamburger Straße zurückkehren. Die Straßenbauarbeiten werden auch im Jahre 2015 noch fortgeführt, jedoch ohne große Einschränkungen im Straßenbahnbereich.

Der SEV wird vom Rathaus in Richtung Norden die Haltestelle „Hagenmarkt“ in die Wilhelmstraße, Höhe Gewerkschaftshaus verlegt und ab Haltestelle „Am Wendendorf“ dem Verlauf der Straßenbahn

folgen. Die Haltestelle „Ludwigstraße“ kann nun doch bedient, bei Drucklegung der Flyer und des Kundenmagazins war dies noch nicht bekannt. Alle SEV Omnibusse fahren bis zum Stadion, an der Haltestelle „Gesundheitsamt“ erfolgt der Umstieg in den SEV-Bus der Linie 2 ins Siegfriedviertel. In den Zeiten des Anschlussverkehrs, vor allem am Abend und am Sonntag entfällt der Umstieg.

Ab Stadion fahren dann wieder Straßenbahnen nach Wenden. Die Bahnen werden in der Schleife Carl-Miele-Straße abgestellt. Dies erfolgte auch schon 2006 während der Sommerferien bei der Sanierung des Bohlwegs. Durch den gut siebenmonatigen Inselbetrieb wurden die acht Bahnen zwischendurch, alle drei Wochen, per Tieflader ausgetauscht. Während dieser Zeit wurden nur Fahrzeuge des Typs 95er im Nordnetz eingesetzt.



Auf dem obigen Foto wird gerade Tw 9553 am 25. Juni 2014 vom Betriebshof Am Hauptgüterbahnhof über die Autobahn A39 und A391 nach Rühme überführt. Die Aufnahme wurde von der Ringgleisbrücke Gartenstadt über die Autobahn A391 aufgenommen. Aufnahme Jens Winnig

Durch den Inselbetrieb ist der Fahrzeugbestand im Hauptnetz etwas knapp und aus diesem Grund erfolgt auf der M1 im Süden eine Taktausdünnung von 10 auf 15 Minuten. Dies spart 2 Wagen ein, welche als Reserve im Norden stehen. Die Linie 2 wird als Ausgleich

die gesamte Zeit über den Hauptbahnhof geführt und so ergibt sich auf dem Abschnitt Hauptbahnhof – Stadt sogar eine Verbesserung auf einen 7,5 Minuten-Takt.

Die Verkehrs-AG wird bei Bedarf Anpassungen vornehmen. Eine Anpassung war die Einführung einen Anruf-Linien-Taxis für die Haltestelle Leisewitzstraße zur Campestraße.

Die Informationen über Ablauf der Bauzeiten und SEV mit den Ausführungen wurden am 2. April den Anwohnern des Bereiches Hamburger Straße im ehemaligen Nordbahnhof von der Stadt Braunschweig, BPR aus Hannover und Braunschweiger Verkehrs-AG vor gestellt.

Im April ging man noch von einer Bauzeit bis zum 23. Dezember 2014 aus. Jedoch konnte am 24. November 2014 die Bügelfahrt mit Tw 9555 durchgeführt werden und mit Betriebsbeginn des 28. Novembers wurde der Linienbetrieb mit der Straßenbahn wiederaufgenommen.



Tw 9555 verlässt die neugebaute Haltestelle Ludwigstraße in Straßenmitte Richtung Stadt. Das erste Wagenteil von der Straßenbahn überfährt gerade das Anschlussgleis zum Heizkraftwerk. An dieser Stelle sollte ursprünglich die RegioStadtBahn angeschlossen werden, in Zukunft könnte hier die Campusbahn angebunden werden. Aufnahme Jens Winnig



Tw 0761 fährt am 28. April 2012 die Haltestelle Ludwigstraße auf der Hamburger Straße stadtauswärts an. Bis 22. April mussten die Bürger auf der Straße aussteigen. Auch der Gleisanschluss zum Betriebshof Hamburger Straße ist zu erkennen, wo gerade die Freiwillige Feuerwehr Braunschweig Innenstadt eine Übung mit Tw 41 absolviert.

Baumaßnahme Wendenstraße

von Jens Winnig

Zeitgleich mit der Baumaßnahme Hamburger Straße wurde auch die Wendenstraße, welche sich direkt nördlich am Hagenmarkt beginnt saniert. Diese Strecke wurde 1983 in Seitenlage auf eigenem Bahnkörper angelegt. Nun wurden die Gleise nach über dreißig Jahren erneuert, die Haltestelle Am Wendendorf verlegt und beginnt nun südlich der Abzweigenden Kaiserstraße. Sie erhält auch diesen Namen. Dadurch stehen die Straßenbahnen stadtauswärts nicht mehr in einer Kurve. Zudem wurde das Kasseler Bord in dem Bereich der Haltestelle eingebaut. Neu ist auf diesem Streckenabschnitt auch ein Rasengleis, welches sein Grün erst im Jahre 2015 erhält. Unter der Trasse wurde auch eine alte Wasserleitung verfüllt, die im Jahre 2013 unter die Autofahrbahn neu verlegt worden ist.



Am 24. November 2014 begegnen sich der Bus 1308 im Einsatz auf der SEV Linie 1+2 und Tw 9555 auf der Bügelfahrt. Der Bus kommt vom Wendendorfwall und fährt Richtung Norden. Die Straßenbahn befindet sich auf der Straße Am Wendendorf. Aufnahme Jens Winnig

Durch die komplette Sperrung der Wendenstraße ab dem 31. Juli 2014 mussten die SEV-Omnibusse vom Norden kommend in Richtung Innenstadt ab Mittelweg über Reben- und Hagenring und dann über Humboldtstraße und Fallersleber Straße zum Rathaus fahren. Stadtauswärts wurde von der Wilhelmstraße über Fallersleber Straße, Fallerslebertorwall und Wendendorfwall zur Mühlenpförtstraße gefahren. Die Stadt Braunschweig hat für die Wälle keinen Linienverkehr in beiden Richtungen erlaubt, so dass die Bürger aus dem Norden einen Umweg hinnehmen mussten. Vom 16. Oktober bis zum 16. November wurde wieder über die Wendenstraße stadteinwärts gefahren und vom 17. November bis einschließlich 27. November wieder der Umweg über Ring und Humboldtstraße.

Sanierung Leonhardplatz

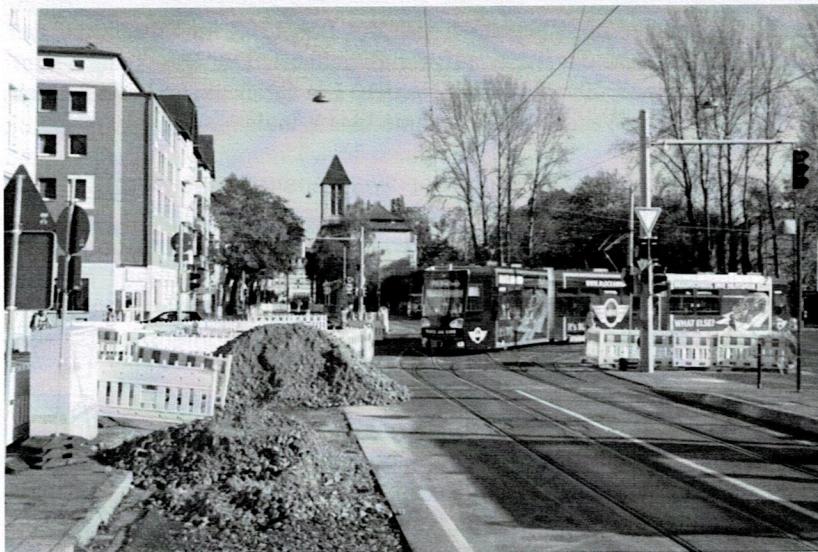
von Jens Winnig

Für Außenstehende kam die Sanierung recht überraschend, da im Vorfeld über diese Maßnahme nicht sehr viel kommuniziert wurde. Das Gleisdreieck ist inzwischen in die Jahre gekommen und die

Weichen konnten nur noch mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden.

Im Juli 2014 teilte die damalige Braunschweiger Verkehrs-AG der Stadtverwaltung mit, das in den Herbstferien 2014 einige kurzfristige Maßnahmen zur Betriebssicherheit erfolgen müssten, bevor in den Sommerferien 2015 das komplette Gleisdreieck saniert wird. Dies ist in der Drucksache 17107/14 der Stadt Braunschweig nachzulesen. Am 14. Oktober 2014 stimmte der Verwaltungsausschuss der Stadt Braunschweig dieser Maßnahme zu und bereits einen Tag später begannen die vorbereitenden Baumaßnahmen.

Folgende baulichen Veränderungen wurden am Leonhardplatz nun durchgeführt. Am 25. Oktober 2014 wurde die Linie M5 aus der Leonhardstraße herausgenommen und fährt nun vom Waisenhausdamm, wo sich wieder die Befehlshaltestelle Schloss befindet, über John-F.-Kennedy-Platz zum Hauptbahnhof.



Tw 0758 auf der Linie M5 biegt gerade vom Hauptbahnhof in die Leonhardstraße am Leonhardplatz ein. Im Bereich wo der Fotograf steht liegt nun das provisorische Gleis Richtung Innenstadt, während die im rechten Gleis befindliche Weiche durch ein gerades Gleis ersetzt wurde. Aufnahme Jens Winnig am 19. Oktober 2014



Tw 0762 steht an der neuen provisorischen Haltestelle Leonhardplatz, während Tw 0759 das neue gerade Stück Richtung Helmstedter/Betriebshof befährt. Aufnahme Jens Winnig am 22. November 2014

Stadteinwärts wurde für die Linie 4 seit langem mal wieder ein Bau-gleis gebaut, zuletzt gab es ein provisorisches Gleisdreieck auf der Berliner Straße/An der Wabe, bei der Umgestaltung der Berliner Straße mit Schaffung eines eigenen Bahnkörpers in den Jahren 1969/1970. Das neue Gleis wurde am 9. November ans Strecken-netz angeschlossen. Seit Betriebsbeginn am 10. November fährt die Linie auch im Jahre 2013 während der Sanierung der Leonhardstraße innerhalb des Ringes. Gleichzeitig wurden die Weichen und Kreuzungen im stadauswärtigen Gleis Richtung Helmstedter Straße durch gerade Gleisstücke ersetzt. Linie 4 und die vom Betriebshof ausrückenden Bahnen fahren über das Gleis in Straßenlage.

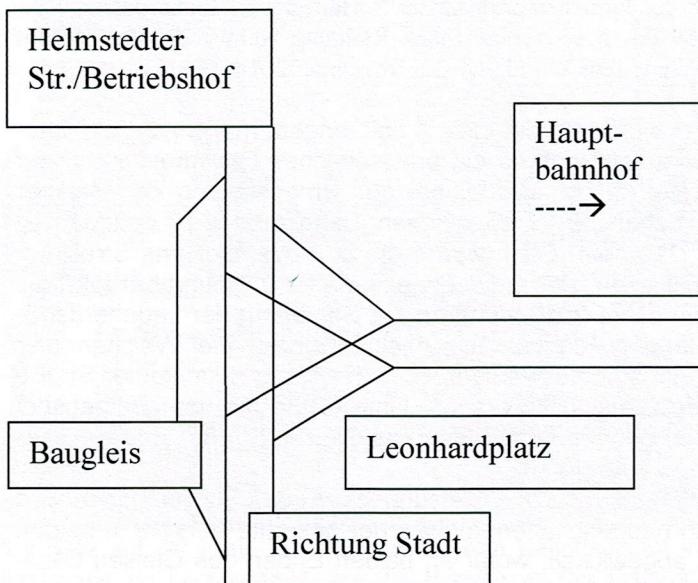
Während der Sanierung des Gleisdreiecks in den Sommerferien wird auf dem nun neugeschaffenen Gleis der gesamte Verkehr in beiden Richtungen abgewickelt, wofür an beiden Enden des Gleises Gleis-verbindungen eingebaut werden.

Zudem ist noch im Gespräch, jedoch noch nicht entschieden, die Leonhardstraße östlich des Ringes also hinter dem Leonhardplatz

Richtung Helmstedter Straße zu sanieren und das alte Gleisdreieck mit der Zufahrt zum Betriebshof Altewiek zu entfernen.

Durch diese Umbauarbeiten ist der Betriebshof von der Stadt aus nur über die Georg-Eckert-Straße und Leonhardstraße zu erreichen.

Beinahe hätte ein Brand am Mittag des 24. Juli diese Planung verworfen, da unter der Georg-Eckert-Straße ein Auto in der Tiefgarage Magni brannte. Durch den Brand wurde der darüber führende Straßenbahnverkehr erst einmal eingestellt, bis die Statiker die Tiefgarage überprüft hatten und die Strecke wieder freigaben. Die Freigabe erfolgte noch am gleichen Abend. Einige Tage zuvor hatte sich auf der Leonhardstraße auf Grund der Hitze die Oberleitung verzogen und musste erneuert werden. Es bleibt nur zu hoffen, dass in der Zeit bis zum Sanierungsende keine größeren Schäden auftreten, da sonst der Betriebshof nicht mehr von Straßenbahnen angefahren werden könnte.



Schematische Zeichnung des Gleisdreiecks Leonhardplatz mit dem neuen Baugleis. Zeichnung Jens Winnig

Sanierung Hagenmarkt

von Jens Winnig

Im August 2014 wurde für den Hagenmarkt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 5 km/h erlassen. Da dadurch die Bahnen mehr Zeit für die Kreuzung benötigen wurden auch die Ampelschaltungen dementsprechend angepasst.

Zudem wurde mitgeteilt, dass in den Sommerferien 2015 die im Linienbetrieb benutzen Verbindungen provisorisch zu erneuern seien, die restlichen Verbindungen entfallen bis zur kompletten Sanierung wahrscheinlich im Jahre 2017. Auch das Vorsortiergleis der Haltestelle Hagenmarkt wird dem Provisorium zum Opfer fallen. Nachzulesen ist alles in der Drucksache 17055/14 im Ratsinformationssystem der Stadt Braunschweig. Der Verwaltungsausschuss stimmte am 23. September dieser Maßnahme zu.



Tw 0760 überquert nach dem Karnevalsumzug am 2. März 2014 den Hagenmarkt von der Fallersleber Straße in Richtung Radeklink. Diese Verbindungen, wie die von der Wendenstraße zum Radeklink sollen bei der Bau maßnahme im Jahre 2015 entfallen und später bei der großen Sanierung wieder neu entstehen. Evtl. können noch einmal am Sonntag 15. Februar 2015 Bahnen in Dreieckswendefahrten dort beobachtet werden. Aufnahme Jens Winnig

Bauvorschau 2015

von Jens Winnig

Wie ihr den vorangegangenen Berichten entnehmen könnt, werden auch im Jahre 2015 die Baustellen nicht weniger. Neben dem Großprojekt Hagenmarkt, wo 4 von 5 Linien betroffen sind, erfolgt die Sanierung des Leonhardplatzes. Beides soll in den Sommerferien erfolgen. Zudem wird bis Ende der Sommerferien der Gleisabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Schillstraße saniert, wo es aktuell durch die Baumaßnahme Leonhardplatz keinen Straßenbahnverkehr gibt. Im Gespräch ohne konkreten Termin sind noch Gleisbaustellen zwischen Donauknoten und Am Lehanger auf der M5 und im Norden auf der M1 zwischen Nordhoffstraße und Hansestraße.

Für 2016 wurde die Sanierung der Stobenstraße und Auguststraße angekündigt, welche dann auch die markante Überhöhungskurve verlieren wird, welche Mitte die siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts entstanden ist.



Noch sind solche Fotos möglich, 2016 soll der gesamte Bereich zwischen Aegidienkirche und Aegidienmarkt zu einem Platz mit Querungsmöglichkeit für die Fußgänger umgestaltet werden. Im Bild Tw 0754 mit Bw 7476 fahren am 2. März 2014 auf der Linie 2 in den Heidberg, dort sind eher selten die Langzüge zu sehen. Aufnahme Jens Winnig

Nachtverkehr bei der Braunschweiger Verkehrs-GmbH

von Jens Winnig

Seit dem Fahrplanwechsel am Freitag, dem 28. November 2014, gibt es in Braunschweig in den Nächten Freitag zu Samstag und von Samstag auf Sonntag wieder einen Nachtverkehr. Dieser ist erstmal auf für ein Jahr zur Probe ausgelegt. Danach müssen die politischen Gremien entscheiden, ob sie die Mehrkosten von knapp 500.000 € für den Betrieb auch weiterhin übernehmen wollen.

Neu sind die Anschlüsse am Rathaus in der Nacht von Fr/Sa um 2.00, 3.00 und 4.00 Uhr, sowie in der Nacht von Sa/So um 3.00 und 4.00 Uhr. In den Außenbereichen der Stadt wird ein Teil der Linien als Anruf-Linien-Taxis (ALT) angeboten, welche 30 Minuten vor Fahrantritt bestellt werden müssen.

Bleibt zu hoffen, dass die ersten positiven Zahlen von den Adventswochenenden auch im neuen Jahr anhalten.

„emil“

Von Jens Winnig

Nachdem am 27. März 2014 der Testbetrieb mit drei Fahrten am Nachmittag mit dem kleinen emil gestartet wurde, wurde für die Sommerferien ein erweiterter Fahrplan angeboten. Nach den Sommerferien wurde das Angebot jedoch wieder gekürzt. Für ein Forschungsprojekt ist die Zuverlässigkeit schon sehr gut. Jedoch gab es ab und an auch technische Probleme die überall auftreten können.

Seit September 2014 gibt es die vier großen Brüder vom emil, die Gelenkombibusse.

Der erste wurde auf der Innotrans vom 23. bis 28. September auf dem Bombardier-Strand präsentiert. Dort wurde für das induktive Ladesystem Primove geworden. Zusätzlich wurde noch ein Omnibus der Schweizer Firma Hess mit Primove-System für Mannheim vorgestellt. Dies müsste der 1413 der Braunschweiger Verkehrs-GmbH sein. Es waren noch kein Kennzeichen und Betriebsnummer angegeschrieben. Fahrgestellnummer: SUU34121EEB012867



Bombardier-Stand auf der Innotrans. Aufnahme Jens Winnig

Auf der IAA für Nutzfahrzeuge in Hannover vom 25. September bis zum 2. Oktober wurde am 24. September der 1415 angeliefert. Im Außenbereich wurden auch Demonstrationsfahrten mit dem Omnibus angeboten. Zudem wurden auch andere Elektroomnibusse präsentiert. Fahrgestellnummer: SUU34121EEB012869

Der dritte Langer wurde beim Tag der Technik und Innovation am 28. September wurde der 1412 präsentiert. Fahrgestellnummer: SUU34121EEB012865

Der vierte mit der Betriebsnummer 1414 war bis Mitte Dezember 2014 noch nicht eingetroffen. Die anderen machen schon reichlich Testfahrten, zum Teil im Dauertest des Nachts auf dem Ring.

Der erste Linieneinsatz für die langen „emils“ steht kurz bevor. Jeder ist mit etwas anderen Comic-Figuren beklebt.

Am 10. Oktober 2014 wurde das Braunschweiger Projekt in Köln mit dem EBUS Award ausgezeichnet, welcher auf Initiative des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) und der DEVK Versicherung verliehen wird. In der Kategorie „Betrieblicher Einsatz von Elektroomnibussen“ gewann das Projekt „emil“



e-mil
BRAUNSCHWEIG FÄHRT INNOVATIV

E-Solobus – Abmessungen und technische Daten

Hersteller	Solaris Bus & Coach S.A.
Bustyp	Solaris Urbino 12 electric
Sitzplätze	34
Stehplätze	41
Fahrzeuglänge	12 Meter (Solobus)
Leergewicht	13.000 kg
Fahrzeughöhe	2.55 Meter
Achsabstand	3.35 Meter
Ladesystem	PRIMOVE Laden 200 200 kW Ladeleistung Effizienz > 90 % Wechselstrom (AC) 400 Volt oder Gleichstrom (DC) 750 Volt
Batteriesystem	PRIMOVE Batterie 60 Typ Lithium-Ionen 60 kWh Leistung 660 Volt Spannung
Antriebssystem	Vossloh Kiepe Antrieb 160 kW Fahrleistung Hilfsspannung 400 V AC 24 V DC Steuerspannung



E-Gelenkbus - Abmessungen und technische Daten

Hersteller	Solaris Bus & Coach S.A.
Bustyp	Solaris Urbino 18 electric
Sitzplätze	54
Fahrzeuglänge	18 Meter (Gelenkbus)
Leergewicht	17.000 kg
Fahrzeugbreite	2,55 Meter
Fahrzeughöhe	3,35 Meter
Achsabstand	5,9 Meter
Ladesystem	PRIMOVE Laden 200 200 kW Ladeleistung Effizienz > 90 % Wechselstrom (AC) 400 Volt oder Gleichstrom (DC) 750 Volt
Batteriesystem	PRIMOVE Batterie 90 Typ Lithium-Ionen 90 kWh Leistung 660 Volt Spannung
Antriebssystem	Vossloh Kiepe Antrieb 240 kW Fahrleistung Hilfsspannung 400 V AC 24 V DC Steuerspannung

Wir bedanken uns bei der Braunschweiger Verkehrs-GmbH zur Verfügungstellung der beiden Datenblätter der „emil-Omnibusse“.

Stadtbahnkonzept – es geht weiter

von Jens Winnig

Kaum war die letzte Info mit dem Bericht über das Stadtbahnkonzept in den Druck gegangen, wurden die Ergebnisse der genauen Untersuchung ins Ratsinformationssystem der Stadt Braunschweig eingesellt.

In der Vorlage 17231/14 der Stadt Braunschweig wurden die Gremien über die Untersuchungsergebnisse der Korridore informiert, welche von WVI (Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH aus Braunschweig) und BPR (Beraten - Planen – Realisieren Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner aus Hannover) untersucht wurden.

Die beiden Unternehmen untersuchten folgende Korridore, welche vom Rat am 1. April 2014 beschlossen wurden:

- Westliche Innenstadtstrecke
- Lehndorf-Kanzlerfeld-Lamme (-Watenbüttel)
- Salzdahlumer Straße-Heidberg (-Südstadt-Rautheim/Mascherode)
- Nördliches Ringgebiet („Campusbahn“) - Querum
- Westliches Ringgebiet über Madamenweg
- Volkmarode-Nord
- Ölper,
- Querum (über Giesmarode)
- Helmstedter Straße-Lindenberg-Südstadt-Rautheim/Mascherode

Nun zitiere ich die Ratsvorlage 17231/14:
„Ergebnisse der zweiten Bearbeitungsstufe:

Westliche Innenstadtstrecke

Die westliche Innenstadtstrecke hat ein großes Potential und könnte betriebliche Vorteile im Netzzusammenhang generieren (z. B. Entlastung Bohlweg, Erschließungswirkung Innenstadt, betriebliche Flexibilität in Sondersituationen). Aufgrund der deutlich besseren Erschließung der westlichen Innenstadt durch Stadtbahnen und der Erhaltung der Leistungsfähigkeit des westlichen Abschnitts des Cityrings für den Individualverkehr (Güldenstraße) wird die Alternative über Gördelinger-/Brabandtstraße nach derzeitigem Planungsstand präferiert.

Lehndorf-Kanzlerfeld-Lamme (-Watenbüttel)

- Eine gleichzeitige Realisierung von Stadtbahnstrecken nach Lamme und Kanzlerfeld erscheint wenig realistisch, weil jeder Streckenast bereits für sich die Potentiale in der Siedlung Lehndorf nahezu vollständig erschließt.
- Beim Vergleich beider Varianten ist der Ast Kanzlerfeld kürzer und erschließt trotzdem ähnliche Potentiale wie der Ast nach Lamme.
- Eine Endstelle der Stadtbahn Kanzlerfeld/Bundesallee ermöglicht eine günstigere Verknüpfung zu einem ergänzenden Busnetz. Deshalb wurde der Ast Richtung Kanzlerfeld vorteilhafter eingeschätzt. Dies wird im Zuge der Überprüfung der Wirtschaftlichkeit nochmals geprüft.
- Der Teilabschnitt Kanzlerfeld - Watenbüttel würde eine teure Bahnquerung am südlichen Ortsrand von Watenbüttel erfordern, da die heutige Rechtslage nur eine Über- oder Unterquerung des DB-Gleises zulässt.
- Die Bahnquerung würde lange Rampen in Watenbüttel erfordern, was kaum realisierbar erscheint.
- Von der Stadtbahn wäre Watenbüttel nur zum Teil erschlossen.
- Ein Endpunkt mit einer Wendeschleife ist in Watenbüttel nur schwer realisierbar.

Aus den o. g. Gründen wird nur der Abschnitt Radeklink - Kanzlerfeld des Korridors weiterverfolgt.

Salzdahlumer Straße-Heidberg (-Südstadt-Rautheim/Mascherode)

- Der Teilabschnitt durch die Südstadt könnte auf gesamter Strecke nur straßenbündig geführt werden.
- In den engen Straßenräumen kann die Stadtbahn ihre Systemvorteile nicht zur Wirkung bringen (Störungen z. B. durch Müllfahrzeuge wirken sich sehr negativ aus).
- Ein Umbau des Welfenplatzes würde für andere Verkehrsarten und Nutzungen zu starken Beeinträchtigungen führen.
- Aus stadtgestalterischer Sicht ist ein Umbau des Platzes problematisch.
- Eine Busbedienung des Teilabschnitts erscheint deutlich zweckmäßiger.

Es wird daher nur der Teil Salzdahlumer Straße-Heidberg des Korridors weiterverfolgt. Bei der Berechnung wurde unterstellt, dass die Linie nach Stöckheim über die Wolfenbütteler Straße/A 395 und die Linie zum Heidberg über Bebelhof geführt werden.

Nördliches Ringgebiet („Campusbahn“) -Querum

Die gewählte Trasse verbindet TU-Nord-, TU-Ost- und TU-Zentralbereich und erschließt die vorhandenen und geplanten Baugebiete in Querum sowie das nördliche Ringgebiet. Dadurch ergibt sich zusammen mit einer Führung über die westliche Innenstadtstrecke das höchste Potential aller untersuchten Korridore.

Westliches Ringgebiet über Madamenweg

- *Der Bau dieser Strecke würde ein Gleisdreieck auf dem Altstadtmarkt oder der Güldenstraße erfordern, was funktional und gestalterisch als nicht realisierbar erscheint.*
- *Die geometrischen Randbedingungen an der Okerbrücke Madamenweg sind begrenzt und trassierungstechnisch sehr ungünstig, sodass ein Neubau der Brücke erforderlich wäre. Dieser würde dort zu kaum vertretbaren Eingriffen führen.*
- *Der Straßenraum im Madamenweg ist sehr eng (straßenbündiger Bahnkörper), sodass hier die übrigen Verkehrsarten beeinträchtigt würden. Die systembedingten Vorteile des Stadtbahnbetriebes kämen nicht zur Geltung, während die systembedingten Nachteile (z. B. an Hindernissen kein Ausweichen möglich) sich voll auswirken würden. Eine Busbedienung des Madamenwegs erscheint deutlich zweckmäßiger.*

Volkmarode-Nord

Die Verlängerung nach Volkmarode-Nord ist bereits im Vorfeld intensiv durch die Verkehrs-AG geprüft worden; es liegt eine Standardisierte Bewertung mit nicht auskömmlichem Ergebnis vor. Es ist zu prüfen, ob diese Strecke bei Betrachtung im Netzzusammenhang oder mit verändertem betrieblichen Rahmenbedingungen bessere wirtschaftliche Ergebnisse liefert als bei der bisher erfolgten Einzelbetrachtung. Sie wird daher im Konzept weiterhin berücksichtigt.

Ölper

- *Die günstige Gesamtbewertung des Streckenastes Radeklink-Klinikum-Celler Straße-Ölper wird durch den innenstadtnahen Bereich verursacht, während der weiter stadt auswärts liegende Abschnitt nur geringe Potentiale aufweist. Der positiv beurteilte innenstadtnahe Abschnitt wird überwiegend bereits durch den Korridor nach Lehndorf abgedeckt. Eine weitere Berücksichtigung erübrigtsich.*

Querum (über Griesmarode)

- Der Siedlungsraum von Querum würde durch eine Stadtbahnstrecke in Nord-Süd-Richtung nicht ausreichend erschlossen.
- Ergänzende Buslinien, teilweise parallel zur Stadtbahn, wären erforderlich, wirtschaftlich aber kaum darzustellen.
- Die Ortsdurchfahrt von Querum ist sehr eng. Es gibt dort viele konkurrierende Nutzungen, so dass die systembedingten Vorteile einer Stadtbahnführung nicht zur Geltung kämen. Mit dem Korridor Campusbahn in West-Ost-Richtung und einer ergänzenden Buserschließung in Nord-Süd-Richtung kann Querum vorteilhafter erschlossen werden.

Helmstedter Straße-Lindenberg-Südstadt-Rautheim/Mascherode

- In Abhängigkeit von der noch ungeklärten Nachfolgenutzung der Heinrich-der-Löwe-Kaserne könnte eine Stadtbahnführung durch dieses Gebiet sowie durch den nördlichen Teil des Baugebietes Roselies ein hohes Potential haben.
- Eine Führung nach Mascherode erreicht bei ähnlichem Aufwand ein etwas höheres Fahrgastpotential als eine Führung nach Rautheim.
- Der Siedlungsbereich von Mascherode würde durch eine Führung entlang der heutigen Busführung über Hinter den Hainen - Am Steinorte besser erschlossen als durch eine Führung über Alte Kirchstraße - Salzdahlumer Straße. Diese Ergebnisse werden im Zuge der Überprüfung der Wirtschaftlichkeit nochmals geprüft.

Die nach dieser Untersuchungsphase verbliebenen Korridore wurden zu Planfällen zusammengefasst und differenziert mit dem Verkehrsmodell Braunschweig untersucht. Dazu wurde das Verkehrsmodell hinsichtlich Analysefall (Ist-Zustand 2012) und Prognose 2025 aktualisiert. In der Verkehrsprognose sind alle derzeit absehbar bis zum Jahr 2025 realisierten Maßnahmen, insbesondere die geplanten Wohn- und Gewerbegebiete, berücksichtigt.

Als Ergebnis der gesamten zweiten Bearbeitungsstufe haben die folgenden Planfälle, die repräsentativ für ihre Korridore stehen, die insgesamt besten Werte erzielt:

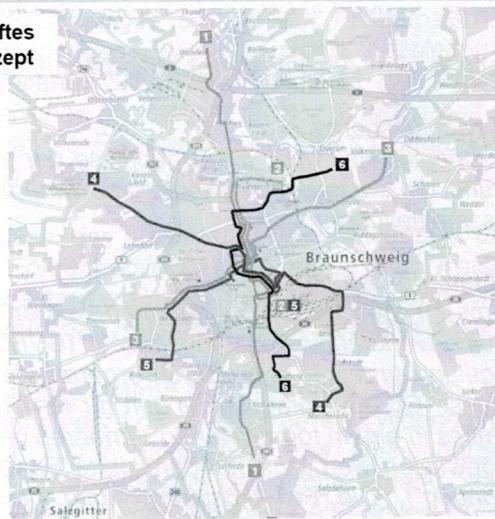
- Campusbahn (Nördliches Ringgebiet - Querum) und westliche Innenstadtstrecke,
- Salzdahlumer Straße - Heidberg,

- Helmstedter Straße - Lindenbergs - Südstadt - Mascherode,
- Radeklink - Rudolfplatz - Lehndorf - Kanzlerfeld

Die von den vier genannten Planfällen repräsentierten Korridore bilden zusammen mit der Verlängerung nach Volkmarode-Nord den fachlichen Kern des jetzt zur Beschlussfassung vorgeschlagenen und in seinen konkreten Auswirkungen im weiteren Verfahren noch näher zu betrachtenden Stadtbahnausbaukonzeptes mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 260 Mio. € (netto).

Die am Ende dieser 2. Bearbeitungsstufe nicht mehr weiterverfolgten Korridore und die nicht mehr weiterverfolgten Korridore der 1. Bearbeitungsstufe, für die eine Trassenfreihaltung empfohlen wurde, werden für spätere Entwicklungen freigehalten. Eine bauleitplanerische Sicherung erfolgt jedoch nicht. Wenn zukünftig eine dieser Trassen bzw. Trassenteile anderweitig genutzt werden sollen, wird eine gesonderte Prüfung erfolgen.

**Beispielhaftes
Linienkonzept**



Stadtbahnausbaukonzept Braunschweig – Vorstellung der Ergebnisse und Empfehlungen im PLUA am 3. Dezember 2014

24

Nach den Untersuchungen wurde auch ein mögliches Liniennetz erstellt.
Entnommen der Präsentation
http://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/verkehrsplanung/stadt_bahn-vorlage-dez14-anlage.pdf

Verknüpfung mit dem regionalen Netz

Im öffentlichen Verkehr stellen Regionalbahnen und Regiobusse die Verbindungen innerhalb der Region und die Anbindung an den Fernverkehr dar. Die Bahnhöfe der großen Städte sind die Knotenpunkte zwischen Schienenfernverkehr, Fernbussen, Regionalbahnen und Regiobussen. In der Region Braunschweig gilt das vor allem für den Hauptbahnhof Braunschweig. Innerhalb der großen Städte können Regionalbahnen und Regiobusse die Verbindungsauflagen aber nicht allein bewältigen, dafür ist die Zahl ihrer Haltestellen viel zu gering. Die erste oder die letzte Etappe von regionalen oder überregionalen Wegen der Großstadtbewohner werden daher in der Regel mit dem innerstädtischen ÖPNV zurückgelegt. In Braunschweig mit einer Viertelmillion Einwohner bildet das Stadtbahnnetz das Rückgrat des innerstädtischen ÖPNV sowie für den Zugang zum regionalen und überregionalen öffentlichen Verkehr. Nunmehr soll es an die erfolgten Entwicklungen der Stadt sowie an die aktuellen Entwicklungsplanungen angepasst werden. Das Stadtbahnausbaukonzept wurde in kontinuierlicher Abstimmung mit dem Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) erarbeitet. Dadurch ist die Verknüpfung mit dem überörtlichen Verkehr in Region und Land sichergestellt.

Die nächsten Schritte zum Abschluss des Stadtbahnausbaukonzeptes:

- *Erstellung des Abschlussberichts*
- *Information der Öffentlichkeit über die Ergebnisse der zweiten Bearbeitungsstufe und die weitere Vorgehensweise (Internetseite der Stadt, Flyer, Pressemitteilung).*

Wirtschaftlichkeit und Förderung:

Die Baumaßnahmen in den letzten Jahrzehnten wurden mit Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bzw. einer Nachfolgeregelung und z.T. auch durch ergänzende Mittel des Landes bezuschusst. Ob die Voraussetzungen für eine Bezugsschaltung vorliegen, muss in einem formalisierten Verfahren gegenüber dem Land nachgewiesen werden („Standardisierte Bewertung“ und „Folgekostenrechnung“). Die Folgekostenrechnung betrachtet die dauerhaften betriebswirtschaftlichen Folgen für den Antragsteller, die sich aus Landessicht positiv, allenfalls neutral darstellen sollten. Die Zuschuss Höhe beträgt im Regelfall 75 % der bezuschussungsfähigen Kosten. Es ist daher geboten eine Realisierung von Stadtbahnausbaumaßnahmen an die Gewährung von Zuschussmitteln und

damit an die Einhaltung der Förderbedingungen zu knüpfen. Daher wird vorgeschlagen, in 2015 für das Stadtbahnausbaukonzept eine Bewertung nach der Methodik der Standardisierten Bewertung durchzuführen, um unter wirtschaftlichen Aspekten eine abschließende Reihenfolge der Teilprojekte zu ermitteln und für die betrachteten Korridore die jeweils wirtschaftlichste Trasse festzulegen.

Nach dem Beschluss über das Stadtbahnausbaukonzept sollen die erforderlichen Finanzmittel von geschätzt 175.000 € ... haushaltsneutral ... in den städtischen Haushalt eingebracht werden.

Eine Gesamtbetrachtung aller Korridore des Stadtbahnausbaukonzepts lässt aufgrund der Wechselwirkungen bessere Werte erwarten als die Einzelbewertungen. Bei Bedarf sollen auch mehrere Varianten innerhalb der einzelnen Korridore oder eine Kürzung von Teilstrecken in die Überlegungen einbezogen werden.

Ziel dieser Untersuchungen ist es, aus den Planfällen des Stadtbahnausbaukonzeptes ein nach den Kriterien der Standardisierten Bewertung förderfähiges und in den Folgekosten beherrschbares zusammenhängendes Erweiterungsnetz abzuleiten. Zur Finanzierung der späteren Stadtbahnprojekte ist die Verwaltung mit dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr im Gespräch, um die Realisierung der Stadtbahnprojekte mit Hilfe von Fördermitteln zu ermöglichen.

Die Ergebnisse der standardisierten Bewertung und sich daraus ergebende Fördermöglichkeiten werden den Ratsgremien vorge stellt. Jedes einzelne Projekt wird vor Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens den Ratsgremien zur Beschlussfassung vorgelegt.“

In der Zwischenzeit wurde bekannt, dass auf dem Gelände der ehemaligen Heinrich-der-Löwen-Kaserne 400 Wohneinheiten entstehen sollen, davon 200 in Einfamilien- bzw. Reihenhäusern. Hinzukommen sollen ein Nahversorger und Drogeriemarkt, sowie ein Systemgastromat. Direkt an der Autobahn A39 sollen Büroflächen entstehen.

Zu der Beschlussvorlage brachte die CDU einen Antrag ein, welcher jedoch im Rat am 16.12. keine Mehrheit bekam. Die CDU-Fraktion wollte eine Festlegung, dass die Saarstraße in Lehndorf als einge-

pflasterte Trasse geplant wird, damit die Lindenbäume bestehen bleiben. In seiner Rede führte Herr Manlik, auch Mitglied des Aufsichtsrates der Braunschweiger Verkehrs-GmbH aus, dass nur noch in 1100 mm geplant werden sollte und nicht mehr auch die Normalspur 1435 mm. Nur im Zuge einer eventuellen Regionalstadtbahn sollten dann Trassen in dieser Spur entstehen.

Die anderen Parteien waren offener, jedoch auch diese möchten die Baumreihe in Lehndorf erhalten.

Frau Ohnsorge von den Linken brachte die Händler der westlichen Innenstadt vor, welche Angst hätten, wenn eine Straßenbahn über die Gördelinger Straße/Brabandtstraße führe. Stattdessen sollte eher die Güldenstraße untersucht werden. Herr Leuer, Stadtbaurat in Braunschweig sagte dazu, die Korridore würden untersucht und wenn zwei Straßen zur Auswahl stünden, würden beide untersucht und die mit dem besten Ergebnis für die Gesamtbetrachtung Ende 2015/Anfang 2016 vorgestellt.

Frau Palm von der SPD ging heftig gegen Herrn Manlik vor, da ja unter der Ägide Hoffmann (CDU), von 2001 bis 2014 Oberbürgermeister der Stadt Braunschweig, nichts für den Stadtbahnausbau getan zu haben. Dies könnte man als Außenstehender verstehen, nur das Projekt Heinrich-Büssing-Ring/Stöckheim würde unter ihm gebaut, wobei der Planfeststellungsbeschluss vor seiner Amtszeit schon vorlag, jedoch würde auch viel in die Sanierung des vorhandenen Netzes getan, welche nicht von evtl. RegioStadtBahn-Strecken betroffen wären. Seit dem Aus der RegioStadtBahn im Jahre 2010 würden die geplanten Strecken saniert.

Interessant war noch der Diskussionsbeitrag von Herrn Dr. Dr. Büchs der BiBS, welcher auch vorschlug, die Alternative E-Bus-Strecken statt Straßenbahnstrecken zu prüfen.

Herr Leuer ging in seiner Eingangsrede im Rat davon aus, dass bei optimalem Verlauf im Jahre 2016 Planfeststellungsunterlagen erstellt werden könnten und 2017/18 vielleicht mit den ersten Baummassnahmen begonnen werden könnte.

Im Vorfeld hatte die CDU auch Gedankenspiele über die Medien verbreiten lassen, jede Strecke einzeln durch Bürgerentscheid abstimmen zu lassen.

Jedoch wer die Braunschweiger Verkehrspolitik verfolgt, stellt fest, dass sich in den letzten 20 Jahren, zum damaligen Stadtbahnprogramm im Rat keine großen Veränderungen an Korridoren ergeben haben. Sollten alle Strecken realisiert werden, würde das Netz von knapp 40 Kilometer auf über 60 Kilometer steigen. Dazu müssten auch die Erweiterung oder ein dezentraler Betriebshof geplant werden. Im Herbst 2016 finden wieder Kommunalwahlen und da können sich die Verhältnisse im Rat verändern. Die derzeitige Konstellation könnte bis dahin einige Weichen stellen.

25 Jahre „Freunde der Straßenbahn Bremen e.V.“

von Jens Winnig

Im Mai erhielten wir von unserem befreundeten Verein aus Bremen eine Einladung dessen 25-jährigem Bestehen. Dieses wurde am 13. und 14. September 2014 im Straßenbahnbetriebshof Sebaldsbrück gefeiert. Dort im Betriebshof ist die vom Verein betreute geschichtliche Dauerausstellung unter dem Namen „Das Depot“ seit dem 12. Oktober 2003 zugänglich.

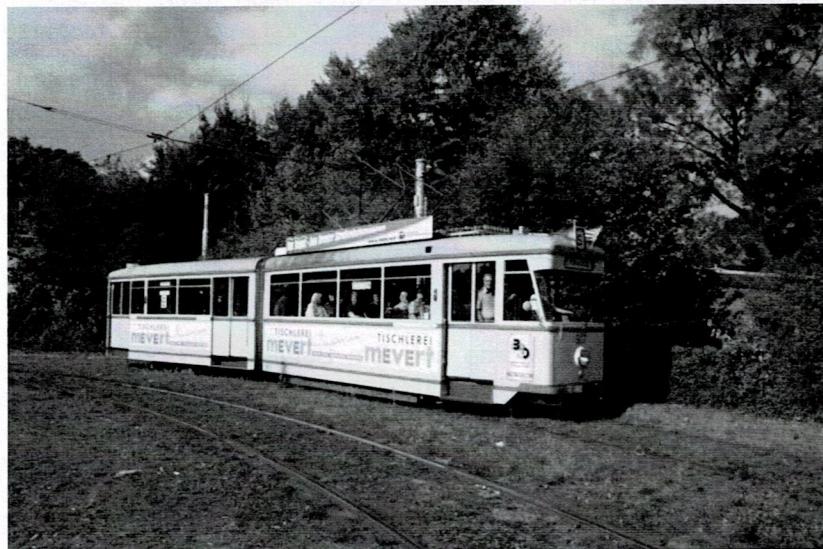
Zu dieser Veranstaltung waren am Samstag aus dem Raum Hamburg die Oldtimerfreunde Schenefeld mit der von ihnen betreuten „Bergziege“ der VHH und die VHH mit einem Mercedes-Benz O305 angereist. Die IG Setra mit dem von ihr betreuten Setra-Gelenkombibus von CeBus.

Mit den Omnibussen wurden Fahrten zu Hemelinger Hafen und mit verschiedenen historischen Straßenbahnwagen zum Weserwehr angeboten.

Am späten Nachmittag wurde auf dem Betriebshof Sebaldsbrück, wie bei jeder Feier vom Verein eine Fahrzeugparade aufgebaut, wo auch der in Restauration befindliche Wegmann-Triebwagen gezeigt wurde. Es wurde auch Deutschlands modernster Museumswagen, Baujahr 1990 gezeigt, der Prototyp auch für unsere 95er, welcher nach 13 Jahren „im Exil“ aus Norrköping im Jahre 2011 zurückgekehrt ist.



ATw AT5 - Tw 134 - Lanz Bulldog - Tw 3402 Fahrschule - Tw 3548 - Tw 917 - Tw 49 Molly - Tw 3557 in Aufarbeitung - Tw 3008 - Tw 446 - Tw 801 - Tw 701 Betriebshof Sebaldsbrück 13.09.2014 Aufnahme Jens Winnig



Tw 917 Schleife Weserwehr 13.09.2014 Aufnahme Jens Winnig

In der Halle war die große Modellbahnanlage von Linie 11 zusammen mit der Anlage aus Schwerin aufgebaut. Des Weiteren war ein Wasserbecken mit Schiffsmodellen aufgebaut. Auch eine Ausstellung über die 25jährige Vereinsgeschichte hatte der Verein zusammengestellt.

Es war eine rundum gelungene Veranstaltung und wir wünschen den „Freunden der Bremer Straßenbahn e.V.“ alles Gute für die nächsten 25 Jahre.

Modellbahnausstellung Magdeburg

von Jens Winnig

Vom 24. bis 26. Oktober 2014 fand die diesjährige Modellbahnausstellung in Magdeburg statt. Dieses Jahr richteten die „Magdeburger Straßenbahnfreunde e.V.“ und die „Magdeburger Eisenbahnfreunde e.V.“ zum ersten Mal die Veranstaltung in Zusammenarbeit mit „IG Nah“ aus Magdeburg aus. Dazu erfolgte auch eine Verlegung vom ehemaligen Straßenbahnbetriebshof Stadtfeld zum historischen Straßenbahnbetriebshof Sudenburg, wo die „IG Nah“ ihr Zuhause hat.



Tw 124 mit Barkas Dispatcher-Wagen auf dem Betriebshof Sudenburg am 26.10.2014 Aufnahme Jens Winnig

Im Betriebshof Stadtfeld hat unser Verein im Jahre 2011 mit der Vereinsanlage daran teilgenommen. Durch die nun erfolgte Verlegung nach Sudenburg sind auch diverse Vorteile für die Besucher verbunden. Neben den kleinen Modellen können die Besucher auch die großen historischen Fahrzeuge der Magdeburger Verkehrsbetriebe anschauen. Zusätzlich bot die „IG Nah“ historische Fahrten auf der Linie 77 zum Herrenkrug an.

Auch besuchermäßig zahlte sich der Umzug für die beiden bisherigen ausrichtenden Vereine nach Sudenburg aus.

Wir wünschen den Vereinen eine weitere gute Zusammenarbeit und hoffen auf ein Wiedersehen vom 23. bis 25. Oktober 2015.

Bericht vom Besuch beim Hamburger Omnibus Verein von Jens Ehlers

Ich wohne ja seit Januar 2013 in Buchholz in der Nordheide. Somit liegt Hamburg vor der Haustür. Da gibt es natürlich immer wieder die Möglichkeit dort an Rundfahrten mit historischen Fahrzeugen teilzunehmen.

Eine dieser Fahrten nutze ich am 11.08.2013 um den Hamburger Omnibus Verein zu besuchen. Dieser erhält historische Busse aus dem Hamburger Raum, von der Hochbahn, der Pinneberger Verkehrs Gesellschaft, dem Verkehrsbetrieb Hamburg Holstein, etc. Der Standort des HOV ist in Mecklenburg in Schwanheide in einer alten Getreidelagerhalle.

Dorthin ging es mit der historischen S-Bahn Hamburg von Ohlsdorf bis Aumühle, von dort mit der Regionalbahn weiter bis Büchen, dort wurden wir dann abgeholt. Vier historische Busse, darunter ein Büsing Präsident 14, ein O 305, ein O 305 G und ein O 405 N brachten uns auf das Gelände wo der Verein seine Busse auf dem weitläufigen Freigelände präsentierte.

Am Vortag hatte man alle Busse aus der Halle geholt um sie uns zu präsentieren. Unzählige restaurierte und unrestaurierte Busse aus dem Hamburger Raum waren zu besichtigen, das älteste Fahrzeug stammt aus dem Jahr 1959, es handelte sich um einen Daimler Benz

O 3500 mit Frontmotor (bisher unrestauriert). Sehr viele Daimler Benz Typen waren dort vorhanden, dieser Hersteller ist der am meisten vertretene bis heute bei den HVV Unternehmen.

Aber auch einige Magirus, unter anderem zwei Deutz Saturn II, ein 150 R/L2 und ein 110 E6 waren zu sehen. Auch Braunschweiger Fahrzeuge waren zahlreich vertreten. Büssing 11R/U7H, Senator 12 D, Präfekt 13 D ein Präfekt 11 Standard und der als Zubringer aktive Präsident 14. Teilweise sehr liebevoll restauriert, bei vielen Fahrzeugen muß aber noch extrem viel gemacht werden. Ein O 305 G(Gelenkbus) (ebenfalls Zubringer) wurde erst kurz vor der Veranstaltung fertig und zugelassen. Der neueste Bus ist ein Mercedes Benz O 530 Citaro der 1. Generation der schon ausgemustert ist und bereits zum Museumsfuhrpark gehört. Ein Ikarus 190 befindet sich zur Zeit in der Aufarbeitung und zwei Setra S 215UL sowie ein 315 NF kamen zuletzt ebenfalls hinzu. Ein riesiges Ersatzteilareal ist ebenfalls vorhanden. Für echte Busfreunde gibt es beim HOV eine wahre Fundgrube an wundervollen Schätzchen und historischen Fahrzeugen. Insgesamt verfügt der HOV über fast 30 historische Fahrzeuge.

Darüber hinaus gibt es eine Ausstellung von Modellbussen aus dem Hamburger Raum, die Geschichte der Busse und der Straßenbahn sowie einen kleinen Infobereich über Haltestellenschilder im Wandel der Zeit.





Eine Auflistung der vorhandenen Fahrzeuge:

Daimler Benz: O 3500 (Bj.1959), O 321 H, O 302 11R/St, 5 x O 305 (verschiedene Ausführungen, auch Schnellbus), ein O 305 G, ein O 319 D "Bergziege" sowie ein FFG S 80 (ein Nullserientyp für Standardtyp II). Hierbei wurden u.a. kleinere Räder verbaut um den Fahrzeugboden tiefer zu bekommen. Vorläufer des Niederflur Prinzips.

Daimler Benz / Auwärter: Ein O 319 D "Bergziege"

Mercedes Benz: O 405, 2 x O 405 N1 (Niederflur), O 530 Citaro 1. Niederflurserie (Bj 2002)

Magirus Deutz: Saturn II (Baujahr 1959), Saturn II (Baujahr 1964), 150 R/L 12 (1967), 170 S 10 H (1971),
110 E 6 "Bergziege" (1969)

Ikarus: 190 (Bj 1973)

Kässbohrer Setra: S 215 UL (1990)

Büssing: Büssing 11R /U7 H, Senator 12 D, Präfekt 13 D ein Präfekt 11 Standard und ein Präsident 14



Daimler Benz O 3500

Als ehemaliger Braunschweiger waren und sind natürlich die Büssing Busse besonders interessant, weshalb ich hier auf diese noch näher eingehe und entsprechende Bilder beisteuere.



Präfekt 13 D ist Baujahr 1965 war bis 1970 im Einsatz und kam 1980 zum HOV, dieser Bus ist teil restauriert

Büssing 11R /U7 H ist Baujahr 1960 war bis 1967 im Einsatz und kam 1970 zum HOV, dieser Bus ist nicht restauriert

Senator 12 D ist Baujahr 1964 war bis 1970 im Einsatz und kam 1981 zum HOV, dieser Bus ist nicht restauriert



Präfekt 11 Standard ist Baujahr 1968 war bis 1975 im Einsatz und kam 1982 zum HOV, dieser Bus ist nicht restauriert

Ein rundum gelungener 8 Stunden Tag, den die historische S-Bahn Hamburg zusammen mit dem HOV organisiert hatte, bestes Wetter, lecker Essen und Trinken. Danke an alle Beteiligten. Auch das Bahnchaos mit ausgefallenem Stellwerk und einer Stunde Verspätung auf der Rückfahrt konnte den tollen Tag nicht mehr trüben, dafür können aber die Organisatoren nichts. Ab Aumühle wartete dann bereits wieder der historische S-Bahn-Zug auf uns mit dem es zurück nach Ohlsdorf und zum Hauptbahnhof ging. Wer einmal die Chance hat den HOV zu besichtigen sollte dieses tun. Vielleicht auch eine Anregung für den Vorstand zu einer Fahrt „ins Blaue“ :-)

Wer nähere Infos zum Verein wünscht kann sich auf der Homepage des Vereins informieren: www.hov-bus.de.

Wer Interesse an allen Bildern von meinem Besuch hat, der kann mich gerne anschreiben. Ich sende diese gerne zu.

Die Straßenbahn im australischen Sydney

von Florian Sinn

Die erste Straßenbahn Sydneys fuhr 1861 und wurde von Pferden gezogen. 1879 stellte man auf Dampf um und von 1898 bis etwa 1910 wurde die Bahn vollständig elektrifiziert. Auf dem Höhepunkt ihrer Leistungsfähigkeit in den 20er und 30er Jahren fuhren 1600 Fahrzeuge auf einem Streckennetz von 291 km. Im Jahr 1945 fuhren 405 Millionen Passagiere mit der Bahn und man errechnete, dass jeder Bürger der Stadt sie mindestens einmal pro Tag nutzte. Es war das größte Straßenbahnnetz in Australien und nach London das zweitgrößte im Commonwealth.

Es kam was kommen musste: der Individualverkehr nahm nach dem Krieg an Bedeutung zu, Busse wurden populärer und man holte sich vermeintliche „Verkehrsexperten“ aus dem Ausland, die unterstützt durch den NMRA (ähnlich dem ADAC in Deutschland) die Einstellung des Bahnbetriebs empfahlen. So geschah es dann auch im Februar 1961; wie vielerorts übrigens gegen den Willen der Bevölkerung.

In den 80er und 90er Jahren gab es massive städtebauliche Veränderungen im Stadtteil Darling Harbour. Aus Brachland und ehemaliger Hafengegend wurden schicke Wohn- und Geschäftsviertel ähnlich der Hamburger Speicherstadt.

Ab 1988 verband ein Monorail (Einschienenbahn) Darling Harbour mit dem Central Business District. Da diese im Kreis fahrende Bahn eine Insellösung darstellte, besann man sich zum besseren Anschluss an die Innenstadt und den Hauptbahnhof des einst aufgegebenen Systems Straßenbahn.

Seit 1997 fährt diese nun teils auf einer alten Güterbahn und teils auf neuem Bahnkörper inklusive dreier Tunnel vom Hauptbahnhof durch die Innenstadt gen Westen nach Lilyfield und von dort seit März 2014 frisch verlängert nach Süden in den Stadtteil Dulwich Hill. Sie heißtt übrigens nicht einfach Tram, sondern „Metro – Light Rail“. Auf ihren knapp 13 km kommt sie dabei auf 23 Stationen. Die Spurweite beträgt 1435mm.



Einfahrt in einer der 3 Tunnel (ex. Güterbahn)

Während meines Besuches Anfang März dieses Jahres war die Streckenverlängerung leider noch nicht eröffnet. Vom Hauptbahnhof bis zur damaligen Endhaltestelle Lilyfield fährt man gerade einmal 24 Minuten und auf der Rückfahrt wollte ich mir unbedingt den Monorail ansehen und natürlich fahren. In Braunschweig erinnere ich mich an die frühere Versuchsmagnetschwebebahn der TU. Leider hat man es in Sydney der TU gleichgetan: im Juni 2013 wurde der Betrieb eingestellt und alles zügig abgebaut. In der Straßenbahn ist der Monorail auf dem Linienplan noch immer eingezeichnet. Leider suchte ich ihn in der Realität und zur Belustigung einiger Einheimischer die ich suchend fragte vergebens.

Manches ist anders auf der anderen Seite der Welt: die Straßenbahn fährt wie die Autos links und ich stand prompt einmal wartend auf der falschen Seite und verpasste so einen Zug.

Mit dem Fahrer kann man nur über ein Intercom sprechen und hat man trotzdem Fragen, so wendet man sich ganz einfach wie in der guten alten Zeit an den Schaffner, der eifrig Tickets verkauft. Diese



Hier gibt es sie wieder – Schaffner auf der Fahrt nach Lilyfield

kommen von der Thermorolle und sind leider kein hübsches Souvenir. Für Straßenbahnfreunde unpraktisch: man kann selbst wenn man ein Ticket bis zur Endhaltestelle besitzt nicht mal eben für einen Fotostopp unterbrechen, ohne anschließend ein ganz neues Ticket kaufen zu müssen. Und ein Tagesticket gibt es nicht (zumindest nicht in der Bahn zu erwerben). Wer wie ich auf „nichtwissenden Touri“ macht hat jedoch die Chance, dass der Schaffner Gnade vor Recht walten lässt und ein Auge zudrückt. Die Bahn verfügt am Hauptbahnhof über eine Wendeschleife; am anderen Ende in Lilyfield endete die Bahn auf einem Stumpfgleis und der Fahrer musste den Führerstand wechseln.

Zum Einsatz kommen sieben Zweirichtungszüge vom Typ Variotram (TW 2101-2107). Dieser Straßenbahntyp ließ sich in verschiedenen Längen ordnen. Sydney entschied sich für fünfteilige Einheiten.

Für die Erweiterung der Bahn wurden zehn Straßenbahnzüge des Typs Urbos beschafft: 4 Stück (Urbos 2) kommen gebraucht aus Spanien (3x Malaga / 1x Seville; TW 2108-2111). Die übrigen Triebwagen des Typs Urbos 3 sind neu und erhielten die Betriebsnummern 2112 bis 2117. Weitere Fahrzeuge des Typs Urbos 3 sind für 2015 bestellt, um die „alten“ Variotrams zu ersetzen.

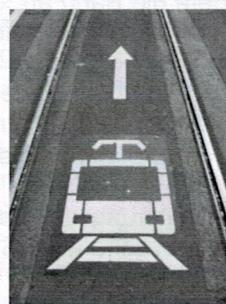


TW 2104 in der Innenstadt an der Haltestelle „Paddy's Markets“

Ich bin gespannt wie sich dieser Straßenbahnbetrieb in der Zukunft entwickelt. Positiv ist, dass man das Streckennetz angefangen hat auszubauen und es sich seit Eröffnung der Neubaustrecke fast verdoppelt hat. Ob es bereits Planungen für weitere Linien gibt ist mir leider nicht bekannt. Zu wünschen wäre es Sydney denn bedenkt man die ursprüngliche Streckennetzlänge von fast 300 km wirken die aktuellen 13 km eher mager.



Führerstand einer Variotram –
Foto leider durch eine Glasscheibe



Für Touristen: Anzeige der Fahrt-
richtung zwischen den Gleisen

Quo vadis Tw 82?

vom Jens Winnig

Die Überschrift beinhaltet eine lateinische Phrase, die ins Deutsche übersetzt bedeutet „Wohin gehst Du?“ was auch umgangssprachlich als „Wohin soll das noch führen?“ ausgelegt wird.

Durch die Aufgabe des Betriebshofes Hamburger Straße und den Umzug von rund 50 m Straßenbahnwagen (Tw 15, Tw 41 und Tw 82) in der Nacht vom 31. März zum 1. April 2014 zum Betriebshof Am Hauptgüterbahnhof ist die Platzsituation noch enger geworden.

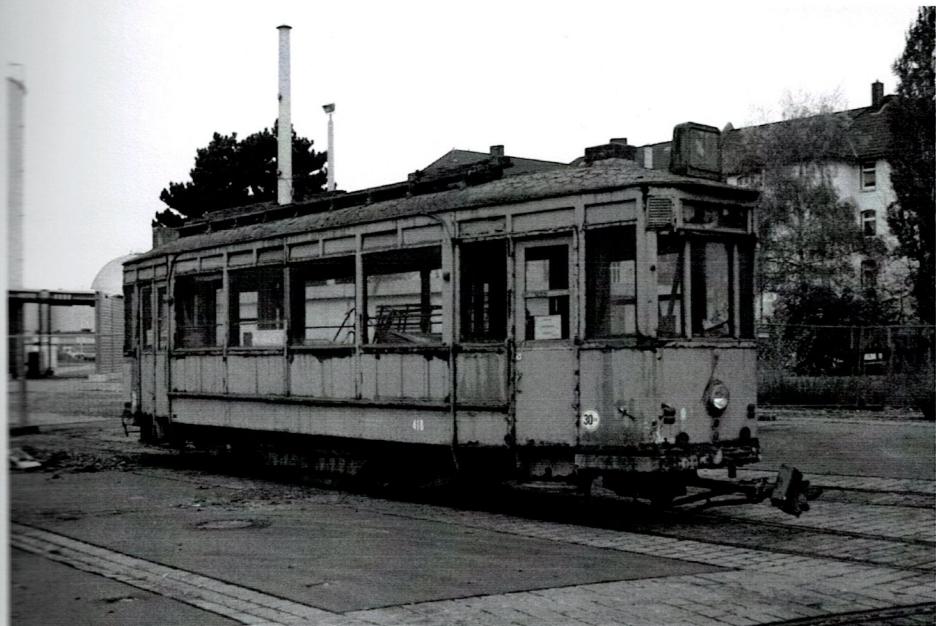
Seit dem Versuch im Jahre 2005 Spendengelder für eine Restaurierung zu sammeln, wo auf dem Konto bislang etwas über 5.000 € zweckgebunden stehen, was nicht viel ist, wenn man aktuell von Restaurierungskosten in Höhe von min. 200.000 € ausgehen muss und eine Zulassung für die BO Strab auch immer mehr Nachweise verlangt, möchte der Vorstand der BIN auf der nächsten Jahreshauptversammlung den Mitgliedern die Frage stellen „Wie soll es mit dem Wagen weitergehen?“

Beim Tw 82 handelt es sich um den ältesten noch vorhanden original Braunschweiger Straßenbahnwagen aus dem Jahre 1927, welcher noch mit Holzaufbau von der Waggonfabrik Dessau geliefert wurde.

Nach dem Einsatz im Liniendienst wurde der Wagen noch zum Arbeitswagen und blieb bis 1983 bei der Braunschweiger Verkehrs-AG im Bestand. 1983 gelangte dann der Wagen nach Wehmingen, wo seine Leidenszeit im Freien begann. 1998 kurz vor der Verschrottung in Wehmingen wurde der Wagen in Absprache mit der Braunschweiger Verkehrs-AG von der BIN zurückgeholt und auf dem Betriebshof Hamburger Straße abgestellt.

1995 bei der Vereinsgründung hatte der damalige Vorstand interessante ehemalige Braunschweiger Fahrzeuge für das Vereinslogo ausgesucht. Tw 82 und einen Anderthalbdecker. 1998 kam der Straßenbahnwagen nach Braunschweig und 2007 folgte seitens der Braunschweiger Verkehrs-AG ein Anderthalbdecker welcher nun seit fast fünf Jahren das Stadtbild von Braunschweig wieder prägt. Wird Tw 82 im Jahre unseres Vereinsjubiläums für immer verschwinden?

Wer wissen möchte, wie die Zukunft des Triebwagens 82 im Jahre 2015 aussieht, dem sei **die Jahreshauptversammlung am Samstag, dem 14. März 2015** zu empfehlen. Einladung mit Ort und Zeit erfolgt bis Anfang Februar 2015.



Tw 82 auf dem Betriebshof Hamburger Straße im Jahre 2012. Aufnahme Jens Winnig

Frohe Weihnachten



*und einen guten Rutsch
ins neue Jahr 2015*

isen, 29.11.2009