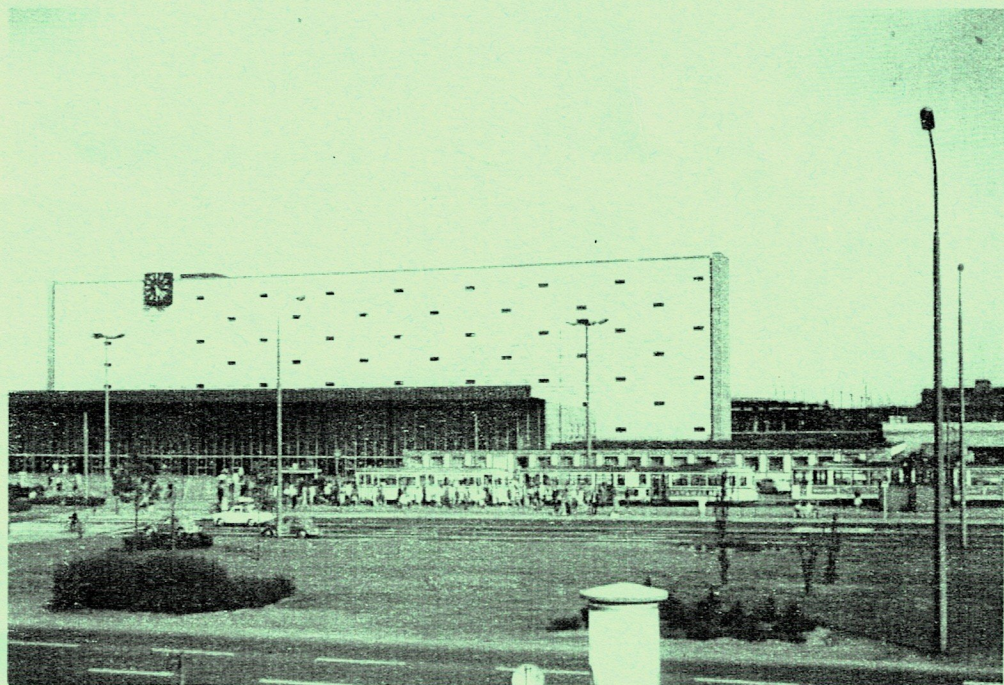


Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.



Ausgabe 4/2000

6. Jahrgang

Mitteilungsblatt der Braunschweiger
Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.

Inhalt

Terminkalender	Seite 3
Impressum	Seite 3
Aktuelles aus dem Nahverkehr Braunschweigs	Seite 4
Fahrplanwechsel	Seite 4
Straßenbahn	Seite 4
Neue Internetseite	Seite 4
Omnibus	Seite 5
Kurzmeldungen	Seite 5
Sonstiges	Seite 7
Streitfall Verkehrsentwicklung	Seite 7
Mobil ohne Auto	Seite 8
Wagenpark	Seite 8
Salzgitter	Seite 10
Allgemeines	Seite 11
Schienen in der westlichen Innenstadt	Seite 12
Berichte aus dem Verein	Seite 15
Neujahrswandfahrt am 07.01.01	Seite 15
Spenden für Tw 82	Seite 15
Seit 40 Jahren fährt die Straßenbahn zum neuen Hauptbahnhof	Seite 16
Rückblick	Seite 17
Vollwerbung an Straßenbahnfahrzeugen	Seite 17
25 Jahre 6x-Gelenktriebwagen Typ „Mannheim“	Seite 17
Die Geschichte des Sandtransport-Triebwagens 352 ex Tw 146 der Kieler Verkehrs AG	Seite 19
Die bisher bekannten Systeme von S-Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen	Seite 22

Titelbild: Der Vorplatz des (neuen) Hauptbahnhofes im Jahre 1964 (Bericht hierzu siehe Seite 16).

Terminkalender der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.:

Samstag, 09.12.00	Nikolausfahrt (10 Uhr, 12 Uhr und 14 Uhr)
Sonntag, 07.01.01	Neujahrstrundfahrt, 10.15 Uhr, Hauptbahnhof, Bahnsteig D (weitere Infos auf Seite 15)
Freitag, 12.01.01	Mitgliedertreffen, 19.30 Uhr, Nordbahnhof (Vereinsabend mit Herrn Dr. Linnenberg zum Thema „Ausbaupläne für das Stadtbahnnetz“ sowie Informationen zur aktuellen Situation der Braunschweiger Verkehrs-AG)
Freitag, 09.02.01	Mitgliedertreffen, 19.30 Uhr, Nordbahnhof
Freitag, 09.02.01	Redaktionsschluß für BIN-Info 1/2001
Freitag, 09.03.01	Mitgliedertreffen, 19.30 Uhr, Nordbahnhof (Jahreshauptversammlung)

Impressum

Das Mitteilungsblatt „BIN-Info“ ist offizielles Organ der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V., c/o Herrn Jörg-Michael Meschkat, Am Forsthaus Gravenbruch 49, 63263 Neu-Isenburg (1. Vorsitzender). Mit Namen versehene Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. oder der Redaktion wieder.

E-Mail-Adresse: bs-interessengemeinschaft@gmx.de

Redaktion: Thomas Nabert, Lenneweg 5, 38120 Braunschweig, Tel.: 0531 / 26 35 804

Mitarbeiter/innen dieser Ausgabe: Andreas Gürtler, Bernd Lüttge, Jörg-Michael Meschkat, Stefan Meyer, Hans Quast, Dirk Rühmann, Lutz Sebbesse.

BIN-Info Heft 4/2000 vom 08.12.2000 - Auflage: 100
Abonnementspreis jährlich 18,- DM einschl. Porto

Aktuelles aus dem Nahverkehr Braunschweigs

Fahrplanwechsel

von Thomas Nabert

Am 05.11.2000 hat die Braunschweiger Verkehrs-AG einen Fahrplanwechsel vorgenommen und ein neues Fahrplanbuch herausgegeben (Preis 4,- DM).

Im Omnibusbereich wurden auf zahlreichen Innenstadtlinien Fahrzeitanpassungen vorgenommen, so daß sich die Abfahrtszeiten an den Haltestellen geringfügig geändert haben. Im Straßenbahnbereich war dies ja bereits im Sommer geschehen.

Drei Omnibuslinien wurden in ihrer Streckenführung erweitert:

Der CE 20 fährt nun im Stundentakt während seiner Betriebszeit über das Rathaus hinaus nach Cremlingen. Die Betriebszeit des CE 20 wurde außerdem in den Abendstunden verlängert.

Die Linie 75 bedient zusätzlich die Haltestellen „Am Wassertor“ und „Friedrich-Wilhelm-Platz“. Mit dieser Schleifenfahrt soll das Umsteigen erleichtert werden.

Die Omnibuslinie 98 wurde über Stöckheim hinaus bis Rüningen zur Hahnenkleestraße verlängert. Sie fährt nun montags bis freitags im Stundentakt über die Strecke Rüningen – Stöckheim – Heidberg – Mascherode – Salzdahlum – Ahlum – Wendessen – Wolfenbüttel, Kornmarkt.

Die Omnibuslinie 94 (Rühme Lincolnsiedlung – Wenden Heideblick) wurde als Rufbuslinie eingerichtet (Bestellungen über die Telefonnummer 383-4554). Zur Zeit sind allerdings an Schultagen mittags drei Abfahrten in Wenden als „Dauerbestellung“ für Schüler vorgesehen.

Straßenbahn

Neue Internetseite

vom Redaktionsteam

Es gibt eine neue Seite im Internet, auf der Informationen zur Braunschweiger Straßenbahn erhältlich sind: www.cyberpagan.de/bsstrab/.

Omnibus

Kurzmeldungen

von Stefan Meyer

Neuwagen

Die Verkehrs-AG erwartet zum Jahresende fünf neue viertürige Gelenkbusse und fünf Solobusse von MAN. Alle Fahrzeuge werden mit einem Kühltanksystem für das Personal ausgestattet. Die Neuwagen ersetzen einige Busse aus dem Jahr 1988.

Braunschweiger Busse bei der VLG

In der BIN-Info 2/2000 wurde über den ehemaligen Braunschweiger Gelenkbus 8210 berichtet. In der Zwischenzeit wurde auch der frühere Verkehrs-AG Bus 8213 bei der VLG in Gifhorn gesichtet. Der Bus mit der Nummer 1031 trägt die blau/gelbe VLG Lackierung und hat die polizeiliche Zulassung GF- A 126 erhalten. 8213 wurde bis 1992 bei der Braunschweiger Verkehrs-AG eingesetzt. Danach gelangte er als 8202 zur KVG Braunschweig, später bekam der Bus die Nummer 8205 und wurde im Herbst 1998 ausgemustert.

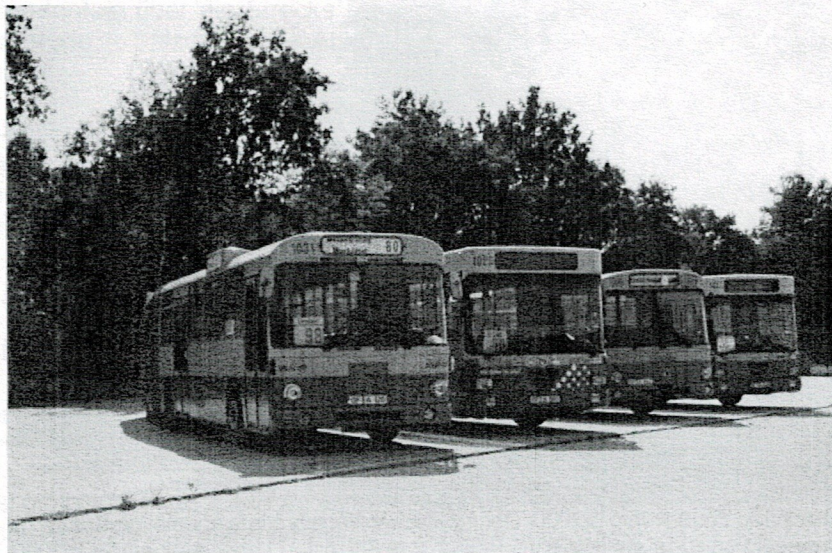


Nachtrag zur BIN-Info 3/2000: Der inzwischen verschrottete ehemalige Braunschweiger Bus 8718 auf dem KVG Betriebshof Salzgitter- Lebenstedt am 26.8.2000



Bild oben: Ebenfalls in Salzgitter- Lebenstedt stehen am 26. August 2000 die ex Braunschweiger MAN SL 200 8421 und 8409

Bild unten: Auf dem Betriebshof der VLG Gifhorn steht am 14. August 2000 der Gelenkbus 8213



Sonstiges

Streitfall Verkehrsentwicklung

von Hans Quast

Warum fällt es uns Autofahrern so schwer, der Wahrheit ins Auge zu schauen? Die Wahrheit ist: Für mich ist mein Auto in Braunschweig ein lästiger Störfaktor. Endlich geparkt, finde ich mich dann als Fußgänger in einer Autowüste wieder, mit als Hindernissen abgestellten Fahrzeugen oder im Stau nicht fahrenden, aber die Luft verschmutzenden Autos.

Der Qualitätsverlust der Stadt steigt proportional mit dem MIV (Motorisierter Individualverkehr). Diese lapidare Erkenntnis ist nun wirklich nicht neu. Fünfzig aufmerksam erlebte Jahre in meiner immer noch geliebten Wahlheimat Braunschweig lehren mich aber: Uneinsichtige, unbelehrbare, dem krankhaften Autowahn verfallene Entscheidungsträger/innen tummeln sich hier heute wie früher in großer Zahl.

Bei der von diesen Leuten damals praktizierten zweiten Zerstörung Braunschweigs in den 50er bis 70er Jahren gab es keine Todesopfer wie bei der furchterlichen Kriegszerstörung, aber die Vernichtung von hervorragender Architektur und Baubeschaffenheit und Natur war ebenso brutal. Z. B. Augustplatz – Windmühlenberg – Ottmerstraße (von P. J. Krahe), oder Ägidienmarkt mit Schillereiche, oder Bohlweg mit Schloß usw., usw.. Diese Fakten sind eindrucksvoll zu erkennen beim Vergleichen der fünffach Bollmann-Bildkartenserie Jahrgang 49 – 54 – 58 – 63 – 68 (Buchhandlung Graff DM 59,-). Hier wurden bedenkenlos Schneisen geschlagen für den MIV mit der überall bekannten Folge: Viel Straße erzeugt viel Auto-Verkehr. Eine konsequente Verbesserung des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) hätte aber viel weniger Fläche beansprucht. Somit eine weitere lapidare Erkenntnis: Eine autogerechte Stadt Braunschweig ist städtebaulich nicht mehr durchsetzbar und bezahlbar, energiewirtschaftlich ein Witz (Erdölentwicklung).

Große Mobilität der Braunschweiger Bürger einschließlich der Region ist möglich durch die genaue Beachtung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) von Prof. Dr. Wermuth. Dieser VEP sollte in einer überschaubaren Fassung einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Prof. Dr. Wermuth ist mit diesem VEP ein

Glücksfall für Braunschweig. Ist aber Braunschweig einen Prof. Dr. Wermuth würdig?

Im Planungsausschuß und Rat lassen fehlender Mut, Unaufrichtigkeit, bisherige Gegenargumente, kleinliches Gefeilsche um jeden Parkplatz, dümmliche Lösungen (z. B. Taxenausfahrt über Fußweg am Hauptbahnhof) wenig Gutes für Braunschweigs Verkehrszukunft erahnen.

Wenn dieser vorgestellte VEP ebenso zerredet, verwässert und verschleppt wird wie der nie beschlossene aber gute Generalverkehrsplan von 1965, wird Braunschweig einer düsteren Zukunft entgegenschlingern.

Mit der Verwirklichung des VEP hätten die heutigen Entscheidungsträger/innen die Chance, die Folgen der Nachkriegssünden zu lindern und die Lebensqualität der Stadt zu fördern. Die Braunschweiger City lebt, war neulich in der BZ zu lesen. Sie sollte nicht durch den MIV erdrosselt werden.

Mobil ohne Auto

vom Redaktionsteam

Im Rahmen des europaweiten Tages „Mobil ohne Auto“ am 22.9.00 wartete die Braunschweiger Verkehrs-AG mit einigen besonderen Aktionen auf. Unter anderem fuhren einige Zauberer, Jongleure und Pantomimen in den Straßenbahnen mit, für Kinder wurde ein Scotland-Yard-Spiel organisiert. Außerdem wurde eine kostenlose Schnupperlinie vom Hauptbahnhof in die Innenstadt und wieder zurück mit dem Tw 35, Tw 7751 und Tw 8165 durchgeführt.

Wagenpark

von Andreas Gürtler

Am 5.10.00 hat ein Straßenbahnzwischenhändler aus Salzgitter den ATw 415 vom Gleisbaubetriebshof Hamburger Straße abgeholt. Der Verkauf erfolgte zu einem symbolischen Preis. Das Fahrzeug war noch nicht asbestentsorgt und hatte seit einigen Jahren einen Lagerschaden.

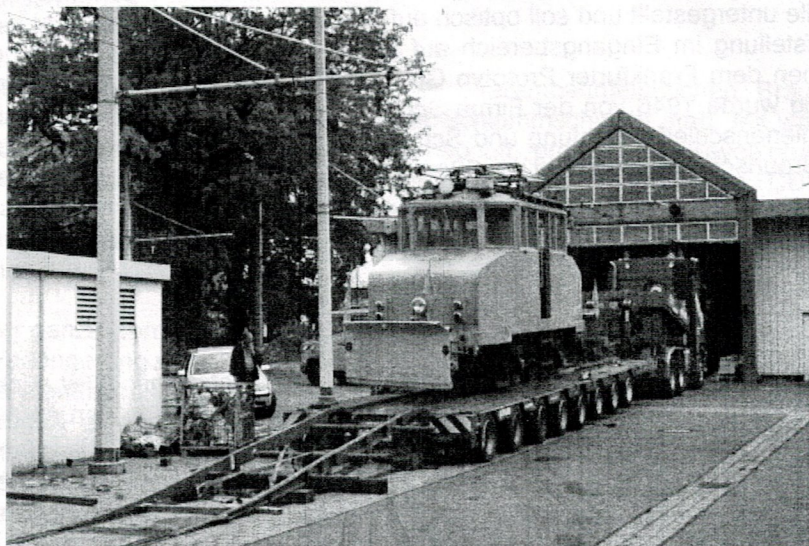


Bild oben: Verladung des ATw 415 auf dem Gleisbaubetriebshof Hamburger Straße
am 05.10.2000

Bild unten: Der ATw 415 auf dem Weg nach Salzgitter am 05.10.2000



Auf dem Firmengelände in Salzgitter wurde der ATw erst einmal in einer Halle untergestellt und soll optisch aufgearbeitet werden. Danach ist die Aufstellung im Eingangsbereich auf dem Firmengelände als Blickfang neben dem Frankfurter Prototyp Großraumzug vorgesehen. Das Fahrzeug wurde 1946 von der Firma Schörling als Zweirichtungswagen mit Schienenschleifeinrichtung und Schneepflug gebaut. Der letzte Einsatz in Braunschweig war Mitte der 80er Jahre.

Salzgitter

von Andreas Gürtler

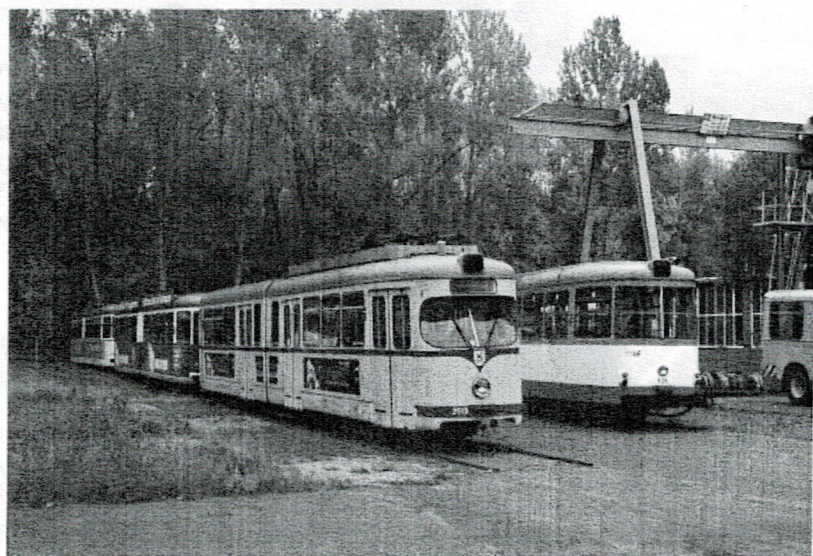
Am 5.10.00 trafen in Salzgitter neben dem Braunschweiger ATw auch die Düsseldorfer Fahrzeuge Tw 2513 und ATw 5113 ein. In den nächsten Wochen werden aus Frankfurt/Main noch 10 Fahrzeuge des Typ N erwartet. Nachfolgend die aktuelle Aufstellung der vorhandenen Fahrzeuge:

Braunschweig: ATw 415

Düsseldorf: ATw 5113, Tw 2513, Werkstattbus 9875

Frankfurt/M.: Tw 201, 601, 605, 614, 619, 622, 625, 626, 627, 629, 639, 644, Bw 1201, 1801, 1802, 1803, 1805

Mannheim: Tw 449



Allgemeines

vom Redaktionsteam

Zur Zeit findet mal wieder von der straßenbahnfeindlichen Braunschweiger Zeitung und der CDU eine Schlammschlacht statt. Mit wahren Hetzkampagnen wird, wie schon so oft, probiert die Bevölkerung gegen Neu- und Umbauten zu mobilisieren. Auch einige CDU-Ratsherren machen Meinungsäußerungen mit polemischem Extremismus, so als stürzten die Planungen der Verkehrs-AG die Stadt in den Ruin.

Der ganze Zorn hat sich durch die Umbaupläne der Fallersleber Straße (Verlängerung der Gliesmaroder Straße SL 3 und 8, bahneigener Körper) entfacht. Wie immer geht es natürlich um Parkplätze und den Wegfall einer Fahrspur für den Autoverkehr. Welche Dimension das Ganze annimmt, zeigt sich in Äußerungen einiger CDU-Politiker: „Werden wir die nächste Kommunalwahl gewinnen, werden unter anderem die Umspurpläne der Verkehrs-AG eingestampft und die Verkehrs-AG wird entmachtet!?!“

Auch der neue CDU-Oberbürgermeister-Kandidat, übrigens ein ehemaliges NPD-Mitglied, hat sich unter den Mitarbeitern der Verkehrs-AG mit seinen Äußerungen keine Freunde gemacht: „Die Besitzstände und Löhne der Beschäftigten sind nicht mehr zu wahren. Die Stadt sollte die Verkehrs-AG für die symbolische Mark an ein privates Unternehmen abgeben, welches die Sanierung übernimmt.“ Aber die dickste Kröte war wohl: „So oder so werde es einen beträchtlichen Arbeitsplatzabbau geben.“

Es bleibt nur zu hoffen, daß dieser ewig gestrige, rechte Politiker nicht im Jahre 2001 die Wahl gewinnt und wieder in seine Dresdner Anwaltskanzlei zurückkehren wird.

Schienen in der westlichen Innenstadt (Teil 3 und vorläufiger Schluss)

von Lutz Sebbesse

Die Entwicklung und der Ausbau der Schienenstrecken in den 60er, 70er und 80er Jahren war geprägt von den Planungsgrundsätzen der strikten Trennung der Verkehrsarten. Hier sei nur an den Gipfel "grosstädtischer" Instrumentarien erinnert: Der sogenannte "Horten-Tunnel".

Der Chic dieser, aus heutiger Sicht Fehlentwicklung prägte und bestimmt bis in die jüngste Zeit den Umgang mit dem Öffentlichen Nahverkehr insgesamt und mit der Stadtbahn im Speziellen. An die Rekonstruktion eines wirklichen Netzes, wie es bis zur Einrichtung des Cityrings im Oktober 1960 noch bestand, war in den Jahren der automobilen Aufrüstung nicht zu denken.

Erst Ende der 80er Jahre begann die Braunschweiger Verkehrs-AG Planungen für neue Strecken zunehmend selbst in die Hand zu nehmen. Mit der durch den damaligen Stadtbaurat Dr. Beckmann verbundenen Neuorientierung der Stadtplanung - weg vom technokratischen hin zum integrativen Planungsmodell - konnte gemeinsam ein Zielkonzept für den Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs erarbeitet werden. Im Jahr 1992 beschlossen die Gremien der Stadt Braunschweig das "Prioritätenkonzept Stadtbahn". Hier wird die Netzentwicklung der Stadtbahn in kurz-, mittel und langfristig beschrieben.

Besondere Berücksichtigung fand der "Schwachpunkt" im Zuge des Bohlwegs: Schon bei Realisierung einiger Projekte und der damit verbundenen Fahrgast-Nachfragesteigerung im Stadtbahnbereich war absehbar, dass es mittelfristig zu Überlastungen der Stammstrecke Hagenmarkt - Waisenhausdamm kommen würde. Gleichzeitig würde die Substituierung des Busangebots zu einer Schwächung der Entwicklung in der westlichen City führen. Deshalb sieht das "Prioritätenkonzept" eine Strecke im Bereich der westlichen Innenstadt vor. In den, wenn auch recht kleinsassstäblichen, Plänen wird diese Neubaustrecke seit je her im Zuge der Gördelinger- und Brabantstraße geführt. Die Priorität wurde seitens der Verwaltung zunächst als nicht so hoch eingestuft. Allerdings beschlossen die Gremien eine Höherstufung, ähnlich dem Projekt "Wenden", das von "4" auf "1" befördert wurde und seit August das 1999 erfolgreich in Betrieb ist. Die politische Willensbildung unterstützt zu der Zeit die Ideen der Braunschweiger Verkehrs-AG wohlwollend: Die Priorität der Strecke wird von "4" auf "2" gehoben. Auch die veröffentlichte Meinung in der seit Einstellung der Strecken in den 50er Jahren nicht mehr so vielfältigen, ja gar einseitigen Presseszene, berichtete

sachlich über den einstimmigen Beschluss im Planungsausschuss vom Januar 1993 zur westlichen Innenstadtstrecke.

Hierzu eine Einschätzung vom Schreiber dieser Zeilen:

Hätte die Verkehrs-AG nicht zu diesem Zeitpunkt bereits intensiv in den Planungsvorbereitungen für die Strecke in der Fr.-Wilhelm-Straße gesteckt, sondern hätten beide Strecke gleichzeitig die planungsrechtliche Hürde genommen, wäre die westliche Innenstadtstrecke heute schon realisiert.

Die westliche Innenstadtstrecke hat insgesamt einen höheren Nutzen für Fahrgäste (Altstadtmarkt und Kohlmarkt!) und Betrieb (Beseitigung des Schwachpunkts Stammstrecke und flexible Netzentwicklung).

Im Rahmen der Planungen für die Friedrich-Wilhelm-Straße ist oft nach der Möglichkeit der Integration der Westlichen Innenstadtstrecke gefragt worden. Seitens der Verkehrs-AG ist erst auf Wunsch der Stadtverwaltung auf die Darstellung des Abzweigs am Friedrich-Wilhelm-Platz in Richtung Bankplatz verzichtet worden.

Mit dem Verzicht des Abzweigs ist auch eine Stück Glaubwürdigkeit abhanden gekommen, wie ernst es alle Beteiligten mit der Realisierung dieser Strecke meinen.

Die wesentlichen Vorteile seien hier noch einmal kurz skizziert:

Direkte Erreichbarkeit der westlichen Innenstadt (Altstadtmarkt, Kohlmarkt und Neue Straße) für Fahrgäste der Stadtbahn mit kurzen Fußwegen in die Einkaufscity.

Entlastung der Nord-Süd-ÖPNV-Achse (Stammstrecke) über den Bohlweg.

Verbesserung des Störungsmanagements bei Unterbrechungen auf der Stammstrecke z. B. durch Unfälle, Großveranstaltungen, Bau der RegioStadtBahn.

Flexibilität in der Betriebsabwicklung durch Nutzungsmöglichkeit einer zweiten Nord-Süd-Verbindung.

Flexibilität in der Angebotsgestaltung durch zusätzliche Linienastverknüpfungen über die westliche Innenstadtstrecke.

Entlastung langfristig von Busverkehr bei Umstellung der Linien in Richtung Lehnendorf - Kanzlerfeld und Rüningens - Leiferde.

Was gibt es nunmehr sieben Jahre nach dem Grundsatzbeschluss zum Stand der Arbeiten zu berichten?

Quasi "außerhalb" der Häuser Stadtverwaltung und Verkehrs-AG haben sich mit der Industrie- und Handelskammer (IHK) und dem Arbeitsaus-

schuss Innenstadt (AAI), der anliegende und vermeintlich betroffene Einzelhändler positiv beeinflusst, wesentliche Meinungsbildner in der Stadt Braunschweig dem Projekt angenommen, weil es ein überzeugender und unverzichtbarer Bestandteil eines zukunftsfähigen Verkehrskonzeptes für die Erreichbarkeit der Braunschweiger City ist. Die IHK hat im Rahmen mehrerer Veranstaltungen eine Moderatorenrolle übernommen, die eine integrative Planung für alle vom Bau und Betrieb dieser Strecke Betroffenen einfordert.

Leider wird diese Rolle gleichermaßen von Verkehrs-AG und Verwaltung nicht so recht erkannt und wahrgenommen.

Welchen Hintergrund das zögerliche Verhalten haben mag ist nicht zu erkennen. Denn mit einem derart über alle Grenzen von Politik und Wirtschaft anerkannten Partner wie der IHK als Katalysator zusammen ein Projekt dieser Komplexität umzusetzen, ist für die Braunschweiger Planungslandschaft eine geradezu einmalige Chance. Diese sollte nicht leichtfertig verschenkt werden, zumal gerade die Westliche Innenstadstrecke ein Vorhaben ist, dessen Nachhaltigkeit von kaum einem anderen Projekt übertroffen wird und durchaus wesentlich die Zukunft des innerstädtischen Schienenverkehrs bestimmt.

Stand der Dinge:

Die Verwaltung ist vom Rat der Stadt beauftragt worden, von einem Stadtplanungsbüro einen Entwurf für die städtebauliche Integration der Strecke anfertigen zu lassen.

Parallel dazu hat die Verkehrs-AG ein Ingenieurbüro eingeschaltet, welches eine Vorplanung für die Trassierung erarbeitet.

Mit diesem Procedere kommt die Verwaltung dem Wunsch der Politik nach, die nach ihrer Ansicht nicht so gelungene Gestaltung in der Friedrich-Wilhelm-Straße - damals vom Planungsamt in Eigenregie entwickelt - bei der Westlichen Innenstadstrecke zu vermeiden.

Für den weiteren Fortschritt bei der Realisierung der Westlichen Innenstadstrecke ist von Bedeutung, mit welchem Schwung sich das Projekt "RegioStadtBahn" entwickelt. Bei der Beschlussfassung zeichnete sich die RSB kaum am Horizont ab. Im Interesse der Fahrgäste für einen reibungslosen Stadtbahnbetrieb während des Umbaus der Stammstrecke erscheint die Notwendigkeit einer Verbindung via Altstadtmarkt, wie sie im Prinzip bis 1959 schon einmal existierte, unverzichtbar.

Mit dieser Strecke bietet sich die frühzeitige Einführung der RSB sogar über die Westliche Innenstadtstrecke an, die in jedem Fall dreischiellig gebaut wird.

Bleibt abschliessend zu hoffen, dass sich bei der Mittelvergabe Verkehrs-AG und RSB nicht gegenseitig Konkurrenz machen, sondern im Interesse einer zukunftsorientierten Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs eine Umsetzung des Projekts "Westliche Innenstadtstrecke" möglichst bald erreicht wird.

Berichte aus dem Verein

Neujahrswandfahrt am 07.01.2001

von Redaktionsteam

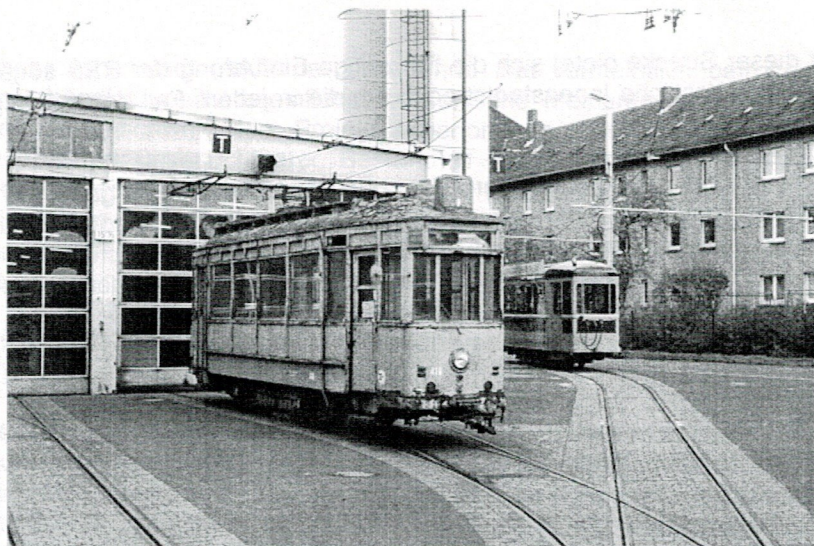
In der letzten BIN-Info 3/2000 wurde die Neujahrswandfahrt mit dem Hinweis angekündigt, diese beginne nun wieder in der Wendeschleife am Hauptbahnhof. Hierbei ist leider ein Fehler unterlaufen, wie uns ein aufmerksamer Leser mitgeteilt hat. Zwar kann die Schleife wieder befahren werden, dort befindet sich jedoch keine Haltestelle mehr. Insofern erfolgt der Zustieg bei der Neujahrswandfahrt an der Haltestelle Hauptbahnhof, Bahnsteig D. Wir bitten um Beachtung. Die seit über 30 Jahren stattfindende Straßenbahnwandfahrt beginnt um 10.15 Uhr (Fahrpreis: DM 6,00). Eingesetzt werden ein Museumszug und der Tw 0051. Kalte und warme Getränke werden verkauft. Voranmeldung ist nicht erforderlich. Veranstalter ist die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V..

Spenden für Tw 82

von Bernd Lüttge

Die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. hat jetzt ein Sparkonto eingerichtet, auf dem Spenden für die Aufarbeitung des Tw 82/418 gesammelt werden.

Wer für die Aufarbeitung spenden will, kann seine Spende auf das Konto der BIN (Konto-Nr. 200 65 67 bei der Nord/LB, BLZ 250 500 00) mit dem Verwendungszweck „Tw 82“ überweisen. Die Spende wird dann weitergeleitet.



Tw 418 im heutigen Zustand auf dem Betriebshof Altewiek

Seit 40 Jahren fährt die Straßenbahn zum neuen Hauptbahnhof vom Redaktionsteam

Zum Thema „Seit 40 Jahren fährt die Straßenbahn zum neuen Hauptbahnhof“ hielt Dieter Höltge am 10.11.2000 einen Dia-Vortrag im großen Saal des Nordbahnhofes. Neben Vereinsmitgliedern waren auch zahlreiche externe Besucher erschienen, obwohl die Ankündigung des öffentlichen Vortrages in der Braunschweiger Zeitung sehr kurzfristig erfolgte. Das Kommen hatte sich in jedem Fall gelohnt. Mit einer großen Anzahl von Bildern erlebten die Besucher 40 Jahre Eisenbahn-, Straßenbahn-, Stadt- und Stadtentwicklungsgeschichte, wobei hierzu umfangreiche Erläuterungen gegeben wurden.

Wie die Situation vier Jahre nach der Eröffnung des Hauptbahnhofes in Braunschweig aussah, zeigt das Titelfoto dieser BIN-Ausgabe aus dem Jahr 1964.

Rückblick

Vollwerbung an Straßenbahnfahrzeugen

von Dirk Rühmann

In der Zeitschrift unseres Vereins, Ausgabe 3/2000, ist auf der vorletzten Seite zu lesen: „Die erste Vollwerbung an Tw und Bw wird eingeführt.“ Das Ganze steht unter der Überschrift „Vor 10 Jahren“. Demnach müßte es sich um das Jahr 1990 handeln. Das ist aber falsch. 1986 erhielt der Tw 7753 Vollwerbung „Coca Cola“. Im September desselben Jahres bekam der Bw 7775 diese Werbung. Der erste Zug mit Vollwerbung war da. Im November 1987 bekam der 7756 mit 7771 Vollwerbung „AOK“. Im September 1987 erhielt 7556 Vollwerbung „Baby Starke“, im Juni 1988 kam der Bw 7476 mit derselben Werbung dazu. Im Januar 1989 erhielt 7755 mit 7776 Vollwerbung „Westermann“, die blaue Version. Im Sommer 1989 Totalwerbung „Play Off“ für 7752 mit 7774. 1990 bekommt 7761 mit 7772 Vollwerbung „Westermann“, die weiße Version.

Im Jahre 1990 liefen bereits sechs Züge mit durchgehender Vollwerbung. Eingeführt wurde sie 1986!

25 Jahre 6x-Gelenktriebwagen Typ „Mannheim“

von Jörg-Michael Meschkat

Fast unbemerkt von der Öffentlichkeit „feiern“ die 1975 ausgelieferten 6x-Gelenktriebwagen vom Typ „Mannheim“ (7551 bis 7556) in diesem Jahr ihr 25-jähriges Dienstjubiläum. Genauso lange nämlich stehen die vorgenannten Fahrzeuge in den Diensten der Braunschweiger Verkehrs-AG und fahren seither ohne größere Pannen tagein und tagaus über das Braunschweiger Schienennetz. Zurecht gehören sie auch mit zu den zuverlässigsten Fahrzeugtypen im Fahrzeugbestand der Verkehrs-AG. Zusammen mit den acht bzw. zwölf identischen Gelenktriebwagen aus den Jahren 1973 und 1977 stellen sie derzeit knapp fünfzig Prozent des gesamten Wagenparks dar, und bilden somit auch das Rückgrad im täglichen Dienst. Nicht zuletzt hat dieser Fahrzeugtyp über Jahre hinweg das Stadtbild Braunschweigs mit geprägt. Sollte sich die Braunschweiger Verkehrs-AG entscheiden, über den Prototypen mit der Fahrzeugnummer 0051 hinaus weitere 6x-Gelenktriebwagen mit einem Niederflurmittelteil versehen zu lassen, so würden uns diese Fahrzeugtypen noch mindestens weitere zehn Jahre erfreuen. Warten wir es ab.

Nachstehend einige Fotos vom Typ „Mannheim“ aus der Serie 7551 bis 7556.



Die Geschichte des Sandtransport-Triebwagens 352 ex Tw 146 der Kieler Verkehrs AG

von Peter Holtorff ergänzt durch Günther Weber und Jürgen Branat
(aus „Spurweite 1100“ – Freunde der Straßenbahn Kiel e. V.)

Der Triebwagen wurde im Jahre 1900 in einer Serie von 25 Triebwagen an die Allgemeine Lokal- und Straßenbahn Gesellschaft Berlin, Betriebsverwaltung Kiel, geliefert. Gebaut wurden die Wagen 80 - 104 von der Fa. P. Herbrand & Cie in Köln-Ehrenfeld. Unser Wagen hatte die Nr. 91, an der Seite sechs kleine Fenster und vorne und hinten offene Plattformen.

Der Triebwagen wurde in der Zeit von 1909 bis 1912 umgebaut. Er bekam 3 große Seitenfenster und ein neues, hohes Dach. Auch der Radstand wurde vergrößert.

Von 1919 bis 31. Oktober 1929 war der Wagen als Schlepptriebwagen im Depot Gaarden stationiert. Er hatte einen hellgrauen Anstrich und einen Teller für die Liniennummer.

Am 5. September 1928 bekam der Triebwagen stärkere AEG-Motoren und hatte nun eine Leistung von 2 x 45 KW. Zu diesem Zeitpunkt erhielt er die neue Nr. 128.

Am 30. Januar 1930 wurde der Wagen ein zweites Mal umgebaut, auf jeder Plattform 2 Schiebetüren und ein Dach mit Oberlichtern. Auch wurde das Fahrgestell den Hamburger Wagen 150 - 191, die in den Jahren 1908 und 1909 an die Kieler Straßenbahn geliefert wurden, angeglichen. Der Triebwagen wurde jetzt in Nr. 146 umnummeriert und bekam auf dem Dach, in Fahrtrichtung rechts, den sogenannten Kieler Würfel für die Liniennummer.

Am 10. September 1945 wurden die beiden Motoren USL 333 aus dem Triebwagen 224 eingebaut. (Sie entstanden 1940 in Wismar für die Kieler Straßenbahn, die derzeit noch Allgemeine Lokalbahn und Kraftwerke AG hieß) Nun durfte der Triebwagen 146 auch mit 2 Beiwagen fahren. Diese Motoren wurden bereits wieder am 8. Dezember 1950 durch die neuen Einheitsmotoren EM 60/600 der AEG ersetzt und erbrachten jetzt eine Leistung von 2 x 60 KW.

Der Triebwagen 146 hat in der Zeit vom 9. Februar 1942 bis 23. Dezember 1954 auf den Gleisen der Kieler Straßenbahn ca. 380150 km zurückgelegt.

1957 ereignete sich noch ein spektakulärer Unfall mit dem Tw 146. Der Wagen befand sich am 14. Dezember 1957 auf der Linie 2 und befuhr die Adolfstraße in Richtung Reventlou. Nach Aussage des Fahrers war die Betätigung der E-Bremse wirkungslos, so daß der Wagen (nur noch durch die Handbremse abgebremst) in der Kurve Adolfstraße / Lornsenstraße durch zu hohe Geschwindigkeit aus der Kurve kippte und auf der Seite liegen blieb. Verletzte Personen gab es nicht. Bei der Untersuchung des Fahrschalters wurde kein Fehler oder ähnliches an den Schaltkontakten festgestellt.

Am 2. Dezember 1961 wurde der Triebwagen 146 zum Sandtransport-Triebwagen 352 umgebaut und war als solcher bis zum 31. Mai 1984 im Einsatz.

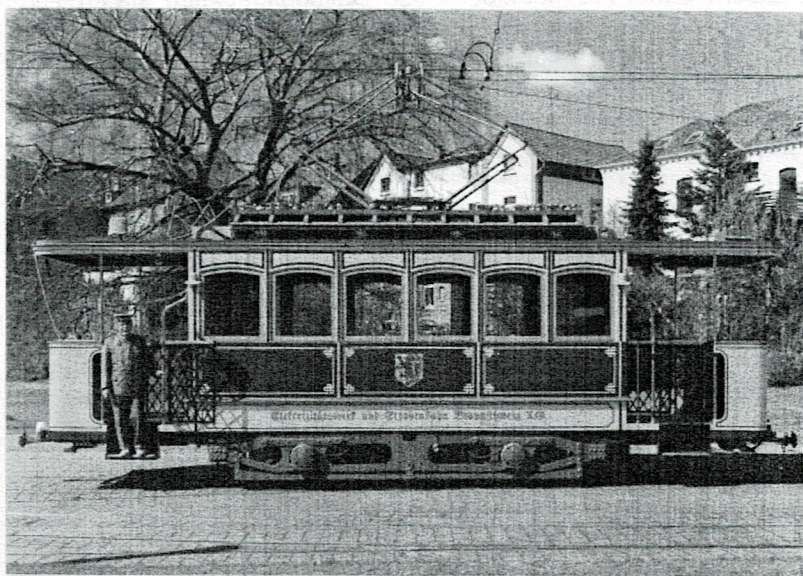
Seit Juni 1984 war der Wagen im Betriebshof Gaarden abgestellt und wurde von einer Gruppe Kieler Straßenbahnfreunde wieder zum Triebwagen 146 zurückgebaut. Ziel war eine Überstellung im August 1984 an den VVM Schönberger Strand. Unvorhergesehene Pläne der KVAG durchkreuzten das Vorhaben. Nach äußerlicher Wiederherstellung einschl. Neulackierung und Beschriftung ging die Reise am 8. August 1984 in das Deutsche Straßenbahn Museum Hannover-Wehringen (DSM) (heute als Hannoversches Straßenbahn-Museum HSM bekannt) Nach Meldung von Straßenbahnfreunden war er dort, bedingt durch die Aufstellung im Freien, dem Verfall ausgesetzt. Das HSM hat noch ein gleichartiges Fahrzeug in ihrem Bestand. Es handelt sich hierbei um den Fahrschulwagen mit der Nr. 350.

Am 20. August 1992 wurde der Triebwagen an die Braunschweiger Verkehrs-AG verkauft und in Braunschweig im Betriebshof hinterstellt. Geplant war eine Aufarbeitung zum Museumswagen für das 100 jährige Jubiläum der Braunschweiger Straßenbahn im Jahre 1997.

Am 11. Oktober 1995 erfolgte die Verladung, und einen Tag später der Transport des Tw 146 nach Krakau in Polen. Es erfolgte der Umbau in den Ursprungszustand (?) von 1900 mit offenen Plattformen. Dabei wurde auch an die heutige Technik gedacht. Er läßt sich so ausrüsten, daß er problemlos den Anforderungen der heutigen BO Strab genügt.

Dabei sind dann allerdings Scheinwerfer etc. nicht nach dem Erscheinungsbild der Jahrhundertwende.

Am 27. November 1996 traf er als Museumstriebwagen 103 wieder in Braunschweig ein. Er fand nicht nur bei Straßenbahnfreunden große Beachtung. Im gelb/grünen Farbleid wirkt dieser ehemalige Kieler Triebwagen wieder wie neu. Wünschen wir dem 100 Jahre alten Wagen noch ein langes Leben auf der 1100 mm Spur.



Die bisher bekannten Systeme von S- Bahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen

(Mischformen erschweren häufig eine eindeutige Zuordnung)

von Andreas Gürtler

Stadtschnellbahnen sind vorwiegend elektrisch betriebene, in sich geschlossene Schienenbahn-Systeme, die dem öffentlichen Personennahverkehr innerhalb einer Stadt (Hoch- und Untergrundbahnen) oder einer Stadtregion (S-Bahn) dienen und während der ganzen täglichen Betriebszeit in starrem Fahrplan mit kurzen Zugfolgen verkehren. An nur gelegentlich höhengleichen Kreuzungen mit dem Straßenverkehr haben Schnellbahnen absoluten Vorrang (Andreaskreuz, rotes Blinklicht, Schranken, Halbschranken und Lichtzeichen).

Die deutsche Bahn AG betreibt in den Ballungsgebieten stadtregion-übergreifend – z. B. Rhein-Ruhr und Rhein-Main – **S-Bahnen**, die nicht in einem geschlossenen von den Fernbahnen völlig unabhängigen System während der Normalverkehrszeiten mit Zugfolgezeiten von 20 Minuten und mehr verkehren und deshalb strenggenommen nicht zu den Stadtschnellbahnen zählen.

Die Wuppertaler **Schwebebahn** ist eine Stadtschnellbahn besonderer Bauart.

Stadtbahnen werden streckenweise vom Straßenverkehr völlig unabhängig als **U-Bahnen** geführt. In den Außenbereichen verkehren sie oberirdisch auf besonderem Bahnkörper, wobei höhengleiche Kreuzungen mit dem Straßenverkehr üblich sind, ohne daß den Stadtbahnen ein absoluter Vorrang im Programm der Signalanlagen des Straßenverkehrs eingeräumt wird.

Straßenbahnen sind elektrisch betriebene Schienenbahnen, die entweder auf in der Straße eingelassenen Rillenschienen (straßenbündiger Bahnkörper, früher Gleiszone genannt) oder auf besonderem Bahnkörper geführt werden. Straßenbahnen unterliegen bei Benutzung des öffentlichen Verkehrsraumes den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung.

Leistungsdaten stadtregionaler ÖPNV-Systeme (Stand Ende 1997):

	Gleichstrom-S-Bahnen		U-Bahnen	Stadt-bahnen	Straßen-bahnen
	Berlin	Hamburg			
Anzahl der Städte mit	1	1	4	13	56
Streckenlängen (km)	295	110	340,2	598,3	1980,5
Anzahl der Linien	13	6	21	71	319
Anzahl der Fahrzeuge	736 zwei- teilig	168 drei- teilig	1320	1524	5822

Daten technischer Entwicklung und verschiedener Betriebseröffnungen

- 1767 Eisenbarren erstmals als Schienen in einem englischen Werksgelände verlegt.
- 1768 Ortsfeste Dampfmaschine für James Watt patentiert.
- 1801 Erste öffentliche Pferdeisenbahn zwischen Wandersworth und Croydon zur Beförderung von Kohlen, Korn sowie anderer Güter und Waren vom englischen Parlament konzessioniert.
- 1804 Erste brauchbare Dampflokomotive in einem englischen Bergwerk.
- 1825 Erste öffentliche Dampfisenbahn der Welt auf der Strecke Stockton – Darlington mit der Lokomotive „Locomotion“ von Stephenson in Betrieb.
- 1828 Erste Pferdeisenbahn auf dem Kontinent zwischen Budweis und Kerschbaum.
- 1833 Friedrich List legt seine Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems“ vor.
- 1835 Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth (7.12.1835) und zwar für den Personenverkehr. Die Lokomotive „Adler“ wurde von Stephenson erbaut.
- 1838 Erste deutsche Lokomotive „Saxonia“ nach Plänen von Prof. Andreas Schubert in der Maschinenfabrik Übigau gebaut.
- 1863 Erste Unterpflasterbahn mit Dampftrieb in London, Metropolitan-Line (1905 elektrifiziert)
- 1866 Erste dampfbetriebene Personennahverkehrsstrecke in Hamburg (1907 elektrifiziert).
- 1881 Erste elektrische Straßenbahn in Berlin-Lichterfelde (Werner von Siemens).
- 1882 Inbetriebnahme der Berliner Stadtbahn im Dampftrieb (1926 elektrifiziert).
- 1890 Erste elektrische U-Bahn in London-City und South-London.
- 1892 Rudolf Diesel meldet die Konstruktion eines rationellen Wärmemotors zum Patent an.
- 1895 Erster elektrischer Triebwagen auf der Strecke Meckenbeuren-Tettngang.
- 1896 Erste elektrische U-Bahn-Strecke auf dem Kontinent in Budapest.
- 1901 Erster Teilabschnitt der Wuppertaler Schwebebahn dem Verkehr übergeben.
- 1902 Eröffnung der Berliner U-Bahn.
- 1912 Eröffnung der Hamburger Hochbahn.
- 1927 Erster erfolgreicher Einsatz von Triebwagen mit Dieselmotoren.
- 1964 Inbetriebnahme des japanischen Tokaido-Express.
- 1966 Erstmals planmäßige Fahrten mit 200 km/h bei der Deutschen Bundesbahn.
- 1971 Aufnahme des IC-Verkehrs in der Bundesrepublik Deutschland.
- 1981 Aufnahme des TGV-Verkehrs in Frankreich.
- 1984 Inbetriebnahme der Transrapid-Versuchsstrecke im Emsland.
- 1991 Aufnahme des ICE-Verkehrs auf den Neubaustrecken der Deutschen Bundesbahn.

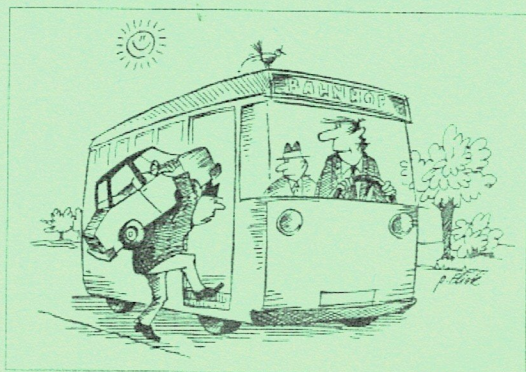


FROHE WEIHNACHTEN UND EIN GESUNDES NEUES JAHR

wünschen Redaktion und Mitarbeiter des Mitteilungsblattes der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. allen Lesern.

Wir bedanken uns für das Interesse im abgelaufenen Jahr.

Auch 2001 sind wieder vier Ausgaben der BIN-INFO geplant, die jeweils im März, Juni, September und Dezember erscheinen werden. Anregungen und Beiträge werden hierzu gern entgegengenommen.



Fortbildung mit Humor: Karrikatur zu einer Abhängigkeit