



BIN-Info

Die digitale Vereinszeitschrift der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Ausgabe 2/2025

Jahrgang 3

Oktober 2025



Highlights dieser Ausgabe:

25 Jahre Hängebauchschwein – Die Geschichte eines Unikats Teil 2

Reisebericht – Augustów in Polen

Rückblick: Rundfahrten zur 15. Braunschweiger Kulturnacht

Modellbusse aus Braunschweig – Mercedes-Benz

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Impressum | 3 |
| Terminkalender..... | 4 |
| Wichtige Hinweise des Vorstandes | 4 |
| Ein paar Worte vorab | 5 |
| Mit Tw 41 beim Braunschweiger Stadtfrühling..... | 5 |
| Modellbusse aus Braunschweig – Mercedes-Benz (Teil 3) | 7 |
| Oldtimertreffen am 1. Mai | 8 |
| Vorübergehende Stilllegung der Strecke nach Stöckheim..... | 9 |
| Rundfahrten zur 15. Braunschweiger Kulturnacht..... | 12 |
| Ausbildung bei der Verkehrs-GmbH – Ein ausgelernter Azubi erzählt (Teil 5) | 14 |
| Rollender Vereinsabend mit Triebwagen 103..... | 19 |
| Abschied MAN Gelenkbusse in Bremen | 22 |
| Reisebericht – Augustów in Polen..... | 23 |
| 25 Jahre Hängebauchschwein – Die Geschichte eines Unikats (Teil 2)..... | 30 |
| „trendsporterlebnis“ mit Heinrich..... | 37 |
| KVG und VLG im Fußballleinsatz..... | 38 |
| Sperrung des Kornmarkes in Wolfenbüttel..... | 39 |
| Bauarbeiten und betrieblich Interessantes..... | 40 |
| Das besondere Bild zum Schluss | 48 |

Titelbild: Tw 103 am 01.08.2025 auf dem Lessingplatz (David Köhler).

Das besondere Bild zum Schluss: Arbeitstriebwagen 408 auf dem Betriebshof Altewiek, ca. 1950er Jahre (Stadtwerke Braunschweig).

Trenner zwischen den Artikeln:

Seite 5 & 47: Grafik 69er Triebwagen (K. J. Schrader, Bearbeitung: David Köhler).

Seite 8 & 39: Grafik Anderthalbdecker (Godwin T. Petermann, Bearbeitung: David Köhler).

Seite 30: Grafik Zweiachser (Bruno Bock, Bearbeitung: David Köhler).

Impressum

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

Herausgeber

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

Vorstand

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

Bankverbindung

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

Redaktion

Bernd Hantschick (V.i.S.d.P.), David Köhler, Luka Mio Meskat und Christoph Heine
E-Mail: redaktion@bin-info.de

Mitarbeit an dieser Ausgabe

Bernd Hantschick, Jens Ehlers, Luka Mio Meskat, Marc Götzl, Andreas Gürtler, Christoph Heine und David Köhler

Hinweise:

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

Auflage:

Online-Ausgabe (nur zum Download)

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

Eine Bitte der Redaktion:

Die BIN-Info lebt von der Vielfalt der Artikel und den unterschiedlichen Interessen und Sichtweisen der Autoren. Die Redaktion freut sich jederzeit über Beiträge, Fotos oder Hinweise an redaktion@bin-info.de. Gerne nehmen wir auch Anregungen oder Ideen aus unserer Leserschaft auf.

Mit der Einsendung von Texten, Fotos etc. versichert der Absender, dass er über die erforderlichen Rechte daran verfügt und erklärt sein Einverständnis mit der unbefristeten Nutzung, insbesondere der Veröffentlichung – ggf. nach redaktioneller Bearbeitung – in der BIN-Info und auf der Internetseite der BIN.

Terminkalender

von der Redaktion

Jeden 3. Freitag im Monat

18:00 Uhr

BIN-Stammtisch in der Jahnklause

Ort: Jahnklause, Wolfenbütteler Straße 59, 38102 Braunschweig,
Tram 1 & 2: Haltestelle „Jahnplatz“, Bus 420: Haltestelle „Bürgerpark“.

Hinweis:

Für eine reibungslose Essensbestellung wird eine Woche vorher eine Essensabfrage durchgeführt. Wer was essen mag, sendet sein Gericht an info@bin-info.de oder per WhatsApp an David Köhler.

Samstag, 8. November

09:10 Uhr / 12:00 Uhr
(Nur Mitglieder)

Vereinsausflug nach Bremen (FdBS)

09:10 Uhr Treffen am Hauptbahnhof Braunschweig, (vsl.) Gleis 5., Fahrt mit RE nach Bremen, alternativ individuelle Anreise nach Bremen
12:00 Uhr Treffen mit den Freunden der Bremer Straßenbahn (FdBS) an der Haltestelle Hauptbahnhof-Nord/Messe, Rundfahrt mit historischem Triebwagen zum Straßenbahnmuseum Sebaldsbrück, Museumsführung, gemütliches Beisammensein, Rückfahrt mit einem Oldtimer zum Hauptbahnhof, individuelle Rückfahrt.

Hinweis:

Wir sammeln am 08.11.2025 von jedem Teilnehmer 10 € ein, die wir in voller Höhe als Spende an die FdBS weitergeben

7756 – Letzte Fahrt vor der HU

Sonderfahrt mit den Mannheimern 7756+7772 und 41
Die Details werden noch bekanntgegeben

Vorbereitung Nikolausfahrt & Weihnachtsfeier

Packen der Nikolausbeutel und gemeinsames Essen im Restaurant

Nikolausfahrt

Abfahrt Friedrich-Wilhelm-Platz (Okerseite)

Neujahrsfahrt 2026

Programm und Veranstaltungsort werden noch bekanntgegeben

Den aktuellen Terminkalender finden Sie auf www.bin-info.de.

Wichtige Hinweise des Vorstandes

Für einen schnelleren Austausch über aktuelle Themen haben wir eine interne WhatsApp Gruppe eingerichtet. Bei Interesse bitte ein Mail mit einer kurzen Einwilligung an info@bin-info.de oder eine WhatsApp Nachricht an den 1. Stellvertretenden Vorsitzenden Christoph Heine.

Soweit noch nicht geschehen, bitten wir alle Vereinsmitglieder ohne SEPA-Lastschriftmandat, den Vereinsbeitrag für das Jahr 2025 auf das Vereinskonto (Impressum) zu überweisen.

Ein paar Worte vorab ...

von Bernd Hantschick

Liebe Mitglieder und Freunde der BIN,

zunächst einmal Danke für Ihr Interesse an der BIN-Info! Unsere seit Vereinsgründung herausgegebene Mitgliederzeitschrift wurde lange Jahre gedruckt und erscheint seit 2023 „nur“ noch digital. Zwar zähle ich mich auch zu denjenigen, die eine Zeitschrift gerne in der Hand halten und durchblättern, aber die Digitalisierung hat – neben der großen Reichweite – auch einen weiteren Vorteil: Der Kostenfaktor bezüglich der Seitenzahl ist weggefallen. Das erlaubt es uns, den Umfang flexibel zu gestalten und über bestimmte Dinge neu bzw. ausführlicher zu berichten.

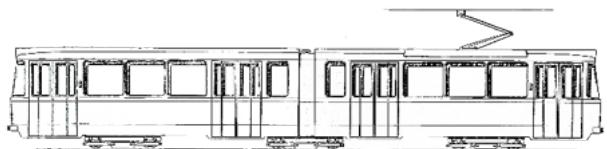
Unser Blick richtet sich hauptsächlich auf Braunschweig, aber darüber hinaus auch auf andere nationale und internationale Nahverkehrsbetriebe. Nun nehmen Rückblicke auf unsere Sonderfahrten einen breiteren Raum ein. Ebenfalls werden Baustellen, Umleitungen etc. seit der letzten Ausgabe dokumentiert. Beides soll im Sinne einer historischen Dokumentation dazu dienen, später einmal einen etwas detaillierteren Blick auf die Ereignisse des Jahres 2025 werfen zu können. So erreichen wir fast die 50-Seiten-Grenze. Wem das zu viel wird, kann gerne mit einem Klick weiterblättern.

Wenn Sie allerdings in dieser Ausgabe Berichte zu unserem Jubiläum „30 Jahre BIN“ vermissen, dann sei an dieser Stelle verraten, dass Vorstand und Redaktion dazu eine Sonderausgabe planen.

Der im März neu gewählte Vorstand gibt neu einen vereinsinternen Newsletter heraus, in dem nach Bedarf über Aktuelles berichtet wird. Außerdem haben wir einen Stammtisch ins Leben gerufen, die Vereinsaktivitäten für 2025 noch erweitert und arbeiten an einem attraktiven Programm auch für 2026. Der Vorstand ist jederzeit offen für weitere Anregungen. Lassen Sie uns gerne auch wissen, welche Themen Sie in der BIN-Info am meisten interessieren.

Und nun wünsche ich Ihnen ein interessante Lektüre!

Bernd Hantschick, Vorsitzender



Mit Tw 41 beim Braunschweiger Stadtfrühling

von Bernd Hantschick (Fotos: Bernd Hantschick)

Am 26. und 27.04.2025 veranstaltete die Stadt Braunschweig den „Stadtfrühling - Frühlingsmode und Mobilitätstrends“. Wie in den Vorjahren auch bot die BIN Sonderfahrten zwischen dem Hauptbahnhof und Inselwall an. Auf dem Hinweg folgten wir dem Linienweg der 1 und 4, zurück fuhren wir über die Friedrich-Wilhelm-Straße und den Lessingplatz.



Andrang am Hauptbahnhof



Pause am Inselwall

Das besondere Highlight dieser Fahrt war der Einsatz von Tw 41, der 1973 in Betrieb genommen wurde und bis 2007 im Linieneinsatz war, zuletzt als Tw 7356. Aufgrund der Initiative der BIN erhielt er 2008 seine Originallackierung „türkis-inka“ zurück. Nach einer über 17-jährigen Abstellzeit und dem Einrollen zur Jahreshauptversammlung wurden nun erstmals öffentliche Fahrten angeboten. Entsprechend groß war das Interesse bei unseren insgesamt sechs Fahrten im Stundentakt mit insgesamt über 600 Fahrgästen.

Entlang der Strecke sahen wir viele „Hingucker“, wohl auch wegen der auffälligen Lackierung in „türkis-inka“. So viele Fotografen am Rand der Strecke haben wir bislang kaum gesehen. Aber all das zeigt, dass das Interesse an historischen Fahrzeugen vorhanden ist und diese nach wie vor viele Menschen anziehen.

Besonders empfohlen sei an dieser Stelle das von „KameraMarlon“ liebevoll erstellte Video: <https://www.youtube.com/watch?v=fEkidN6Gzy8>



Vor dem Schloss



Friedrich-Wilhelm-Straße

Modellbusse aus Braunschweig – Mercedes-Benz (Teil 3)

von Jens Ehlers (Fotos: Jens Ehlers)

Ich selber besitze eine recht umfangreiche Modellbussammlung. Deshalb möchte ich dem geneigten Leser einmal ein paar Busmodelle vorstellen, die es als Braunschweiger Modelle gegeben hat.

Nach dem zweiten Teil Solaris (BIN-Info 1/2025) folgt nun Mercedes-Benz:



Mercedes-Benz O530 Citaro G Facelift

Wagennr.: 0520

Ziel: –

Werbung: (Mit)pendeln Böhmerweg <> Hagenmarkt. Alle Linien!

Hersteller: Rietze



Mercedes-Benz O530 Citaro G Facelift

Wagennr.: 0705

Ziel: –

Werbung: Umweltkampagne

Hersteller: Rietze



Mercedes-Benz O530 Citaro G Facelift

Wagennr.: 0803 (Taufname: Bienrode)

Ziel: M11 Lamme

Werbung: Wir (b)ewegen uns für Sie

Hersteller: Rietze



Mercedes-Benz O530 Citaro G Facelift

Wagennr.: 0920 (Taufname: Saarplatz)

Ziel: 413 Leiferde

Werbung: Wir (b)ewegen uns für Sie

Hersteller: Rietze



Mercedes-Benz Citaro C2

Wagennr.: 1402

Ziel: 418 Stadtpark

Werbung: *Wir (b)ewegen uns für Sie*

Hersteller: Rietze



Mercedes-Benz Citaro C2 G Hybrid

Wagennr.: 2001

Ziel: 413 Querum

Werbung: *Wir bringen dich hin.*

Hersteller: Rietze

Diese Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Wenn Interesse besteht, setze ich die Liste in den nächsten Heften mit den Modellen von MAN und den Tram Modellen gerne fort.



Oldtimertreffen am 1. Mai

von Bernd Hantschick (Fotos: David Köhler)

Wie in den vergangenen Jahren auch nahmen wir am traditionellen Oldtimertreffen des "Braunschweiger Auto Touren - Club e.V. (ADAC)" auf dem Messegelände teil. Es handelt sich um eines der größten Oldtimertreffen nördlich der Mittelgebirge, auf dem überwiegend Pkw zu sehen sind.

Anders als geplant konnten wir nicht mit dem ehemaligen Braunschweiger Bus 7802 (MAN SL200) teilnehmen, weil die HU wegen unerwartet umfangreicher Reparaturarbeiten doch nicht rechtzeitig möglich war. Dafür konnte erfreulicherweise noch sehr kurzfristig Bus 6515 „Heinrich“ (Büssing Anderthalbdecker) präsentiert werden. Er hat bei vielen älteren Besuchern Erinnerungen an eigene Fahrten mit einem Anderthalbdecker wachgerufen. Und die Jüngeren haben gestaunt, was für tolle Fahrzeuge es damals gab.

Heinrich wurde im Verlauf der Veranstaltung einem größeren Publikum an der zentralen Stelle präsentiert und erhielt als Auszeichnung einen Pokal.





Vorübergehende Stilllegung der Strecke nach Stöckheim

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

Am 10. Juli diesen Jahres gegen 13 Uhr entgleiste der Tw 1957 auf der Linie 1 zwischen „Trakehnenstraße“ und „Siekgarten“. Grund dafür sollen in das Gleis gelegte Asphaltstücke gewesen sein.

Im Normalfall wird die entgleiste Straßenbahn mit Hilfe der Feuerwehr wieder eingegleist und anschließend geht wieder alles seinen gewohnten Gang – in diesem Fall kam es jedoch anders, die Strecke ist bis heute gesperrt. Grund dafür sind nach der Entgleisung festgestellte gravierende Gleismängel, die offiziell aber nichts mit der Entgleisung zu tun haben sollen.

Schon am folgenden Tag erklärte die BSVG, dass die Strecke länger gesperrt bleiben würde und konkretisierte dies Ende Juli in einer weiteren Pressemitteilung: bis voraussichtlich Frühjahr 2026 wird es keinen Straßenbahnverkehr nach Stöckheim geben, da weitere gravierende Mängel festgestellt worden sind. Derzeit werden mehrere Gutachten erstellt, die zeigen sollen, ob eine Sanierung der vorhandenen Gleisanlagen möglich ist, oder ob ein kompletter Neubau erfolgen muss. Anschließend muss mit der damals ausführenden Baufirma – die noch recht junge Strecke fällt unter deren Gewährleistung – ein Konzept zur Ausbesserung dieser Mängel erstellt werden. Davon abhängig ist natürlich auch die Gesamtdauer der Streckensperrung.

Die Strecke nach Stöckheim ist abgesehen von der Stichstrecke von der Helmstedter Straße zum Tram-Depot die jüngste Straßenbahnstrecke in Braunschweig und wurde am 14. Oktober 2006

eröffnet. Seit jeher fährt hier die Linie 1 – zu Beginn nur zum Radeklink, seit dem 12. Oktober 2008 bis nach Wenden, zwischenzeitlich sogar als Metrolinie M1. Vom 12. Oktober 2008 bis zum 11. Juli 2009 wurde sie an Werktagen sogar durch die Linie 6 verstärkt.

Ersetzt hat die Straßenbahn damals hauptsächlich die Buslinie 421, die vorher vom Braunschweiger Rathaus über die Leipziger Straße durch Melverode und Stöckheim nach Wolfenbüttel bis zum dortigen Bahnhof fuhr. Diese Linie, früher als Linie 20 und Linie A bezeichnet, war wiederum die Nachfolgerin der alten Straßenbahnlinie A nach Wolfenbüttel, die bis zum Juli 1954 auch durch Stöckheim und Melverode verkehrte.

Probleme gab es auf dem Rasengleis zwischen „Sachsenkamm“ und „Siekgraben“, bei dem eine für Braunschweig einmalige spezielle Gleisoberbauform verwendet wurde, bereits kurz nach dem Bau der Strecke. Die ersten Mängel auf der 2000 m langen Trasse traten laut BSVG bereits im Jahr 2007 auf. Auch für die Fahrgäste waren diese durchaus offensichtlich, so gab es regelmäßig Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 oder gar 10 km/h, mal auf Teilstücken, mal auf dem gesamten Streckenabschnitt. Ebenfalls auffällig war das Schwanken der Fahrzeuge auf dem Abschnitt, was insbesondere bei den älteren Hochflurfahrzeugen auffiel. Zuletzt fanden im Jahr 2020 Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel an dieser Strecke statt.

Aktuell finden an dem Gleisabschnitt keine Arbeiten statt. Die von den Mängeln betroffenen Abschnitte zwischen „Militzstraße“ und „Siekgraben“ wurden zur Begutachtung jedoch bereits freigelegt, u.a. auch an der Stelle, wo der Tw 1957 entgleiste. Nach Informationen der BSVG zeichnet sich jedoch wohl ab, dass nicht der gesamte Bereich des Rasengleises erneuert werden muss, sondern voraussichtlich „nur“ ca. 700 m, auf denen (als Zufallsfund) bei der Untersuchung nach der Entgleisung Gleislagefehler entdeckt wurden. Nach der Einschätzung des Systemherstellers sind die Schäden so gravierend, dass eine Instandsetzung nicht mehr möglich ist. Lediglich die Beton-Längsbalken können vermutlich erhalten bleiben. Die BSVG macht nun Gewährleistungsansprüche gegen die Baufirma geltend. Selbst im günstigsten Fall wird die Freigabe der Strecke frühestens im Frühjahr 2026 erwartet.



Oben und unten links: Das Gleisbett zwischen „Trakehnenstraße“ und „Siekgraben“



Rechts: Begegnung der 420 an der „Bertha-von-Suttner-Straße“



Mit der Streckensperrung zwischen „Sachsen-damm“ und „Salzdahlumer Weg“ musste ein neues Konzept für die Anbindung von Melverode und Stöckheim an den ÖPNV erstellt werden.

Die Linie 1 wird bis zur vollständigen Wiederherstellung der Strecke zur „Anklamstraße“ im Heidberg umgeleitet. Die Haltestellen „Militschstraße“, „Trakehnenstraße“, „Siekgraben“, „Siedlerstraße“, „Stöckheimer Markt“, „Großes Weghaus“ und „Salzdahlumer Weg“ entfallen. Sie entspricht damit nun der ehemaligen Linie 4, die zwischen 1999 und 2008 zwischen Heidberg und Wenden und ab 2004 auch über Hauptbahnhof fuhr.

Für Fahrgäste aus Stöckheim wurde die Buslinie 420 zwischen dem 11. Juli und dem 13. August umgeleitet, so dass sie auf ihrem Weg von Wolfenbüttel zum „Rathaus“ und zurück zusätzlich die Haltestellen „Salzdahlumer Weg“, „Großes Weghaus“, „Stöckheimer Markt“, „Siekgraben“, „Bertha-von-Suttner-Straße“ und „Glogaustraße“ bediente. Durch den veränderten Linienweg verlängerte sich die Fahrzeit in beide Fahrtrichtungen um etwa fünf Minuten.

Fahrgäste von und nach Stöckheim wurden außerdem auf die regulär fahrenden Busse der Linien 421 und 431 mit Umstieg am „Sachsen-damm“ in die Stadtbahnen der Linien 1 und 2 verwiesen.



Seit dem Ende der Sommerferien (14. August 2025) verkehrt die 420 wieder auf dem direkten Linienweg über die Autobahn. Stattdessen werden zusätzliche Busse eingesetzt, die in Stöckheim zwischen den Haltestellen „Salzdahlumer Weg“ und „Sachsen-damm“ als Fahrten der Linie 421 verkehren. Durch die zusätzlichen Fahrten besteht am „Sachsen-damm“ zu jeder Fahrt der Linie 1 ein Anschluss mit einer Umsteigezeit von 3 Minuten und einer Anschlussssicherung. Zusätzlich besteht mit der Buslinie 431 sowie der Stadtbahnlinie 2 eine weitere Fahrtmöglichkeit in Richtung Innenstadt und Hauptbahnhof. Die Haltestelle „Siedlerstraße“ entfällt, da sie von den Linien 421 und 431 nicht bedient werden kann.

Aufgrund der Anschlussssicherung zur Stadtbahnlinie 1 wurden die Fahrzeiten der Linie 421 um wenige Minuten angepasst. Dafür entfällt die Haltestelle „Senefelderstraße“ auf allen Fahrten der Linie 421.

Ein weiterer Nebeneffekt: Aufgrund der durch die Linien 1 und 2 voll ausgelasteten Wendeschleife im Heidberg entfallen die Verstärkerfahrten der Linie 2 morgens und mittags, was auch zur Folge hat, dass der Streckenabschnitt zwischen Bürgerpark und John-F.-Kennedy-Platz und somit die Haltestelle „Leisewitzstraße“ planmäßig gar nicht mehr bedient werden.



Die ersetztweise verstärkte Linie 421 wird mit Gelenkbussen bedient und wartet am „Sachsen-damm“ auf die Fahrgäste aus der Linie 1



Wie die alte Linie 4 verkehrt die Linie 1 aus Richtung Heidberg. Die SH2-Tafel sperrt das Gleis Richtung Stöckheim.

Rundfahrten zur 15. Braunschweiger Kulturnacht

von Luka Mio Meskat (Fotos: Bernd Hantschick)

Die „Nacht mit dem PIN“ erfreut sich inzwischen seit über 30 Jahren großer Beliebtheit – die Rede ist natürlich von der Braunschweiger Kulturnacht, die in diesem Jahr am 14. Juni zum 15. Mal stattfand und ein großes und abwechslungsreiches Programm in der gesamten Innenstadt bot.

Auch die BIN hat sich wieder mit „Rundfahrten im Oldtimer“ daran beteiligt und hat dieses Jahr den Zug aus Tw 113 und Bw 250 eingesetzt. Zwischen 16:30 Uhr und 21:30 Uhr fanden fünf Runden im Stundentakt vom Hauptbahnhof aus über Am Magnitor und Rathaus zum Inselwall sowie von dort aus zurück über Rathaus und Friedrich-Wilhelm-Platz wieder zum Hauptbahnhof statt.

Die kostenlosen Fahrten erfreuten sich sehr großer Beliebtheit. Viele Fahrgäste, die am Rathaus eigentlich auf die Linien 1 oder 2 zum Hauptbahnhof gewartet haben, nutzten die historische Alternative, so dass zum Ende hin sogar die Stehplätze beansprucht werden mussten. Bernd Hantschick und David Köhler begrüßten die zugestiegenen Fahrgäste, erklärten die Route und verwiesen auf das fleißige Schaffnerpersonal, welches regelmäßig mit ihren Spendendosen durch die Wagen ging. So konnte einiges an Spenden, welche der Fahrzeuginstandhaltung und pflege zugutekommen, gesammelt werden.



Links: Der Zug aus Tw 113 und Bw 250 wird auf dem Betriebshof vorbereitet.



Rechts: Am Hauptbahnhof stürmen die ersten Fahrgäste die 85 Jahre alte Dame



Abwarten der Standzeit am Inselwall.



Die Fahrgäste begutachten den Tw 103.



Bis 20.21 Uhr verkehrte die Linie 4.



Nach deren Betriebsschluss konnte nun auch das andere Gleis genutzt werden.



Im Abendlicht wird am Rathaus auf Fahrgäste gewartet.



Feierabend auf dem „Museumsgleis“.

Ausbildung bei der Verkehrs-GmbH – Ein ausgelernter Azubi erzählt (Teil 5)

von David Köhler (Fotos: David Köhler, Jan Haase)

Als Azubis hatten wir offiziell eine geregelte 5-Tage-Woche, die sich jedoch schnell auch mal zu einer 6-Tage-Woche verlängern konnte – besonders nachdem wir den Busführerschein bestanden hatten. So kam es öfter vor, dass wir von der Fahrdiensteinteilung gefragt wurden, ob wir nicht am Wochenende Lust hätten auszuholen.

Gerne half ich aus, vor allem da man dadurch auch die Chance bekam, Strecken und Linienverläufe zu fahren, die man unter der Woche sonst nicht kennenlernen konnte. Der schönste Vorteil am Wochenende war jedoch, dass man sich den Bus bei der Betriebshofausfahrt selbst aussuchen konnte. Leider habe ich den Wert dieses Vorteils erst spät erkannt: So blieben die älteren Wagen –

damals waren es die 09er Linienbusse – häufig stehen, da man doch etwas mehr Bequemlichkeit in einem neueren MAN erwartete.

Aber nicht nur der Fahrdienst war ein Schwerpunkt im 2. Ausbildungsjahr, sondern auch verschiedene Abteilungen. So lernte ich zwei Wochen lang das Marketing und die Öffentlichkeitsarbeit kennen. In dieser Zeit durfte ich für die Social-Media-Kanäle der BSVG Fotos machen (diese wurden z. B. für den „Montagsgruß“ oder das Haltestellenrätsel „Wo bin ich?“ genutzt) und mir anschauen, wie die Betreuung dieser Kanäle abläuft. Außerdem wurden neue Werbekampagnen geplant und Presstermine wahrgenommen. Ein solcher Termin war mit dem Oberbürgermeister Dr. Thorsten Kornblum und unserem Geschäftsführer Jörg Reincke, bei welchem die Solaris-Gelenkbusse 0909 und 0910 an die ukrainische Solidaritätspartnerstadt „Bila Zerkwa“ gespendet wurden.



Wagen 0909 und 0910 des Typs Solaris Urbino III auf dem Straßenbahn Depot.

Eine weitere Abteilung war der Abo-Service des VRB. Hier war ich besonders hilfreich, da sich aufgrund des großen Andrangs auf das Deutschlandticket viele Neukunden anmeldeten. So legte ich neue Kunden an, stellte bestehende Kunden auf das Deutschlandticket um – und durfte sogar mein eigenes Ticket direkt vor Ort bestellen und bearbeiten.

Meine Zwischenprüfung, die aus einem Theorie- und einem Praxisteil bestand, habe ich voller Aufregung bestanden. In der Theorie ging es um Inhalte aus dem Berufsschulunterricht der letzten eineinhalb Jahre. In der Praxis wurde eine Abfahrtskontrolle am Bus durchgeführt sowie Fragen zu Beförderungsbedingungen und dem Liniennetz der BSVG gestellt. Da die Prüfung an einem Mercedes-Benz-Bus der Regiobus Hannover GmbH durchgeführt wurde, konnte ich nicht immer jedes technische Bauteil benennen – besonders, da wir die Vorbereitung an einem MAN gemacht hatten. Dennoch habe ich bestanden, wobei die Ergebnisse der Zwischenprüfung nicht für die Abschlussprüfung relevant sind.

Auch die Berufsschule durfte nicht fehlen. Die Themen überschnitten sich stark mit den Abteilungen. So wurde in den Lernfächern über Marketing und Öffentlichkeitsarbeit gesprochen, Fahrscheine und Vertrieb waren ebenfalls ein Schwerpunkt. Zuletzt wurde das Thema Schienenfahrzeuge behandelt, bei dem wir den generellen Aufbau eines Fahrzeugs erarbeiteten und diesen mittels Plakaten den Mitschülern präsentierten.

Mit Beginn der Sommerferien endete auch der letzte Schulblock für das Ausbildungsjahr. Die „Vocatium“, eine Ausbildungsmesse für Schülerinnen und Schüler, auf der man sich über Ausbildungen und Hochschulen informieren konnte, stand jedoch kurz bevor. Selbstverständlich war die BSVG mit einem Informationsstand vertreten. Volle drei Tage Messe in der Volkswagen Halle machten sich körperlich bemerkbar – gut, dass das Wochenende kurz vor der Tür stand.

Zu den Abteilungen im Büro kam auch noch die Buswerkstatt hinzu. Eine Woche voller Dreck, Lärm und Technik. Das Highlight dieser Woche war definitiv ein Außeneinsatz, bei dem wir mit dem Unimog nach Völkenrode fuhren, da ein Gelenkbus der Linie 416 Kühlwasser verlor. Vor Ort wurde das Leck abgedichtet, die Spuren auf dem Asphalt mit Bindemittel abgestreut und der Bus anschließend eingefahren. Gelenkbus vorne, Unimog hinten – so konnte bei erneutem Austritt direkt gehandelt werden, ohne eine Spur durch die gesamte Stadt zu ziehen.

So schnell wie das zweite Ausbildungsjahr begann, war es auch schon wieder vorbei. Und nun stand ich im dritten und somit letzten Ausbildungsjahr.

Geprägt war dieses Ausbildungsjahr besonders vom Thema „Stadtbahn“. Wie zuvor bereits erwähnt, begann es mit der Fahrzeugtechnik, nun stand die Infrastruktur und der Gleisbereich im Mittelpunkt. Aber nicht nur in der Schule wurde das Thema behandelt – auch im Betrieb ging es um „das Verkehrsmittel mit Zukunft“.

Neben dem Fahrdienst, der inzwischen nicht mehr so spannend war wie zu Beginn, wurden wir in die Stadtbahnwerkstatt geschickt. Ähnlich wie beim Bus war es laut, dreckig und sehr interessant. Ich durfte nicht nur beobachten, wie die Räder einer Straßenbahn abgedreht wurden, um Flachstellen und Unebenheiten zu entfernen, sondern auch selbst mit anpacken und Fahrgestelle eines Tramino aus- und wieder einzubauen. Die schmutzigste Arbeit war allerdings das Reinigen dieser Fahrgestelle. Um daran arbeiten zu können, mussten sie zunächst mit einem Hochdruckreiniger von Schicht zu Schicht gesäubert werden – am Ende hatte man ein einigermaßen sauberes, aber völlig durchnässtes Fahrgestell. Dieses wurde an der nächsten Station hochgefahren, um sämtliche Bauteile und Litzen abzuschrauben.



Ein ausgebautes Fahrgestell eines Tramino

Auch beim Neubandagieren (Austauschen des Radreifens) von Laufachsen eines 07ers durfte ich mithelfen. Zunächst wurden die Achsen ausgebaut und mithilfe eines Krans in eine Maschine gehoben. Dort spannte man sie ein und eine Presse drückte die Achse aus dem Radreifen. Nachdem die Achse gewendet wurde, wiederholte sich das Ganze noch einmal. Anschließend kamen die Achsen in die nächste Maschine, wo die neuen Radreifen aufgezogen wurden. Vorher musste allerdings die gummibasierte Federung eingelegt werden. Danach wurde alles zusammengepresst und „geknetet“ (die Achse wurde hoch- und runterbewegt, damit sich die Gummiklötzte richtig positionieren).

Die Betriebsleitstelle durfte ich ebenfalls noch kennenlernen. Zu sehen, wie der gesamte Betrieb im Innen- und Außendienst überwacht und am Laufen gehalten wird, war äußerst spannend. Besonders aufregend war, dass ich sogar selbst am Funk sprechen durfte, natürlich mit Versprechen, man war ja mehr als aufgeregt.

Im Außendienst erlebte ich dann einen echten Braunschweiger Klassiker: einen Falschparken auf der Gliesmaroder Straße. Dieser wurde schnellstmöglich abgeschleppt, um die Stadtbahn nicht allzu lang aufzuhalten. Es blieb jedoch nicht nur bei diesem Zwischenfall. Auch musste am Donauknoten ein Bus überbrückt werden, da die Batterie ihren Geist aufgegeben hat. Das andere Mal ging es bis raus nach Destedt, wo ein anderer Bus liegengeblieben ist, dank der Werkstatt aber bald wieder unterwegs war.



Morgens, 07:47 Uhr, Hauptverkehrszeit. Wenige Minuten später rollten die Stadtbahnen der 3 wieder.

Für das letzte Ausbildungsjahr haben wir im Dezember 2023 noch einen Betriebsausflug mit der Berufsschulklassen geplant. Da der Besuch in Kassel leider nicht zustande kam, wurde alternativ Braunschweig vorgeschlagen.

So machte ich mich an die Arbeit, einen möglichst interessanten Besuch für meine Mitschüler zu planen. Wir wurden von meinem Ausbilder mit 1401 chauffiert. Dabei konnte gleich die Besonderheit im Busbereich mit dem „emil“ gezeigt werden (Siehe hierzu auch BIN-Info 2/24). Nach einer Führung durch beide Betriebswerkstätten und einem Kurzbesuch in der Leitstelle, durfte jeder mal selber ran. Sowohl Tram (Tw 8157 mit Bw 8175) als auch Bus (wahlweise 1401 oder 1807) durfte jeder in Begleitung unserer Fahrlehrer mal ausprobieren.

So ergab es sich auch, dass unsere Fachlehrerin, die mit den Fahrzeugen eigentlich nichts am Hut hatte, plötzlich im Fahrschulbus saß und ihre Runden über den Hof drehte. Als Schüler wollten wir uns dieses Spektakel natürlich nicht entgehen lassen.

Auf den Wunsch einiger Schüler wurden mit beiden Fahrzeugen auch kurze Fotosessions gemacht.

Das Thema „Stadtbahn“ war weiterhin nicht zu Ende, denn im Januar 2024 ging es nach langem Warten endlich in die Fahrschule. Ausgebildet wurde klassisch auf dem Zug bestehend aus Triebwagen 8157 und Beiwagen 8175 – dem „Traminator“.

Signale, Verkehrszeichen, Technik – das waren nur einige der Themen. Nach der Theorie ging es hinaus in die Praxis: Abfahrtskontrolle, Störungsbeseitigung und Fahren. Mit so einem wunderschönen Zugverband zu fahren, war das Schönste an der Fahrschule. Besonders war auch, dass der „Fahrmeister“ – so wird der Fahrlehrer bei der Stadtbahn genannt – ein eigenes Fahrpult hatte, mit dem verschiedene Störungen und Fehler simuliert werden konnten. So konnten wir im Netz unterschiedliche Situationen trainieren.

Wichtig wurde dieses Training für die praktische Zwischen- sowie die Abschlussprüfung bei der Stadtbahn. Nach Bestehen der Zwischenprüfung durfte ich zunächst sechs Wochen lang mit einem Lehrfahrer im Netz mit Fahrgästen fahren. In dieser Zeit durfte ich nicht nur den „Traminator“ auf der Stadtbahnlinie 1 fahren, sondern auch als Linienwagen auf der 2 über die Leisewitzstraße.

Die Abschlussprüfung, bestehend aus Theorie und Praxis, war der Höhepunkt der Tram-Ausbildung. In der Theorie wurden die Grundlagen abgefragt, in der Praxis nochmals Störungen mit dem Simulator geschaltet. Vor der Ausfahrt gab es noch eine mündliche Überprüfung. So bestand ich den Tramschein mit links und war offiziell ein „Springer“ (Bus- und Stadtbahnfahrer).

In den letzten Monaten meiner Ausbildung erwartete mich eine Mischung aus Bus- und Stadtbahndiensten sowie die letzten Tage in der Berufsschule. Dort wurden wir intensiv auf die anstehende Abschlussprüfung vorbereitet. Nicht nur gingen wir den Stoff der letzten drei Jahre durch, sondern übten auch mit alten Prüfungen, bis schließlich die ersten Prüfungen kamen.



Der „Simulator“ des Fahrmeisters für die 81er Triebwagen.

Vor der Ausfahrt gab es noch eine mündliche Überprüfung. So bestand ich den Tramschein mit links und war offiziell ein „Springer“ (Bus- und Stadtbahnfahrer).

Die Abschlussprüfung gliederte sich in zwei Hauptteile: Theorie und Praxis. Zuerst stand die Theorie an, die in erster Linie aus Multiple-Choice-Fragen und wenigen offenen Fragen bestand. Sie war bei einem Bereich in Bus und Straßenbahn aufgeteilt, wobei man sich für einen Teil entscheiden musste. Zusätzlich zur Fachtheorie wurde auch Politik/Wirtschaft geprüft.

Wenige Wochen später folgte die Praxis, die in einen praktischen und einen theoretischen Teil gegliedert war. Bei der praktischen Prüfung wurden wir während einer Busfahrt begleitet. In meinem Fall handelte es sich um die Linie 419 mit Wagen 1605 zwischen Hauptbahnhof, Am Jödebrunnen und zurück. Vor der Fahrt selbst wurden noch einige Fragen zu technischen Einrichtungen gestellt. Die Fahrt wurde gemeistert und für „gut“ befunden.

Am 18. Juni 2024 stand dann die letzte Prüfung an: „Planung und Disposition“. Wie der Name schon verrät, ging es hierbei um den Fahrbetrieb. Es wurden Fragen zu Lenk- und Ruhezeiten gestellt, ein Dienstplan musste eigenhändig erstellt werden und vieles mehr.

Dieser Teil gilt als der schwerste, sodass hier die Durchfallquote am höchsten ist. Ich habe mich jedoch gut durchgekämpft und durfte nach der Prüfung auf dem Betriebshof sehr glücklich meinen Arbeitsvertrag unterschreiben!

Damit war auch meine Ausbildung als Fachkraft im Fahrbetrieb bei der BSVG offiziell beendet. Es war eine wirklich schöne Zeit, in der ich viel gelernt und eine Menge netter Menschen kennengelernt habe.



Rollender Vereinsabend mit Triebwagen 103

von Luka Mio Meskat (Fotos: Marc Götzl, Bernd Hantschick, David Köhler und Christoph Heine)

Am 1. August fand endlich wieder ein rollender Vereinsabend statt. Von vielen Mitgliedern wurde sich mal wieder eine Fahrt mit dem Tw 103 gewünscht, so dass man sich dann auch für dieses Fahrzeug entschieden hat, schließlich dürfte das Wetter Anfang August doch perfekt für eine Fahrt mit den offenen Plattformen sein, oder...?

Nein, das Wetter war so gar nicht perfekt, noch kurz vor der Fahrt gab es einen extremen Starkregen, der so manchen Teilnehmer auf dem Weg zum Tram-Depot schon ordentlich erwischt hat. Auch mit Blick auf das Fahrpersonal, welches bei dem 127 Jahre alten Wagen ungeschützt dem Wetter ausgesetzt ist, wurde sogar überlegt kurzfristig auf den Tw 113 umzusteigen. Doch frei nach dem Ausspruch „Wir sind doch nicht aus Zucker!“ wurde sich einfach regenfest angezogen und pünktlich um 19:04 Uhr verließ wie geplant der Tw 103 das Tram-Depot.

Ursprünglich war geplant zu Beginn nach Stöckheim aufzubrechen, fuhr hier am 28. Oktober 1897 doch die erste elektrische Straßenbahnlinie nach Wolfenbüttel entlang, aber die Streckensperrung nach der Entgleisung und Feststellung schwerer Schäden an der Strecke am 10. Juli dieses Jahres

ließ den nicht zu, so dass man stattdessen am Sachsendamm nach links abbog und die idyllische Wendeschleife am Heidbergpark ansteuerte.

Vorher gab es bereits zwischen Am Magnitor und Museumstraße sowie an der Leisewitzstraße Fotohalte. Die Fahrt führte nach einer Fotosession an der Anklamstraße weiter über Wolfenbütteler Straße und Waisenhausdamm in die Weststadt, wobei auf dem John-F.-Kennedy-Platz auf der Verkehrsinsel und an der Endhaltestelle an der Weserstraße weitere Fotohalte eingelegt worden sind. Der letzte Halt fand auf dem Lessingplatz statt, bevor es wieder zum Hauptbahnhof und zum Betriebshof ging.

Das regnerische Wetter und zwei verdreckte Weichen am Bürgerpark und in der Stobenstraße, die auch dank der Hilfe der Fahrgäste freigekratzt werden konnten, taten der Stimmung definitiv keinen Abbruch. Während der Fahrt entstanden viele nette Gespräche und an den Fotohalten viele schöne Fotos, so dass man von einem gelungenen rollenden Vereinsabend sprechen kann.



Fotohalt auf dem Magnitorwall. (MG)



Fotohalt an der Leisewitzstraße. (MG)



Mit Schwung in die Anklamstraße. (BH)



Natürlich durfte das Schieben nicht fehlen! (CH)



Das Foto. (MG)



Die Fotografen. (DK)



Am Bürgerpark musste zunächst die Weiche für die Weiterfahrt gereinigt werden. (BH)



Die „Neue“ trifft die „Alte“. (DK)



Auf dem Lessingplatz durfte sich Tw 103 für den letzten Fotohalt präsentieren. (BH)



Seitenansicht des Tw 103. (BH)



Das obligatorische Gruppenfoto zum Schluss!

Abschied MAN Gelenkbusse in Bremen

Von Jens Ehlers (Fotos Jens Ehlers)

Am 1. Juni 2025 veranstalteten die Freunde der Bremer Straßenbahn eine große Foto Abschiedsfahrt mit 3 MAN Bussen vom Typ Lion's City GL A 23 NG 320 der Baujahre 2009 bis 2012. Eine großartig organisierte Rundfahrt mit diversen Fotostopps.

Zum Einsatz kamen

- MAN Lion's City A23 Nr. 4584 (HB-BQ 584) Baujahr 2009
- MAN Lion's City A23 Nr. 4739 (HB-BQ 739) Baujahr 2010
- MAN Lion's City A23 Nr. 4648 (HB-BQ 648) Baujahr 2012

Die kurzweilige und toll organisierte Fahrt startete um 9 Uhr am Hauptbahnhof und endete gegen 16 Uhr dort auch wieder.



Oben: Fotohalt Richtung Universität

Links: Haltestelle Bahnhof Vegesack

Unten: Pause am Museumsdepot in Sebaldsbrück und Treffen mit dem Museumsbus Neoplan 919



Reisebericht – Augustów in Polen

von David Köhler (Fotos: David Köhler, Ludwik Jaworski, ZKM Necko)

Die, die mich kennen, wissen, dass die Wurzeln meiner Eltern und der restlichen Familie in Polen liegen. Da ich Urlaub hatte, wurde mit meinen Eltern kurzerhand entschieden vom 27.10.24 bis 03.11.24 nach Augustów zu fahren, um nicht nur die Familie wieder zu sehen und sich von meinen Großeltern mit polnischen Spezialitäten verwöhnen zu lassen, sondern auch um zum Fest „Aller Heiligen“ (01.11.) traditionell die Friedhöfe zu besuchen und der Verstorbenen zu gedenken.

Was mich am meisten gefreut hat: Ich konnte meine Eltern und Großeltern davon überzeugen, das Auto, wenn möglich, stehen zu lassen und auf den Stadtbus umzusteigen. Dies ist auch mein Anlass für diesen Bericht, den ich kurz nach dem Urlaub verfasst habe.

Augustów ist ein kleiner Kurort im nordöstlichen Teil Polens, in der Woiwodschaft Podlachien und liegt zwischen den Städten Białystok, Ełk und Suwałki. Mit rund 25.000 Einwohnern ist es die viertgrößte Stadt in der Woiwodschaft und wurde erstmals 1496 erwähnt. Besonders die Natur und anliegende Seenplatte sind in den wärmeren Monaten sehenswert, ansonsten gibt es zwei Museen im Ort, die man sich definitiv mal anschauen sollte, wenn man in der Region ist. Auch für Katholiken ist Augustów bedeutungsvoll, da er auf dem „Pfad des Papstes Johannes Paul II“ liegt. So pilgern besonders polnischen Christen, welche ohnehin sehr stolz auf „Ihren Papst“ sind, hierher.



Wagen 20 an der Haltestelle Słowackiego/Wypusty. Der Bus ist nicht in die Bucht eingefahren.

Der Betrieb Necko Sp. z. o. o., welcher auch für die städtische Müllentsorgung zuständig ist, ist Betreiber der Linienbusse.

Was jedoch bietet denn Augustów für uns Fans des ÖPNV? Natürlich wird man bei einer solchen Kleinstadt kaum Parallelen mit Braunschweig, Hannover oder Köln ziehen können. Das fällt schon bei der Fahrzeuggänge auf, so dass die kleinsten Busse im Einsatz nur 8,6m Wagenlänge haben! Das ist

nichts im Vergleich zu unseren mindestens 12m langen Solos und den max. 18,75m langen Gelenkbussen. Was einen auch interessieren mag ist, dass die Kleinstadt mittlerweile auf Elektrofahrzeuge setzt. So sind die neusten 4 Fahrzeuge, ähnlich den Braunschweiger MAN Lion's City E, Depotlader. Nicht nur sorgen sie für saubere Luft, sie haben auch erstmals Fahrkartautomaten und automatisierte Haltestellenansagen im Fahrzeug. Diese fehlen gänzlich bei den Dieselbussen, wo die Haltestelle nur über eine Innenanzeige zu sehen ist. Insgesamt 10 Linienbusse verschiedener Längen sind aktuell bei „Necko“, alle vom Fabrikat Solaris.

Fuhrpark:

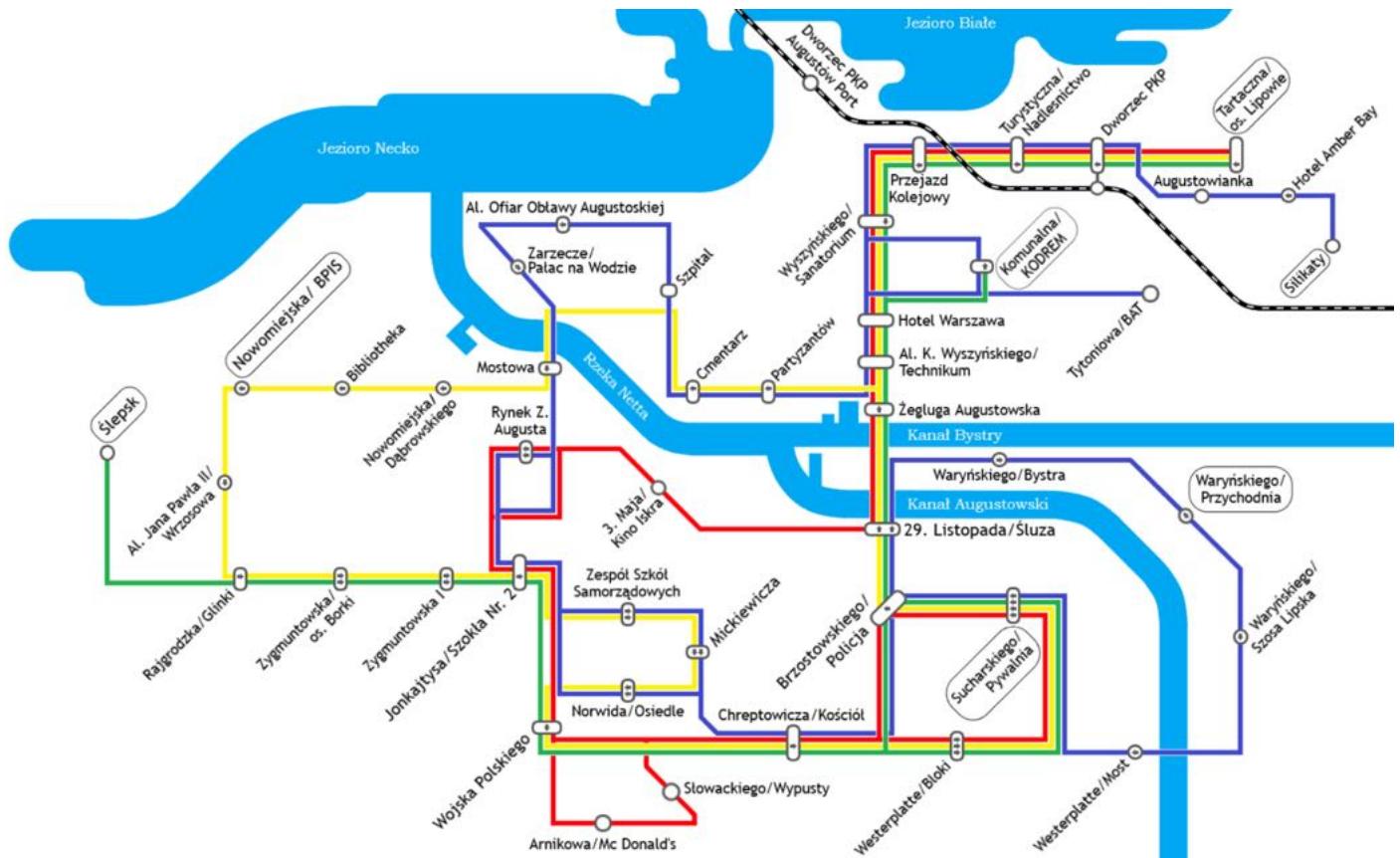
- Nr. 10-11 Solaris Urbino 10m
- Nr. 16-19 Solaris Alpino 8,6m
- Nr. 20-23 Elektrische Solaris Urbino 9m Low Entry



Wagen 11 an der Haltestelle Słowackiego/Wypusty. Der Bus ist ebenfalls nicht in die Bucht eingefahren.

Das Liniennetz ist in vier Bus- und drei Sonderlinien gegliedert. Grundsätzlich gilt, dass die Linie 2 die Hauptlinie ist. Sie deckt große Teile der Innenstadt ab und verkehrt ganztägig zwischen 5:30 und 21:40 im Schnitt alle 30min, ab 16 Uhr alle 40min und ab 17:15 alle 70min. Auch ist die „2“ die einzige der Buslinien, welche auch am Wochenende verkehrt. Linie 1 verkehrt zwischen 5:50 und 17 Uhr in einer unregelmäßigen Taktfolge. Linie 3 verkehrt zwischen 6 Uhr und 16:30 mit zwei Fahrten, welche zur Schulzeit mit einer weiteren verstärkt werden. Linie 4 verkehrt zwischen 5 Uhr und 16 Uhr etwa stündlich mit einer Betriebspause zwischen 9 Uhr und 13:45.

Unten habe ich in Eigenarbeit mal das Liniennetz zur besseren Veranschaulichung graphisch dargestellt, da die Offizielle Seite der „Necko“ keine leicht verständliche Version hergibt.



Folgende Linien verkehren in Augustów:

Hauptnetz:

- 1 (Blau) Silikaty – Str. Waryńskiego
- 2 (Rot) Stadtteil Lipowiec – Str. Sucharskie/Schwimmbad
- 3 (Grün) Stadtteil Lipowiec – Industriegebiet Ślepsk
- 4 (Gelb) Stadtteil Lipowiec – Ringlinie über Stadtteil Borki nach Stadtteil Lipowiec

Sonderlinien zu verschiedenen Anlässen (nicht aufgeführt):

- DA (Tag der Stadt Augustów, nur in dem Zeitraum 31.05.-01.06.),
- S (nach Studzieniczna zum Ablass („Nachlass zeitlicher Bußstrafen für Sünden, die man gebeichtet hat und die hinsichtlich der Schuld schon vergeben sind.“) (Zeit variiert jährlich),
- CM/C1/C2 (zu Allerheiligen, für eine bessere Erreichbarkeit des Friedhofes während der Feiertage).

Reisende erhalten Auskünfte über Fahrzeit und Verspätung über Informationsanzeiger, welche meistens an größeren oder wichtigen Haltestellen zu finden sind.

Das Fahrkartenangebot ist übersichtlich gestaltet und bildet sich aus drei Arten. Zu kaufen sind diese in Automaten, in bestimmten Fällen beim Fahrpersonal oder im Vorverkauf.

Fahrkartensortiment:

- Einfache Fahrt (Gültig von Entwertung bis zum Ausstieg) 4zł (ca. 0,90€)
- Monatskarte 100zł (ca. 23,25€)
- Wochenendticket (Gültig samstags und sonntags) 10zł (ca. 2,30€)

Zusätzlich zum Nahverkehr gibt es zwei Bahnhöfe im Nordosten der Kleinstadt mit Anbindung an den Rest der Welt „Augustów“ und „Augustów Port“ sowie einen Busbahnhof, der zentral in der Innenstadt gelegen ist. Vom Hauptbahnhof hat man die Möglichkeit, Regional- und Intercity-Züge zu nutzen, beim Bahnhof „Augustów Port“ halten nur Regionalzüge. Selbst nach Warschau kommt man mittels Intercitys bequem in gut 3,5- 4 Stunden. Auch ist der Hauptbahnhof, wenn auch nicht barrierefrei, optimal an das Stadtbusnetz angeschlossen, da hier alle Buslinien des Netzes verkehren.



Busbahnhof Augustów.

Der Busbahnhof im Stadtkern, zwischen den Haltestellen „Jonkajtysa“ und „Rynek Z. Augusta“, erstrahlt im Charme der ehemaligen Volksrepublik Polen. Nicht nur könnte der Busbahnhof einen neuen, zeitgemäßen Anstrich gebrauchen, sondern auch der dortige Fahrplan für Regionalbusse lässt mehr als zu wünschen übrig, da es teilweise nur eine einzige Verbindung am Tag gibt. So kommt man

am Morgen nach Augustów hin, am Nachmittag auch wieder zurück. Ausgenommen es sind Schulferien, Feiertage oder andere schulfreie Tage. Dann fährt kein Bus. Weder hin noch zurück. So sorgt der Betreiber der Regionalbuslinien „Żak Express“, mit seinen kleinen und großen Bussen, für ein geringes Angebot im ländlichen Raum. Dies führt unter anderem auch zu der hohen Dichte an PKWs und einspurigen Kraftfahrzeugen, sowie die daraus folgenden vollen Straßen zu Stoßzeiten. Diese behindern nicht nur andere Teilnehmer des Verkehrs, sondern auch die Linienbusse der „Necko“.

Wer Fernbuslinien sucht, wird hier am Busbahnhof ebenfalls enttäuscht. Anders als in vielen anderen Städten, halten diese nicht zentral am Busbahnhof, sondern an verschiedenen Haltestellen in Augustów verteilt. Auch die Stadtbusse scheinen den Busbahnhof zu meiden – die nächste Haltestelle „Jonkajtysa“ ist gut 150 Meter entfernt, nicht gerade praktisch, wenn man Gepäck oder Einkäufe zu schleppen hat. Kurioserweise verkehren die Stadtbuslinien 1 und 2 auf der Straße direkt hinter dem gelben Gebäude (Bild). In diesem Fall wäre ein umplanen seitens der Stadt und „Necko“ sicherlich vorteilhaft. Auch würde dann der Rynek Zygmunta Augusta, welcher zurzeit nur in die Gegenrichtung bedient wird, angeschlossen und so der Zugang zum Stadtkern erleichtert.



Die Geschichte des ÖPNV in Augustów beginnt am 21. August 1959 mit der Eröffnung zweier Linien (1 und 2), die mit jeweils zwei Bussen betrieben wurden. Nach dem großen Erfolg der ersten beiden Buslinien wurden zwei weitere eröffnet (3 und 4), womit auch weitere Fahrzeuge beschafft wurden. So bestand der Fuhrpark im Jahr 1961 aus 10 Fahrzeugen des Herstellers Autosan. Der zentrale Umsteigepunkt war am „Plac Krasickiego“, heute „Rynek Z. Augusta“. Dort trafen sich auch die Busse der PKS (Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej) aus dem Umland.

Durch die Eingliederung von fünf umliegenden Dörfern sowie rund 1674 Hektar an Wäldern und Seen im Jahr 1973, wurde durch die Regierung eine Neuordnung des ÖPNV angeordnet. In diesem Zuge wurden neue Linien und Linienverläufe geschaffen und „Miejska Komunikacja Samochodowa w Augustowie“ wurde als neue Betreibergesellschaft für den Betrieb und die Neuordnung gegründet.

1974 hat man sich für die Erneuerung des Fahrzeugsparks entschieden, da die Zuverlässigkeit sowie die Ersatzteilbeschaffung sich mehr als schwierig dargestellt hatte.

Doch auch die Neubeschaffung war nicht einfach, da aufgrund von fehlenden Teilen und Arbeitern sich die Produktion verzögerte. Der erste neue Bus wurde erst 1976 geliefert, also zwei Jahre nach der eigentlichen Bestellung. Dies führte in der Zwischenzeit zu zahlreichen Fahrzeugausfällen und einem sehr unzuverlässigen ÖPNV der Stadt.

1980 wurde festgestellt, dass die MKS Augustów trotz steigender Fahrgastzahlen hohe Verluste generierte. So wurde entschieden, die MKS aufzulösen und den Nahverkehr in die „Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej“ einzugliedern. Die PGKiM war für die Straßeninstandhaltung, Müllabfuhr, Winterdienst und städtischen Wohnungen zuständig. 1993 wurde das Unternehmen aus einem Staatlichen Unternehmen in „Przedsiębiorstwo Usług Komunalnych KODREM Sp. z o.o.“, eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung überführt. Am 20. Dezember 1995 kam es zu einer erneuten Neuordnung in welcher die Sparten Nahverkehr, Winterdienst sowie die Müllabfuhr aus der KODREM ausgegliedert wurden und von der „Przedsiębiorstwo Transportowe NECKO sp. z o.o.“ übernommen wurden. Diese übernahm auch die Fahrzeuge, das Personal und sämtliche Infrastruktur des ÖPNV. Ziel der NECKO war es, den ÖPNV besonders älteren und eingeschränkten Personen zugänglicher zu machen. So wurden ab 1999 nach und nach die Hochflurfahrzeuge mit Niederflurfahrzeugen von Neoplan und Solaris ausgetauscht.



Die damals neuen Niederflurbusse auf dem Betriebshof

Seit 2009 wurde der Fuhrpark mit Fahrgastinformationssystemen modernisiert und Automaten in Fahrzeugen sowie an den wichtigsten Haltestellen aufgestellt. 2010 folgten Fahrgastinformationsanzeiger an den Haltestellen. Im gleichen Jahr wurde erneut eine Änderung am Liniennetz durchgeführt, so dass insgesamt 9 Linien die Stadt durchquerten. Nur 3 Jahre später wurde ein Gutachten zum Liniennetz durchgeführt und dieses auf 4 Linien verkleinert. Ein massiver Rückgang

von Fahrgastzahlen war die Folge. Seitdem war man sehr vorsichtig und hat die Taktung nur im Minutenbereich verändert.

Mit dem Jahr 2019 wurden Haltestellen und Aushänge angepasst, um den Fahrgästen eine einfachere Orientierung zu ermöglichen. Auch wurden die Aushänge in einem neuen, ästhetischeren Design ausgehangen. Zusätzlich zu den Änderungen wurde auch eine Grundreinigung der Haltestellen durchgeführt. Zudem wurde eine Grundanalyse des Liniennetzes durchgeführt. Das Ergebnis ergab eine Reduzierung des Angebotes um 5%, jedoch wurden damit neue Ziele angeschlossen, welche zuvor nicht mit dem aktuellem Netz erreichbar waren. Die 5 neuen Linien wurden mit dem Jahreswechsel 2020 eingeführt, diesem folgten jedoch Beschwerden wodurch schon an 30. März 2020 wieder ein Fahrplanwechsel durchgeführt wurde, welcher bis heute mit leichten Anpassungen gilt.



Testbus der Firma ARP Pilea auf dem Rynek Zygmunta Augusta.

Zur Modernisierung des Fuhrparks begannen 2021 die Gespräche über den Neuerwerb von Fahrzeugen. Diesbezüglich wurde im gleichen Jahr ein elektrischer Bus des polnischen Herstellers ARP Pilea getestet. Diese haben sich jedoch nicht durchgesetzt und im März 2024 traf der erste von vier neuen Elektrobussen der Marke Solaris auf dem Betriebshof ein.

Leider besitzt Augustów trotz seiner gut 66 Jahren ÖPNV Geschichte und 30 Jahre NECKO keinen historischen Bus aus den Anfangsjahren, jedoch sind die ältesten Busse im Fahrdienst 19 Jahre alt, vielleicht wird ja einer von diesen mal das polnische Äquivalent zum deutschen H-Kennzeichen besitzen?

Wenn dieser Reisebericht das Interesse geweckt hat, mal den ÖPNV in Augustów zu erleben, aber man keine Zeit hat so weit zu reisen, kann dies auch bequem von zuhause aus. Der User „Wamp“ hat für die Omnibussimulation „Omsi 2“ eine Karte der Stadt Augustów erstellt, auf der man selbst die Stadt erkunden kann. Liebevoll wurden Haltestellen nachgebildet, Modelle texturiert und echte Fahrpläne in den Simulator eingefügt. So kann man große Teile des Netzes ganz entspannt von

zuhause aus abfahren und erleben. Auch wurden die 8,6m Solaris Alpino und 10m Solaris Urbino von weiteren Usern nachgebildet, so gestaltet sich das Fahrerlebnis noch realistischer. Hier sollte man jedoch mal darauf hinweisen, dass sich die Installation recht schwer gestaltet. Dank eines guten Freundes, welcher sich auch schon seit Jahren mit dem Programm auskennt, konnte nach mehreren Tagen Fehlersuche und Frustration endlich alles fehlerfrei gestartet werden. Es stellte sich heraus, dass deutsche Computersysteme mit polnischen Umlauten überfordert sind!



Wagen 17 an der Haltestelle „Chreptowicza“ und der direkte Vergleich in OMSI 2: Digital erlebt man große Teile der Stadt mit den Linienbussen.



25 Jahre Hängebauchschwein – Die Geschichte eines Unikats (Teil 2)

von Luka Mio Meskat (Fotos: Luka Mio Meskat und Andreas Gürtler)

Nachdem in der letzten Ausgabe der BIN-Info (01/2025) die Entstehung des besonderen Teileniederflurwagens behandelt wurde, schauen wir in dieser Ausgabe auf den Betrieb des Tw 0051 in Braunschweig und die vergleichsweise frühe Ausmusterung des Wagens.

Mit der Inbetriebnahme des Hängebauchschweins war es nun möglich, auch auf den nicht für die 95er Niederflurwagen freigegebenen Strecken ein zumindest teilweise barrierefreies Fahrzeug einzusetzen. Die erste Stammlinie des Wagens wurde die Linie 2 (Krematorium – Siegfriedviertel), wo die 95er wegen der geringen Gleismittenabstände auf der Siegfriedstraße tabu waren. Nachdem dieses Problem behoben wurde, wanderte der Tw 0051 von der Linie 2 auf die Linien 4 (Heidberg – Wenden)

und 8 (Heidberg – Volkmarode), wo die 95er wegen ihres Gewichts die Sachsendammbrücke nicht mit Fahrgästen befahren durften. Diese Linien blieben bis September 2006 das neue Zuhause des Teilniederflurwagens.

Eingesetzt wurde das Hängebauchschwein stets ohne Beiwagen, obwohl dieser weiterhin hätte angekuppelt werden können. Im laufenden Betrieb wäre das jedoch nicht notwendig gewesen und der Zug in der Form auch recht träge – die BIN nutzte die Möglichkeit des Beiwagenbetriebs jedoch für die Neujahrsfahrt 2001 mit dem Bw 7772 und die Jahreshauptversammlung 2015 mit dem Bw 7775.



Auch mit Beiwagen machte der Tw 0051 eine gute Figur: Am 07.01.2001 mit dem Bw 7772 auf der Neujahrsrundfahrt (oben) sowie am 14.03.2015 mit dem Bw 7775 beim „Einrollen“ zur Jahreshauptversammlung der BIN (unten). Für den Linienverkehr war diese Kombination jedoch zu träge.

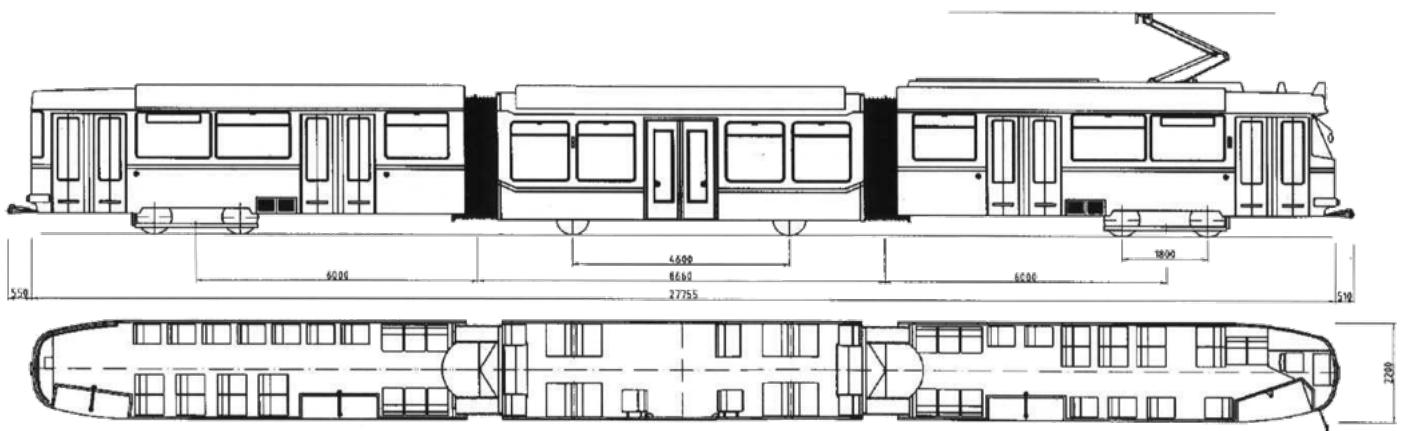
Das Aussehen des Tw 0051 wandelte sich in den ersten fünf Jahren drei Mal: Im Jahr 2003 wurde der orangene Streifen in die neue Hausfarbe rot geändert und leicht breiter. Im Jahr 2004 wurde er dann der Werbewagen zum 125-jährigen Jubiläum der Braunschweiger Straßenbahn, mit einer den ganzen Wagen umfassenden Geschenkschleife. Am Tag der offenen Tür im Betriebshof Altewiek lief der Wagen passenderweise auf der Linie 9 (Krematorium – Radeklink), an dem Tag sogar mit echter Schleife an der Front.

Im Anschluss daran bekam er eine nicht wirklich schöne Eigenwerbung für die Internetseite der Braunschweiger Verkehrs-AG, zig mal wurde das Fahrzeug mit dem gleichen Text (Ausführliche Info: www.verkehrs-ag.de) beschriftet.



Links: Zum 125-jährigen Jubiläum der Braunschweiger Straßenbahn erhielt der Tw 0051 seine erste Werbung als großes Geschenk, am 29.06.2004 fuhr er so auf der Linie 6, hier am Pressehaus (heute Ludwigstraße). Rechts: Im Anschluss daran erhielt er eine auffällige, wenn auch nicht so schöne Eigenwerbung für die Internetseite der BSVAG. Am 05.05.2005 fuhr er damit auf der Messelinie 10, ausnahmsweise mit invertierter Matrixanzeige und Beflaggung.

Mit dieser Werbung erlebte der Wagen auf seiner damaligen Stammlinie 4 dann auch seinen nächsten schweren Unfall: Am 17. November 2005 fuhr er an der Hansestraße in einen bei rot die Schienen überquerenden LKW. Dabei wurde wieder einmal die Front stark beschädigt.



Technische Zeichnung des Tw 0051 in seinem Auslieferungszustand.



So ging es ein zweites Mal für diesen Wagen nach Mittenwalde, nun zur Gleisbaumechanik Brandenburg / Havel GmbH, die mit dem Mittenwalder Gerätebau verschmolzen war.

Der Tw 0051 erhielt hier eine neue Front, wie sie bereits beim Tw 7759 in eigener Werkstatt und später auch beim Tw 7756 umgesetzt wurde, aus einem großen Scheinwerfer wurden zwei kleine. Die Fahrerkabine wurde vergrößert, dafür die erste Tür um einen Türflügel verkleinert.

Nachdem die Strecke in den Heidberg durch die Sanierung der Sachsen-dammbrücke für alle Fahrzeugtypen freigegeben worden ist, konnte der Tw 0051 freizügig eingesetzt werden – da er jedoch als eigene Baureihe geführt wurde, hatte er auch zukünftig Stammkurse – erst im Umlaufverbund der Linien 1, 5 und 6, nach Einführung des Metronetzes im Jahr 2008 die Linien M4, M5, 6 und 9 und ab 12. Juli 2009 bis zu seiner Ausmusterung die Linie M5. Einsätze auf anderen Linien sind aber auch immer wieder mal vorgekommen.



Nach einem weiteren schweren Unfall am 17.11.2005 musste der Tw 0051 abermals nach Mittenwalde zur Reparatur gebracht werden. Am 02.02.2006 erfolgte der Abtransport dorthin, wo wie beim Tw 7759 vorne ein Türflügel entfernt wurde. Am 14.07.2006 kam der Wagen wieder zurück. Die Front wurde ulkigerweise wieder im Design von 2000 gestaltet.



Am 4. Oktober 2008 wurde das Hängebauchschwein offiziell getauft – aber nicht auf diesen langjährigen Spitznamen, sondern auf den Namen Norrköping. In dieser schwedischen Stadt wurde im Jahr 2000 der Tw 66, ebenfalls ein Teilniederflurwagen, der auf einem ehemaligen Duisburger DÜWAG-Sechsachser basiert, auf den Namen Braunschweig getauft. Im Gegenzug taufte die BIN den Tw 0051 auf den Namen Norrköping. Nach der Ausmusterung dieses Wagens übernahm der Tw 9551 diesen Namen.



Werbetechnisch wurde es beim Hängebauchschwein ab 2009 dann wieder interessanter: Nach der Entgleisung der bisherigen Kinobahn 9562 wurde diese Aufgabe auf den Tw 0051 übertragen. Zuerst erhielt er eine schwarze Werbung für den Film „Fast & Furious – Neues Modell. Originalteile.“, anschließend eine in hellblau für den Film „Oben“. Der Filmtitel wurde dabei auf dem tieferen Mittelteil platziert, man hatte also durchaus Humor bei der Gestaltung.

Nach einer langanhaltenden Hauptuntersuchung ab Mai 2010 kam der Tw 0051 im Januar 2011 dann mit der damals typischen Eigenwerbung der Braunschweiger Verkehrs-AG zurück ins Streckennetz. Bereits im November selbigen Jahres wurde diese durch eine Vollwerbung für die Basketballmannschaft der „New Yorker Phantoms“ ersetzt – diese behielt er bis Dezember 2014. Bis zu seiner Ausmusterung blieb er dann im trostlosen Weiß.

Am 09.08.2006 zeigt sich der Tw 0051 mit seiner neuen Front und der altbekannten Eigenwerbung an der Weserstraße, wo er sonst nur selten unterwegs war. Am 04.10.2008 erfolgte dann die Taufe auf den Namen Norrköping durch Andreas Gürtler und Stefan Glinschert.



Jahr 2009 wurde Tw 0051 zur Kinobahn: am 06.04.2009 zeigt er sich in schwarz mit Werbung für den Film „Fast & Furious – Neues Modell. Original-teile.“ auf der nur kurz im Betrieb gewesen Linie 6 nach Stockheim. Am 24.10.2009 dann in hellblau für den Film „Oben“ auf seiner Stammlinie M5. Nach einer Hauptuntersuchung erhielt er die damals aktuelle Eigenwerbung der BSVAG. Durch einen Unfall am 08.03.2011, der zum Glück nur geringen Schaden verursachte, blieb ein Teil der Front dann leider weiß. Im November 2011 erhielt er dann jedoch seine letzte Werbung für die New Yorker Phantoms, die er am 14.05.2012 wieder auf seiner Linie M5 präsentierte.



Mit der Bestellung der ersten Tramino-Serie war recht schnell entschieden worden, den Tw 0051 nach deren Inbetriebnahme auszumustern. Das spezielle Fahrzeug glänzte während seiner gesamten Einsatzzeit durch seine häufigen Ausfälle, die auch einen eigentlich geplanten Einsatz bei der Neujahrsfahrt 2010 verhinderten, und war mit zunehmendem Alter beim Fahrpersonal immer unbeliebter geworden. Grund dafür waren neben den vielen Störungen das laute Fiepen der Choppersteuerung, was direkt hinter der Fahrerkabine erklang. Die Vorteile des Wagens, die zu Beginn noch etwas Besonderes waren, wie die große Fahrerkabine, das große Fahrerfenster und die automatische Matrixanzeige, waren inzwischen größtenteils der Standard.

Mit dem Beginn der Sommerferien 2015 endete die aktive Zeit des Tw 0051 in Braunschweig. Am 11. August 2015 verließ das Hängebauchschwein Braunschweig für immer – das Ziel befand sich wieder in Brandenburg. Bei den Fahrzeugwerken Mirastraße in Hennigsdorf wurde das Mittelteil als Ersatzteilspender für den Cottbusser Tw 129 genutzt, ein KT4D, der 1997 auf dieselbe Art zum KTNF6 umgebaut worden war. Seit September 2016 ist das Mittelteil vom Tw 0051 in Cottbus unterwegs, so dass die Ausmusterung in Braunschweig sogar noch einen guten Zweck hatte.



Am 11.08.2015 hat der zuletzt schneeweisse Tw 0051 die Stadt Braunschweig für immer verlassen. Am 02.05.2016 stehen die beiden originalen Wagenteile des Tw 7762 bei den Fahrzeugwerken Mirastraße in Hennigsdorf an der Seite, während das Mittelteil bereits direkt neben dem Cottbusser Tw 129 steht, wo es später eingebaut wurde.

Nach gerade mal 15 Jahren endete die Geschichte eines der wohl kuriosesten und interessantesten Fahrzeuge, das auf Braunschweigs Gleisen unterwegs war.

„trendsporterlebnis“ mit Heinrich

von Bernd Hantschick (Fotos: Bernd Hantschick)

Das „trendsporterlebnis“ ist inzwischen auch zu einem festen Termin im Jahreskalender geworden. Am 27. und 28.09.2025 veranstaltete die Stadt Braunschweig dieses Event mit zahlreichen Präsentationen und Angeboten rund um den Sport. Wie im letzten Jahr kam Heinrich zum Einsatz, diesmal ohne Probleme.

Die Route führte vom Rathaus (Lindi) über die Museumstraße, einmal rund ums Theater und dann über den Marstall zum Altstadtmarkt. Die Rückfahrt erfolgte kurz über die Friedrich-Wilhelm-Straße und die Münzstraße. Glücklicherweise war am Altstadtmarkt genügend Pause eingeplant, denn die Sperrung des Hagenmarktes hat zeitweise zu erheblichen Staus auf dem Steinweg geführt.

Insgesamt 225 Fahrgäste haben die komfortablen Sitze und den unvergleichlichen Sound von Heinrich genossen. Gut angekommen sind die Erläuterungen von David im Sinne einer kleinen Stadtführung.



Heinrich am Schloss, ...



... auf seiner Rundfahrt um das Staatstheater, ...



... am Ruhfäutchenplatz und ...



... bei der Pause am Altstadtmarkt.

KVG und VLG im Fußballeinsatz

von Luka Mio Meskat (Fotos: Lukas Schmidt)

Am 9. August fand das erste Heimspiel unserer Eintracht statt, zu welchem Greuther Fürth als Gegner begrüßt werden konnte. Wie üblich wurden auch zu diesem Fußballspiel zahlreiche Verstärkerfahrten auf der Linie 1 eingesetzt – doch die Strecke zwischen Hagenmarkt und Wenden bzw. Siegfriedviertel war wegen der Bauarbeiten im Bereich Wendendorf und Lampestraße immer noch gesperrt, es waren ja noch Sommerferien.

Somit musste die gesamte Fußballan- und abfahrt mit Bussen abgewickelt werden – zusätzlich zum sowieso schon hohen Fahrzeug- und Personalbedarf durch die Schienenersatzverkehre auf den Linien 1 und 2. Also suchte man sich Verstärkung bei den Partnerunternehmen im Verkehrsverbund und fand mit der KVG Braunschweig und der Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn zwei Unternehmen, die sich der Sache angenommen haben.

Aufgrund der Baustellensituation wurden die Verstärkerfahrten quasi auf drei Linien aufgeteilt, die aber allesamt unter der Nummer 1E liefen:

- die BSVG selbst fuhr zwischen Rathaus und Gesundheitsamt auf dem regulären Linienweg des Schienenersatzverkehrs über Jasperallee, Hagen- und Rebenring sowie weiter über die Hamburger Straße, ab Pockelsstraße jedoch ohne Halt.
- die KVG fuhr zwischen Hauptbahnhof und Gesundheitsamt über St. Leonhard, Altewiek-, Hagen- und Rebenring sowie weiter über die Hamburger Straße, ab Pockelsstraße jedoch ohne Halt.
- die VLG übernahm den Verkehr von Wenden aus zum Stadion auf dem regulären Linienweg des Schienenersatzverkehrs durch den Ortskern Wendens und die Gifhorner Str..

Ebenfalls wieder eingesetzt wurde ein Einsatzwagen auf der Linie 424 von Essenrode aus zum Stadion, den die BSVG selbstständig fuhr. Weitere Einsatzwagen wie auf der Linie 426 konnten aufgrund des erhöhten Personal- und Fahrzeugbedarfs im Busbereich nicht eingesetzt werden.

Wie oben bereits beschrieben, fuhren die Einsatzwagen aus Richtung Rathaus und Hauptbahnhof nur bis zum Gesundheitsamt, wo sie nach dem Spiel auch wieder abgefahren sind. Dazu wurde die Siegfriedstraße in westlicher Richtung teilweise gesperrt, was wiederum eine Umleitung für den Schienenersatzverkehr der Linie 2E zur Folge hatte, dieser fuhr zwischen 12 und 16 Uhr über den Mittelweg zur Pockelsstraße.

Eingesetzt wurden von der KVG insgesamt acht Gelenkbusse, unter anderem die Wagen 0907 und 1604 vom Betriebshof Wolfenbüttel sowie die Wagen 1601, 1602 und 1719 vom Betriebshof SZ-Lebenstedt, alles MAN Lion's City-Gelenkbusse.

Die VLG setzte währenddessen auf Mercedes-Benz und setzte mit dem Wagen 1044 ein wahres Schätzchen mit Baujahr 2000 ein. Dieser Bus lief ursprünglich in Freiburg (Schweiz) sowie in Luzern. Ebenfalls eingesetzt wurden mit dem Wagen 1025 der ehemalige Braunschweiger 0903 sowie ein ehemaliger Bonner Gelenkbus.



KVG Wagen 1719



KVG Wagen 0907



VLG Wagen 1044



VLG Wagen 1025



Sperrung des Kornmarktes in Wolfenbüttel

von Bernd Hantschick (Fotos: Bernd Hantschick)

Beim alle drei Jahre stattfindenden Altstadtfest in Wolfenbüttel wurde in diesem Jahr erstmals auch der Kornmarkt gesperrt, um ihn als Veranstaltungsfläche nutzen zu können.

Vom 15. bis 17.08.2025 führte die Umleitung – auch für die Wolfenbütteler Buslinien – über die Lange Straße und den ansonsten linienverkehrsfreien Harztorwall. Den Beobachtungen nach war das Befahren insbesondere bei Busbegegnungen im Kurvenbereich manchmal etwas knifflig. An der Haltestelle Bahnhofstraße Richtung Kornmarkt wurde nicht gehalten, weil die Kurve in den Harztorwall sehr eng ist und Busse weit ausholen mussten.



Begegnung auf dem Harztorwall



Abbiegen von der Bahnhofstraße in den Harztorwall

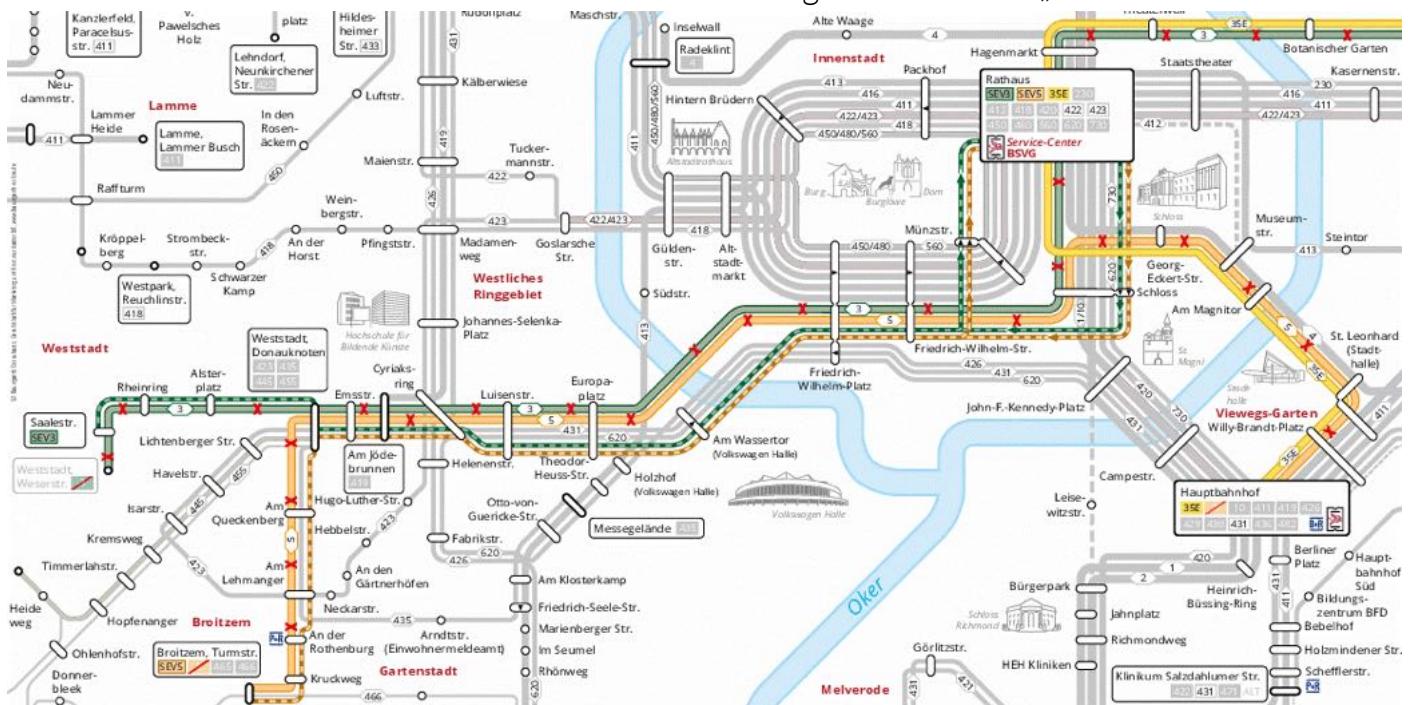
Bauarbeiten und betrieblich Interessantes

von David Köhler (Grafiken: BSVG)

In dieser Rubrik möchten wir einige der in dem Zeitraum April bis September 2025 durchgeführten Bauarbeiten oder betriebliche Störungen sowie interessante Vorkommnisse einmal „für die Nachwelt“ gesammelt auflisten.

Schienenersatzverkehre nach Weststadt und Broitzem

Wegen Restarbeiten an der Brücke am Europaplatz verkehrten die Stadtbahnlinien 3 und 5 während der Osterferien von Montag, 7. April, bis Samstag, 19. April, als Schienenersatzverkehr (SEV). Die Linien 3 und 5 wurden zur Stadtbahnline 35E zusammengefasst, welche zwischen Volkmarode „Grenzweg“ und „Hauptbahnhof“ verkehrte. Die Schienenersatzverkehre 3E und 5E starteten in der Dankwardstraße an der Ersatzhaltestelle „Rathaus“ und bedienten stadtauswärts alle Haltestellen der Stadtbahnlinien. In der Weststadt endete die 3E allerdings schon an der „Saalestraße“. In Broitzem



wurden die SEV-Busse mit den Linien 465 und 466 durchgebunden, so dass Fahrgäste hier nicht umsteigen mussten. Stadteinwärts hielten die Busse außerdem an den Haltestellen „Am Wassertor“ und „Münzstraße“. Um Platz für den SEV zu machen, wurde die Haltestelle „Friedrich-Wilhelm-Platz“ (Okerseite) für die Linien 426 und 431 während der Bauzeit auf den Parkstreifen am Bruchtorwall verlegt.

Bauarbeiten Campestraße

Wegen Ausbesserungsarbeiten an der Haltestelle „Campestraße“ konnten die Stadtbahnlinien 1 und 2 die Kurt-Schumacher-Straße von Montag, 7. April, bis Freitag, 11. April, nicht durchfahren und wurden deshalb umgeleitet. Vom „Hauptbahnhof“ aus fuhren die Stadtbahnen über „Willy-Brandt-Platz“, „St. Leonhard (Stadthalle)“, „Am Magnitor“, „Museumstraße“ und „Georg-Eckert-Straße“ zum „Rathaus“ und ab da auf ihren regulären Linienweg. In der Gegenrichtung nutzten sie die gleiche Strecke. Die Haltestellen „Campestraße“, „John-F.-Kennedy-Platz“ und „Schloss“ wurden in dieser Zeit nicht bedient.

Die Haltestelle „Campestraße“ wurde für die Busse wegen der Bauarbeiten in Fahrtrichtung „Hauptbahnhof“ um etwa 50 Meter hinter die Kreuzung Campestraße verlegt.

Fahrplanwechsel

Mit Betriebsbeginn am Freitag, 9. Mai, trat der neue Fahrplan der BSVG in Kraft. Abgesehen von einer grundlegenden Anpassung im Nachtverkehr betrafen die übrigen Änderungen vor allem einzelne Linien:

Nachtverkehr: Seit Fahrplanwechsel entfällt von Sonntag bis Donnerstag der Anschluss um 23:30 Uhr am Rathaus, d. h. die Fahrten von beziehungsweise zu diesem Anschluss auf den Linien 1, 3, 5, 411, 412, 413, 416, 417 und 418 des Nachnetzes finden nicht statt. Die BSVG reagiert damit vor allem auf die geringe Nachfrage.

In den stärker nachgefragten Wochenendnächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag bleibt der Anschluss um 23:30 Uhr, neben den Anschlägen um 23:00 Uhr, 0:00 Uhr, 1:10 Uhr, 2:20 Uhr und 3:30 Uhr unverändert erhalten. Durch Fahrten der Linien 1 und 5 gegen 23:30 Uhr bleibt die Innenstadt an allen Tagen an den Hauptbahnhof angeschlossen.

Buslinie 426: Wegen Personalmangels verkehrte sie seit dem letzten Fahrplanwechsel im 30-Minuten-Takt. Sie kehrt nun an Schultagen von 6:30 bis 18:00 Uhr zum 15-Minuten-Takt zurück, was die Anbindung im Westlichen Ringgebiet wieder verbessert.

Buslinie 423: Um die Verkehrssituation auf der Herzogin-Elisabeth-Straße zu entspannen, werden die Busse ihre Pausenzeit künftig wieder an der Parkseite der Herzogin-Elisabeth-Straße verbringen. Für die Fahrgäste bedeutet diese Änderung, dass die Busse an der Haltestelle „Prinz-Albrecht-Park“ in Richtung Innenstadt an zwei unterschiedlichen Haltestellen abfahren.

Buslinie 433: Im Querumer Forst wird wieder über die Haltestelle „Peterskamp“ gefahren. Damit entfällt die Haltestelle „Bohnenkamp“. Mit dieser Änderung setzt die BSVG einen entsprechenden politischen Gremienbeschluss um. Erst im vergangenen Jahr wurde der betroffene Linienweg über die Haltestelle „Bohnenkamp“ gelegt, um die Siedlung Querumer Forst besser an den Bus anzuschließen. Wie angekündigt, hatte die Verwaltung dies nach einem Jahr evaluiert und es ist zu dem Schluss gekommen, dass der Bus zum „Peterskamp“ zurückkehren soll.

Neben den oben genannten größeren Anpassungen sah der Fahrplanwechsel auch kleinere Veränderungen beziehungsweise Anpassungen vor. Diese betrafen einzelne Fahrten der Linien 5, 411, 413, 416, 421, 423, 424, 431 465 sowie 481.

Auf einigen weiteren Linien wurden die Fahrzeiten stellenweise um 1 Minute angepasst.

Sanierung des Bahnübergang Celler Heerstraße

Wegen Sanierungsarbeiten wurde der Bahnübergang an der Celler Heerstraße von Samstag, 10. Mai, ab Betriebsbeginn bis Montag, 12. Mai, zwischen Ölper und Watenbüttel gesperrt. Die Buslinie 416 musste deshalb in beiden Fahrtrichtungen umgeleitet werden.

Stadtauswärts fuhr sie nach der Haltestelle „Am Mühlengraben“ zur Schulbushaltestelle „Bockshornweg“ und von dort über die BAB 392 nach Watenbüttel zur Haltestelle „Schlesierweg“ zurück auf den regulären Linienweg. Stadtinwärts fuhr sie die gleiche Strecke umgekehrt. Die Haltestelle „Zum Wiesengrund“ entfiel ersatzlos.

Sperrung des Wannewegs in Weddel

Wegen Bauarbeiten wurde der Wanneweg in Weddel zwischen Dienstag, 20. Mai 2025, bis Freitag, 20. Juni 2025, gesperrt. Betroffen davon waren die Linien 427, 430 und 437.

Auf der Linie 427 entfiel die Haltestelle „Weddel, Ahornallee“. Die Haltestelle „Weddel, Schapener Straße“ in Fahrtrichtung „Bauernstraße“ wurde hinter die Einmündung „Buchhorstblick“ verlegt. Die Ersatzhaltestelle in der Gegenrichtung befand sich in der Schapener Straße hinter der Einmündung „Gärtling“.

Auf der Linie 430 entfielen die Haltestellen „Weddel, Ahornallee“ und „Weddel, Schapener Straße“.

Bei der Linie 437 wurde die Haltestelle „Weddel, Schapener Straße“ wie auch für die Linie 427 verlegt. Zusätzlich wurde für diese Linie eine Ersatzhaltestelle „Weddel, Ahornallee“ eingerichtet. Alle Fahrten, die aus Volkmarode oder Cremlingen kamen, nutzten die Ersatzhaltestelle „Weddel, Bahnhof“ in der Straße Dorfplatz.

Umleitung der Linien 411, 412 und 431 im Bereich Rautheim

Wegen Bauarbeiten wurde die Braunschweiger Straße zwischen der Paxmannstraße und dem Kreisel Erzberg von Montag, 26. Mai, bis Freitag, 25. Juli, gesperrt. Das hatte auch Einfluss auf die Buslinien 411, 421 und 431, welche umgeleitet wurden.

Die Linie 431 bediente in Rautheim auf ihrer Umleitungsstrecke in beiden Fahrtrichtungen folgende Haltestellen in dieser beziehungsweise umgekehrter Reihenfolge: „Triftstraße“, „Dorflage“, „Paxmannstraße (Ersatzhaltestelle)“ und „Lehmweg“. Die Haltestellen „Kreuztor“ und „Boltenberg“ wurden nicht angefahren, jedoch von der Buslinie 411 bedient.

Die Linie 411 fuhr auf ihrer Umleitung in dieser oder umgekehrter Reihenfolge folgende Haltestellen an: „Triftstraße“, „Kreuztor“, „Boltenberg“, Ersatzhaltestelle „Paxmannstraße (Ersatzh. am Kreisverkehr Erzberg)“ und „Noetherstraße“. Die Haltestelle „Dorflage“ wurden nicht bedient, jedoch wie erwähnt von der Buslinie 431 angefahren.

Auch die Linie 412 musste umgeleitet werden und bediente auf ihrer Strecke die Haltestellen „Noetherstraße“, „Paxmannstraße (Ersatzh. am Kreisverkehr Erzberg)“, „Lehmweg“ und „Zur Wabe“. Die Haltestellen „Lehmweg“ wurde als Ersatzhaltestellen in der gleichnamigen Straße eingerichtet.

Umbau der Haltestelle „Staatliche Untersuchungsämter“

Aufgrund des niederflurgerechten Ausbaus sowie Umbaus der Haltestelle „Staatliche Untersuchungsämter“, musste die Haltestelle im Zeitraum 27. Mai bis 7. Juli 2025 verlegt werden.

Umleitung der Linien 412 und 422 im Bereich Marienstift

Zwischen Dienstag, 10. Juni und Freitag, 13. Juni, wurde die Helmstedter Straße zwischen der Schillstraße und der Georg-Westermann-Allee für den Verkehr gesperrt. Die Buslinien 422 und 412 wurden deshalb umgeleitet. Wegen der Umleitung konnte die Linie 422 die Haltestelle „Marienstift“ in beiden Fahrtrichtungen nicht bedienen. Für die Linie 412 ist die Haltestelle „St. Leonhard“ stadteinwärts entfallen. Stadtauswärts hielt die Linie an der gleichnamigen Haltestelle der Linie 411 am Ring. Die Stadtbahnlinie 4 konnte trotz der Straßensperrung regulär verkehren.

Umbau der Haltestelle „Beberbachaue“

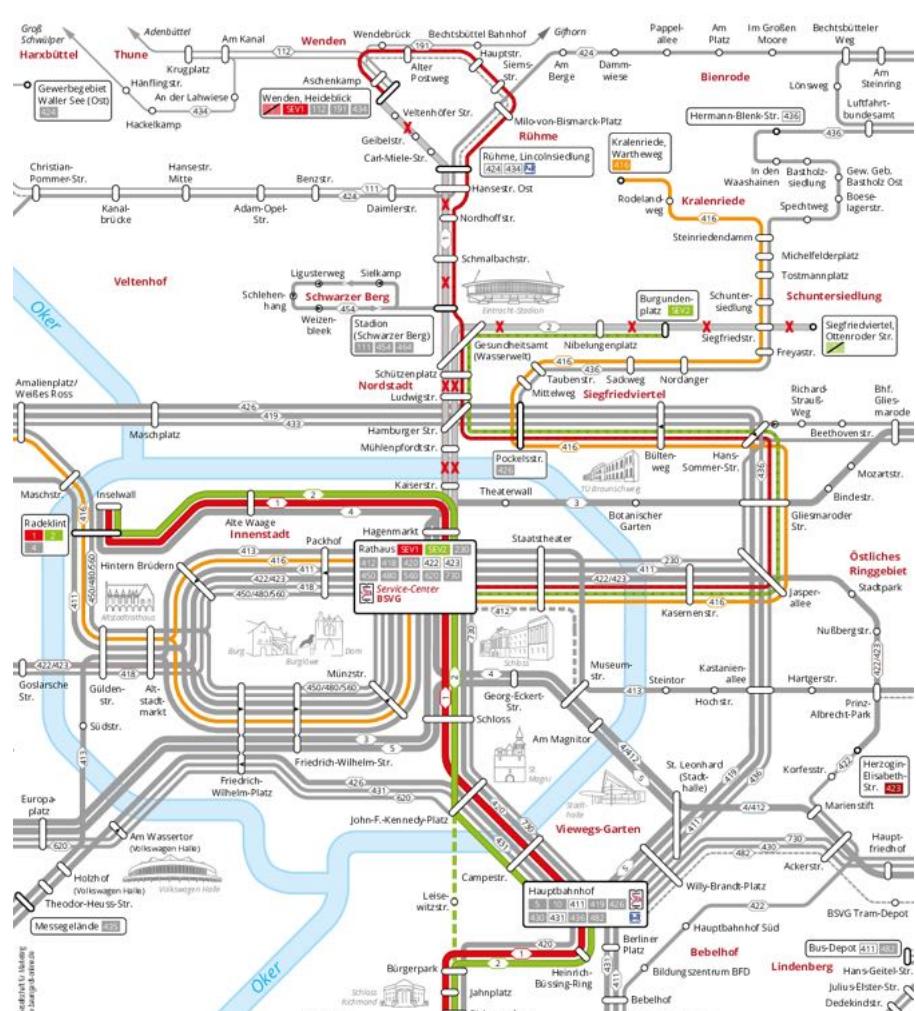
Aufgrund der Erweiterung der Standplätze für Busse an der Haltestelle „Beberbachaue“ in Bevenrode, musste die Linie 413 und 424 im Zeitraum 3. Juli bis 11. August 2025 bereits an der Haltestelle „Im Meerbusch“ enden. Die Fahrten der Linie 424, welche bis Essenrode verkehren, entfiel die Haltestelle „Beberbachaue“.

Schienenersatzverkehre nach Wenden und Siegfriedviertel

Die BSVG nutzte die Sommerferien, um Gleise und Haltestellen zu erneuern. Umfangreiche Gleiserneuerungen fanden sowohl an der Mühlenpförtstraße als auch an der Ottenroder Straße statt. Die Stadtbahnlinien 1 und 2 mussten deshalb von Donnerstag, 3. Juli, bis Mittwoch, 13. August, zum Teil umgeleitet beziehungsweise durch einen Schienenersatzverkehr (SEV) ersetzt werden.

Die Linien 1 und 2 fuhren von Stöckheim und Heidberg regulär bis zum „Rathaus“ und von dort über „Hagenmarkt“, „Alte Waage“ und „Radeklink“ zum „Inselwall“. Ein barrierefreier Ein- und Ausstieg ist an der Endhaltestelle nicht möglich, daher wurden Fahrgäste, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind, auf die Haltestelle „Radeklink“ verwiesen.

Vom „Rathaus“ (Haltestelle im Steinweg) fuhr der Schienenersatzverkehr 1E Richtung Wenden. Dabei verkehrte er über die Jasperallee und den Ring. Die Haltestellen „Hagenmarkt“, „Kaiserstraße“ und



„Mühlenpfadtstraße“ wurden nicht bedient. Dafür hielt der SEV an den Haltestellen „Staatstheater“, „Kasernenstraße“, „Jasperallee“, „Gliesmaroder Straße“, „Bültenweg“ (nur stadtauswärts) bzw. „Hans-Sommer-Straße“ (nur stadteinwärts) und „Pockelsstraße“, bevor er an der „Hamburger Straße“ auf seinen eigentlichen Linienweg zurückkehrt. Nach der „Lincolnsiedlung“ fuhr der SEV 1 über „Milo-von-Bismarck-Platz“, „Siemsstraße“ bis „Hauptstraße“ und weiter zum „Heideblick“. Die Haltestellen „Alter Postweg“ und „Aschenkamp“ konnten aufgrund eines Wasserrohrbruchs vom 3. Juli bis 22. Juli nicht bedient werden.

Die Haltestellen „Carl-Miele-Straße“, „Geibelstraße“ und „Veltenhöfer Straße“ wurden nicht bedient.

Zwischen den Haltestellen „Rathaus“ und „Gesundheitsamt (Wasserwelt)“ verkehrte der Schienenersatzverkehr 2E parallel zur 1E. Wegen der Bauarbeiten an der Ottenroder Straße endete der SEV 2E bereits am „Burgundenplatz“. Die Haltestellen „Siegfriedstraße“ und „Ottenroder Straße“ konnten nicht angefahren werden. Fahrgäste ins östliche Siegfriedviertel wurden auf die Linien 416 oder 436 bis zur „Siegfriedstraße“ verwiesen.

Auch die Buslinie 416 musste von Ihrer eigentlichen Umleitung (Bauarbeiten Bültenweg) abweichen. Zwischen „Rathaus“ und „Mittelweg“ verkehrte sie ähnlich wie der SEV, bevor sie auf ihren Umleitungsweg über „Nordanger“ zurückkehrte.

Umleitung der Linie 414 im Bereich Wendener Weg

Wegen Bauarbeiten im Bereich Wendener Weg mussten einzelne Fahrten der Linie 414 von Montag, 7. Juli, bis Donnerstag, 30. Oktober, umgeleitet werden. Die Fahrten, die montags bis freitags um 05:13 Uhr, 05:43 Uhr, 06:13 Uhr und 06:56 Uhr an der Haltestelle „Stadion (Schwarzer Berg)“ starten, fuhren statt nach Veltenhof zunächst über die Gifhorner Straße und Hansestraße zur Haltestelle „Ernst-Böhme-Straße“ und ab da über den regulären Linienweg zurück zum „Stadion (Schwarzer Berg)“.

Die Haltestellen „Schmalbachstraße“, „Maybachstraße“, „Sandanger“, „Dreisch“ und „Wendener Weg“ konnten in Fahrtrichtung Veltenhof nicht angefahren werden. Fahrgäste, die an einer dieser Haltestellen aussteigen mochten, wurden gebeten, in der Gegenrichtung – auf der Rückfahrt von der Haltestelle „Waller Weg“ zur Haltestelle „Stadion (Schwarzer Berg)“ – die stadteinwärtigen Haltestellen zu nutzen. Fahrten der Linie 414, die nicht über den Wendener Weg fuhren, waren nicht betroffen

Streckensperrung der Strecke Sachsendamm - Stöckheim

Nachdem am 10. Juli eine Stadtbahn in Stöckheim entgleist ist, ist die Strecke zwischen Sachsendamm und Stöckheim bis auf weiteres gesperrt (siehe dazu der ausführliche Artikel „Vorübergehende Stilllegung der Strecke nach Stöckheim“).

Schienenbruch Hauptbahnhof

Am Samstagabend, 16. August, ist auf dem Bahnhofsvorplatz ein Gleisbruch auf dem zum Hauptbahnhof führenden Gleis aufgetreten. Die Haltestelle „Hauptbahnhof“ konnte daher aus den Richtungen John-F.-Kennedy-Platz und St. Leonhard (Stadthalle) nicht angefahren werden. Dadurch verändert sich die Verkehrsführung ab Montag, 18. August 2025 (Betriebsbeginn), bis 19. August 2025.

Die Linien 1 und 2 fahren in Richtung Süden ab der Haltestelle „John-F.-Kennedy-Platz“ über die „Leisewitzstraße“ direkt in Richtung Heidberg/Sachsendamm. Aus dem Heidberg/Sachsendamm kommend fahren die Linien 1 und 2 regulär über den Hauptbahnhof. Die Stadtbahnlinien 5 und 10 bedienen die Betriebshaltestelle „Hauptbahnhof (Viewegsgarten)“. Von hier aus setzen sie ihre Fahrt

nach einem Linienwechsel auf dem jeweils anderen Linienweg über die Campestraße bzw. St. Leonhard fort.

Eine Ausnahme davon bilden die Fahrten der Linie 5 um 4:47, 5:17, 6:01, 6:46 und 7:11 Uhr ab Broitzem in den Morgenstunden. Diese Fahrten führen ab „Europaplatz“ über Friedrich-Wilhelm-Platz, Lessingplatz, John-F.-Kennedy-Platz und Campestraße direkt zur Betriebshaltestelle Hauptbahnhof (Viewegsgarten) und von dort auf dem regulären Linienweg über „St. Leonhard“ in Richtung Broitzem.

Ab 13:07 Uhr verkehrte eine Stadtbahn als Pendelverkehr im 15-Minuten-Takt ab „Hauptbahnhof (Viewegsgarten)“ über die Haltestellen „Campestraße“, „John-F.-Kennedy-Platz“, „Schloss“, „Georg-Eckert-Straße“, „Museumstraße“, „Am Magnitor“, „St. Leonhard“ und „Willy-Brandt-Platz“ zurück zur Betriebshaltestelle „Hauptbahnhof (Viewegsgarten)“.

Nach Betriebsschluss der Stadtbahnlinie 10 verkehrte die Stadtbahnlinie 5 ab „Hauptbahnhof (Viewegsgarten)“ als Linienwechsler weiter als Stadtbahnlinie 1E über die Haltestellen „Campestraße“, „John-F.-Kennedy-Platz“, „Schloss“, „Rathaus“, „Hagenmarkt“, „Alte Waage“ und „Radeklink“ zum „Inselwall“ und zurück.

Eine provisorische Reparatur des beschädigten Schienenkopfs erlaubte die reguläre Bedienung der Haltestelle „Hauptbahnhof“ ab 19. August.

Umleitung der Linie 416 im Bereich Hagenmarkt

Wegen Bauarbeiten am Hagenmarkt ab Donnerstag, 14. August 2025 bis Freitag, 14. November, muss die Buslinie 416 in Richtung Völkenrode über die Schöppenstedter Straße umgeleitet werden. Aus diesem Grund entfällt die Haltestelle „Hagenmarkt“.

Umbau der Wendeschleife „Eutschenwinkel“

Wegen Umbauarbeiten für die Ladeinfrastruktur der Elektrobusse wird die Wendeschleife „Eutschenwinkel“ in Leiferde vom 11. August bis 12. Oktober, gesperrt. Die Linien 413 und 481 können während dieser Zeit die Haltestelle „Eutschenwinkel“ nicht anfahren und werden zur Ersatzhaltestelle auf dem Thiedebacher Weg umgeleitet.

Umleitung der Linie 413 im Bereich Helmstedter Straße

Wegen Bauarbeiten wird die Helmstedter Straße zwischen Kastanienallee und Steintorwall von Montag, 18. August 2025, bis Montag, 17. August 2026, für den Busverkehr gesperrt. Die Buslinie 413 wird in beiden Fahrtrichtungen über die Jasperallee umgeleitet.

Stadteinwärts fahren die Busse nach der Haltestelle „Hartgerstraße“ zur Haltestelle „Kastanienallee“ (Altewiekring), weiter über „Jasperallee“ und „Kasernenstraße“ zur Haltestelle „Staatstheater“ und ab dort auf dem regulären Linienweg.

Stadtauswärts führt die Umleitung nach der Haltestelle „Staatstheater“ über „Kasernenstraße“ und „Jasperallee“ zur Haltestelle „Kastanienallee“ und weiter auf dem regulären Linienweg.

Die Haltestellen „Hochstraße“, „Steintor“ und „Museumstraße“ können in beiden Fahrtrichtungen von der Linie 413 nicht bedient werden.

Änderung der Endhaltestelle der 420 in Braunschweig

Die Buslinie 420 endet ab Montag, 15. September, bis auf Weiteres an der Haltestelle „Rathaus“ in der Dankwardstraße. Die gleichnamige Haltestelle in der Wilhelmstraße wird dann nicht mehr bedient. Ausnahmen sind die Fahrten im Nachtverkehr in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag zwischen 0 Uhr und 3:30 Uhr und am Sonntagmorgen bis 8 Uhr. Diese enden und starten an der Haltestelle „Rathaus (Lindi)“.

Sperrung der Schunterbrücke in Harxbüttel

Wegen Sanierungsarbeiten an der Schunterbrücke in Harxbüttel wird die Buslinie 434 ab dem 15. September bis voraussichtlich 14. November umgeleitet.

In Fahrtrichtung Groß Schwülper bedient der Bus die Haltestelle „Am Kanal“ (stadtauswärts) und fährt danach vom „Krugplatz“ zur Haltestelle „Hackelkamp“. Auf dem Weg dorthin bedient er auch die Haltestelle „Hänflingstraße“ entgegen seiner eigentlichen Fahrtrichtung. Ab „Hackelkamp“ kehrt der Bus auf seinen regulären Fahrtweg zurück und bedient dann auch die Haltestelle „Hänflingstraße“ in seiner eigentlichen Fahrtrichtung. Die Haltestellen „Am Kanal“ (stadteinwärts) und „An der Lahwiese“ werden nicht bedient.

In Fahrtrichtung Braunschweig ist die Umleitung abhängig von der Tageszeit. Zur Hauptverkehrs- und zur Schulzeit fährt der Bus genau entgegen der Umleitung in Richtung Groß Schwülper: Er kommt regulär von der „Hänflingstraße“ zum „Hackelkamp“. Von dort fährt er zurück zur „Hänflingstraße“, bedient die Haltestelle entgegen seiner eigentlichen Fahrtrichtung und fährt weiter zum „Krugplatz“ und von dort weiter auf dem regulären Linienweg.

In Schwachverkehrszeiten fährt die Linie Richtung Braunschweig direkt von der Haltestelle „Neuer Kamp“ in Lagesbüttel zum „Krugplatz“. Die Haltestellen „Hänflingstraße“ und „Hackelkamp“ in Harxbüttel werden nicht bedient. Wenige Fahrten verkehren direkt vom „Dösskamp“ in Groß Schwülper zum „Krugplatz“. Diese Fahrten lassen die Haltestellen in Harxbüttel und Lagesbüttel aus.

Gleisarbeiten Hauptbahnhof

Im Zeitraum vom Montag, 22. September, bis Samstag, 1. November, werden die Weichen am Berliner Platz am Hauptbahnhof erneuert. Die Stadtbahnen können während der Bauzeit den Bahnhofsvorplatz nicht befahren und dementsprechend die reguläre Haltestelle am Nahverkehrsterminal nicht bedienen.

Die Stadtbahnlinien 1 und 2 fahren in beiden Fahrtrichtungen über die „Leisewitzstraße“.

Die Stadtbahnlinien 5 und 10 halten an der Betriebshaltestelle „Hauptbahnhof (Viewegsgarten)“. Dort findet ein Linienwechsel zwischen den Stadtbahnlinien 5 und 10 statt. Die Stadtbahnlinie 10 verkehrt aufgrund der Baustellensituation auch während der Herbstferien.

Ergänzt wird das Angebot durch die Stadtbahnlinie 1E, die im 15-Minuten-Takt als Rundkurs unterwegs ist. Sie fährt vom „Inselwall“ über „Schloss“ und „John-F.-Kennedy-Platz“ zur Betriebshaltestelle „Hauptbahnhof (Viewegsgarten)“ und vor dort weiter über „St. Leonhard (Stadthalle)“ und „Georg-Eckert-Straße“ zurück zum „Inselwall“. Unterwegs werden alle Haltestellen bedient.

An den Wochenenden wechselt die Stadtbahnlinie 5 an der Betriebshaltestelle „Hauptbahnhof (Viewegsgarten)“ auf die Stadtbahnlinie 1E. Diese fährt über „Campestraße“, „John-F.-Kennedy-Platz“, „Schloss“, „Rathaus“, „Hagen-markt“, „Alte Waage“ und „Radeklink“ zum „Inselwall“ und zurück, wo sie erneut auf die Stadtbahnlinie 5 wechselt.

Zusätzlich verkehrt die „Rundkurs“-Stadtbahnlinie 1E, samstags im 15-Minuten-Takt und sonntags im 30-Minuten-Takt.

Die Buslinien 411, 419, 430, 436 und 482 werden über Ottmerstraße und Kurt-Schuhmacher-Straße umgeleitet. Die Haltestelle „Willy-Brandt-Platz“ wird in Fahrtrichtung „Hauptbahnhof“ in die Ottmerstraße verlegt. Die Linien 420, 426 und 431 Richtung „Campestraße“ werden beim Verlassen des Hauptbahnhofs umgeleitet, bedienen aber alle ihre regulären Haltepunkte.

In den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag verkehren während des Nachtverkehrs keine Stadtbahnen zum Hauptbahnhof. Fahrgäste werden gebeten in dieser Zeit auf die parallel fahrenden Buslinien 411 und 420 ausweichen. Am Sonntagmorgen bis etwa 8:30 Uhr fährt ausschließlich die Linie 5 zum Hauptbahnhof. Fahrgäste, die Anschlüsse von und zum Rathaus benötigen, nutzen in dieser Zeit ebenfalls die Linien 411 und 420.

Fahrgäste, die vom Hauptbahnhof Richtung Süden fahren möchten, nutzen bitte die Stadtbahnlinien 10 oder 1E (Richtung „Radeklink“) und steigen an der Haltestelle „John-F.-Kennedy-Platz“ in die Stadtbahnlinien 1 oder 2 um.



Das besondere Bild zum Schluss

