

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.



Ausgabe 1/2000

6. Jahrgang

Mitteilungsblatt der Braunschweiger
Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.

Inhalt

Terminkalender	Seite 3
Impressum	Seite 3
Aktuelles aus dem Nahverkehr Braunschweigs	Seite 4
Straßenbahn	Seite 4
Niederflurfahrzeuge auf der Linie 7	Seite 4
Auf den Spuren von Tw 7762	Seite 4
Omnibus	Seite 10
Vorführbus von Neoplan	Seite 10
Braunschweiger Busse ausgemustert	Seite 11
Sonstiges	Seite 12
Es gibt viel zu tun ... Doch: Öffentliche Verkehrsmittel sind besser als ihr Ruf	Seite 12
Schienen in der westlichen Innenstadt (Teil 1)	Seite 16
Braunschweiger Busse in Zagreb	Seite 20
Berichte aus dem Verein	Seite 22
Werksbesichtigung bei SIEMENS-Verkehrstechnik	Seite 22
Anmerkungen zur Nikolausfahrt vom 11.12.1999	Seite 23
Rückblick	Seite 24
Betriebsbahnhof Richmond/Eisenbütteler Straße	Seite 24
EXPO 2000	Seite 30
Wir bitten um Ihre Mithilfe	Seite 31
Wir bieten an	Seite 32

Titelbild: Der mit einem Niederflurmittelteil versehene Triebwagen 7762 (jetzt mit der Nr. 0051) auf dem Betriebshof Altewiek – Bericht hierzu auf Seite 4.

Terminkalender der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.:

Freitag, 14.04.00	Mitgliedertreffen, 19.30 Uhr, Nordbahnhof
Freitag, 12.05.00	Redaktionsschluß für BIN-Info 2/00
Freitag, 12.05.00	Mitgliedertreffen, 19.30 Uhr, Nordbahnhof
Freitag, 09.06.00	Mitgliedertreffen, 19.30 Uhr, Nordbahnhof

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.

Redaktion: Thomas Nabert, Karlsbrunner Straße 3, 38116 Braunschweig, Tel.: 0531 / 50 86 55

Mitarbeiter/innen dieser Ausgabe: Andreas Gürtler, Dieter Höltge, Christian Lammers, Annette Meschkat, Jörg-Michael Meschkat, Stefan Meyer, Lutz Sebbesse.

BIN-Info Heft 1/2000 vom 10.03.2000 - Auflage: 100

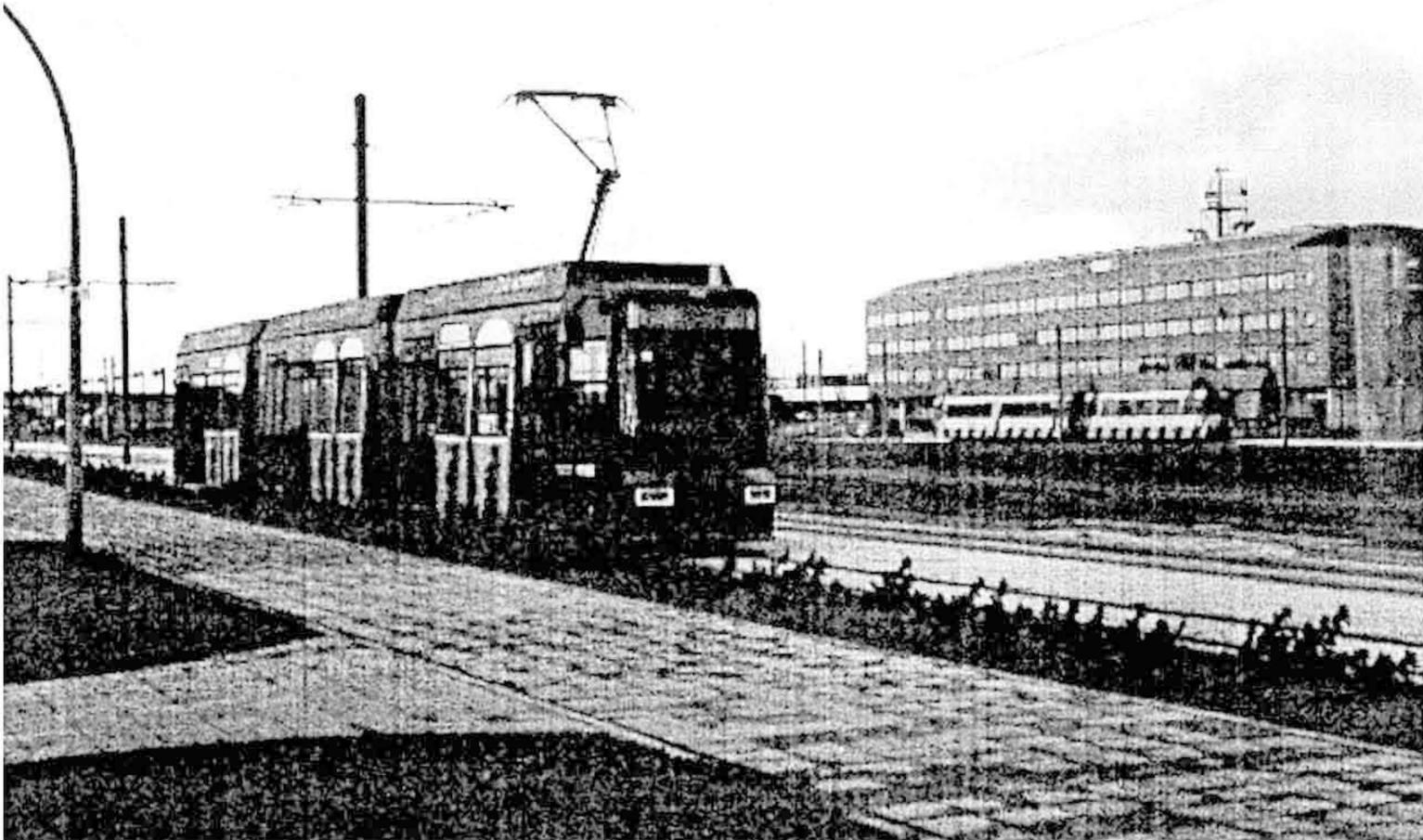
Abonnementspreis jährlich 18,- DM einschl. Porto

Aktuelles aus dem Nahverkehr Braunschweigs

Straßenbahn

Niederflurfahrzeuge auf der Linie 7

Auf der Linie 7 sind jetzt gelegentlich Niederflurfahrzeuge anzutreffen.

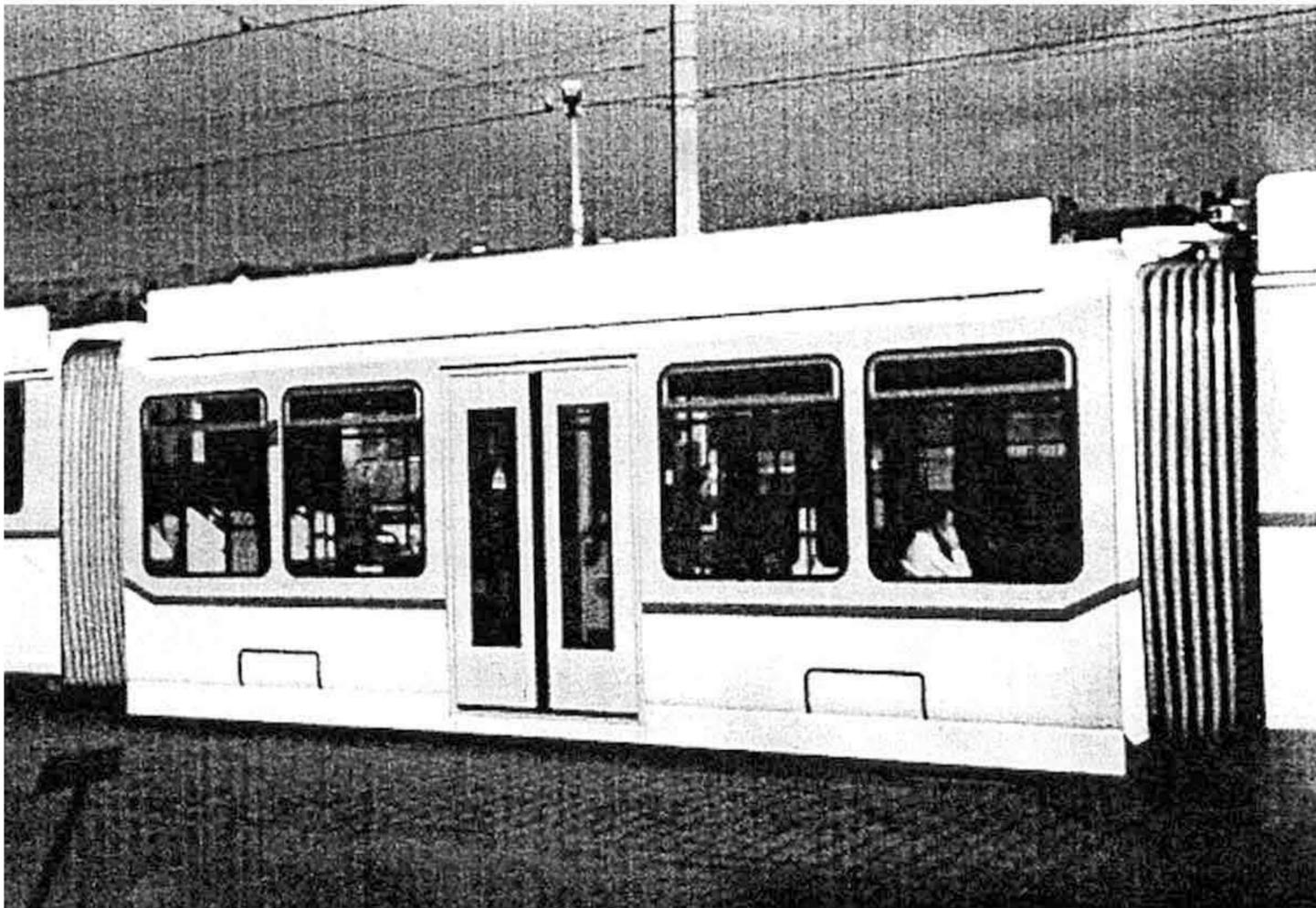


Das Foto zeigt Tw 9562 am ersten Tag (04.12.99) auf der SL 7 in Rühme. Im Bild ist auch das neue Verwaltungsgebäude der Stadtwerke zu sehen, in dem auch die Verkehrs-AG untergebracht ist. Auf dem freien Feld in der Wendeschleife soll in den nächsten Jahren eine dezentrale Abstellanlage entstehen.

Auf den Spuren von Tw 7762

Nachdem im letzten BIN-Journal schon angekündigt wurde, daß Tw 7762 kurz vor seiner baulichen Vollendung steht und Anfang Januar nach Braunschweig zurückkommen soll, war es dann am 06.01.2000 so weit. In den späten Abendstunden des 6. Januar befuhr ein Tieflader, beladen mit Tw 7762, den Betriebshof Altewiek. Am Morgen des 7. Januar, nachdem alle Twinlinien eingerückt waren, wurde dann mit dem Abladen des Triebwagens begonnen. Diese Aktion dauerte gut zwei Stunden und wurde von vielen interessierten Mitarbeitern verfolgt. Nachdem die Bahn abgeladen war, wurde sie auf Gleis 3 in der Wa-

genhalle abgestellt. Hier wurde sofort der Stromabnehmer montiert. Leider konnte die Bahn vorerst nur von außen begutachtet werden.



Am Montag, dem 10.01. trafen von der Mittenwalder Gerätebau GmbH einige Monteure ein, die sogleich damit begannen, mechanische Bauteile zu montieren sowie die Radsätze am Niederflurmittelteil zu justieren. Am darauffolgenden Tag trafen weitere Monteure der Firma Kiepe ein, die seitdem mit den Monteuren der MGB an der Inbetriebnahme des Wagens arbeiten. Zwei Tage später wurden erste Fahrversuche auf dem Betriebshof gemacht.

Bisher fehlten dem Wagen noch die Betriebsnummern. Man war am Rätseln, welche Nummer der Wagen denn wohl erhalten würde. Nach ein paar Tagen lüftete sich das Geheimnis. Der Wagen hat die Betriebsnummer 0051 erhalten.

Inzwischen sind mit dem Wagen auch schon Probefahrten im Netz durchgeführt worden. Jetzt bleibt nur noch abzuwarten, wann die offizielle Inbetriebnahme abgeschlossen ist.

Im nachfolgenden sollen hier noch einmal die Umbaumaßnahmen im einzelnen dargestellt werden.

Ausgangsfahrzeug ist eine Gelenkstraßenbahn des Baujahres 1977, Typ GT6 Mannheim, hergestellt bei LHB in Salzgitter. Nach einem

schweren Auffahrunfall waren die Front sowie die mittleren Gelenkaufnahmen schwer beschädigt worden. Die Braunschweiger Verkehrs AG entschied sich, den Wagen bei der Mittenwalder Gerätebau GmbH instandsetzen zu lassen und auf diesem Wege ein 100 % Niederflurmit-



Bild oben: Tw 0051 (ex 7762) bei der Anlieferung am 07.01.2000 auf dem Lkw-Tieflader auf dem Betriebshof Altewiek. **Bild unten:** Tw 0051 bei der ersten Erprobung auf dem Betriebshof Altewiek



telteil einzufügen. Der nachträgliche Einbau eines niederflurigen Mittelteils wurde bereits in anderen Städten praktiziert. Dabei handelt es sich jedoch um die Erweiterung sechsachsiger Wagen auf drei Drehgestellen zu achtachsigen Wagen auf vier Drehgestellen, d. h., die Gelenkbereiche befinden sich jeweils mittig über einem Drehgestell. Bei der Konstruktion der MGB dagegen wurde das mittlere Drehgestell entfernt, so daß sich das Gelenk frei schwebend in der Mitte befindet. Die beiden Endwagen stützen sich jetzt auf dem niederflurigen Mittelteil über eine Gelenkkonstruktion ab. Das Niederflurmittelteil ruht auf vier gelenkten Einzelachsen mit Losrädern.

Eine der Anforderungen war ein möglichst geringes Gewicht des Mittelteils, da der Wagen mit der vorhandenen Motorleistung beschleunigt werden sollte. Die konstruktive Lösung besteht darin, daß das Mittelteil auf einem Untergestellrahmen aus Stahl ruht, während der Wagenkasten aus Faserverbundwerkstoff in Wickelbauweise besteht. Letzterer entsteht im Werk Altenrhein von Schindler. Die Sandwich-Konstruktion setzt sich aus jeweils 5 mm dicker innerer und äußerer Deckschicht aus glasfaserverstärktem Polyester, einem 40 mm dicken Kern aus PMI-Schaum und glasfaserverstärkten Ringspanten zusammen. Durch die Verwendung dieser leichten Werkstoffe stieg das Gewicht um lediglich 7,5 t – bezogen auf das Mittelteil. Eine weitere Tonne Mehrgewicht entsteht durch Einbauten in den anderen Wagenteilen, wie z. B. die Chopperanlage.

Die Verwendung durchgehender Achsen im Mittelteil kam nicht in Frage, da stufenloser Einstieg und durchgehend ebener niedriger Fußboden damit nicht realisierbar gewesen wären. Eingebaut werden Losradlaufwerke der FIAT-SIG Schienenfahrzeuge AG, wobei aber die beiden Radpaare im Gegensatz zum originalen Fahrwerk untereinander nicht verbunden sind. Die einzelnen Radpaare werden vom nächstgelegenen Fahrzeuggelenk aus angelenkt. Da der Mittelwagen praktisch die Führung bei Bogenfahrt übernimmt, wird die bisherige Hüllkurve eingehalten. Der minimale Gleisradius beträgt 15 m.

Der Abstand der zweirädrigen Losradlaufwerke beträgt 4600 mm. Das Mittelteil selbst hat eine Länge von 8660 mm, und die Gesamtlänge des Fahrzeugs vergrößerte sich auf 28340 mm (über Blech gemessen). Die Fahrzeugbreite ist unverändert 2200 mm.

Die Bremsanlage im Mittelteil besteht aus elektrohydraulischen Scheibenbremsen mit Gleitschutzsteuerung. Da diese Bremseinrichtung bis zum Stillstand des Wagens wirkt, verbessern sich das Bremsverhalten

und der Fahrkomfort gegenüber den bisherigen Fahrzeugen.

Im Mittelteil befindet sich eine Außenschwingtür mit 1250 mm lichter Türweite. Die Einstiegshöhe beträgt 300 mm, wobei der Wagenboden im Fahrgastraum kaum merklich auf 350 mm ansteigt. Das Mittelteil ist wie erwähnt durchgehend niederflurig, wodurch sich bezogen auf das gesamte Fahrzeug ein Niederfluranteil von etwa 30 % ergibt. Der Einstieg gilt damit als behindertenfreundlich.

Im Mittelteil befinden sich 17 Sitzplätze. Auf den Radkästen haben die Sitze 1 ½-fache Breite, um einerseits den Platz voll auszunutzen und andererseits 530 mm Gangbreite zu ermöglichen. Außerdem sind 28 Stehplätze vorhanden (gemessen bei 0,25 m²/Person). Vom Mittelteil führen jeweils drei 177 mm hohe Stufen zu den anderen Fahrgasträumen.

Die elektrische Steuerung

Die elektrische Steuerung erfolgt mit einem IGBT-Chopper des Typs IGS 109 von Kiepe. Im Vergleich zum bisher im GT6 verwendeten Beschleuniger ergeben sich die Vorteile

- sanftes Anfahr- und Bremsverhalten
- geringere Geräuschentwicklung
- geringerer Wartungsaufwand durch Wegfall des Beschleunigers und durch leistungsloses Schalten der verbleibenden Schütze
- geringerer Energieverbrauch durch bessere Schaltungscharakteristik und durch Rückspeisung

Die Abkürzung IGBT steht für „Insulated Gate Bipolar Transistor“, eine Weiterentwicklung der Choppersteuerung, die durch höhere Taktfrequenzen ohne zusätzliche Glättungsdrosseln im Laststromkreis auskommt. Gegenüber herkömmlicher GTO-Technik zeichnet sie sich durch geringeres Gewicht und Volumen aus. Der Chopper ist daher in kompakter Bauweise ausgeführt und unterflurig in Wagenmitte des Frontteils untergebracht.

Da der Gleichstromsteller dem Netz durch Takten stets nur soviel Strom entnimmt, wie es der momentan wirksamen Antriebsleistung der Motoren entspricht, sind keine Anfahr-Widerstände erforderlich. Beim Bremsen werden die Motoren wie bisher als Generatoren geschaltet, die aber die Energie nicht auf Bremswiderstände leiten, sondern in das Netz zurückspeisen. Die Bremswiderstände, die neben dem Gleichstromsteller

montiert sind, werden nur benötigt, wenn das Fahrstromnetz nicht aufnahmefähig ist oder wenn eine Gefahrenbremsung eingeleitet wurde.

Für die mit Chopper und Niederflurmittelteil ausgerüsteten Fahrzeuge ergibt sich im Vergleich zum ursprünglich GT6 ohne Choppersteuerung eine Energieeinsparung von etwa 20 % trotz 30 % höherer Fahrgastkapazität.

Der Einsatz der Mikroprozessorsteuerung im Fahrzeugdiagnosesystem ermöglicht das frühzeitige Erkennen von Fehlern im Gesamtsystem und verbessert damit die Verfügbarkeit der Fahrzeuge. Die von Kiepe entwickelten Programme dienen gleichzeitig der Einstellung der Parameter und tragen dadurch zur rascheren Inbetriebnahme der Fahrzeuge bei.

Veränderungen an anderen Fahrzeugteilen

In Verbindung mit dem Einbau des Niederflurmittelteils und der IGBT-Choppersteuerung mußten auch einige Anpassungsarbeiten an dem Ausgangsfahrzeug vorgenommen werden. Diese betrafen vor allem die Gelenkverbindungen zwischen den drei Wagenteilen. Statt der bisherigen nur vertikal drehbaren oberen und unteren Gelenke werden nun unten Kugeldrehgelenke und oben Dämpfungsglieder verwendet. Die bisherigen Front- und Seitenfilme wurden gegen Matrixanzeigen ausgetauscht und werden nun von der vorhandenen IBIS-Anlage gesteuert.

Für den Fahrer ergeben sich ebenfalls einige Veränderungen. Der Fahrschalter wurde durch einen Befehlsgeber vom Typ FBS 127 ersetzt, der sich links – ergonomisch angepaßt – neben dem Armaturenpult befindet. Die Türsteuerung wurde ebenfalls geändert. Das Innendesign ist komplett neu gestaltet; unter anderem die gesamte Decken- und Seitenverkleidung. Der Fußbodenbelag sowie die Haltestangen glänzen durch neue Materialien. Ebenfalls sind die bisherigen GFK-Sitzschalen durch gepolsterte Sitze erneuert worden. Durch Verwendung neuer Isoliermaterialien hat sich die Akustik im Fahrzeug sehr zum Vorteil geändert.

Die Außenlackierung ist ebenfalls neu und entspricht jetzt dem Design der 95er NF-Fahrzeuge.

Ein Kuriosum noch am Rande.

Das Fahrzeug hat die elektrische Heckkupplung beibehalten und kann somit theoretisch weiter mit Beiwagen verkehren. Aufgrund der Länge im Verhältnis zu den teilweise zu kurzen Haltestellen dürfte so eine Kombination wohl in der Praxis nie vorkommen.

Ausblick

Das Fahrzeug entspricht fast einem Neubau, denn alle übrigen Baugruppen wurden je nach Befund erneuert oder instandgesetzt. Der Braunschweiger Prototyp dürfte somit einiges Augenmerk auf sich ziehen. Sollte sich das Fahrzeug bewähren, könnten sicherlich noch weitere Mittelteile für Braunschweig folgen. Bleibt noch abzuwarten, auf welchen Linien das Fahrzeug mit der neuen Bezeichnung GT6 NF eingesetzt wird.

Omnibus

Vorführbus von Neoplan

Ab dem 18. Januar 2000 setzte die Braunschweiger Verkehrs- AG einen Neoplan Centroliner ein. Der Bus mit dem Kennzeichen DGF-YM 62 wurde auf der Omnibuslinie 18 eingesetzt.



Vorführomnibus Neoplan Centroliner auf der Kreuzung Gùldenstraße / Sonnenstraße am 18.01.00

In den ersten Tagen konnte der Bus nur mit Steckschildern ausgestattet werden, später wurde auch die Matrixanzeige genutzt. Die BVAG setzte zum ersten Mal einen Bus von Neoplan ein, die Firma Mundstock hat schon seit einigen Jahren Neoplanbusse im Bestand.

Braunschweiger Busse ausgemustert

Die KVG Braunschweig hat ehemalige Braunschweiger MAN SL 200 Busse abgestellt und zum Verkauf ausgeschrieben. Bei allen Fahrzeugen wurde soweit vorhanden, die nachgerüstete Matrixanzeige ausgebaut.

Einige Busse tauchten im Januar bei der MAN Niederlassung in Braunschweig auf.

Wagennummer BVAG	Wagennummer KVG
8317	8323
8410	8411
8422	8422
8424	8424

Damit geht langsam die Ära von Standardbussen der ersten Generation zu Ende. Die KVG setzt zur Zeit noch den ehemaligen BVAG Bus 8409 ein. Der Bus 8421 steht seit September 1999 mit ausgebauter Matrixanzeige und demontierten Außenspiegeln auf dem Betriebshof Salzgitter- Lebenstedt. In der Zwischenzeit hatte man den 8421 abgemeldet, aber im Januar wurde der Bus nochmals zugelassen, war aber bis jetzt nicht im Linieneinsatz zu sehen. Das Fahrzeug 8423 steht abgemeldet bei MAN.

Sonstiges

Es gibt viel zu tun.....

Doch: Öffentliche Verkehrsmittel sind besser als ihr Ruf

Darüber, daß es um den ÖPNV in Stadt und Region Braunschweig besser stehen könnte, muß man sich nicht streiten. Die Nahverkehrsverbindungen der DB lassen dort wo sie überhaupt noch existieren sehr zu wünschen übrig. Einige Bahnhöfe (z. B. BS-Gliesmarode) verfallen still und heimlich.

Der innerstädtische ÖPNV der Stadt Braunschweig könnte noch um einiges verbessert werden. Es gibt also viel zu tun, gerade wenn man diejenigen, die bislang noch das Auto vorziehen, dazu bewegen will die umweltschonenden Busse und Bahnen zu benutzen. Dies ist nämlich in Braunschweig nach wie vor notwendig, da sich das Problem der Lärm- und Abgasbelastung gewiß nicht durch den Bau neuer Parkhäuser im Stadtzentrum lösen läßt. Und tatsächlich gab und gibt es Lösungsansätze. In den vergangenen Jahren wurden jede Menge Pläne zum Ausbau des ÖPNV vorgestellt, doch stellt man diesen Ansätzen die konkreten Ergebnisse gegenüber, so ergibt sich eine doch eher ernüchternde Bilanz. Daß es hingegen auch anders gehen könnte, zeigen die Beispiele von Städten vergleichbarer Größenordnung, wie etwa Kassel und Karlsruhe, die in den letzten Jahren den Ausbau des ÖPNV erfolgreich vorantreiben konnten.

Die Renaissance der Straßenbahn

Dabei ist es interessant festzustellen, daß die Straßenbahn, die während des Autobooms der Nachkriegszeit als veraltet galt und die fast alle auf dem Abstellgleis sahen (tatsächlich wurden bis Mitte der achtziger Jahre immer wieder Straßenbahnbetriebe stillgelegt), heute als zukunftssträchtiges Verkehrsmittel gilt.

So kam es nach der Wiedervereinigung in den fünf neuen Bundesländern, wo die Straßenbahn auch nach dem Krieg eine große Bedeutung als Verkehrsträger hatte, nicht zu dem großen Betriebssterben, welches man aufgrund der Erfahrungen im Westen hätte erwarten können. Großstädte wie Dresden und Leipzig behielten und modernisierten ihre umfangreichen Streckennetze, die ehemals Ost-Berliner Straßenbahn fährt jetzt auch nach Wedding und in der Kleinstadt Plauen wird noch

nahezu der gesamte ÖPNV über die Schiene abgewickelt. Im Westen wurde in den vergangenen Jahren eine Vielzahl von Neu- und Ausbaustrecken eröffnet, neue Wagen erhielten in großem Umfang Einzug in die Fahrzeugbestände. In einigen Orten, aus deren Stadtbild die Straßenbahn während der Nachkriegsjahrzehnte verschwand, bereut man inzwischen frühere Beschlüsse und denkt darüber nach, dieses Verkehrsmittel wieder einzuführen. In Oberhausen und Saarbrücken ist das inzwischen geschehen.

Wie läßt sich diese Kehrtwende erklären? Einerseits sicherlich durch ein langsames, aber spürbares Umdenken in der Verkehrspolitik. Das Konzept der „autogerechten Stadt“, eine Horrorvision aus den fünfziger und sechziger Jahren, die leider auch in Braunschweig die Verkehrsplanung beeinflusste und uns städtebauliche „Perlen“ wie die Kurt-Schumacher-Straße und den heutigen Bohlweg bescherte, hat sich als Holzweg erwiesen. Es war klar, daß die Devise „mehr und größere Straßen für mehr Autos“ zuerst dort scheitern mußte, wo die Platzverhältnisse am stärksten begrenzt sind. Ein Umdenken wurde hier für alle zur Notwendigkeit, die die Lebensqualität der Innenstädte retten wollten. Andererseits gab es, und hier zeigt sich warum ausgerechnet die Straßenbahn von der Hinwendung zum ÖPNV profitierte, seit Ende der achtziger Jahre einige technische Neuentwicklungen, die es ermöglichten vorhandene Nachteile des Oberflächenverkehrs auszumerzen bzw. zu verringern. Gemeint sind Innovationen wie die Niederflur- und die Zwei-System-Technik, aber auch Beschleunigungsmaßnahmen, wie beispielsweise Vorrangschaltungen an Ampeln.

Ihretwegen, sicherlich aber auch aufgrund der enger werdenden finanziellen Spielräume, wird die Straßenbahn endlich als Alternative zu den kostspieligen U- bzw. Stadtbahnplanungen der 60er und 70er Jahre angesehen, die mancherorts noch immer vorangetrieben werden. Auch in Braunschweig hält man am System Straßenbahn fest, zumal sich dessen Vorteile gegenüber dem Bus (größere Kapazität, wesentlich längere Lebensdauer der Fahrzeuge, mehr Fahrkomfort) durchaus bemerkbar machen.

Es geht voran

In einigen Städten sind die genannten Entwicklungen mit z.T. beträchtlichem Erfolg angewandt worden. Diese Anwendungen können als paradigmatisch angesehen werden und sollen daher im folgenden skizziert

werden:

- Niederflurtechnik: Die ersten richtigen Niederflurfahrzeuge wurden 1990 in Bremen und Kassel eingesetzt und waren ein durchschlagender Erfolg. In immer mehr Straßenbahnbetrieben kommen seitdem Wagen mit dieser Technik zum Einsatz, seit 1995 auch in Braunschweig, wo die BVAG (Braunschweiger Verkehrs-AG) über zwölf Niederflur-Straßenbahnen verfügt. Die Vorteile dieses Fahrzeugtyps sind offenbar: Ohne den enormen Bauaufwand, wie er beispielsweise bei der Errichtung von oberirdischen Hochbahnsteigen der Stadtbahn Hannover betrieben wird, ist ein niveaugleicher Einstieg möglich, was vor allem älteren und behinderten Menschen, aber auch Eltern mit Kinderwagen zugute kommt und einen schnellen Fahrgastwechsel an den Haltestellen begünstigt.
- Zwei-System-Technik: Am 27.9.1992 fuhr eine Stadtbahn von der Karlsruher Innenstadt aus bis in den fast 30 km entfernten Ort Bretten, obwohl man für diese Linie lediglich eine Strecke von 2,8 km neu gebaut hatte. Möglich war dies durch den Einsatz von Zwei-System-Fahrzeugen. Hierbei handelt es sich um Straßenbahnen bzw. Stadtbahnen, die sowohl mit dem üblichen Gleichstromsystem, als auch mit dem 15 kV Wechselstrom der DB fahren können und somit in beiden Netzen einsetzbar sind. Im Falle der Linie nach Bretten funktioniert das so: Der Zug fährt wie eine normale Straßenbahn aus dem Zentrum in die Peripherie. Dort zweigt er von der Straße ab, durchfährt die Systemwechselstelle und schwenkt schließlich auf eine DB-Strecke ein, sodann fährt der Zug wie eine Nahverkehrsbahn zum Zielort. Die Zwei-System-Technik bietet sich für Städte an, deren Bahnhof nicht im Stadtzentrum liegt, so daß Fahrgäste aus dem Umland, die die Nahverkehrszüge der DB benutzen, noch mindestens einmal umsteigen müssen, um zum Einkauf in die Innenstadt oder zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Sie bietet aber auch die Möglichkeit, Straßenbahnstrecken schnell und preisgünstig in einem erheblichen Umfang zu verlängern. In Karlsruhe baut man mit Hilfe der Zwei-System-Technik derzeit ein S-Bahn-Netz auf, dessen Baukosten weit unter denen der konventionellen S-Bahn-Netze liegt (wobei fairerweise angemerkt werden muß, daß das Karlsruher Netz weniger leistungsfähig sein wird.)
In Saarbrücken, wo schon seit langer Zeit keine Straßenbahnen mehr gefahren sind, kehrten auf diesem Wege Schienenfahrzeuge in die Straßen der Innenstadt zurück.

Beschleunigungsmaßnahmen: Unter diesen Begriff fallen Maßnahmen wie die Einrichtung von Ampelschaltungen, die per Signalanforderung den ÖPNV bevorzugen oder der Bau besonderer Gleiskörper bzw. die Abmarkierung von Gleisen im Straßenplanum. Durch sie kann der Oberflächenverkehr deutlich beschleunigt werden. Gute Erfahrungen hat man damit beispielsweise in Zürich gemacht, und in Darmstadt wurden so Schnelllinien geschaffen, die in den Hauptverkehrszeiten fahren, nur die wichtigsten Haltestellen bedienen und damit 25-30 % Fahrzeit sparen. Mit solchen Schnelllinien kann vor allem die Anbindung weit entfernter Vororte verbessert werden.

Die Politik ist gefragt

Natürlich haben diese Neuerungen auch positiven Einfluß auf den Omnibusverkehr ausgeübt. So sind fast alle der in Braunschweig von der BVAG eingesetzten Busse Niederflurfahrzeuge. Und auch die beschleunigenden Maßnahmen kommen dem Omnibusverkehr zugute. Zudem gibt es zahlreiche Bemühungen, Busse umweltverträglicher zu gestalten, wie etwa durch den derzeit in der Erprobung befindlichen Erdgasantrieb. Doch egal ob Straßenbahn oder Bus: Fest steht, daß es eine Reihe interessanter Entwicklungen gibt, die dort, wo es noch nicht geschehen ist, auf eine Anwendung warten. Richtet man nun wieder den Blick auf die Stadt Braunschweig und ihr Umland, so zeigt sich deutlich, daß mehr machbar wäre, als bislang getan wurde. Es läßt sich aber auch feststellen, daß es durchaus vielversprechende Ansätze gibt. Dazu gehört das „Prioritätenkonzept Stadtbahnplanung“ genauso wie die angedachte Regionalbahn. Um jedoch sicherzustellen, daß es nicht nur bei diesen Ansätzen bleibt, bedarf es einer entsprechenden Politik, deren Ziel es ist, den ÖPNV zu stärken, um den Autoverkehr allgemein zu verringern und die Innenstadt nach und nach von ihm zu befreien.

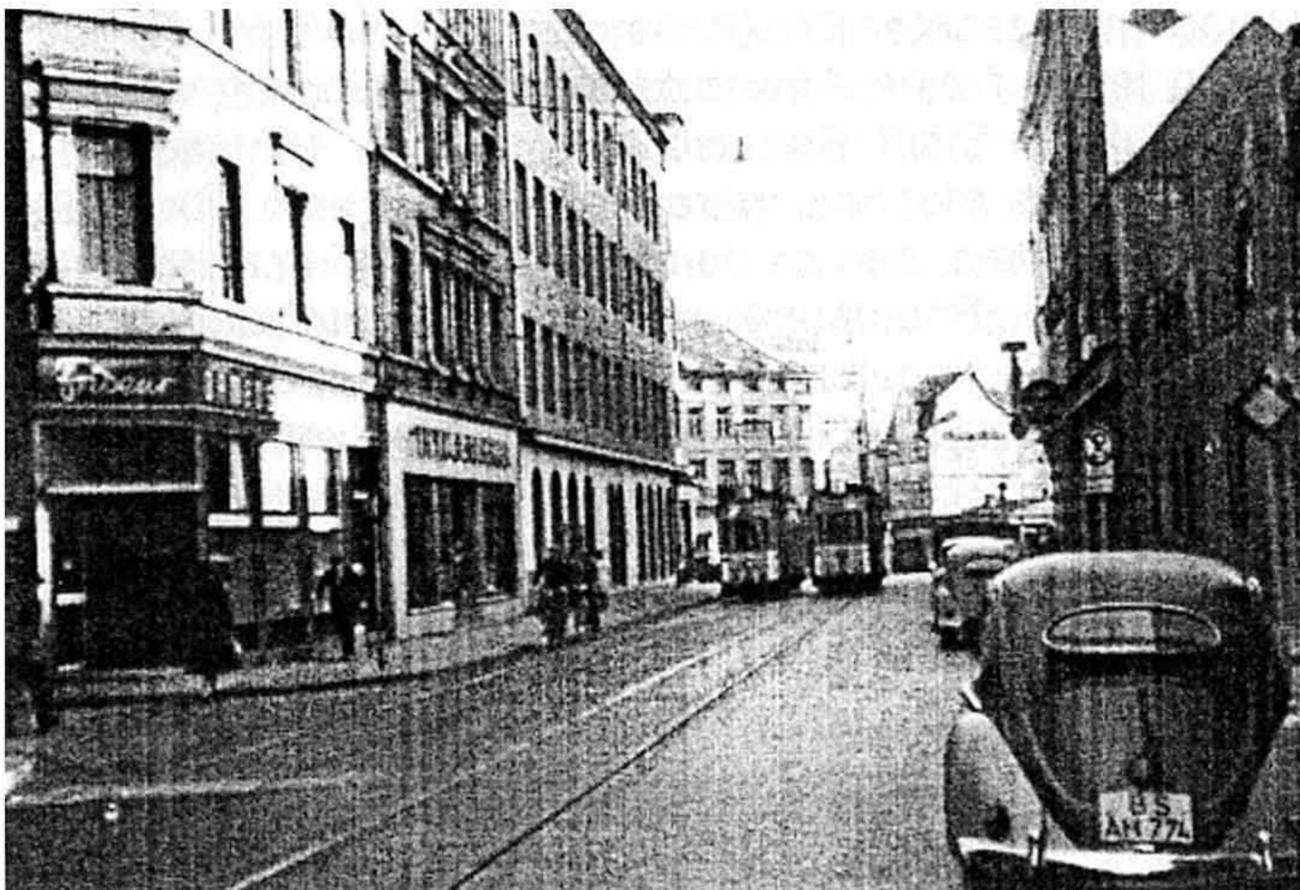
Schienen in der westlichen Innenstadt

(Teil 1)

Vor 40 Jahren, um genau zu sein bis zum 6. Dezember 1959, war es selbstverständlich, mit der Straßenbahn zum Altstadtmarkt zu fahren. Dann verabschiedete sich mit der Linie 5 mit ihrer letzten planmäßigen Fahrt gegen 20.00 Uhr ab Richmond der Schienennahverkehr aus der westlichen Innenstadt.

Wie es dazu kam und welche Chancen bestehen, mit der Stadtbahn den beliebten Wochenmarkt am spätgotisch geprägten Altstadtrathaus wieder zu erreichen, sollen die folgenden Zeilen erläutern.

Als kurzer Rückblick in die Streckenhistorie soll hier lediglich auf die Aufnahme des elektrischen Betriebes der Blauen Linie Augusttor – Landeskrankenhaus am 23.12.1897 und Gelben Linie Madamenweg – Marienstift am 17.02.1898 verwiesen werden. Die ab Juli 1909 auch unter „5“ und „4“ geführten Linien querten bis an das Ende ihrer Tage den Altstadtmarkt. Tiefere Einblicke vermittelt das unverzichtbare Standardwerk jedes Braunschweiger Nahverkehrsinteressierten: „Die Braunschweiger Straßenbahn“ von Dieter Höltge (München 1997).



Die Straßenbahn in der Brabandtstraße am 09.10.1959

Die Nachkriegszeit bereitete den städtischen Bauämtern Hochkonjunktur insbesondere in Sachen Verkehrsplanung, deren Folgen wir bis heute ertragen müssen. Mit der teilweisen Zerstörung oder gar dem

Verlust von 90% der Bausubstanz in der Innenstadt ergaben sich hervorragende Bedingungen, Pläne aus den Jahren 1933 bis 1939 zu realisieren. Diese mußten wegen des Zweiten Weltkrieges zunächst weitgehend unvollendet in den Schubladen verbleiben, um nunmehr wieder aus diesen hervorgekramt zu werden. Nach Überwindung des ersten Finanzmangels war Anfang der 50er Jahre die Zeit gekommen, Grundlagen für die rechte städtische Mobilität zu schaffen. Der Flächennutzungsplan von 1950 sah ein Verkehrssystem von Ring- und Radialstraßen vor. Der Kern der Innenstadt wurde mit Hauptstraßen in Form eines Doppelkreuzes umgeben („Kerntangentenquadrat“). Mit diesen Planungen einher ging die Neuordnung des öffentlichen Nahverkehrs. Prof. Dr.-Ing. Lagershausen vom Lehrstuhl für Verkehr und Eisenbahnwesen an der Technischen Hochschule Braunschweig erhielt den Auftrag, unter den Vorgaben des Flächennutzungsplanes ein Liniennetz für den Straßenbahn- und Busverkehr zu entwickeln. Auf Wunsch des Baudezernats wurde das Gutachten um die besondere Betrachtung des Abschnitts der Linie 4 zwischen Altstadtmarkt und Madamenweg erweitert.

Die Ergebnisse lagen im September 1954 vor. Dr. Lagershausen erlag nicht den auch im Rathaus schon gerne aufgenommenen Verlockungen der örtlichen Lkw-Industrie, sondern orientierte sich mit wissenschaftlichem Augenmaß am Praktikablen. Ihm ist es zu verdanken - neben dem DRG/Stadt BS-Vertrag von 1938 zum neuen Hauptbahnhof -, daß uns der städtische Schienenverkehr bis heute noch erhalten geblieben ist. Hierzu mag auch folgendes Zitat aus dem Gutachten (1954) beitragen: „... Bei Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Straßenbahn im allgemeinen muß jedoch berücksichtigt werden, daß die Auferlegung der Kosten für Bau und Unterhaltung der Fahrbahndecke bestimmt dann widersinnig ist, wenn die öffentlichen Verkehrsmittel in den Händen der straßenbaupflichtigen sind. Dieselbe Stadtverwaltung zahlt bei der Straßenbahn die Straßenkosten genauso wie beim Omnibus, nur daß sie in einem Falle diese dem Verkehrsmittel anlastet (Straßenbahn), im anderen jedoch nicht (Omnibus). Würde die Straßenbahn, wie es von einer Stadtverwaltung dem Vernehmen nach bereits durchgeführt wurde, von der Straßenbaulast in der Gleiszone befreit, so würde der Omnibus, von wenigen Fällen abgesehen, wirtschaftlich aus der Konkurrenz ausscheiden. ...“ (Lagershausen S. 12).

In Braunschweig hat sich bekanntermaßen seit 1954 nichts verändert. Ergebnis der Untersuchungen zur Linie 4 war die Abwägung zwischen vier Varianten im Bereich der nördlichen und westlichen Innenstadt:



Zwei Züge der Linie 4 in der Gördelingerstraße Ecke Altstadtmarkt am 30.07.1955
(Tw 27 mit Bw 202 rechts / Tw 25 mit Bw 230 links)

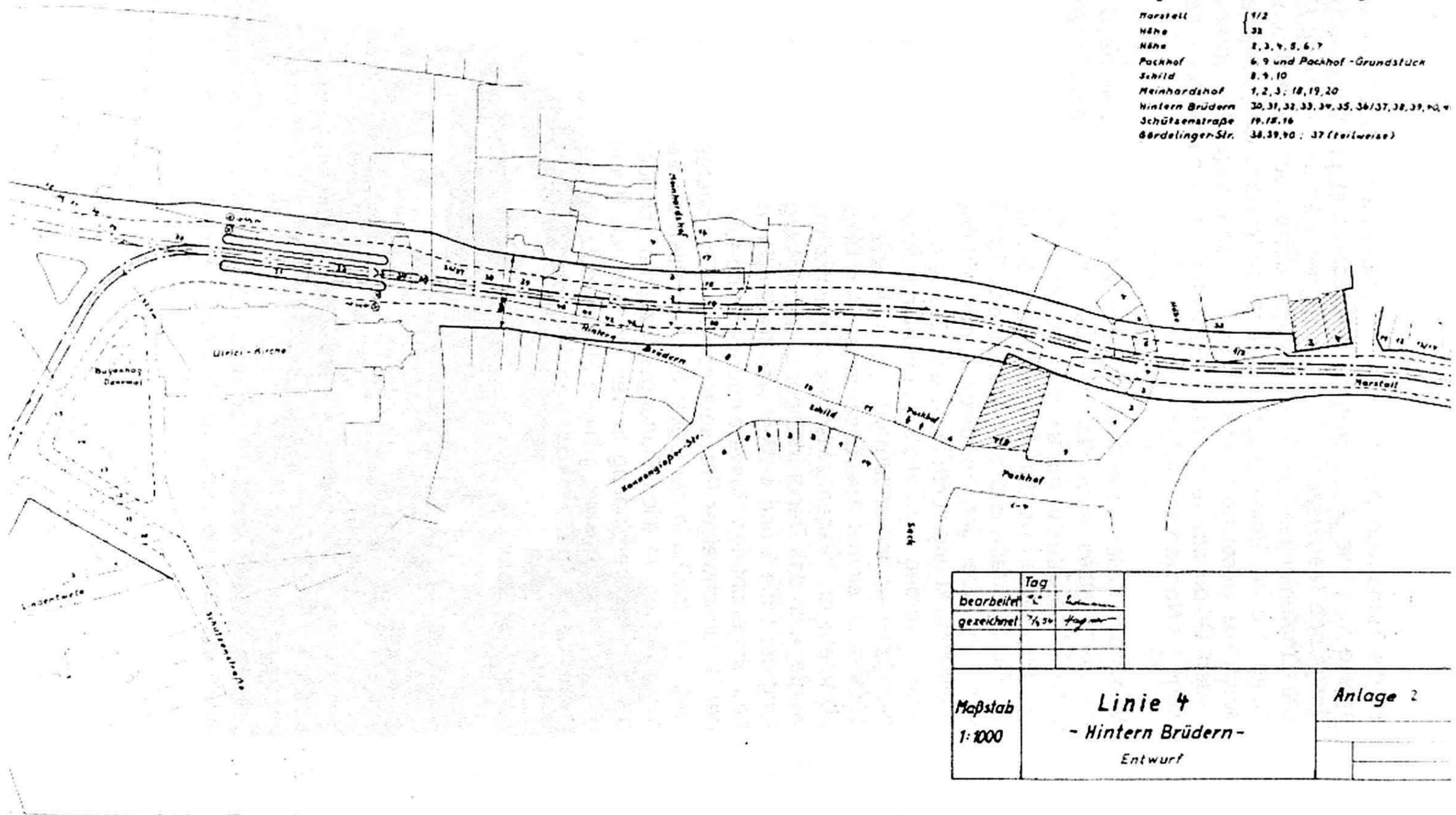
Die Führung der „4“ muß unbedingt von den kleinen Radien befreit werden, um Fahrzeuge mit größerem Fassungsvermögen einzusetzen. Korrekturen gegenüber der damaligen Führung über Marstall – Sack – Neue Straße – Altstadtmarkt konnten wegen des Ausbaus der Gördelingerstraße und der Straße Hintern Brüdern vorgenommen werden (s. Plan „Anlage 2“).

Allerdings gab es im Rathaus Widerstand gegen den Fortbestand der Linie 4: „Der Grundsatz, den Altstadtmarkt als bedeutungsvolle Traditionsinsel von einer Straßenbahnanlage freizuhalten, wird (Anm.: vom Gutachter) aufgehoben.“ Die Stadtwerke hielten die Lagershausen-Variante damals übrigens für tragbar. Entgegen setzte die Stadtverwaltung den Vorschlag, den Celler Straßen–Ast der „5“ mit dem Friedhofs-Ast der „4“ zur neuen Linie 4 zu verknüpfen. Der Ast zum Madamenweg sollte mit dem Ast der Linie 6 zum Stadtpark verknüpft werden. Da beide Strecken einen ähnlich schlechten Gleiszustand aufwiesen, mußte auch die Strecke in der Innenstadt nicht mehr neu trassiert werden: Sie sollte auf den Omnibusbetrieb umgestellt werden, was dann als erstes und in der Umdrehung der Intentionen von Dr. Lagershausen am 5. August 1955 durchgesetzt wurde.

Bemerkung:

Für die Trasse der Linie 4 werden folgende Grundstücke benötigt:

Marstall	1/2
Nähe	32
Nähe	2, 3, 4, 5, 6, 7
Packhof	6, 9 und Packhof-Grundstück
Schild	8, 9, 10
Meinhardshof	1, 2, 3, 18, 19, 20
Hintern Brüdern	20, 31, 32, 33, 34, 35, 36/37, 38, 39, 40, 41
Schützenstraße	19, 18, 16
Gördelinger-Str.	38, 39, 40 : 37 (teilweise)



	Tag	
bearbeitet	2	L. Müller
gezeichnet	7/24	K. Fischer
Maßstab	Linie 4	
1:1000	- Hintern Brüdern -	
	Entwurf	
	Anlage 2	

In die Hand von Anhängern der „Leichtigkeit des Straßenverkehrs“ spielte auch die „Akademie für Städtebau und Landesplanung – Landesgruppe Niedersachsen“ (u. a. mit den Herren Elkart und Flesche). Die Empfehlungen zum Flächennutzungsplan der Stadt Braunschweig lauteten u. a.: Planung eines Okertalschnellwegs („express-way“, sic!) durch die westliche Innenstadt dem Okertal folgend – vorerst in der neuen Güldenstraße zu realisieren und die Ausgestaltung des Bohlwegs als Nahverkehrsachse.

Mit diesen Zielen ist eine wesentliche Zerstörung des vorhandenen Innenstadt-Netzes verbunden gewesen und die noch heute vorhandene Eine-Achse-Struktur mit all ihren Nachteilen für Fahrgäste und Betrieb festgeschrieben worden. Insbesondere die Diskussion um den Neubau der Güldenstraße und dem Ausbau des Radeklints trug zu einer Verunsicherung über den Fortbestand der vorhandenen Anlagen über den Altstadtmarkt und durch die Breite Straße bei. Wesentliche Gleiserneuerungen wurden nicht mehr durchgeführt. Aber dennoch – wie so häufig hier (Linie 4!) und andernorts – gab es kurz vor der Einstellung im Jahr 1959 noch einmal Ausbesserungen. Am Nikolaustag fuhren die letzten planmäßigen Wagen zwischen Augusttor und Ölper, bis Jahresende wurde auch das Depot in Ölper geräumt. Vergleichbar mit der Abschaffung der Linie 6 und 4-West war die Empörung der Fahrgäste über die neu eingerichteten Busverbindungen und führte zu langen Debatten in der Braunschweiger Presselandschaft. Ein ungutes Gefühl zur Einstellung der Strecke in der Celler Straße schien die Verwaltung ständig zu beschleichen. In allen Planungskonzepten der 60er und 70er Jahre ist die Schienenverbindung in den Nordwesten Braunschweigs verzeichnet. Noch heute ist im gültigen Flächennutzungsplan die Trasse im Zuge der Celler Straße bis zur Varrentrappstraße enthalten.

Fortsetzung folgt.

Braunschweiger Busse in Zagreb

Bei der Zagrebacki Električni Tramvaj (ZET) sind einige Braunschweiger Busse im Einsatz. Die Busse wurden alle in der blau/beigen ZET Farbgebung lackiert.

Die Busse 8406 und 8418, sowie alle 82er Gelenkbusse wurden inzwischen ausgemustert und zum Teil weiterverkauft.

Wagennummer in Braunschweig	Wagennummer in Zagreb	Wagennummer in Braunschweig	Wagennummer in Zagreb
8204	602	8408	487
8205	603	8413	486
8206	604	8414	485
8207	605	8415	483
8208	606	8416	484
8209	607	8417	73
8214	611	8418	467
8215	608	8419	72
8216	609	8420	71
8217	610		
		8707	212
8402	489	8708	213
8403	490	8710	214
8404	491	8714	217
8405	492	8715	218
8406	466	8719	220
8407	488	8721	93



Heute fährt der Bus 8708 (hier am 19.08.1997 auf der Hamburger Straße) als Wagen 213 durch Zagreb

Berichte aus dem Verein

Werksbesichtigung bei SIEMENS-Verkehrstechnik (VT) in Braunschweig am 26.11.1999

Nach entsprechender Anfrage durch den Vereinsvorstand sowie anschließender Umfrage unter den Vereinsmitgliedern war es soweit: Am Freitag, 26.11.1999, stand die Werksbesichtigung bei der Firma SIEMENS-Verkehrstechnik in Braunschweig auf dem Programm. Insgesamt 14 Vereinsmitglieder waren pünktlich um 11.00 Uhr zum vereinbarten Treffpunkt an der Ackerstraße erschienen.

Beim Pförtner angekommen, wurden wir kurz darauf von Herrn Eilf (Siemens-VT) in Empfang genommen. Herr Eilf begrüßte den Verein im Namen der Firma SIEMENS und gab kurz den Ablaufplan für die Werksbesichtigung bekannt. Nachdem alle Vereinsmitglieder mit einem Namensschild ausgestattet waren, begaben wir uns unter Leitung von Herrn Eilf zum ersten Besichtigungspunkt, dem Produktionsbereich. Hier wurden die Vereinsmitglieder dann an Herrn Mathiak (Siemens-VT) übergeben. Es folgte ein Rückblick in die Geschichte der Firma SIEMENS sowie den Standort Braunschweig. Anschließend führte uns Herr Mathiak durch den gesamten Produktionsbereich von Siemens-VT an der Ackerstraße. Fragen einzelner Vereinsmitglieder wurden in kompetenter Weise beantwortet. Gegen 12.30 Uhr war dieser Programmpunkt beendet, und bevor es zum nächsten Besichtigungspunkt ging, war erst einmal Mittagpause angesagt. Hierzu wurden die Vereinsmitglieder wieder an Herrn Eilf übergeben, der uns dann zur werkseigenen Kantine auf dem Gelände der Firma Siemens führte. Die drangvolle Enge in der Kantine ließ den Verein völlig unbeeindruckt; war doch eigens für uns ein kompletter Tisch reserviert worden. Nach rund einer Stunde und frisch gestärkt folgte die Fortsetzung der Werksbesichtigung. Herr Eilf führte uns zum neuesten Gebäude mit dem Ausstellungsraum im obersten Stockwerk. Dort angekommen referierte Herr Dr. Koch zum Thema Zug – und Signalbeeinflussung. Beeindruckend an diesem Programmpunkt waren zweifelsohne der Fahrsimulator und das Freigelände im siebenten Obergeschoß dieses Gebäudes. Hier oben waren rund 100 Meter Originalgleis mit Weichenstück samt Signaleinrichtung verlegt worden. Auf einer speziell hergerichteten motorisierten „Draisine“ konnte – wer wollte – Platz nehmen, und ein paar Meter rollen (natürlich unter realistischen Bedingungen). Dieser Besichtigungspunkt erwies sich offenbar als der interessanteste überhaupt. Seitens der Vereinsmitglieder galt es viele Fragen zu beantworten. Herr Dr. Koch erwies sich als ein sehr kompetenter Gesprächspartner und so blieben keine

Fragen unbeantwortet. Gegen 14.30 Uhr ging die Werksbesichtigung zu Ende und die Vereinsmitglieder waren um viele neue Erkenntnisse reicher. Mit all den gewonnenen Eindrücken dieser Besichtigung verabschiedete sich der Verein bei Herrn Dr. Koch und bedankte sich nochmals herzlich für das Zustandekommen der Werksbesichtigung.

Hinweis:

Als nächste Werksbesichtigung ist der Waggonbau (Straßen- u. Stadtbahnen etc.) von SIEMENS/DUEWAG in Düsseldorf geplant. Nähere Einzelheiten hierzu werden derzeit durch den Vereinsvorstand geklärt. Voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2000 wird diese Besichtigung stattfinden.

Anmerkungen zur Nikolausfahrt vom 11.12.1999

Mit der Straßenbahn ich saus´
hin zum lieben Nikolaus.
Kreuz und quer geht´s durch die Stadt,
bis der Fahrer Witt´rung hat
und zur Wendeschleife strebt,
wo der fromme Mann nun lebt.

Mit mir fünfzig weit´re Kinder
freuen sich darauf nicht minder,
Nikolaus ganz nah zu seh´n,
gegenüber ihm zu steh´n.
Mit leeren Händen komm´ ich nicht,
bring´ ihm mit ein kurzes Gedicht.

Endlich steigen alle aus,
rufen nach dem Nikolaus.
Doch ein Mädchen zu uns spricht:
„Der gute Mann hört Euch nicht.
Laßt sein Lieblingslied uns singen
und ihm damit Freude bringen!“

„Laßt uns froh und munter sein“
tönt es in den Wald hinein
und der liebe Nikolaus
tritt zum Bauwagen hinaus.
„Liebe Kinder, ist das schön,
Euch alle bei mir zu seh´n!“

Der fromme Mann erzählt ganz munter,
wie von der Autobahn er runter
die Route hin nach Halberstadt
einfach nicht gefunden hat.
Drum ist in Braunschweig er geblieben,
wo viele Kinder ihn nun lieben.

Nach der Fahrt mit der Straßenbahn
ist mein Gedicht nun endlich dran.
Weil den Nikolaus ich rühr´,
gibt´s ein Beutelchen dafür.
Spielzeug, Obst und süße Sachen
mir daraus entgegenlachen.

Und weil ich fürchterlich durstig bin,
geht´s zu den heißen Getränken hin.
Oma kauft mir ´nen Kakao,
pustet ihn mir etwas lau,
greift dann selbst zum Glühwein zu
und die Zeit vergeht im Nu.

Voller Beutel, voller Magen,
ja jetzt können wir es wagen,
mit Krakelen und froher Miene
zurückzukehren auf die Schiene.
Und weil der Tag so spannend und nett
falle ich abends ganz früh ins Bett.

Dort träume ich vom Nikolaus
und male mir im Stillen aus,
wie er beim Verkehrsverein
schaut in das Büro hinein
und doch nur eine Frage hat:
„Wo bitte geht´s nach Halberstadt?“

Rückblick

Betriebsbahnhof Richmond/Eisenbütteler Straße

Die neue Pferdebahn auf Rillenschienen erreichte nach Umbau der Gleisanlagen am 4. August 1881 über die Wolfenbütteler Straße ihre Endstation an der Ecke Eisenbütteler Straße, heute Haltestelle Jahnplatz. Das Gleis lag auf der westlichen Fahrbahnseite und knickte etwas in die Eisenbütteler Straße auf deren südlichen Rand ein. Infolge Ausdehnung des Liniennetzes hatte die Pferdebahn 1882 bereits 16 Wagen und 65 Pferde. Die von der Lochschienenbahn gebaute Wagenhalle am Fallerslebertor platzte aus allen Nähten. Daher beschloß die Straßeneisenbahngesellschaft den Bau zweier neuer Depots am Hohetor und längs der Eisenbütteler Straße.

Für letzteres schloß die Gesellschaft am 19. März 1882 einen notariellen Grundstückskaufvertrag über zwei vorher herzogseigene Grundstücke von 1,18 und 0,66 ha zum Preise von 7318,75 Mark in den Gemarkungen Bischofswiese und Große Schäferwiese, die durch den Lauf eines Gewässers (eines früheren Parallellaufs der Oker) getrennt waren. Die Grenzen des Gesamtgrundstücks lagen längs des Bahndamms der Eisenbahnstrecke nach Magdeburg (südlich), der neuen Eisenbütteler Straße (nördlich) und dem Lauf der Oker (westlich). Das gesamte Gelände war langgestreckt und hatte die Form eines Dreiecks, dessen Spitze zur Wolfenbütteler Straße zeigte und dort nur Raum für ein Gleis bot.

Die Baugenehmigung aus dem Jahre 1882 sah folgendes vor: Am Bahndamm entlang zog sich eine längere zweigleisige Wagenhalle, an der Eisenbütteler Straße ein Wohn- und Verwaltungshaus sowie Magazin, Werkstatt und Stallgebäude. Zwei Drittel des hinteren, westlichen Teils des Grundstücks blieben zunächst unbebaut.

Im Betriebshof mußte wegen Vergrößerung des Verkehrsbetriebes bereits 1887 der Wagenhalle ein weiteres überdachtes Gleis angefügt und westlich der Villa ein weiterer Pferdestall gebaut werden.

Gemäß den Plänen zur Elektrifizierung sollte in Richmond die Kraftstation eingerichtet werden. Westlich der Wagenhalle am Bahndamm entstand auf morastigem Gelände auf einer Pfahlgründung ein Gebäude mit quadratischem Grundriß, die „Centrale“, ein Maschinenhaus mit drei Dampfkesseln zu je 300 PS, die drei Gleichstromdynamomas zu 200 kW

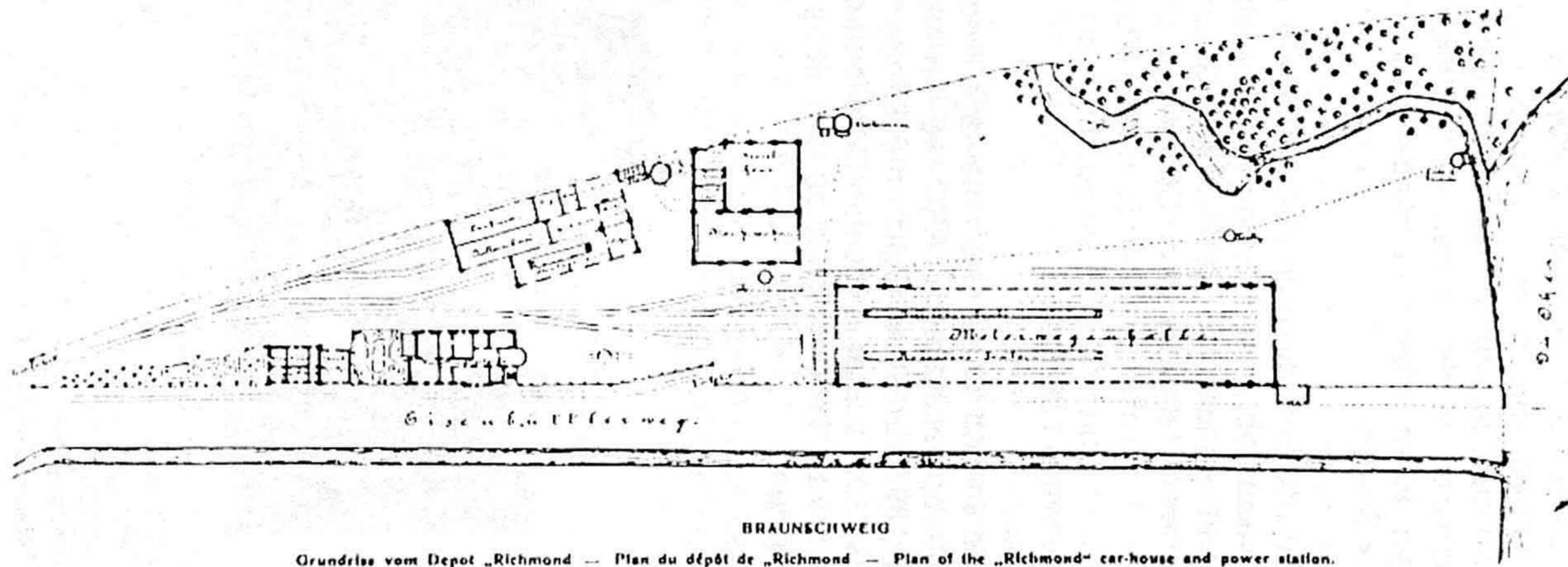
Leistung antrieben und eine Zusatzdynamomaschine von 23,4 kW für die Speisung der Bahnlinie nach Wolfenbüttel. Der Abdampf und die Rauchgase entwichen über einen massiven Schornstein, der alle Baulichkeiten und den Bahndamm weit überragend zum Wahrzeichen des Depots Richmond wurde. Neben dem Maschinenhaus entstand ein sechsgleisiger, 92 m langer „Triebwagen“-Schuppen auf der Grenze zur Eisenbütteler Straße.

Die zum Teil hölzerne ursprüngliche Wagenhalle der Pferdebahn am Bahndamm wurde abgerissen, und an ihrer Stelle entstand ein dreigleisiges Werkstattgebäude mit Lackierhalle, Stellmacherei und Montage-raum, einem Werkstattraum sowie Sozial- und Lagerräumen. Außerdem war zwischen Verwaltungsgebäude und Motorwagenhalle eine Drehscheibe mit 2 m Durchmesser eingerichtet, die dem Wenden der Einrichtungsgüterwagen diente.

Der erste Spatenstich für die Gesamtanlage fand am 1. März 1897 statt, sechs Monate später hatte die AEG die Bauarbeiten beendet, und ab 28. Oktober 1897 verließen täglich die Straßenbahnwagen das Depot zu ihren Einsätzen, zuerst in Richtung Wolfenbüttel, vom 19. November 1897 bis 1. März 1898 vermehrt zu den übrigen inzwischen elektrifizierten Stadtlinien.

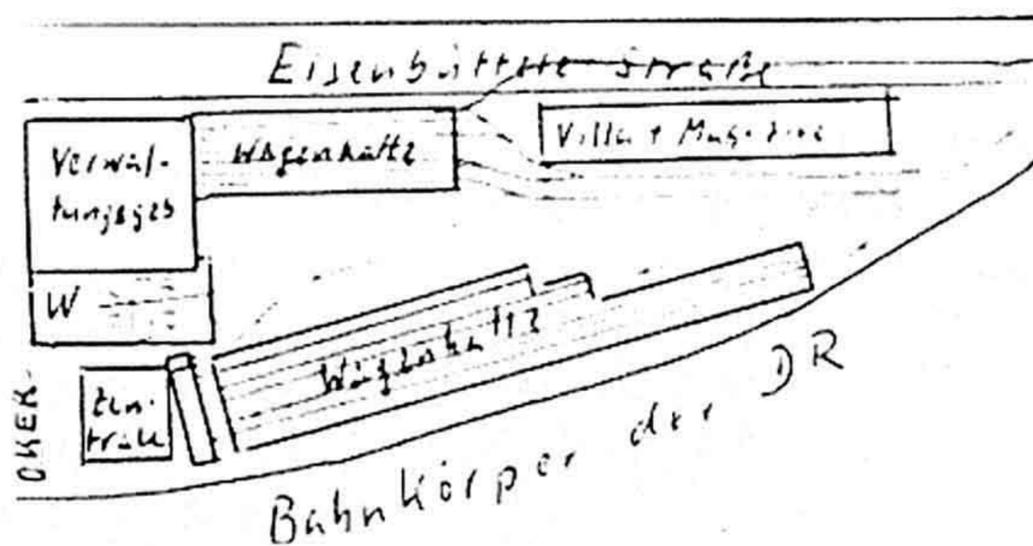


Triebwagen und drei mit Pferdewagen beladene Rollwagen, die jeweils im hinteren Teil eine Abfahrtsrampe hatten, sind zu erkennen. Der Zug steht zwischen dem neuen Werkstattgebäude und dem villenartigen Wohnhaus, im Hintergrund sieht man zwei Einfahrten der sechsgleisigen Motorwagenhalle, Foto etwa um 1899. Der Zug war von Wolfenbüttel gekommen und rückwärts in den Betriebsbahnhof eingefahren. Sein Zielschild lautet: „Richmond“. Der Fotograf steht an der Böschung des Bahndamms Blickrichtung Westen.



Grundriss vom Depot „Richmond — Plan du dépôt de „Richmond — Plan of the „Richmond“ car-house and power station.

In dieser Form bestand der Betriebsbahnhof bis 1925, dann mußte das Gelände grundlegend umgebaut und erweitert werden. Der Okerarm auf dem Grundstück wurde trockengelegt, ein weiteres Grundstück im Westen zur Oker hin dazugekauft. Die sechsgleisige Triebwagenhalle, das Wohn-, Verwaltungs- und eines der alten Magazingebäude an der Grenze zur Eisenbütteler Straße sowie die „Centrale“ blieben erhalten. Anstelle des kleineren Werkstattgebäudes entstand eine weitere Abstellhalle, die wegen der dreieckigen Form des Grundstücks unterschiedliche Gleislängen hatte. Sie war auch sechsgleisig, wobei das sechste, nördliche Gleis nicht über Weichen zu erreichen war, sondern von hinten über eine Schiebebühne hinter der Rückwand der Wagenhalle. Über diese Schiebebühne konnten alle sechs Hallengleise bedient werden. Im westlichen Anschluß an die Triebwagenhalle des Baujahres 1897 baute die Gesellschaft 1925 bis 1927 ein modernes dreistöckiges Verwaltungsgebäude und südlich davon zum Bahndamm hin eine eingeschossige helle Werkstatt in Betonkonstruktion, deren Dach weitgehend verglast war. Der Eingang zur Werkstatt war hinter der alten „Centrale“. Das Einfahrtgleis in der Hallenmitte führte auf eine Schiebebühne, über die an jeder Seite vier Reparaturstände angeschlossen waren. Laufkatzen halfen beim Aufbocken der Wagen und Heben schwerer Gegenstände.



Prinzipskizze Depot nach 1927
ohne Maßstab

1931 übernahm die Straßenbahn-Gesellschaft den Omnibusbetrieb und baute auf dem Betriebsbahnhof Richmond für sechs Omnibusse eine Wagenhalle, eine Tankanlage und eine Wagenwaschanlage. 1935

baute man Gleisgruben in der Wagenhalle. Die letzte Erweiterung 1938 im zeitgemäßen Zitat aus dem Betriebsbericht des Jahres: „Um den Gefolgschaftsmitgliedern der Werkstätten während der Ruhepausen Erholung zu gewähren, wurde vor dem Werkstattgebäude unter schattigen Bäumen ein Gelände vom Bürgerpark abgehegt und mit Ruhebänken versehen. Die Aufenthaltsräume wurden z. T. neu hergerichtet und umgebaut. Der kameradschaftliche Geist wurde durch Abhaltung verschiedener Veranstaltungen gepflegt ...“

1938 schlossen Stadt und Reichsbahn den Vertrag über den Bau des neuen Hauptbahnhofs. Für die neue Ausfahrt in Richtung Wolfenbüttel (durch den in den 50er Jahren erbauten sog. „Harzburger Tunnel“ unter der Hannoverschen Strecke hindurch) mußte der Bahndamm nach Norden verbreitert werden und benötigte Teile des Depotgrundstücks. Am 1. Dezember 1938 verkaufte die Stadt (inzwischen Eigentümerin der Straßenbahn) das gesamte Grundstück für 987.930 RM an die Reichsbahn mit Wirkung zum 1. Januar 1942. Im Mai 1942 wurde der neugebaute Betriebsbahnhof Altwiek und die dortige Hauptwerkstatt in Betrieb genommen, und die Werkstatt und viele Straßenbahnwagen zogen von Richmond dort hin. Die südliche Halle in Richmond mußte abgerissen werden, und ihr Gelände ist heute vom Bahndamm überdeckt. Das restliche Gelände an der Eisenbütteler Straße pachtete die Stadt zurück und nutzte Wagenhalle und Verwaltungsgebäude noch weiter, bis beide Gebäude 1944 nach Bombenschäden unbrauchbar und aufgegeben wurden.

Über die Rechtsverhältnisse in Richmond belehrte eine Betriebsanordnung die Straßenbahner am 13. April 1946:

„Es ist festgestellt, daß immer wieder Angehörige der Abteilung Straßenbahn auf dem ehemaligen Betriebsbahnhof Richmond erscheinen und sich Holz, Material und dergleichen holen und dabei angeben, daß sie von uns die Erlaubnis dazu haben. Das Grundstück gehört nicht mehr uns, sondern der Reichsbahn. Es hat niemand die Berechtigung zum Zutritt, ohne von uns dazu ermächtigt zu sein. Wer widerrechtlich das Grundstück betritt, muß damit rechnen, daß er von der Reichsbahn zur Verantwortung gezogen wird.“



Ein Foto vom 24. April 1963 weist das Gelände noch wüst aus. Wagenhalle und Verwaltungsgebäude waren im nahezu ruinösen Zustand. Im Verwaltungsgebäude waren die Fenster mit Blechen verschlossen, die notdürftig reparierte Halle scheint über das rechte Tor provisorisch genutzt zu werden. Von der Hauptwerkstatt steht nur noch als Rest ein Betonskelett. Die heute als öffentliche Parkplätze ausgebauten Flächen waren ungenutzt und schutt- und unkrautbestanden. Heute werden Halle und Verwaltungsgebäude anderweitig genutzt.



Foto aus dem Jahre 1943: Links ist die neue Bahndammschüttung zu erkennen, die zweite Wagenhalle ist bereits abgerissen. Tw 36 steht vor der 1926 erbauten Hauptwerkstatt. In der Mitte die alte „Centrale“ mit dem dicken Schornstein. Der Wolfenbütteler Triebwagen 152 befindet sich auf Gleis 1 der sechsgleisigen Halle an der Eisenbütteler Straße.

EXPO 2000

Hierzu erreichte uns der folgende Hilferuf von unserem Partner, dem Hannoverschen Straßenbahn-Museum e. V. in Sehnde-Wehmingen bei Hannover:

Liebe Museumskollegen,

vom 1. Juni bis zum 31. Oktober 2000 findet in Hannover die Weltausstellung Expo 2000 statt. Das Hannoversche Straßenbahn-Museum möchte die Chance, die dieses Großereignis bietet, nutzen und möglichst viele Besucher der Expo nach Wehmingen locken. Es ist geplant, im Juni und Oktober jeden Freitag, Samstag und Sonntag und in den Monaten Juli, August und September dienstags bis sonntags zu öffnen.

Um diese Öffnungszeiten zu verwirklichen, benötigen wir natürlich viele Leute. Wir möchten Euch deshalb bitten, Eure Mitglieder aufzurufen, uns im Jahr 2000 für einige Tage beim Betrieb des HSM zu helfen. Wir suchen Personal für alle Bereiche des Museumsbetriebs: Kasse, Souvenirverkauf, Kaffeewagen, Museumsführungen, Schaffner- und Fahrdienst. Kenntnisse aus dem eigenen Museumsbetrieb sind von Vorteil, aber nicht zwingend notwendig. Wir werden alle Interessenten in die jeweiligen Tätigkeiten einführen. Fahrer allerdings müßten schon etwas Praxis aufzuweisen haben und im Besitz der notwendigen Gesundheitsuntersuchung sein.

Wir bieten eine kostenlose Übernachtungsmöglichkeit in Hannover, entweder bei Mitgliedern oder in entsprechend hergerichteten Räumen im Museum, mit Küche, Dusche und Aufenthaltsraum. Natürlich kann man einen Tag länger bleiben oder einen Tag „frei nehmen“, um die Expo oder Hannover zu besuchen.

Niemand kann vorhersagen, wie viele Besucher das HSM zur Expo anziehen wird. Von 20 bis 2000 Besucher täglich, also von gepflegter Langeweile bis zu extremem Streß, ist alles möglich. Wir suchen Leute, die notfalls beides überstehen können und auch nicht erwarten, eine Woche lang nur historische Straßenbahnen fahren zu dürfen.

Mancher wird jetzt bereits über die Urlaubsplanung für 2000 nachdenken (müssen). Er/Sie sollte eine oder zwei Wochen in Wehmingen mit einplanen. Es könnten die interessantesten Wochen des Jahres werden.

Für Fragen und weitere Informationen stehen zur Verfügung:

Christop Heuer, Tel. (0511) 3 48 24 99, Fax (0511) 3 88 46 72, E-Mail heuer.c@debitel.net

Helmut Ahlbrecht, Tel./Fax (0511) 6 46 33 12.

Wir bitten Sie um Ihre Mithilfe

Unter diesem Motto startete die Braunschweiger Verkehrs-AG am 01.03.2000 eine Aktion gegen Vandalismus und Schwarzfahren bzw. Schwarzfahrer.

Schwarzfahren und Vandalismus kosten uns alle sehr viel Geld und deshalb wollen wir etwas tun für...

... mehr Sicherheit im Nachtverkehr !

... besseren Service für unsere Fahrgäste !

... weniger Schwarzfahrer !

...weniger Vandalismus !

... mehr Sauberkeit !

Bitte beachten Sie die neuen Hinweisschilder in unseren Fahrzeugen !



Vandalismus ...

in Fahrzeugen und an Haltestellen
kostet uns jedes Jahr sehr viel Geld.

Wir wollen dieses Geld aber lieber sinnvoller nutzen.

Für Hinweise, die zur Ergreifung von Tätern
führen, zahlen wir bis zu

100 DM Belohnung!

Sprechen Sie mit unserem Fahrpersonal oder rufen Sie uns an unter:

Telefon: 383-2050

Wir bieten an:

Postkarten – 21 Motive Braunschweig	je	1,00 DM
Postkarten – Set Braunschweig		18,50 DM
Postkarten – diverse Städte schwarz/weiß	je	0,80 DM
Stoffbeutel		2,50 DM
Kaffeebecher (Motiv 62er Strab)		8,90 DM
Kaffeebecher (Motiv 69er Strab)		8,90 DM
Krawattennadeln (62er Strab, 69er Strab, 95er Strab, MAN Gelenkbus)	je	15,00 DM
Anstecker (Motiv wie Krawattennadeln)	je	15,00 DM
Datenmappe (Gelenk-Straßenbahnen und Bw)		15,90 DM
Ziel- und Seitenfilme (bis 1995 aus Strab)	je	15,00 DM
Ziel-, Seiten- und Nummernfilm-Set		25,00 DM
Buch „Die Braunschweiger Straßenbahn“ v. D. Höltge		39,80 DM

Vereinsmitglieder erhalten auf alle Artikel (Ausnahme Buch „Die Braunschweiger Straßenbahn“) Rabatt.

Bestellungen nimmt entgegen:

Christian Lammers, Waldenburgstraße 23, 38124 Braunschweig
Tel.: 0531 / 60 25 72