



BIN-Info Digital

Die digitale Vereinszeitschrift der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Ausgabe 1/2025

Jahrgang 3

Kostenlos



Highlights dieser Ausgabe:

25 Jahre Hängebauschwein – Die Geschichte eines Unikats
Reisebericht – Kurzbesuch in Halberstadt
Gunnar Straßburger zu Gast bei der BIN
Modellbusse aus Braunschweig – Solaris

Inhaltsverzeichnis

Impressum	3
Terminkalender.....	4
Wichtige Hinweise des Vorstandes	4
Zahlung des Vereinsbeitrages für das Jahr 2025.....	4
Grußwort des Vorsitzenden	5
Nikolausfahrt und Neujahrsfahrt.....	6
Modellbusse aus Braunschweig – Solaris (Teil 2).....	8
Neue Tasse zum BIN-Jubiläum	9
Ausbildung bei der Verkehrs-GmbH – Ein ausgelernter Azubi erzählt (Teil 4)	10
Reisebericht – Kurzbesuch in Halberstadt	12
Gunnar Straßburger zu Gast bei der BIN.....	19
„Traminator“ im Forschungsmodus.....	21
25 Jahre Hängebauchschwein – Die Geschichte eines Unikats (Teil 1)	24
Bauarbeiten und betrieblich Interessantes.....	29
Die besonderen Bilder zum Schluss	34

Titelbild: Tw 0051 mit Schleife am 29.06.2004 an der ehemaligen Haltestelle „Pressehaus“ vor dem Umbau der Hamburger Straße (Andreas Gürtler).

Trenner zwischen den Artikeln auf Seite 9: Grafik von Tw 8 (Jörg Voigt, Bearbeitung: David Köhler).

Die besonderen Bilder zum Schluss: Bus 45 (Büssing 1956, Typ TU11), noch mit Liniennummer auf dem Dach, oben an der alten Wendeschleife Siegfriedstraße, unten am Tostmannplatz, beide Fotos aus dem Jahr 1957 (Archiv BSVG).

Impressum

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

Herausgeber

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. (BIN)
Postfach 2414, 38014 Braunschweig
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: Dirk Rühmann
1. stellv. Vorsitzender: Christoph Heine
2. stellv. Vorsitzender: Jan-Niclas Eichstädt
Kassengeschäftsführer: Ingo Bettermann

Bankverbindung

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

Kontakt zur Redaktion

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. (BIN)
Redaktion BIN-Info, Postfach 2414, 38014 Braunschweig
E-Mail: redaktion@bin-info.de
Telefax: 0531 9665296

Redaktion

Christoph Heine (V.i.S.d.P.), David Köhler und Bernd Hantschick

Mitarbeit an dieser Ausgabe

Dirk Rühmann, Bernd Hantschick, Jens Ehlers, Luka Mio Meskat, Andreas Gürtler 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

Samstag, 15. März

16:00 Uhr

Jahreshauptversammlung der BIN

Ort: BSVG Tram-Depot, Am Hauptgüterbahnhof 28, 38126 Braunschweig

Hinweis:

Vor der Jahreshauptversammlung möchten wir wieder gemeinsam „Einrollen“. Hierzu treffen wir uns bereits um 14:00 Uhr an der Betriebshaltestelle „BSVG Tram-Depot“.

Sonntag, 30. März

09:00 Uhr

30 Jahre BIN – Vereinsausflug nach Magdeburg

Ort: ZOB Braunschweig. Fahrt nach Magdeburg, dort 3-stündige Rundfahrt mit historischen Trieb- und Beiwagen. Anschließend Rückfahrt und ggf. gemeinsames Essen auf eigene Kosten.

Hinweis:

Um eine verbindliche Anmeldung wird gebeten!
(per E-Mail an info@bin-info.de oder WhatsApp Nachricht)

Samstag, 26. April

Sonntag, 27. April

ca. 13:00 Uhr

Rundfahrten im Oldtimer

Rundfahrten während der Veranstaltung „Stadtfrühling 2025 – Frühlingsmode und Mobilitätstrends“.
Fahrzeug und Fahrplan werden noch bekannt gegeben.

Donnerstag, 1. Mai

10:00 Uhr

Oldtimertreffen

Ort: Messegelände Eisenbütteler Straße, Präsentation des KOM 7802 (MAN SL 200)

Sonntag, 25. Mai

10:00 Uhr

Sonderfahrt „30 Jahre BIN, 30 Jahre Niederflurtram“

Programm, Fahrplan 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.

Zahlung des Vereinsbeitrages für das Jahr 2025

Wir bitten alle Vereinsmitglieder ohne SEPA-Lastschriftmandat, den Vereinsbeitrag auf das Vereinskonto zu überweisen.

Grußwort des Vorsitzenden

von Dirk Rühmann

Liebe Vereinsfreundinnen und Vereinsfreunde,

vor rund drei Jahren lag unser Verein am Boden. Er existierte praktisch nur noch auf dem Papier. Damit erging es uns wie vielen anderen auch, denen ebenfalls das Corona-Virus einen Strich durch die Rechnung gemacht hatte.

Es ist immer schwierig, etwas wiederzubeleben, dem das Leben aus welchen Gründen auch immer ausgehaucht worden ist. Dass es gelingen kann, haben wir alle in unserem Verein unter Beweis gestellt. Regelmäßige Veranstaltungen verschiedenster Art finden über das Jahr verteilt wieder statt. Der Verein konnte eine Reihe neuer Mitglieder gewinnen. Unter ihnen Gott sei Dank viele junge Menschen, die Interesse an alten Straßenbahnen oder auch Bussen zeigen.

Das sehe ich als ein gutes Zeichen, das Hoffnung macht. Die meisten Vereine, politischen Parteien, Kirchen oder Freiwilligenorganisationen wie die Feuerwehr leiden nämlich unter mangelndem jugendlichen Nachwuchs.

Wenn ich sehe, mit wie vielen Ideen unsere neuen Vereinsmitglieder aufwarten, um unsere BIN nach vorn zu bringen und populärer zu machen, stimmt mich das hoffnungsfroh, dass wir in eine gute Zukunft blicken können.

Natürlich sind uns immer aus finanziellen Gründen die Hände gebunden. Daher können wir nicht sämtliche Träume verwirklichen und jede Oldtimerbahn „am Leben“ erhalten oder gar wieder auf die Schiene bringen. Mit dem Tw 41 scheint es nach langen und zuweilen zähen, aber stets in angenehmer Atmosphäre verlaufenden Verhandlungen zu gelingen. Dafür wurde Tw 35 abgestellt. Er benötigt wohl etwas mehr als nur eine HU. Aber wir sollten alles daran setzen, dass dem Tw 35 das Schicksal von Tw 15 erspart bleibt.

An dieser Stelle möchte ich ausdrücklich die gute Zusammenarbeit mit dem Vorstand der BSVG hervorheben und für die vorbehaltlose Unterstützung danken, ohne die unsere Wünsche, was bestimmte Fahrzeuge betrifft, nicht zu erfüllen wären.

Nun hoffe ich auf rege Teilnahme an unserer Jahreshauptversammlung, wo wir einen neuen Vorstand wählen müssen und eine neue Satzung verabschieden wollen. Ich wünsche mir, dass der neue Vorstand sowie alle Vereinsmitglieder gut zusammenarbeiten werden, da ein Gelingen immer von den wechselseitigen Beziehungen zueinander abhängt. Wenn es hier eine gute Grundstimmung gibt, gestaltet sich die Mitwirkung in unserem Verein als Freizeitaktivität, die Spaß macht und Freude bringen soll. Da sind wir, denke ich, auf einem guten Weg.

DIRK RÜHMANN, erster Vorsitzender der BIN

Nikolausfahrt und Neujahrsfahrt

von Bernd Hantschick (Fotos: Bernd Hantschick)

Auch in diesem Winter haben wieder die traditionellen Rundfahrten der BIN stattgefunden. Am 7. Dezember starteten die **Nikolausfahrten** am Friedrich-Wilhelm-Platz. Zum Einsatz kamen der historische Düweg-Tw 35 und DWM-Bw 201 sowie der kinderwagentaugliche 0761, die alle durch die Stadt zu einem Treffen mit dem Nikolaus mitnahmen. Die Spannung bei den Kleinen stieg und alle riefen nach dem Nikolaus, der schließlich erschien und sich Zeit für alle Kinder nahm. Von seinen Helfern gab es dann Überraschungstüten und schließlich zufriedene Gesichter. Währenddessen konnten sich Groß und Klein mit kalten und warmen Getränken und heißen Würstchen versorgen. Frisch gestärkt ging es anschließend zurück zum Ausgangspunkt.

Dort hieß es zunächst einmal Abschied nehmen, denn Tw 35 und Bw 201 hatten am 11.12.2024 Fristablauf, so dass sie momentan nicht für Rundfahrten zur Verfügung stehen.



Tw 113 und Bw 201 in der Friedrich-Wilhelm-Straße.



An dieser Stelle sei allen Spendern, die die großzügige Befüllung der Tüten erst ermöglicht haben, ganz herzlich gedankt:

- Braunschweiger Verkehrs-GmbH
- Brotinsel – BIO-Vollkornbäckerei
- Volksbank BRAWO
- Kiepe Electric GmbH
- BERGMANN – Elektrizität & Gas
- TARGOBANK AG

Die **Neujahrsfahrt** startete am 5. Januar mit Tw 113 und Bw 250 sowie einem 95er bei ein wenig Schnee und auch in den Bahnen spürbarer Kälte. Vom Hauptbahnhof ging es über Leisewitzstraße und Campestraße zur Helmstedter Straße, wo ein erster Fotohalt eingelegt wurde. Weiter fuhren wir über Schloss und Lessingplatz in die Weststadt. Nach einem kurzen Aufenthalt führte die Route diesmal über die Friedrich-Wilhelm-Straße zum Stadion, wo weitere Fotos gemacht wurden. Anschließend wurde das Tram-Depot angefahren. Hier bestand Gelegenheit, sich mit heißen Würstchen und Getränken zu stärken, bevor es weiter ging. Das eigentliche Ziel, der Inselwall, konnte leider wegen einer eingefrorenen Weiche nicht angefahren werden, so dass nochmals eine Runde über das Stadion gedreht wurde, bevor alle Fahrgäste am Hauptbahnhof verabschiedet wurden. Besonders erfreulich an dieser Neujahrsfahrt ist, dass wir durch sie vier neue Mitglieder gewinnen konnten!



Tw 113 und Bw 250 beim Fotohalt Helmstedter Straße.



Tw 113 mit Bw 250 und 9556 in der Wendeschleife Weserstraße.

Die BIN dankt der BSVG für die Durchführung der Fahrten und die Gastfreundschaft im Tram-Depot und den vielen fleißigen Mitgliedern, die tatkräftig mit angepackt haben und die Fahrten zu einem Erfolg haben werden lassen!

Modellbusse aus Braunschweig – Solaris (Teil 2)

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 ersten Teil Büssing (BIN-Info 2/2024) folgt nun Solaris:



Solaris Urbino 18 (III. Generation)

Wagennr.: 0702

Ziel: –

Hersteller: Rietze



Solaris Urbino 12 (III. Generation)

Wagennr.: 0918

Ziel: 418 Riddagshausen

Werbung: Wir (b)ewegen uns für Sie

Hersteller: VK-Modelle



Solaris Urbino 12 (III. Generation)

Wagennr.: 0918

Ziel: 461 PTB

Werbung: Wir (b)ewegen uns für Sie

Hersteller: Rietze



Solaris Urbino 18 (III. Generation)

Wagennr.: 1105

Ziel: 420 BS-Rathaus

Hersteller: VK-Modelle

Veröffentl.: 2011



Solaris Urbino 12 (III. Generation)

Wagennr.: 1210 (St. Blasii)

Ziel: 443 Querum

Werbung: Wir (b)ewegen uns für Sie

Hersteller: VK-Modelle

Veröffentl.: 2014

Damit endet auch schon die Ära der Solaris Fahrzeuge in Braunschweig (mal von der Tram abgesehen). Diese Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

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



Neue Tasse zum BIN-Jubiläum

von David Köhler (Fotos: Bernd Hantschick)

Der Vorstand hat beschlossen, zum 30-jährigen Jubiläum eine neue Tasse herauszubringen. Das Motiv des Tw 41 wurde bewusst für die Jubiläums-Tasse ausgewählt, da er sehr mit dem Verein und seiner Entwicklung verbunden ist. Die Tasse besteht aus satiniertem Glas und sieht besonders mit hellen Getränken oder Hinterleuchtung gut aus. Bei entsprechendem Interesse können in Zukunft auch Motive anderer Fahrzeuge angeboten werden. Wer solch eine Tasse erwerben möchte, kann dies ab der Jahreshauptversammlung am 15.03.2025 für 10,00 Euro tun!



Ausbildung bei der Verkehrs-GmbH – Ein ausgelernter Azubi erzählt (Teil 4)

von David Köhler (Fotos: David Köhler)



Name: David Köhler
 Ausbildungsnachweis Nr.: 52 für die Woche vom: 25.07.22 bis: 29.07.22
 Ausbildungsjahr: -1-

	Ausgeführte Arbeiten, Unterricht, Unterweisungen usw.	Std.	Ausbildungsabteilung
Montag	Dienst 44: Turnwagen 420/11 & 420/07 Ablöse am Rathaus und Fahrt auf der Linie 420.	11:04 – 19:25	Fahrdienst
		8:18	
Dienstag	Dienst 48: Turnwagen 433/05 Ablöse am Hauptbahnhof und Fahrt auf der Linie 461, 433 und 431.	12:05 – 20:00	Fahrdienst
		8:18	
Mittwoch	Dienst 94: Turnwagen 431/19 Ablöse am Welfenplatz und Fahrt auf der Linie 431,429 und 419.	16:42 – 1:28	Fahrdienst
		8:18	
Donnerstag	Dienst 97: Turnwagen 420/04 & 420/21 Ablöse am Rathaus und Fahrt auf der Linie 420 und 419.	18:49 – 1:52	Fahrdienst
		8:18	
Freitag	Dienst 80: Turnwagen 431/25 & 431/13 Ablöse am Hauptbahnhof und Fahrt auf der Linie 461, 433, 431 und 411.	15:08 – 23:50	Fahrdienst
		8:18	
Gesamtstunden		40,9	

Die Gesamtstundenzahl setzt sich zusammen aus Arbeitszeit + Pause!

Besondere Bemerkungen Auszubildender	Ausbilder
Für die Richtigkeit	
Datum Unterschrift des Auszubildenden	Datum Unterschrift des Ausbildenden

Nachdem die Busfahrprüfung bestanden war, ging es nach einer Einweisung in die emil-Technik (Elektromobilität mittels induktiver Ladung) und das Üben mit dem Gelenkbus einige Tage später gleich auf Tour. Nicht nur ging es auf die 429 (ehemalige Ringlinie im Uhrzeigersinn) und die 412/411 zwischen Hans-Geitel-Straße, Lamme und Mascherode (heute fährt die 411 bereits ab Helmstedter Straße), sondern es gab auch gleich die ersten Schwierigkeiten. Man sollte hier kurz mal erwähnen, dass, nachdem man den Führerschein bestanden hat, zunächst die „Lehrfahrerzeit“ beginnt, bevor man allein durch die Gegend tuckert. Nach zwei vorausgehenden Diensten mit Lehrfahrern wurde uns für den Freitag eigentlich „Ausbildung“ eingetragen, um sich um Dinge, wie das Schreiben von Berichtsheften zu kümmern (ein Beispiel gibt es links). So jung und motiviert wir waren, wollten wir natürlich nicht an einem Freitag auf dem Lindenberg hocken

und nur in den Computer starren. Also haben wir mit unserem Ausbilder gesprochen und die Erlaubnis für einen Fahrdienst bekommen. So ging es für mich am 17.06.2022 zum ersten Mal allein mit Fahrgästen auf den „Bock“. Gefahren wurde die 429 mit Einfahrt zum Lindenberg und nach einer kurzen Pause wurde oben an der Hans-Geitel-Straße die 412/411 abgelöst. Fahrzeuge waren Gelenkzug 2112, Gelenkzug 2121 und mein „Retter“ Gelenkzug 2107.

Aber warum denn „Retter“? Tja, der Tag verlief für den Anfang ruhig und natürlich hatte man den alltäglichen Wahnsinn im Straßenverkehr, aber bis auf das war es besonders auf der 429 (mit 2112) ruhig und ich drehte meine Runden. Doch als ich dann auf die 412/411 gewechselt hatte, ging der Spaß erst richtig los. Bis Tiergarten Nord bin ich gekommen, dann wollte 2121 Feierabend machen. Wie habe ich es erfahren? Nachdem ich den Fahrgastwechsel beendet hatte, wollten die Türen sich nicht schließen lassen. Sie haben sich einfach vorzeitig verabschiedet und ich war verzweifelt. Fahrzeug abrüsten, also das komplette Abschalten des Fahrzeugs, Türen entlüften und so manch

andere Versuche haben leider nichts gebracht. Ratlos blieb mir dann nichts anderes übrig als mit der Leitstelle zu sprechen und um Rat zu bitten. Leider konnten selbst die mir nicht helfen und ich durfte auf meinen „Retter“, Gelenkzug 2107, warten. So wurde die Fahrt mit gut 25 Minuten Verspätung mit einem neuen Bus wieder aufgenommen und gleich am Lammer Busch gedreht, um mit Verspätung in Richtung Feierabend zu düsen. Dies sollte nicht mein letztes Abenteuer im Fahrdienst Bus bleiben, daher könnt ihr auf die nächsten Ausgaben gespannt bleiben!

Nach dem letztem Schulblock für das Ausbildungsjahr ging es in die schon erwähnte Lehrfahrerzeit. Eineinhalb Wochen begleitetes Fahren, wo man mit Hilfe erfahrener Kolleg/-innen das „richtige“ Fahren im Fahrdienst erlernen sollte. Zusätzlich zum Fahren wurden einem auch die verschiedenen Geräte wie das IBIS (Bordcomputer) oder allerlei Zettel und Vorschriften, die man als Fahrpersonal mitzuführen hat, erklärt.

Aber wir Azubis wurden nicht ausschließlich in den Fahrdienst gesteckt, sondern durften auch für die BSVG werben. So wurden mein Mit-Azubi, eine Azubine aus der Buswerkstatt und ich am Lindenberg kurzerhand als Models für die Werbekampagne zum Thema Ausbildung genutzt. In einem professionellem Fotostudio an der Kastanienallee wurden wir zunächst allein, dann aber als Gruppe aufgenommen. In verschiedenen Posen und Stilen gaben wir drei unser Bestes, um gut rüberzukommen. Zwar stinkt Eigenlob, aber ich meine, es ist uns gelungen und das hat sich auch in der Zahl der neuen Bewerbungen gezeigt! Auch wenn die Kampagne mittlerweile schon 3 Jahre her ist, fahre ich in manch einer Straßenbahn noch weiterhin mit, jedoch auf einem anderen Plakat als rechts gezeigt! Auch im späteren Verlauf der Ausbildung hatte ich viel Kontakt mit der Öffentlichkeits- und Marketingabteilung, für welche ich mit anderen Azubis in Filmchen für die Social-Media-Seiten Instagram und Facebook mitgewirkt habe.



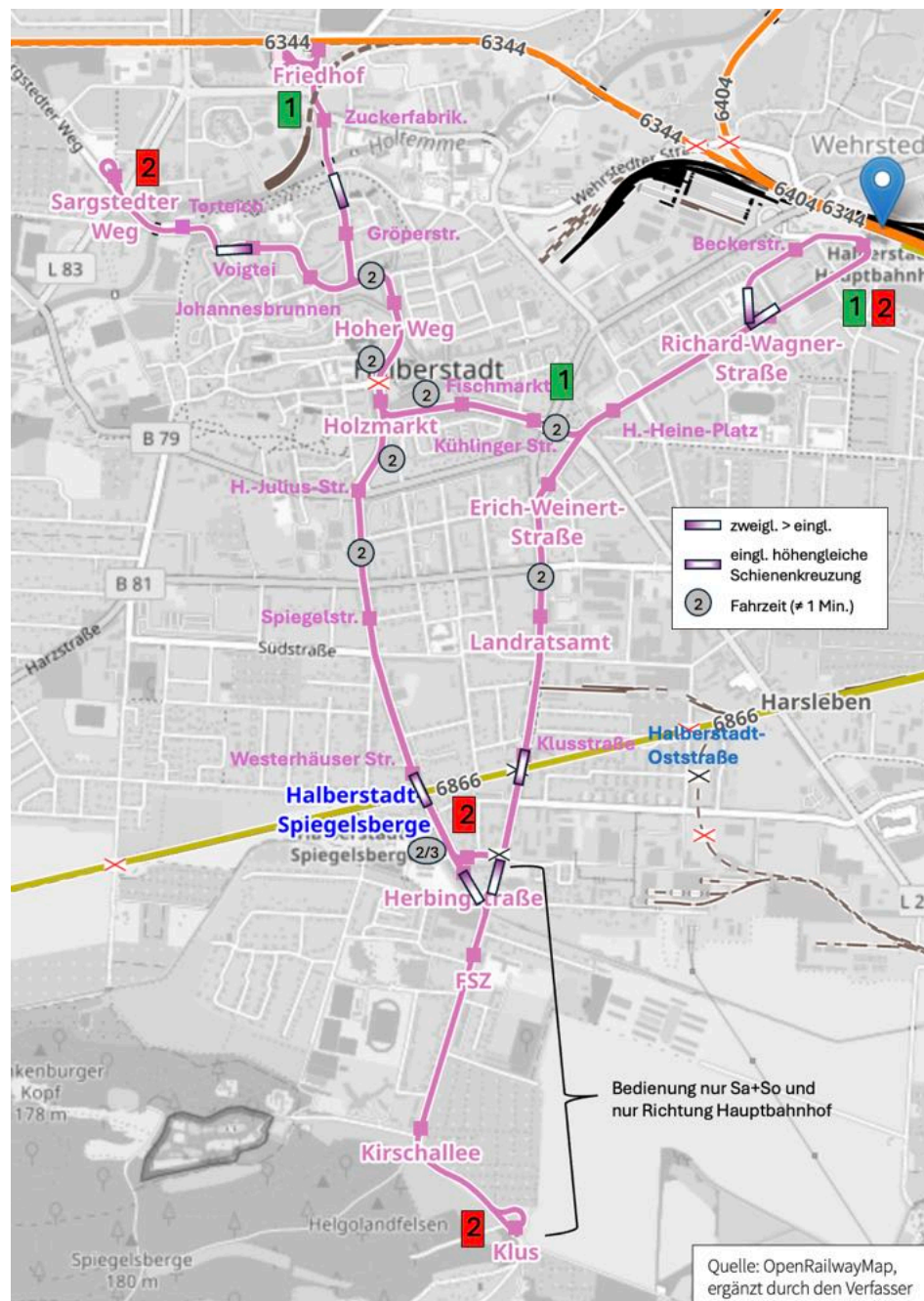
Nach diesem kleinen Intermezzo ging es jedoch zurück in den Fahrdienst, in dem ich bis um Ostern 2023 erstmal verblieb. Natürlich ging es in meinem 2. Ausbildungsjahr auch jeweils für einige Wochen in die Berufsschule. Dort wurden wir langsam auf die Zwischenprüfung vorbereitet. Was dort alles passiert ist, erzähle ich ein andermal!

Reisebericht – Kurzbesuch in Halberstadt

von Bernd Hantschick (Fotos: Bernd Hantschick)

Halberstadt ist von Braunschweig aus mit Regionalzügen gut erreichbar und nicht nur wegen des sehenswerten Doms und Domschatzes, sondern auch für Straßenbahninteressierte ein lohnendes Reiseziel.

Historisches und Streckennetz



Nachdem am 28. Juni 1887 die erste Pferdebahn durch Halberstadt fuhr, begann das Zeitalter der elektrischen Straßenbahn am 2. Mai 1903. Die Anbindung des Hauptbahnhofes an die Innenstadt stand bereits damals – wie auch heute – im Mittelpunkt. Die aktuelle Netzgestaltung beruht im Wesentlichen auf Netzbauten Ende der 1970er Jahre. Eine kleine Netzerweiterung gab es zum 4. August 1993, als das Gleisdreieck in der Voigtei aufgegeben und die Strecke zum Sargstedter Weg verlängert wurde. Die Gleislänge beträgt insgesamt 16,9 km auf Meterspur. Der Betrieb erfolgt mit 600 V Gleichstrom.

Nachdem in den Jahren 2003 bis 2005 über den Bestand der Straßenbahn diskutiert wurde, entschloss man sich zu einer

Sanierung des Gleisnetzes und zur Beschaffung neuer Fahrzeuge. 2012 beschloss der Stadtrat jedoch, die Straßenbahn zwar vorläufig – mit minimalen Investitionen – aufrechtzuerhalten, aber langfristig einzustellen. Dieser Beschluss wurde 2022 wieder aufgehoben, so dass der Betrieb der Straßenbahn

zumindest heute gesichert ist. Betreiber der Straßenbahn und der – wenigen – städtischen Buslinien ist die HVG Halberstädter Verkehrs-GmbH.

Fahrzeuge

Für den aktuellen Fahrplan werden fünf Fahrzeuge benötigt. Hierfür stehen fünf Leoliner vom Typ NGTW6-H mit den Nummern 1 bis 5 zur Verfügung, die 2006/2007 von der Leoliner Fahrzeug-Bau Leipzig GmbH geliefert wurden. Es handelt sich um sechsachsige Niederflurfahrzeuge (Achsfolge Bo'2'Bo') mit 21,0 m Länge, 2,3 m Breite und jeweils 3 Türen (Einrichtungsbetrieb).



Links oben: Tw 5 am Sargstedter Weg.
Links unten: Tw 5 am Hauptbahnhof.
Rechts: Innenraum Tw 2.

Als Ersatz stehen noch drei Zweirichtungsfahrzeuge GT4 (ex. Freiburg) und ein Einrichtungsfahrzeug GT4 (ex. Stuttgart) zur Verfügung. Außerdem gibt es einen beeindruckenden Bestand an historischen Fahrzeugen mit Baujahren von 1939 bis 1975.

Betrieb

Aktuell werden zwei Linien betrieben, wobei die Fahrzeuge am Hauptbahnhof die Linien wechseln. Es gibt gemeinsame Linienabschnitte, so vom Hauptbahnhof bis zum Heinrich-Heine-Platz und vom Holzmarkt bis zur Abzweigung in die Gröperstraße.



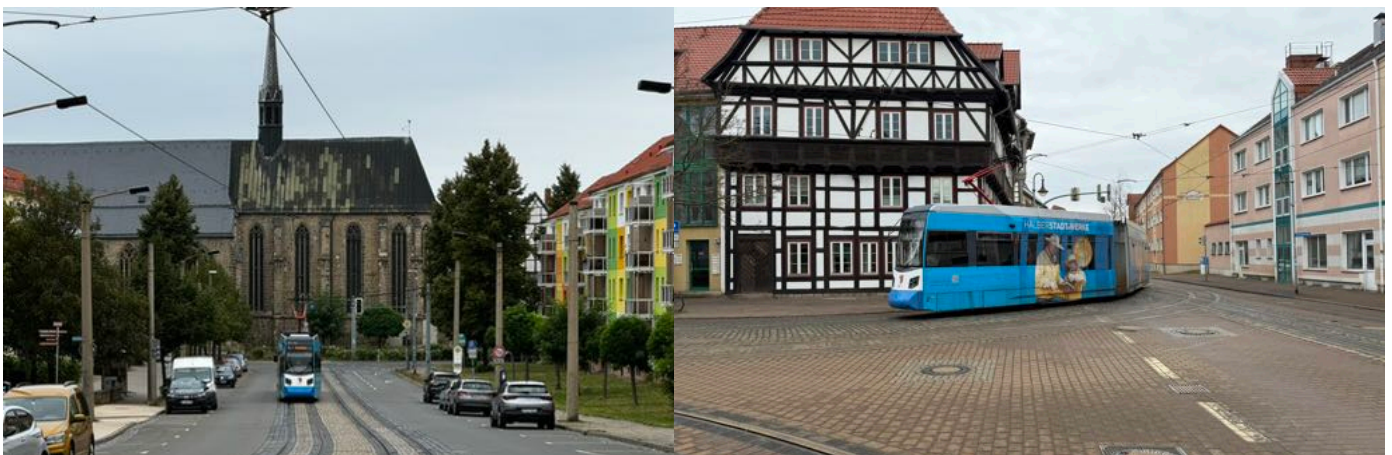
Links: Tw 2 vor dem historischen Hauptbahnhof, rechts: Tw 1 und Tw 5 am Hauptbahnhof.



Links: Tw 2 fährt in die Haltestelle Hauptbahnhof ein, Mitte: idyllischer Streckenabschnitt kurz vor der Haltestelle Richard-Wagner-Str. Richtung Innenstadt, rechts: Tw 1 am Heinrich-Heine-Platz.



Links: Tw 1 an der zentralen Haltestelle Holzmarkt, rechts: Tw 5 am Holzmarkt mit Dom.



Links: Tw 2 an der Haltestelle Hoher Weg, rechts: Tw 2 biegt in die Gröperstraße ein. Ganz vorne ist das Verbindungsgleis Friedhof – Sargstedter Weg zu sehen.

Linie 1

Hauptbahnhof – Holzmarkt – Friedhof und zurück. Am Friedhof befindet sich das Depot. Hier wird über ein Gleisdreieck gewendet. Die Haltestelle Richtung Holzmarkt liegt auf dem Betriebsgelände.



Links: Tw 5 stadteinwärts kurz vor der Haltestelle Gröperstraße, rechts: Tw 1 ist gerade an der Zuckerfabrik abgefahren.



Wenden im Gleisdreieck am Friedhof:

Oben links: Ankunft im Stumpfgleis.

Oben rechts: Rückwärtsfahrt Richtung Depot.

Links: Haltestelle Richtung Innenstadt auf dem Betriebsgelände.

Linie 2

Mo.-Fr.: Hauptbahnhof – Herbingstraße – Holzmarkt – Sargstedter Weg und zurück.



Tw 1 in der Voigtei. Nach links befand sich bis 1993 das Gleisdreieck mit der Endhaltestelle Voigtei.



Oben links: Tw 1 an der Haltestelle Voigtei, unten links: Zweirichtungshaltestelle Torteich, rechts: Tw 1 nahe Johannesbrunnen mit Dom im Hintergrund.

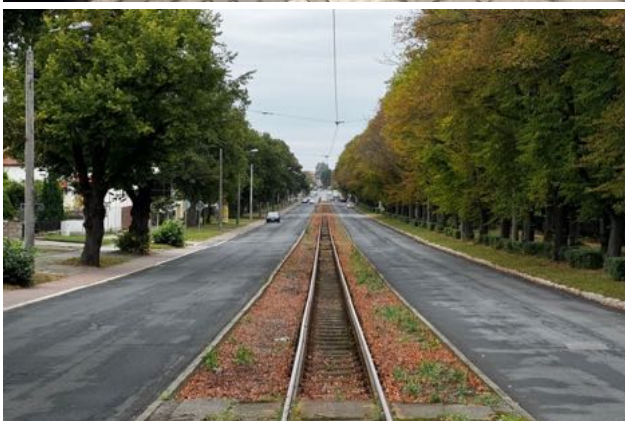
Sa.+So.: Hauptbahnhof – Herbingstraße – Holzmarkt – Sargstedter Weg – Holzmarkt – Herbingstraße West – Klus – Herbingstr./Klusstr. – Hauptbahnhof. An der Herbingstraße besteht aus Richtung Hauptbahnhof kommend Anschluss zur Klus.



Oben links: Anschluss an der Herbingstraße aus Richtung Hauptbahnhof (vorne Tw 2) zur Klus (hinten Tw 5).

Oben rechts: Tw 5 in der Wendeschleife Klus.

Links: Strecke zwischen FSZ und Kirschallee in Mittellage.



Interessant sind zwei höhengleiche Schienenkreuzungen mit der Eisenbahnstrecke Halberstadt-Blankenburg in der Nähe der Haltestellen Klusstraße und Westerhäuser Straße, die von der Linie 2 kurz nacheinander befahren werden.



Links: Tw 1 Richtung Hauptbahnhof auf der höhengleichen Schienenkreuzung in der Klusstraße, rechts: Tw 2 kreuzt die Eisenbahnstrecke in der Klusstraße, von der Westerhäuser Straße aus gesehen.



Links: Tw 5 fährt gleich in die höhengleiche Schienenkreuzung in der Westerhäuser Straße Richtung Herbingstr. ein, rechts: höhengleiche Schienenkreuzung Westerhäuser Str., Blick Richtung Holzmarkt.

Eine Besonderheit sind die Einsetzfahrten auf der Linie 2, die vom Friedhof aus über eine eingleisige Verbindung Gröperstraße – Johannesbrunnen zum Sargstedter Weg fahren.

Fahrplan

Die Linien werden Mo.-Fr. in der Schulzeit bis in den Nachmittag alle 15 Minuten bedient, danach alle 30 Minuten. In den Schulferien verkehrt Linie 1 alle 30 Minuten. Der erste Zug verlässt das Depot um 5:21 Uhr, der letzte erreicht es um 20:18 Uhr. Sa.+So. wird ganztägig alle 30 Minuten gefahren; erster Zug Sa.+So. 8:17 Uhr, letzter Zug 17:48 Uhr. Für die Kurse werden Mo.-Fr. fünf und Sa.+So. drei Fahrzeuge benötigt.

Beim ersten Besuch in Halberstadt gab es wegen Personalmangels noch einen ausgedünnten Fahrplan: Mo.-Fr. alle 30 Minuten, Sa.+So. Linie 1 alle 30 und Linie 2 alle 60 Minuten; Betriebsende durchgehend vor 18 Uhr. Am Wochenende genügten dann allerdings zwei Fahrzeuge.

Quellen

Endisch, Dirk: Mit der «Elektrischen» durch Halberstadt, 1. Auflage 2023

OpenRailwayMap: Halberstadt,

<https://www.openrailwaymap.org/?style=standard&lang=de&lat=51.88745821569235&lon=11.065206527709961&zoom=14>

Wikipedia: Straßenbahn Halberstadt, https://de.wikipedia.org/wiki/Straßenbahn_Halberstadt

Wikipedia: Leoliner, <https://de.wikipedia.org/wiki/Leoliner>

Eindrücke von zwei Besuchen am 31. August 2024 und 22. Februar 2025

Gunnar Straßburger zu Gast bei der BIN

von Bernd Hantschick und David Köhler (Foto: Gunnar Straßburger)

Beim Vereinsabend der BIN am 15.11.2024 konnte der Vorsitzende Dirk Rühmann einen interessanten Gast willkommen heißen: Gunnar Straßburger, Betriebsleiter Tram bei der BSVG und zuständig für Technik, Betrieb und Infrastruktur der Straßenbahnen.

Herr Straßburger wuchs in Hannover auf und ist dort selbst noch mit den alten Zweiachsern gefahren. Den Bau der Stadtbahn hat er mit Interesse verfolgt; dies hat ihn geprägt. Nach seinem Studium des Bauingenieurwesens fing er bei der Üstra an und war dort bis 2016 tätig. Anschließend wechselte er zur infra Hannover, die Eigentümerin der Infrastrukturanlagen der Stadtbahn ist. Weitere Tätigkeiten führten ihn zur Mannheimer Straßenbahn (RNV) und zu moBiel in Bielefeld, bevor er 2024 nach Braunschweig kam.

Die BSVG hat die **Neubeschaffung von 28er Straßenbahnen** ausgeschrieben. Es sollen 12 Fahrzeuge beschafft werden mit einer Option auf zehn weitere, die ggf. für den Stadtbahn-Ausbau benötigt werden. Festgelegt hat man sich auf Fahrzeuge mit Drehgestellen und 36 m Länge. Das Design (drei-

oder viergliedrig) wurde nicht vorgegeben. Die neuen Straßenbahnen sollen etwa dieselbe Kapazität haben wie die Traminos. Die Fahrzeugbreite (2,30 m oder 2,65 m) ist abhängig von der Förderfähigkeit des Infrastrukturumbaus für Fahrzeuge mit einer Breite von 2,65 m [Anmerkung der Autoren: Nach einer Mitteilung der Braunschweiger Zeitung vom 04.12.2024 wurde die Überlegung, 2,65 m breite Straßenbahnen zu beschaffen auf die nächste Fahrzeugbeschaffung (Ersatz 07er) verschoben, weil die derzeitige Förderung für die erforderliche Ertüchtigung des Straßenbahnnetzes fraglich ist und weitere Untersuchungen in Form einer standardisierten Bewertung erfordern würde.]. Die Vergabeentscheidung soll im Sommer 2025 fallen; die Zulassung der neuen Fahrzeuge soll 2029 erfolgen.



Gunnar Straßburger, Betriebsleiter Straßenbahn bei der Braunschweiger Verkehrs-GmbH. Hier noch in seiner alten Dienstkleidung aus Bielefeld.

Nach der Lieferung der 28er sollen die 95er außer Betrieb genommen werden. Es gibt bereits jetzt Ersatzteilprobleme. Außerdem verfügen sie – wie auch die 07er – noch nicht über eine Klimaanlage.

Die 07er sind bundesweit die letzten ohne Klimaanlage gelieferten Fahrzeuge. Klimaanlagen gehören heutzutage zum Standard. Eine Nachrüstung ist allerdings sehr fraglich, obwohl sie noch bis

2035/2040 gefahren werden müssen. Sie sind aber im Hinblick auf Laufruhe und Beschleunigung sehr beliebt. Außerdem ist der Verschleiß geringer als bei den Traminos.

Das Thema **Stadt.Bahn.Plus** hält Herr Straßburger für sehr ehrgeizig. Das Planfeststellungsverfahren für Volkmarode Nord einschließlich der Schleife Gliesmarode ist eingeleitet. Das – auch in der Öffentlichkeit kritisierte – Wenden jedes zweiten Zuges in der Hauptverkehrszeit in Gliesmarode ist zwingend erforderlich, weil nur so die Kosten-Nutzen-Analyse positiv ausfällt und ansonsten die Förderfähigkeit entfallen würde. Mit dem Baubeginn kann Ende 2026 gerechnet werden, mit der Fertigstellung 2028.

Das Planfeststellungsverfahren für die Neubaustrecke nach Rautheim soll 2025 eingeleitet werden. Eine Fertigstellung ist in den 2030er Jahren denkbar. Die politische Entscheidung für das Projekt über die Salzdahlumer Straße ist gefallen.

Der Anschluss von Querum ist derzeit noch nicht geklärt. Zurzeit wird die Campusbahn in Varianten untersucht. Diese muss von Grund auf neu geplant werden, da die Anschlussstrecke zum Heizkraftwerk Mitte erhalten bleiben soll.

Die Westtangente Inselwall-Europaplatz ist aus betrieblicher Sicht sehr wichtig. Die Förderfähigkeit hängt jedoch von der Strecke ins Kanzlerfeld ab. Planerisch ist diese Trasse sehr anspruchsvoll. Da die aktuellen Projekte sämtliche Kapazitäten beanspruchen, ist mit einem Beginn der Planungen erst in den 2030er Jahren zu rechnen.

Aktuell werden Pläne für den Ausbau des Betriebshofs Tram erarbeitet, um die Kapazitäten für die Werkstatt, den Gleisbau und die Abstellanlagen zu erhöhen und für die Erweiterung der Straßenbahn vorzubereiten.

Bei den **historischen Fahrzeugen** sind Tw 113 und Bw 250 sowie Tw 103 (Saisonbetrieb) in gutem Zustand und führen regelmäßig Sonderfahrten durch. Tw 35 wird zur Nikolausfahrt der BIN eingesetzt, hat aber am 11.12.2024 Fristablauf; die Hauptuntersuchung soll jedoch ab Januar 2025 durchgeführt werden. Für Tw 41 war die Fertigstellung für Ende November geplant, jedoch kommt es wegen einer elektrischen Störung zu Verzögerungen, da die Isolationsprüfung dadurch verhindert wird. Der Einbau der Sitze und Sitzschalen durch BIN-Mitglieder soll am 23.11.2024 erfolgen. Wenn Tw 41 einsatzfähig ist, soll es eine gemeinsame Presseerklärung durch BSVG und BIN geben.

Die Zukunft von Tw 7756 und Bw 7772 sowie Tw 8157 und Bw 8175 als Museumswagen ist noch ungewiss, da diese noch als Fahrschulwagen in Betrieb sind und weiterhin im Betriebsdienst benötigt werden [Anmerkung der Autoren: Aktuell sind 8157 und 8175 wegen starken Rostbefalls an den Fahrzeugen leider abgestellt.]. Es wird angesprochen, dass die BIN bei der Erhaltung eines 81er-Zuges gerne unterstützen würde. Die Erhaltung von einem 95er erscheint fraglich, weil es dort Probleme mit der Elektronik geben könnte und die Ersatzteilbeschaffung nicht sichergestellt ist.

„Traminator“ im Forschungsmodus

von Bianca Loschinsky/TU Braunschweig (Fotos: IVE/TU Braunschweig)

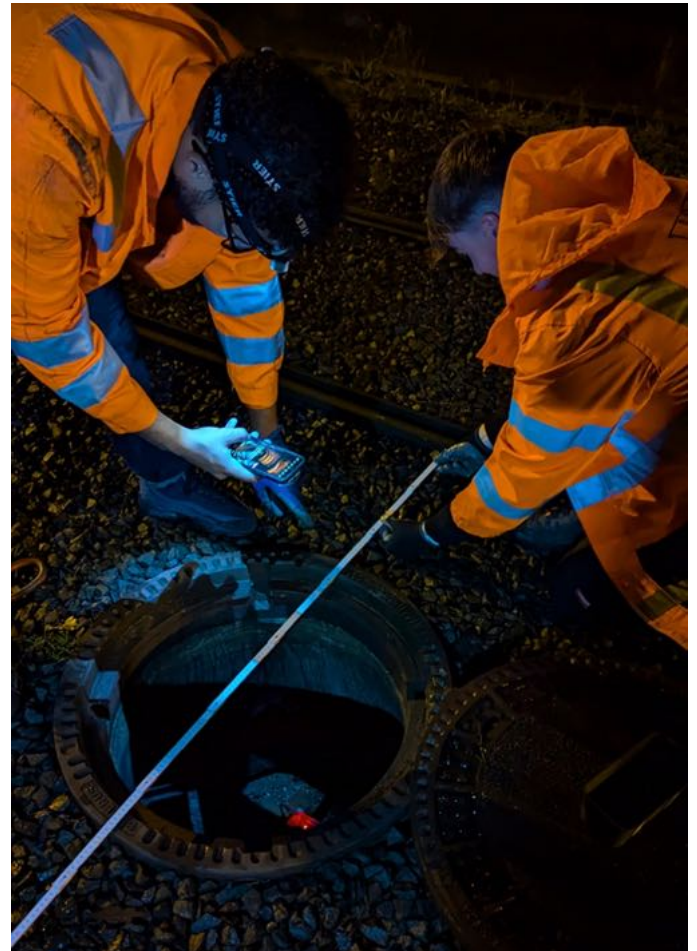
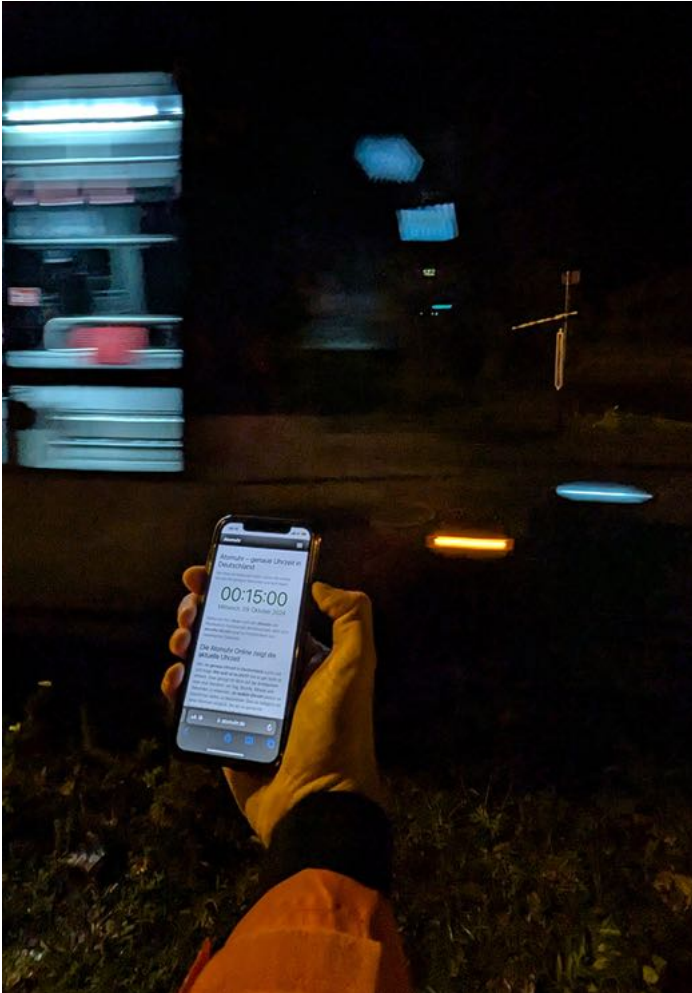
Ein ungewöhnliches Schauspiel bot sich kürzlich auf dem letzten Abschnitt der Straßenbahnlinie 3 in Braunschweig. Eine Straßenbahn aus dem Jahr 1981, auch „Traminator“ genannt, fuhr mit dauerhaft eingeschaltetem Warnblinklicht unermüdlich auf und ab. Umgeben war das Szenario von mehreren Personen in Warnwesten, die die Bahn begleiteten. Schweres Baugerät war jedoch nicht zu sehen oder zu hören. Der „Traminator“ war in dieser Nacht im Forschungsmodus. Mit den Messfahrten untersuchten Technische Universität Braunschweig, DLR und BSVG verschiedene Arten von Gleiskörpern, um Handlungsempfehlungen für zukünftige Schienenstrecken zu geben.



Das Versuchsfahrzeug mit einem Teil des Teams als Sonderfahrt in Volkmarode. V.l.n.r. Benjamin Baasch (DLR), Robin Radtke (Bachelor-Student), Mohammed Al-Salami (Bachelor-Student) und Jan Peter Heemsoth (IVE & BSVG).

Bereits 1994 wurden auf dem Streckenabschnitt zwischen Petzvalstraße und Moorhüttenweg in Braunschweig neuartige Oberbauarten eingebaut, um deren dämpfende Wirkung auf die umgebende Bebauung zu testen. Damals wurden sieben Testabschnitte auf dem stadtauswärtigen Gleis mit verschiedenen Oberbauarten ausgestattet, während das stadteinwärtige Gleis den Standardoberbau erhielt. Der Oberbau umfasst hierbei Schienen, Schwellen und Schotter oder die tragende Betonplatte. Ziel der damaligen Maßnahmen war es, langfristig herauszufinden, wie stark die verschiedenen Bauweisen Erschütterungen auf umliegende Gebäude reduzieren können.

Erneut gemessen wurden jetzt unter anderem ein sogenanntes Masse-Feder-System (MFS) auf einem 30 Zentimeter Betontrog mit Schottereindeckung sowie drei verschiedene Ausführungen des KES „System Ortwein“ mit Kopf- oder Rillenschiene, 30 oder 40 Zentimeter Beton mit Schotter- oder Pflastersteindeckung.



Oben: Aufbau und Dokumentation der Messtechnik in den Schächten durch die beiden Bachelorstudierenden Robin Radtke und Mohammed Al-Salami.

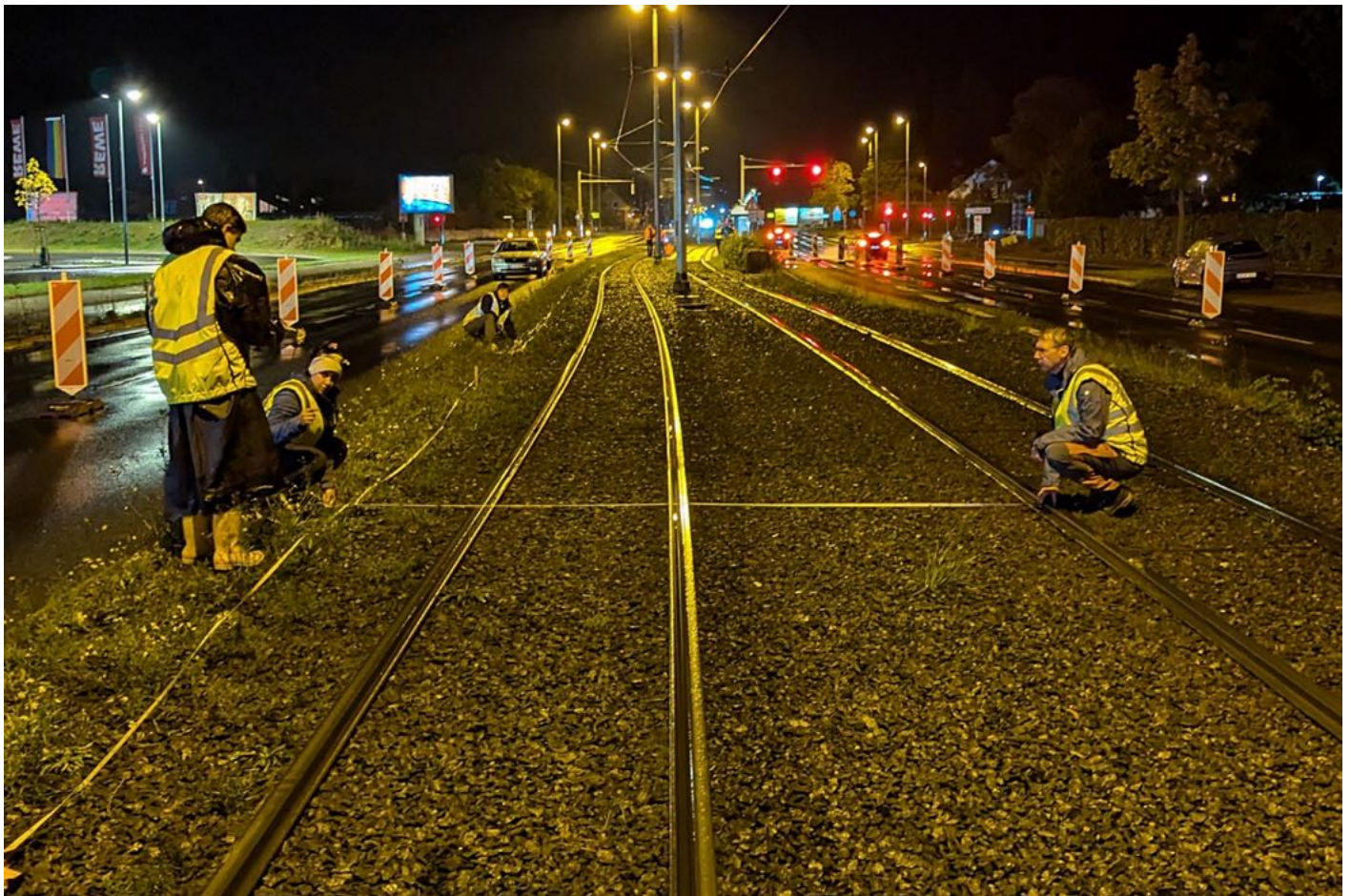
Links: Beginn einer Messfahrt durch Starten eines Timers.

Verlängerung der Strecke in Volkmarode

Nach fast 30 Jahren stand nun die nächste große Untersuchung an, denn der Streckenabschnitt soll im Zuge der Verlängerung in Volkmarode bald erneuert und umgebaut werden. Um Erkenntnisse über die Langzeitwirkung der unterschiedlichen Oberbauarten zu gewinnen, führten das Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb (IVE) und das Institut für Geophysik und extraterrestrische Physik (IGEP) der TU Braunschweig gemeinsam mit dem DLR und der BSVG umfangreiche Messungen durch.

Für diese Forschungsarbeiten wurde der „Traminator“ gewählt – ein Fahrzeug, das bereits 1994 und 2006 für Vergleichs- und Messfahrten auf dieser Strecke im Einsatz war. So wurden am späten Abend in drei der sieben Testabschnitte aufwändige Messapparaturen installiert. Kurz nach dem Ende der

regulären Linienfahrten gegen 00:30 Uhr begann eine Serie von insgesamt acht Testfahrten mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten, sowohl vorwärts als auch rückwärts.



Das Team um Professor Andreas Hördt (rechts) baut eine weitere Messung am Gleis entlang auf.

Erschütterungen durch Bahnen reduzieren

Die gesammelten Daten sollen nun von Studierenden und den beteiligten Wissenschaftler*innen ausgewertet werden. Die Forschenden erhoffen sich erste Erkenntnisse über die Langzeiteffekte der verschiedenen Oberbauarten Anfang 2025. Diese Ergebnisse sollen als Grundlage für Handlungsempfehlungen dienen, um zukünftige Schienenstrecken so zu gestalten, dass die Erschütterungen durch Bahnen minimal ausfallen und Anwohner*innen nicht durch ratternde Straßenbahnen um den Schlaf gebracht werden.

Die Ergebnisse werden voraussichtlich im Rahmen des Straßenbahnforums in Braunschweig vom 6. bis 7. Mai 2025 einem Fachpublikum präsentiert.

Hinweis der Redaktion:

Wir möchten uns bei Frau Bianca Loschinsky und der Technischen Universität Braunschweig für die Erlaubnis zur Nutzung dieses Artikels und der Bilder bedanken. Der Originalartikel ist unter <https://magazin.tu-braunschweig.de/m-post/traminator-im-forschungsmodus/> zu finden.

25 Jahre Hängebauchschwein – Die Geschichte eines Unikats (Teil 1)

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

Während die ganze Welt im Jahr 2000 das neue Jahrtausend feierte, wartete man in Braunschweig sehnsüchtig auf ein ganz besonderes Fahrzeug: den Teilniederflurtriebswagen 0051, der in der Nacht vom 6. zum 7. Januar 2000 knapp eine Woche nach dem Jahreswechsel nach Braunschweig geliefert wurde. Zu seinem 25-jährigen Jubiläum schauen wir einmal auf die Geschichte dieses einzigartigen Fahrzeugs.



Tw 0051 am 24. Mai 2014 auf seiner langjährigen Stammlinie M5 am Hauptbahnhof.

Entstanden ist der Tw 0051 aus dem Tw 7762 – einem ganz gewöhnlichen Triebwagen des Typ Mannheim und gleichzeitig der jüngste der Serie in Braunschweig. Bekannt sein dürfte das Fahrzeug in unseren Kreisen auch durch seinen ersten schweren Unfall am 6. März 1979, als er auf dem John-F.-Kennedy-Platz frontal mit dem Tw 6955 zusammenstieß. Während letzterer verschrottet wurde, ging der Tw 7762 zur Reparatur zurück zu Linke-Hofmann-Busch.

Ein weiterer Unfall am 16. Juli 1997 – der 7762 fuhr an der Daimlerstraße auf den Bw 7773 auf – sorgte erneut dafür, dass das Fahrzeug schwer beschädigt wurde. Diese Gelegenheit nutzte die Braunschwei-



Am 15.02.1995 steht der originale Tw 7762 am Inselwall.



Mehr als zwei Jahre später am 16.07.1997 verunfallte er an der Endhaltestelle Daimlerstraße (heute Carl-Miele-Straße) und ist an der Front beschädigt.



Am 08.07.1998 steht er bereit zum Abtransport zum Mittenwalder Gerätebau.

ger Verkehrs-AG für den Einbau eines Niederflurmittelteils beim Mittenwalder Gerätebau südlich von Berlin. Diese Firma hat solche Umbauten bereits für Cottbus und Brandenburg beim Typ KT4D und für Mülheim beim Typ M6S getätigt, später gab es auch noch Umbauten für Basel, Göteborg und Tallinn. Am 8. Juli 1998 wurde der Tw 7762 in Braunschweig abgeholt und per Tieflader nach Mittenwalde transportiert.

Der größte Teil des Umbaus war jener Einbau des 7,65 m langen Niederflurmittelteils. Dieses wurde gewichtssparend aus Faserverbundwerkstoff in Wickelbauweise konstruiert; durch das lediglich gering gestiegene Gewicht konnte die alte Motorisierung beibehalten werden.

Unter dem Mittelteil wurden zwei zweirädrige Losradlaufwerke von Fiat-SGP angeordnet. Diese ersetzten quasi das Jakobsdrehgestell unter dem alten Gelenk, während die neuen Gelenke nun schwebend aufgehängt wurden.

Der Boden im Mittelteil ist durchgehend niederflurig mit einer Einstiegshöhe von 300 mm. Das gesamte Fahrzeug besitzt somit einen Niederfluranteil von 30 %. Die Tür im Mittelteil ist als Außenschiebetür ausgeführt worden. Eine Rollstuhlrampe wurde entgegen ersten Planungen nicht verbaut, womit der Triebwagen nicht ganz barrierefrei war. Wie bei Niederflurfahrzeugen üblich, wurden die Sitze im Mittelteil in Abteilweise verbaut, wobei es sich hauptsächlich um

sogenannte „Mutter-Kind-Plätze“ handelte. Den Übergang in die Hochflurteile ermöglichten jeweils zwei Stufen an den Gelenken.



Links: In Mittenwalde wurde der Tw 7762 in der Mitte geteilt. Am 18.11.1998 ist das A-Teil noch im Originalzustand vorhanden. Man beachte dabei den Seitenzielfilm mit einer nie tatsächlich umgesetzten Streckenführung der Linie 9 (Krematorium-Siegfriedviertel).



Am 20.10.1999 ist der Wagen dann komplett entkernt und mit der neuen Lackierung zu sehen (rechts). Auch das Niederflurmittelteil nimmt langsam Form an (links).

Neben dem Einbau des Mittelteils erfolgte auch eine komplette Modernisierung des Wagens. Der Innenraum wurde im Design der 95er-Niederflurwagen gestaltet, was insbesondere an den neuen Sitzen der Firma Kiel und dem auffälligen Sitzmuster zu erkennen war. Anstelle der alten von Hand zu kurbelnden Zielfilme wurden bereits von den Bussen bekannte weiße Matrixanzeigen mit schwarzer Schrift eingebaut, die durch das IBIS direkt gesteuert wurden. Es war das erste Straßenbahnfahrzeug mit solchen Matrixanzeigen. Die alte Schützensteuerung wurde durch eine (auffällig laut fiepende) IGBT-Choppersteuerung der Firma Kiepe ersetzt. Neben einem angenehmeren Fahrverhalten sorgte diese für eine Rückspeisung von Bremsenergie in die Fahrleitung.

Im Fahrerstand erhielt der Wagen aufgrund der Choppersteuerung anstelle des Fahrhebels einen Sollwertgeber, ähnlich denen der 95er Baureihe, allerdings in edler Holzoptik. Das Armaturenbrett wurde nicht ausgetauscht, die Türsteuerung aber geändert. So gab es nun ein zentrales Öffnen und Schließen der Türen sowie eine Zwangsschließeinrichtung. Beim Fahrpersonal für Begeisterung sorgte auch das neue Schiebefenster in der Kabine, das das alte Klappfenster ersetzte und für wesentlich mehr Frischluft sorgte.



Der Innenraum orientierte sich gestalterisch an den 95er Niederflurbahnen. Auch die originalen Wagenteile wurden innen komplett neu gestaltet. Der Fahrerstand entspricht grundsätzlich dem der restlichen Mannheimer, auffällig ist jedoch der neue Sollwertgeber anstelle des Fahrhebels.

Äußerlich sorgte nicht nur der auffällige Mittelteil für Aufsehen, sondern auch die neue Farbgebung im Design der 95er, in weiß mit grauem Fensterband und einem orangenen Zierstreifen rund um das Fahrzeug. An den Übergängen von Hochflur zu Niederflur machte dieser Streifen einen Knick. Neben dem Tw 8165 sowie den Bw 8176 und 8471 war es das einzige Altfahrzeug mit dieser Farbgebung.

Der nun komplett aufgearbeitete Teilniederflurwagen mit der neuen Bezeichnung GT6-NF kam in der Nacht vom 6. auf den 7. Januar 2000 wieder in Braunschweig an und erhielt aufgrund seiner nun starken Abweichungen vom ursprünglichen Typ Mannheim die neue Wagennummer 0051. Am 10. Januar 2000 begannen die Testfahrten, in den Liniendienst gelangte der Wagen schließlich im Frühjahr 2000.



Am 07.01.2000 kam der Tw 0051 in Braunschweig an. Zum Abladen benötigte es jedoch etwas Muskelkraft.



Nach zahlreichen Probefahrten, wie am 23.02.2000 mit dem Bw 7775, kam er im Frühjahr 2000 in den Liniendienst, jedoch stets ohne Beiwagen, wie am 31.05.2000 auf der Linie 2.



Aufgrund seines eigenartigen Aussehens erhielt er schnell einen Spitznamen – Hängebauchschwein. Diesen wurde er bis zum Ende auch nicht mehr los.

Tw 0051 war auch als Prototyp für einen eventuellen Umbau weiterer Mannheimer oder gar 81er in gleicher Form gedacht. Durch die um die Jahrtausendwende geplante Umspuration des Streckennetzes auf 1435 mm im Rahmen der RegioStraßenbahn hätte man so keine teuren Neufahrzeuge in der alten Spurweite kaufen müssen, die man nach vergleichsweise kurzer Zeit hätte wieder ausmustern müssen. Die Zahl barrierefreier Fahrzeuge wäre aber trotzdem gestiegen. Aufgrund der doch nicht durchgeführten Umspuration, der baldigen Auflösung des Mittenwalder Gerätebaus und der doch nicht so positiven Erfahrungen mit dem Hängebauchschwein hat man von weiteren Umbauten jedoch Abstand genommen, so dass es bei diesem weltweit einmaligen Prototyp blieb.

Wie sich der Tw 0051 in Braunschweig im Liniendienst geschlagen hat und welche Veränderungen das Fahrzeug noch erlebt hat, erfahrt ihr im zweiten Teil in der nächsten BIN-Info.

Bauarbeiten und betrieblich Interessantes

von David Köhler (Grafiken: BSVG)

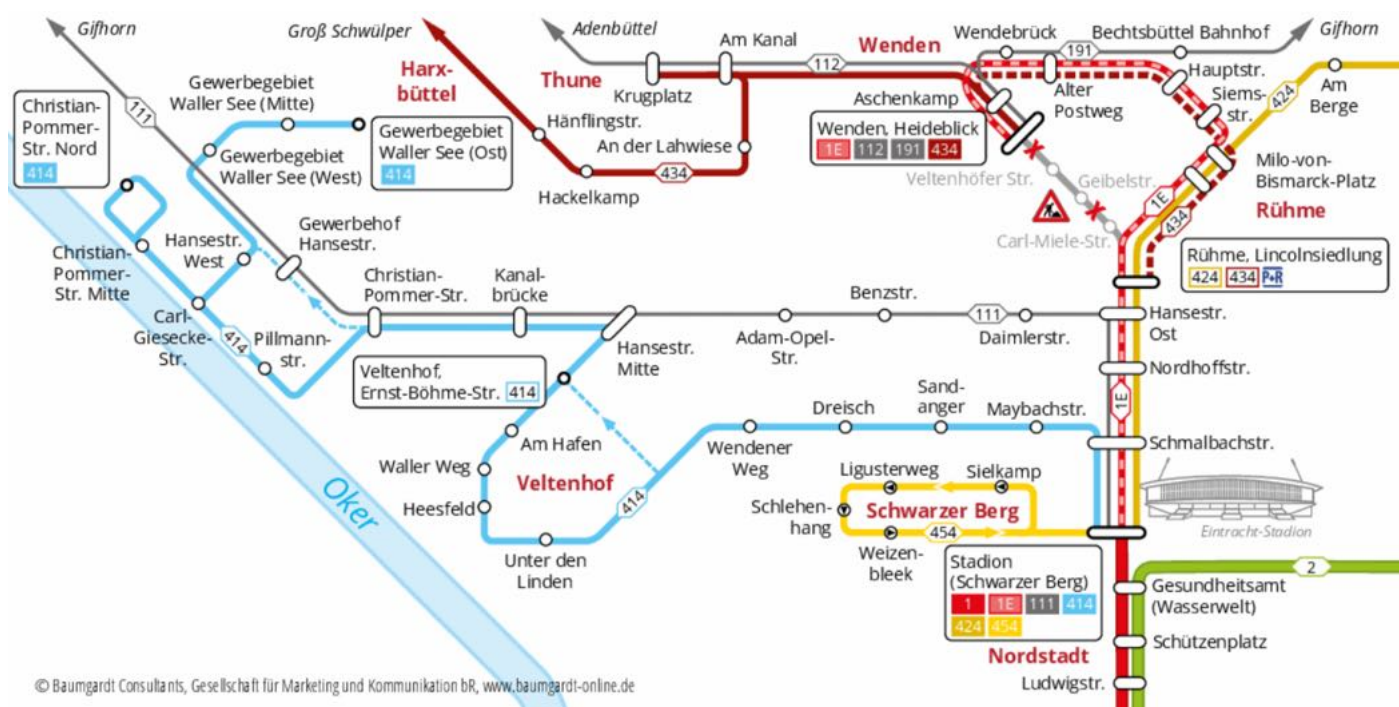
In dieser neuen Rubrik möchten wir einige der im letzten halben Jahr durchgeführten Bauarbeiten oder betriebliche Störungen sowie interessante Vorkommnisse einmal „für die Nachwelt“ gesammelt auflisten.

Bauarbeiten „Nordhoffstraße“ und SEV 1

Beginnen möchten wir im Juni 2024 mit der Baustelle an der Haltestelle „Nordhoffstraße“. Dort wurde in den Sommerferien nicht nur die Haltestelle saniert, sondern auch die Doppelkurve zwischen „Nordhoffstraße“ sowie „Hansestraße Ost“ erneuert und für den Einsatz von 2,65 m breiten Straßenbahnen vorbereitet.

Der Schienenersatzverkehr mit Anschluss zur Straßenbahn verkehrte zwischen „Stadion (Schwarzer Berg)“ und „Heideblick“ als Linie 1E. Die Haltestellen „Carl-Miele-Straße“, „Geibelstraße“ und „Veltenhöfer Straße“ konnten durch den SEV nicht bedient werden. Die Buslinie 434 nach Groß Schwülper wurde am Heideblick mit dem SEV durchgebunden, so dass man umstiegsfrei weiter in Richtung Innenstadt oder Groß Schwülper fahren konnte.

Zusätzlich gab es auf den Buslinien 414 und 424 große Änderungen im Bereich Hansestraße. Die 424 wurde zur Unterstützung des SEV ab Lincolnsiedlung zum Stadion geleitet, dafür wurde die 414 von ihrer regulären Endhaltestelle „Ernst-Böhme-Str.“ über „Hansestraße Mitte“ zu den Endpunkten „Christian-Pommer-Str. Nord“ sowie „Gewerbegebiet Waller See (Ost)“ verlängert. Zwischen „Hansestraße Ost“ und „Hansestraße Mitte“ wurden die Fahrgäste auf die Buslinie 111 der Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn verwiesen.



© Baumgardt Consultants, Gesellschaft für Marketing und Kommunikation bR, www.baumgardt-online.de

Bauarbeiten „Inselwall“, „Radeklint“ und „St. Leonhard/Stadthalle“

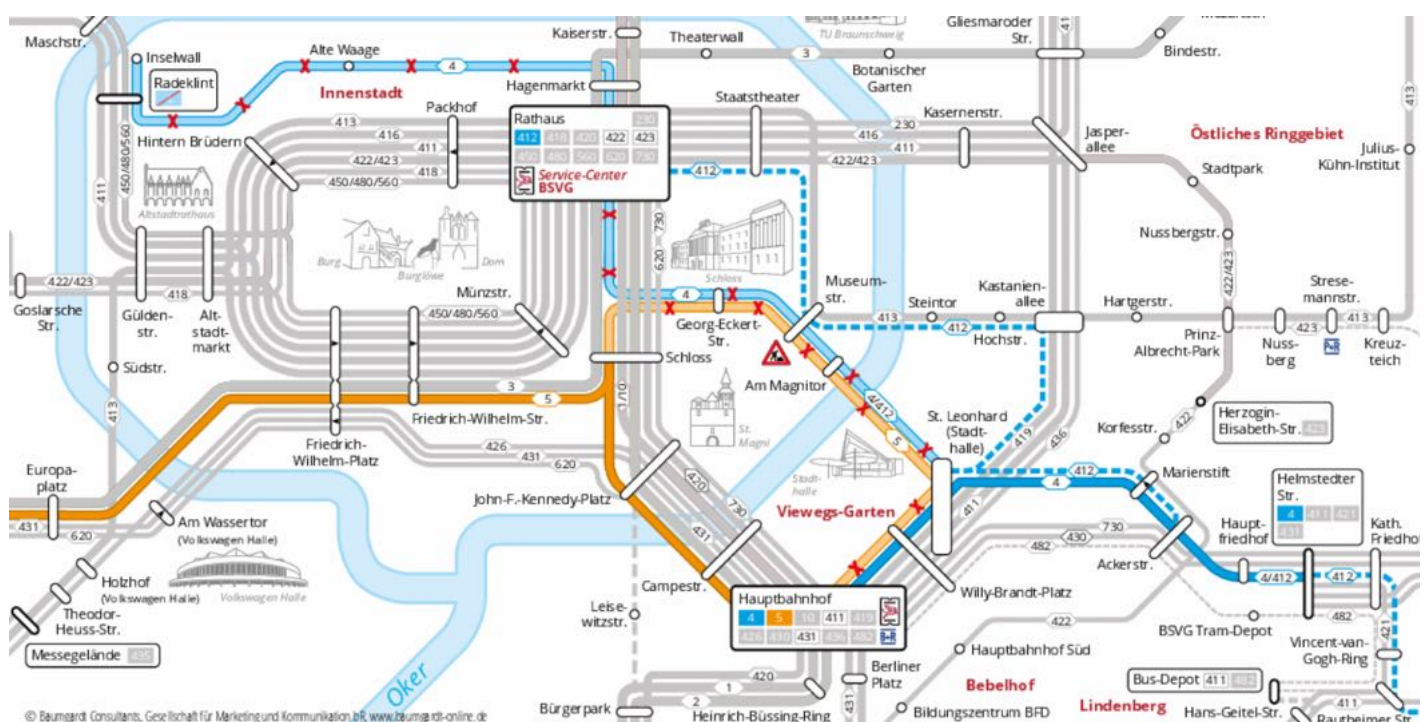
In den Sommerferien wurde parallel zu den Bauarbeiten im Norden des Netzes damit begonnen, die Wendeschleife und Haltestelle „Inselwall“ sowie die Kombihaltestelle „Radeklint“ stadteinwärts und die Kombihaltestelle „St. Leonhard/Stadthalle“ stadtauswärts zu erneuern.

Für die Sanierung Inselwall/Radeklint wurden für die Busse der Linien 411, 416, 450, 480 und 560 Ersatzhaltestellen eingerichtet. Die Straßenbahnlinien 4 und 5 wurden auch aufgrund der Baustelle St. Leonhard/Stadthalle durchgebunden: Helmstedter Straße – St. Leonhard/Stadthalle – Hauptbahnhof (stadteinwärts) bzw. Viewegsgarten (stadtauswärts) – John-F.-Kennedy-Platz – Schloss (Ersatzhaltestelle) – Broitzem. Stadtauswärts wurde der Hauptbahnhof nicht angefahren, sondern nach „Campestraße“ gleich links zur Betriebshaltestelle „Viewegsgarten“ abgebogen. Der Abschnitt „Georg-Eckert-Straße“ bis „St. Leonhard/Stadthalle“ entfiel komplett, sodass auch die Buslinie 412 über Kastanienallee – Museumstraße umgeleitet werden musste.

Sowohl bei der Sanierung Inselwall/Radeklint als auch St. Leonhard/Stadthalle kam es zu massiven Verzögerungen im Bauablauf. Die Fertigstellungen waren planmäßig für Herbst 2024 angedacht.

Anfang August 2024 konnte die Linien 4 und 5 wieder regulär über „Georg-Eckert-Straße“ verkehren. Jedoch war der Inselwall weiterhin gesperrt, so dass die Straßenbahnlinie 4 über „Friedrich-Wilhelm-Straße“, Lessingplatz und „John-F.-Kennedy-Platz“ gedreht hat, um ab „Schloss“ wieder zur „Helmstedter Straße“ zu verkehren. Für die weiter im Bau befindliche Haltestelle „St. Leonhard/Stadthalle“ wurde eine Ersatzhaltestelle für die Tram eingerichtet, die 412 wurde weiterhin umgeleitet.

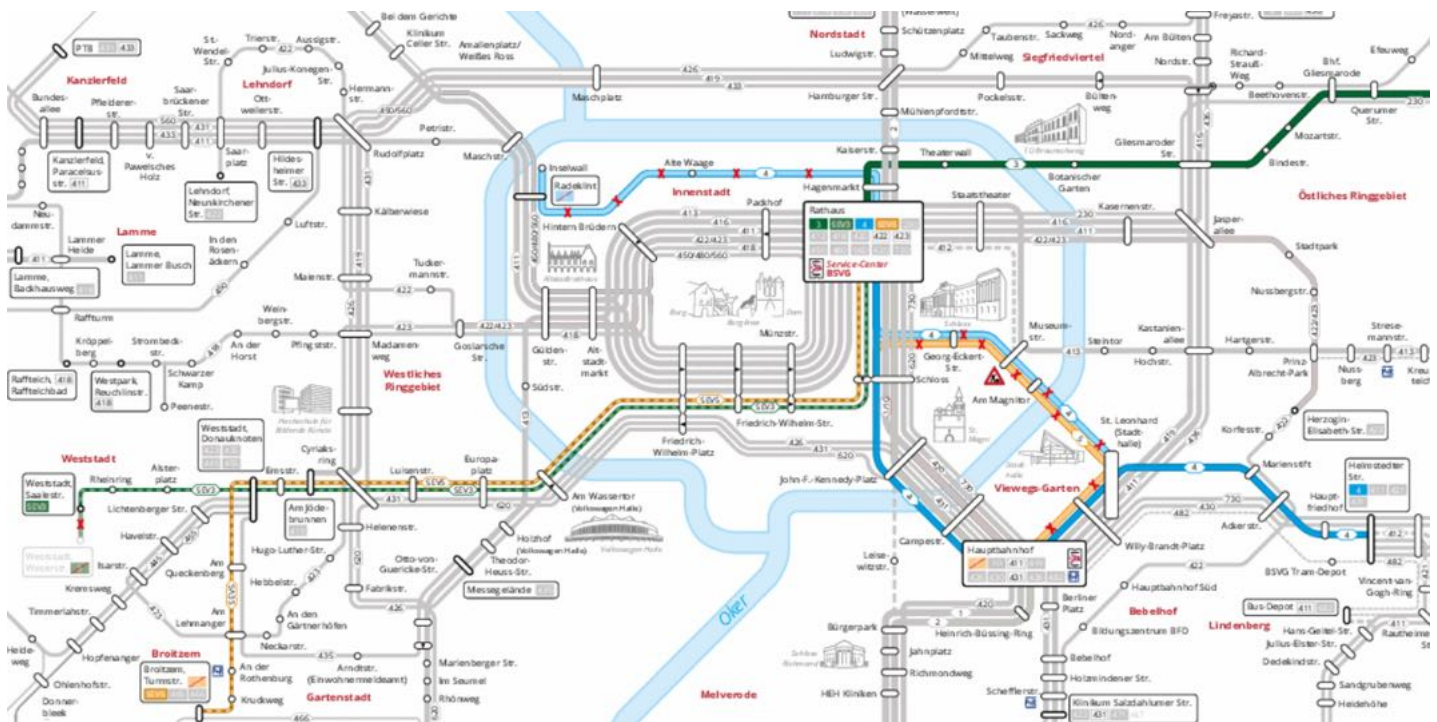
Seit dem 19.10.2024 konnte man auch wieder mit der 4 bis „Radeklint“ fahren. Die Haltestelle „Inselwall“ wurde erst Mitte Dezember freigegeben.



Bauarbeiten im Bereich Münchenstraße und SEV 3E/5E

Auch in den Herbstferien stand eine Gleissanierung an, diesmal zwischen „Am Jödebrunnen“ und „Emsstraße“. Dies sorgte für einen Groß-SEV auf den Linien 3 und 5. Das Konzept war ähnlich wie schon in den Sommerferien 2023 gestaltet, sodass ab Rathaus die SEV Busse ab einer Ersatzhaltestelle in der Dankwardstraße verkehrten. Die 3E endete in der Weststadt an der Haltestelle „Saalestraße“. Die Straßenbahn-Endhaltestelle „Weserstraße“ konnte nicht bedient werden. Stadteinwärts hielten die SEV-Busse der 3E und 5E ersatzweise an der Haltestelle „Münzstraße“, dafür nicht am „Schloss“.

Durch erneute Arbeiten an der Haltestelle „St. Leonhard/Stadthalle“ und die damit verbundene Streckensperrung wurde die Straßenbahnlinie 5 für den Zeitraum des Schienenersatzverkehrs eingestellt. Dafür verkehrte die Straßenbahnlinie 4 über „Campestraße“ und wurde am Rathaus mit der 3 durchgebunden. Wie schon in den Sommerferien hielt die Straßenbahn stadtauswärts nicht am Hauptbahnhof, sondern nur an der Betriebshaltestelle „Viewegsgarten“. Da die 4 in den Abendstunden sowie sonntags nicht verkehrt, wurde die Straßenbahnlinie 3 dann ab „Schloss“ über die Friedrich-Wilhelm-Straße, Lessingplatz und den John-F.-Kennedy-Platz geleitet, um ab „Schloss“ wieder Richtung Volkmarode zu verkehren.



Personalbedingte Fahrplananpassungen auf Linie 1, 10, 413, 416 und 421

Aufgrund von personellen Engpässen wurden zwischen dem 20.09.2024 und dem 18.10.2024 Fahrplananpassungen an einigen Bus- und Straßenbahnlinien durchgeführt. So wurde die Linie 10 eingestellt sowie zwei Fahrten morgens auf der 1 gestrichen.

Beim Bus waren die Linien 413, 416 und 421 betroffen. Bei der 413 wurden die Fahrten, welche regulär bis „Dieselstraße“ verkehren, bis „Rathaus“ zurückgekürzt. Auf der 416 wurde eine Fahrt rausgenommen, so dass sich ein 15-30-15-Minuten-Takt ergeben hat. An den Samstagen verkehrte die Buslinie 421 nur stündlich.

Oberleitungsabriss im Bereich Münchenstraße

Am 17.12.2024 wurde die Oberleitung auf der Münchenstraße im Bereich der Autobahnbrücke durch ein Entsorgungsfahrzeug eines lokalen Betriebes abgerissen. Ein Schienenersatzverkehr wurde schnellstmöglich aufgebaut, jedoch aufgrund der personellen Situation über die Feiertage nicht in einem regelmäßigem Takt bedient. Für den SEV 3E und 5E ergab sich eine Taktung von Betriebsbeginn bis 6 Uhr alle 30 Min., ab 6 Uhr bis ca. 8 Uhr alle 15 Min., zwischen 8 und 20 Uhr alle 20 Min. und ab 20 Uhr bis Betriebsschluss alle 30 Minuten. Zur Unterstützung wurde die 419, welche regulär „Am Jödebrunnen“ endet, bis zur Haltestelle „Donauknoten“ verlängert.

Die Straßenbahnlinien 3 und 5 verkehrten nach regulärem Fahrplan, endeten jedoch bereits am „Friedrich-Wilhelm-Platz“ und fuhren eine Wendefahrt über den Lessingplatz und den John-F.-Kennedy-Platz, um ab „Schloss“ wieder regulär zu fahren.

Fahrtenkürzungen Straßenbahnlinie 10 aufgrund von Fahrzeugmangel

Aufgrund erheblichen Fahrzeugmangels verkehrt die Straßenbahnlinie 10 seit 05.02.2025 bis auf weiteres im 30-Minuten-Takt. Auch entfallen einige Verstärkerfahrten auf den Linien 1 und 2E.

Schoduvel – Einschränkungen und Umleitungen

Wie jedes Jahr fand in Braunschweig am 02.03.2025 wieder der größte Karnevalsumzug Norddeutschlands statt. Aufgrund vieler Straßensperrungen im Innenstadtbereich, kam es zu großräumigen Umleitungen vieler Bus- und Straßenbahnlinien.

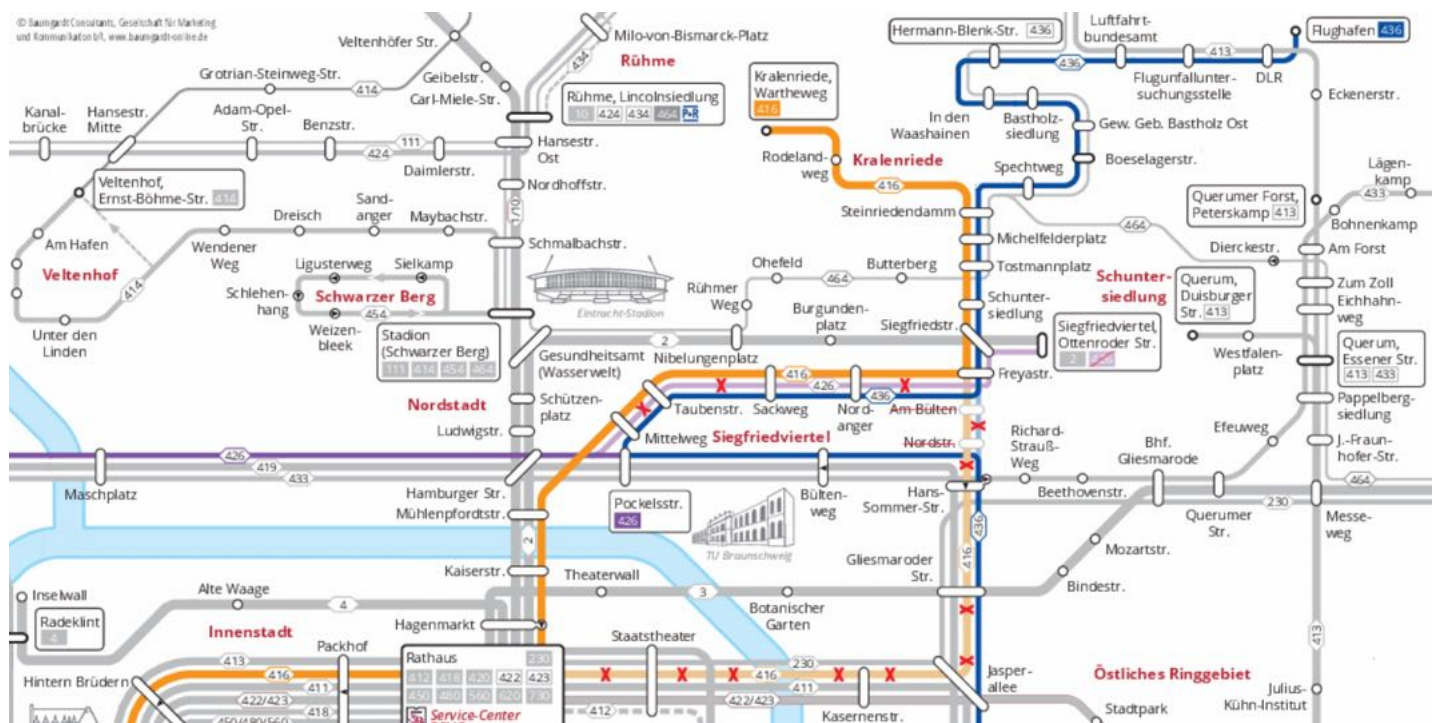
Im Straßenbahnbereich wurde wieder der Linienwechsel zwischen 1 und 5, sowie 2 und 3 an der Haltestelle „John-F.-Kennedy-Platz“ durchgeführt. Mit zusätzlichen Fahrten wurde ab ca. 11 Uhr ein 15-Minuten-Takt eingerichtet. Im Nordnetz der Straßenbahn wurde ein SEV mit 1E, 2E und 3E eingerichtet, mit Start in der Wilhelmstraße. Auch wurden wieder Straßenbahnen zur Terrorabwehr im Bereich der Innenstadt eingesetzt.

Alle Buslinien aus dem Westen wurden über den Ring bis Haltestelle „Hamburger Straße“ geleitet und dann über Mühlenpfordtstraße zur Wilhelmstraße geführt. Dort bestand Anschluss zu anderen Buslinien. Auf dem Rückweg verkehrten die Busse über Lange Straße zum „Radeklint“ und „Amalienplatz“, ab wo sie sich dann auf ihre regulären Linienwege verteilten. Zusätzlich wurden auf den Buslinien 414, 427, 430, 445, 450 sowie 560 Verstärkerfahrten angeboten.

Bauarbeiten im Bereich Bültenweg sowie Linienanpassungen der 416, 426 und 436

Am 3. März begannen nun auch die Arbeiten auf dem Bültenweg, wodurch dieser für voraussichtlich 18 Monate gesperrt wird. Dies führt zu massiven Umleitungen auf der 416 und 436, sowie zur Einkürzung auf der 426, welche statt zur „Ottenroder Straße“ schon an der Haltestelle „Pockelsstraße“ endet. Die Haltestellen „Nordstraße“ und „Am Bülten“ entfallen ersatzlos.

Die 416 wird ab Haltestelle „Rathaus“ über „Kaiserstraße“ und „Mühlenpfordtstraße“ sowie „Nordanger“ umgeleitet und bedient während der Bauzeit den Bereich zwischen „Rathaus“ und „Freyastrasse“ nicht. Die 436 wird zwischen „Hans-Sommer-Straße“ und „Freyastrasse“ über „Bültenweg“ und „Nordanger“ umgeleitet.



Anpassungen im Schülerverkehr der Linien 480 und 434

Aufgrund einer Traglastbeschränkung der Kanalbrücke zwischen Wenden und Thune ist das Befahren mit Gelenkbussen seit dem 03.03.2025 nicht mehr gestattet. Um dennoch den Schülerverkehr zu bewältigen, wurden die Fahrpläne der 480 und 434 angepasst.

Die Fahrt der Linie 480 um 7:07 Uhr ab „Rathaus“ verkehrt an Schultagen 15 Min. früher und auf einem veränderten Linienweg. Ab „Hülperode, Okerstraße“ fährt der Bus nach Walle und von dort weiter als Linie 434 über Lagesbüttel nach „Groß Schwülper, OBS Papenteich“. Die Fahrt der Linie 434 um 6:33 Uhr ab „Groß Schwülper, Poststraße“ zur „Lincolnsiedlung“ verkehrt künftig drei Minuten früher. Bisher wechselte der Bus an der „Lincolnsiedlung“ auf die Linie 464 Richtung IGS Volkmarode. Damit diese als Gelenkbus weiterfahren kann, müssen die Fahrgäste nun von der Linie 434 in die 464 umsteigen.

Die *besonderen* Bilder zum Schluss

