



Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.

BIN-Info



- **Nikolausfahrt 2005**
- **10 Jahre „BIN“ in der Burgpassage**
- **Letzter Betriebstag der Straßenbahnlinie 9**

Nikolausfahrt 2005



Tw35 und Bw201 wieder einmal festlich geschmückt in der Eisenbütteler Straße.



Termine

8. Januar 2006, 10.15 Uhr, Hauptbahnhof
Neujahrsvorstellung

13. Januar 2006, 20.00 Uhr, Nordbahnhof
BIN-Vereinsabend (Leitung: Hans Quast)

10. Februar 2006, 20.00 Uhr, Nordbahnhof
BIN-Vereinsabend (Leitung Jörg-Michael Meschkat)
Gast: Herr Michael Peter, Bereichsleiter Braunschweiger Verkehrs-AG
Thema: Liniennetz der BSVAG mit Inbetriebnahme der Stadtbahn nach
Stöckheim

Freitag, 10. März 2006, 20.00 Uhr, Nordbahnhof
Jahreshauptversammlung BIN (Leitung: Jörg-Michael Meschkat)



**Mitgliederzeitschrift der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.
Ausgabe 4/2005 vom 21. Dezember 2005**

Inhalt	Seite
BIN in der Burgpassage	5
Diavortrag mit Dieter Höltge	8
Neujahrswandfahrt	9
Die letzte Linie 9	10
Buchtipp: Die „Heringsbahn“	15
Interessantes zur RegioStadtBahn	16
„Wo der Mensch zum Fahrgast wird“	17
Unfall mit Tw0051	18
Schöne Bilder	19

Tiefenfoto: Ei der Daus, der Nikolaus. Unser Vorstandsmitglied Hans Quast war am 10. Dezember wieder einmal die nikoläusische Güte in Person.

Denkt bitte an die Zahlung des Jahresbeitrages 2006!!!

Impressum

“**BIN-Info**” ist die offizielle Mitgliederzeitschrift der
Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.
c/o Herrn Jörg-Michael Meschkat, Am Schinnergraben 89, 55129 Mainz
(1. Vorsitzender).
Kontakt: Christoph Heine, Postfach 2414, 38014 Braunschweig

Mit Namen versehene Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. oder der Redaktion wieder.

e-mail: bs-interessengemeinschaft@gmx.de
Internet: www.bin-bs.de.vu
Redaktion: Jörg Voigt, Im Körbchen 13, 38154 Scheppau
Telefon 05306-911255, e-mail: joerg.voigt@bsvag.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jörg-Michael Meschkat, Jörg Voigt

BIN-Info Heft 4/2005 vom 21. Dezember 2005 - Auflage: 100
Abonnementspreis jährlich 9,20EUR einschließlich Porto.

Jubiläumsveranstaltung in der Burgpassage

von Jörg-Michael Meschkat

Wie bereits in der letzten BIN-Ausgabe avisiert, präsentierte sich unser Verein am 16. September 2005 im Rahmen seines zehnjährigen Bestehens der Öffentlichkeit. Als geeigneter Ort wurde die von Laufkundschaft gut frequentierte und "all-Wetter-taugliche" Burgpassage ausgewählt.



Zunächst war viel Planungsarbeit erforderlich. Im Frühjahr 2005 bildete sich ein kleines Projektteam aus den Vereinsmitgliedern Lutz Sebbesse, Christoph Heine, Hans Quast und Jörg Voigt. Gemeinsam wurde das Projekt "Burgpassage" bis ins kleinste Detail durchgeplant. Besonderer Dank geht an die Centermanagerin der Burgpassage, ohne deren Zusage unsere Veranstaltung nicht hätte stattfinden können. Alle Projektmitglieder legten sich mächtig ins Zeug, um der Veranstaltung im September einen besonderen Rahmen zu geben. Fast schon architektonische Fähigkeiten bewies bei der Planung des Vereinsstandes Lutz Sebbesse.

Eigens für die uns seitens der Centermanagerin zugewiesene Stellfläche in der Burgpassage (Bereich gegenüber von P+C bzw. Salzmann) entwickelte er einen Stand (zunächst virtuell), der sich sehr harmonisch in den S-förmigen Übergang zwischen dem vorderen und dem hinteren Teil der Burgpassage einfügte.



Nachdem der Stand planungstechnisch fertiggestellt war, wurde bei der Firma IKEA das hierfür notwendige Material beschafft. Dank guter Verhandlungstaktik durch unser Vereinsmitglied Christoph Heine überließ uns die Firma IKEA das benötigte Standmaterial kostenlos.

Die Braunschweiger Verkehrs-AG bzw. deren Hausdruckerei übernahm die Kosten für die Produktion der übergroßen Standplakate (Format A 0). Außerdem trug die Verkehrs-AG mit der Bereitstellung diverser Ausstellungsstücke (u. a. Fahrkartenautomat aus der Zeit der sechziger / siebziger Jahre, Fahrschalter einer Tram aus den Anfängen des Braunschweiger Schienenverkehrs) zur Bereicherung des Vereinsstandes bei. Laminierte Fotos im A 4-Format zum Umklappen zeigten Aufnahmen der Braunschweiger Tram von gestern und heute. Ein Souvenierverkauf sowie eine Modellstraßenbahnanlage rundeten das Programm am Vereinsstand ab.

Über eine kompakte Musikanlage wurde der akustische Eindruck erzeugt, dass eine Tram durch die Burgpassage fahren würde. Das "i-Tpfelchen" setzte dann jedoch unser Vereinsmitglied und Verkehrs-AG-Mitarbeiter Jörg Voigt: Professionell moderierte er am Mikrophon die Aktivitäten unseres Vereines. Damit zog er die Aufmerksamkeit der Passanten an den Stand und wies auf die einzelnen Exponate hin.



Für den Verein war es ein erfolgreicher Tag. Besonderer Dank geht noch einmal an das Projektteam "Burgpassage", die verantwortlichen Mitarbeiter der Braunschweiger Verkehrs-AG sowie alle helfenden Vereinsmitglieder, die gemeinsam dazu beitragen, den Verein in der Öffentlichkeit noch bekannter zu machen.

Braunschweiger Straßenbahnen gestern und heute

von Jörg-Michael Meschkat

Am 11.11.2005 gab es in Braunschweig (neben dem Start in die närrische fünfte Jahreszeit) einen weiteren kulturellen Höhepunkt für die Braunschweiger Öffentlichkeit: Nach 2004 und dem Frühjahr 2005 moderierte unser Vereinsmitglied Dieter Höltge gemeinsam mit seiner Ehefrau Helga zum dritten Mal im großen Saal des Braunschweiger Nordbahnhofes einen DIA-Abend zum Thema "Die Braunschweiger Straßenbahn gestern und heute". Trotz nur sehr knapper Ankündigung der Veranstaltung in der örtlichen Presse war der Zulauf enorm. Schon gegen 19 Uhr war der mit 100 Plätzen bestuhlte Raum restlos gefüllt. Nach 19 Uhr eintreffende Gäste mussten den DIA-Abend stehend verbringen. Insgesamt wurden ca. 120 Besucher gezählt.



Diese sollten nicht enttäuscht werden. Insbesondere die persönlichen Erlebnisse und Anekdoten Dieter Höltges zu den Motiven der Vergangenheit führten bei manchem Gast zum Schmunzeln. Wehmut trat auf, als zahlreiche schwarz-weiß-Aufnahmen von der 1963 stillgelegten Straßenbahnlinie 8 nach Riddagshausen auf der Leinwand erschienen. Vor allem beeindruckten jene wunderschönen Wintermotive entlang der Strecke Riddagshausen – Prinz-Albrecht-Park. Kurz vor 21 Uhr beendete Herr Höltge seinen DIA-Vortrag, der mit frenetischem Beifall der Zuschauer bedacht wurde. Eine Fortsetzung dieser sehr beliebten DIA-Abende steht schon auf der Wunschliste für das Jahr 2006!

Neujahrswandfahrt 2006



Die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.
lädt Sie herzlich ein

Genießen Sie Braunschweig aus einem ganz besonderen Blickwinkel.
Mit besonderen TRAMS auf besonderen Wegen .



Die Fahrt kann auch mit einem anderen, als dem abgebildeten Fahrzeug stattfinden

- Termin** Sonntag, 8. Januar 2006
Zeit 10.15 Uhr bis ca. 13.00 Uhr
Abfahrt Nahverkehrsterminal am Hauptbahnhof
Preis 3 EURO (Erwachsene), 1,50 EURO (Kinder bis 14 Jahre)

Der Ticketverkauf erfolgt nur während der Fahrt!
Es werden diverse Fotohalte eingelegt. Außerdem werden während einer Pause
verschiedene Getränke zu kleinen Preisen abgegeben.

Die Fahrt wird unterstützt von



Braunschweiger Straßenbahnen gestern Die Linie 9 ist eingestellt

Am 10. Dezember 2005 fuhr letztmalig auf lange Sicht eine Straßenbahnlinie 9 in Braunschweig. Aufgrund des Fahrplanwechsels am 11. Dezember wird der Streckenast auf der Helmstedter Straße nun durch die neue-alte Linie 2 bedient.



Am Mittag sonnte sich einer der letzten Niederflur-Gelenktriebwagen an der Haltestelle Rathaus. Ein genialer Fotostandort ist das Podest, von dem aus man eigentlich den Neubau eines Einkaufszentrums beobachten soll.

Bereits einen Tag vorher wurde mit dem Umrüsten der Haltestellen begonnen. Die Aushangfahrpläne und die Beschriftungen waren am Sonnabend vor dem Fahrplanwechsel zu großen Teilen schon erneuert worden.



Zum weiteren Konzept in diesem Bereich gehört ebenfalls der Rückzug der Omnibuslinie 412 vom Rathaus bis zur Haltestelle Krematorium. Das Bild unten von der Haltestelle Rathaus ist nun Geschichte.



Hier sind die letzten beiden Tourenmappen der beiden Linien zu sehen:

9/02

Sa

05.31

Ausfahrt 05.31 E1ALTE

Gültig ab 12.12.2004

			(04) 9	(04) 9	(04) 9		(04) 9	
		KREM	05.36 412 < 05.33	06.36 412 < 06.33	07.36 412 < 07.33 452 < 07.33		08.32	
		RATH	05.50 A	06.50 A	07.50 A		08.44 A	
		RADE	05.54 480 > 05.58	06.54	07.54		08.48 450 > 08.53	
		INSE	05.55	06.55	07.55		08.49	

über
L1

			(01) 9	(05) 9	(05) 9	(05) 9		(06) 1
		INSE		06.11	07.11	08.11		08.52
		RADE		06.13	07.13	08.13		08.59 A
		RATH		06.20 A	07.20 A	08.20 A		09.06
	05.31	ALWE						
	05.36	KREM		06.30 412 > 06.33	07.30 412 > 07.33 452 > 07.33	08.30 422 > 08.32		

			(05) 1	(04) 9	(05) 1	(04) 9	
	09.18	HEBR		10.02 422 < 10.01	10.48	11.32 422 < 11.31	
	09.20	HAUP		10.14 A	10.50	11.44 A	
	09.29 A	RATH		10.18 450 > 10.23	10.59 A	11.48	
	09.34	INSE		10.19	11.04	11.49	
	über L9			über L1	über L9	über L1	

			(05) 9	(06) 1	(05) 9	(06) 1	
	09.37	INSE		10.22	11.07	11.52	
	09.39	RADE		10.29 A	11.09	11.59 A	
	416 < 09.39				416 < 11.09		
	09.44 A	HEBR		10.36	11.14 A	12.06	
	09.54	KREM			11.24 422 > 11.26		
	422 > 09.56						

9/02

Sa

05.31

Gültig ab 12.12.2004

	(05)		(04)		(05)		(04)	
Linie	1		9		1		9	
HEBR	12.18	KREM	13.02 422 < 13.01	HEBR	13.48	KREM	14.32 422 < 14.31	
HAUP	12.20	RATH	13.14 A	HAUP	13.50	RATH	14.44 A	
RATH	12.29 A	RADE	13.18	RATH	13.59 A	RADE	14.48	
INSE	12.34	INSE	13.19	INSE	14.04	INSE	14.49	
	über L9		über L1		über L9		über L1	

	(05)		(06)		(05)		(06)	
Linie	9		1		9		1	
INSE	12.37	INSE	13.22	INSE	14.07	INSE	14.52	
RADE	12.39 416 < 12.39	RATH	13.29 A	RADE	14.09 416 < 14.09	RATH	14.59 A	
RATH	12.44 A	HEBR	13.36	RATH	14.14 A	HEBR	15.06	
KREM	12.54 422 > 12.56			KREM	14.24 422 > 14.26			

	(05)		(04)		(05)		(04)		(04)	
Linie	1		9		1		9		9	
HEBR	15.18	KREM	16.02 422 < 16.01	HEBR	16.48	KREM	17.36 422 < 17.31 412 < 17.33 452 < 17.33	18.36 412 < 18.33		
HAUP	15.20	RATH	16.14 A	HAUP	16.50	ALWE				
RATH	15.29 A	RADE	16.18 450 > 16.23	RATH	16.59 A	RATH	17.50 A	18.50 A		
INSE	15.34	INSE	16.19	INSE	17.04	RADE	17.54	18.54		
	über L9		über L1		über L9					

	(05)		(06)		(05)		(05)		(05)	
Linie	9		1		9		9		9	
INSE	15.37	INSE	16.22	INSE	17.11		18.11	19.11		
RADE	15.39 450 < 15.35 416 < 15.39	RATH	16.29 A	RADE	17.13		18.13	19.13		
RATH	15.44 A	HEBR	16.36	RATH	17.20 A		18.20 A	19.20 A		
KREM	15.54 422 > 15.56			KREM	17.30 422 > 17.30 412 > 17.33 452 > 17.33		18.30 412 > 18.33	19.30 412 > 19.33 452 > 19.33		

Und hier der Rest bis zur letzten Tour:

9/02

Sa

05.31

Gültig ab 12.12.2004

	(04)	(04)	(04)	(06)				
Linie	9	9	9	9				
KREM	19.36 412 < 19.33	20.36 412 < 20.33	21.36 412 < 21.33	22.30				
ALWE				22.35				
RATH	19.50 A	20.50 A	21.50 A					
RADE	19.54	20.54	21.54					
INSE	19.55	20.55	21.55					

	(05)	(05)	(05)					
Linie	9	9	9					
INSE	20.11	21.11	22.11					
RADE	20.13	21.13	22.13					
RATH	20.20 A	21.20 A	22.20 A					
KREM	20.30 412 > 20.33	21.30 412 > 21.33	22.30 412 > 22.33 452 > 22.33					



Das Buch „Heringsbahn“

Walther, Achim; Bittner, Joachim

Heringsbahn

Die innerdeutsche Grenze im Raum Hötensleben/Offleben/Schöningen 1945 - 1952

Schöningen 2001

Unter diesen Angaben fiel mir bei meinem letzten Berlinbesuch ein graues Buch im Shop am Grenzdenkmal an der Bernauer Straße auf. Nicht teuer (6,90 Euro) und im Taschenbuchformat fand es sofort den Weg in meinen Rucksack.



Eindringlich schildert es die wechselvolle und im Nachkriegsdeutschland einmalige Geschichte des kleinen Ortes Hötensleben, direkt an der Zonengrenze. In persönlichen Berichten der ehemaligen Hötensleber werden die Tage nach Kriegsende bis zur Öffnung der Grenze im Jahre 1989 mehr als lebendig.

Der Bahnhof Hötensleben hatte als einziger seiner Art den einmaligen Standortvorteil, nur wenige Meter vor der Grenze zu liegen. Obwohl es „nur“ die Kleinbahnstrecke der OSE war, waren die Fahrgastzahlen durch illegale Flüchtlinge enorm.

Mein Tip: unbedingt kaufen und lesen!!!

Noch ein Tip: www.spicher-online.de -> Internetseite zur OSE

Interessantes zur RegioStadtBahn



Studiengruppe Nahverkehr

MENÜ

- :: Startseite
- :: Aktuelles
- :: RegioStadtBahn
 - Die Idee
 - Beiträge
- :: Südelmstrecke
 - Studie
 - Beiträge
- :: Tarifverbund VRB
 - Quo vadis VRB?
 - Beiträge
- :: Bestellungen.
- :: Impressum

Startseite

*Wir wollen mit unserer Arbeit beitragen,
die besten Ideen für die mobilen Menschen zu realisieren.*

Die Zukunft des ÖPNV – in Stadt und Region

Der ÖPNV steht vor großen Herausforderungen. Vor dem Hintergrund der deutlicher denn je ins Scheinwerferlicht der Öffentlichkeit tretenden Abhängigkeit vom OPEC-Öl, die auch volkswirtschaftlich zunehmend problematisch wird, braucht die aktuelle noch zu einseitig auf den motorisierten Individualverkehr (motIV) ausgerichtete Verkehrspolitik, Impulse, die Potentiale des Öffentlichen Nahverkehrs zur Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft besser zu nutzen.

Aus diesen, aber auch ökologischen Gründen wollen wir durch gezielte Untersuchungen neue Ansätze erarbeiten, die die systembedingten Schwachpunkte, aber vor allem die selten gewürdigten Stärken des Öffentlichen Nahverkehrs deutlich herausarbeiten sollen. Wichtig ist uns hierbei natürlich, dass die Umsetzung finanzierbar ist, unter Vergleich der tatsächlichen Kosten der jeweiligen Art sich zu bewegen.

info@sgnv.de

© 2005 by Stefan Quast

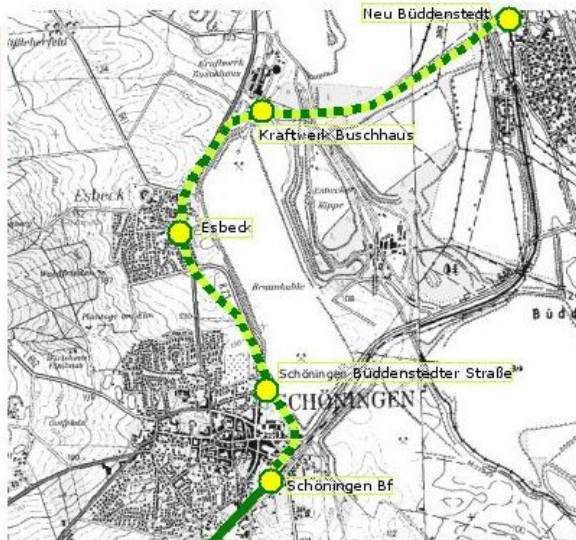
Wer wichtiges über die RegionalStadtBahn wissen möchte, kann sich unter der Internetadresse www.sgnv.de umfangreich informieren.

RSB-Neubaustrecke – teilweise parallel zur verlegten L640 und K23, teilweise Nutzung vorhandener Gleise am Kraftwerk Buschhaus

Die Skizze zeigt, wie eine RegioStadtBahn nach unterschiedlichen Betriebsformen möglich ist. Dabei sind besonders die für BOStrab-Strecken in diesem Fall besser geeigneten Trassierungselemente sehr vorteilhaft.



BOStrab-Strecke mit Station



Wo der Mensch zum Fahrgast wird

Unter diesem Titel schreibt unser Vereinsmitglied Lutz Sebbesse im neuen Straßenbahnmagazin Nummer 1/2006. Eine empfehlenswerte Lektüre, die uns hier und da vor Augen hält, das der Fahrgast manchmal störend wirken kann. ;-)



Betriebe

Prinzipiell schon recht gute Umsteigeverhältnisse bot die Braunschweiger Haltestelle Frankfurter Straße im Februar 1963: Bus 6202 übernahm die Fahrgäste von T161 – aber man hätte den Schnee ruhig räumen können D. HÖLTGE

des Stromverbrauchs zur Folge. So bringt die Verlängerung des Haltestellenabstandes um z. B. 50 Prozent, also um die Hälfte, eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit um etwas 18 bis 24 Prozent und eine Verringerung des Stromverbrauchs um etwa 12 bis 13 Prozent!“

Seine Erkenntnisse bezog Lehner offenbar aus dem gerade beendeten Zweiten Weltkrieg, als in erster Linie zur Stromersparnis die Haltestellenabstände wesentlich erweitert worden sind: „Welche Gesichtspunkte sind für die Lage der Haltestellen maßgebend?“

1. Verkehrliche Gesichtspunkte

In Frage kommen Umsteigepunkte, Kreuzungsstellen großer Verkehrsstraßen, wichtige Verkehrsnotenpunkte, Anlagen oder Gebäude mit großem Verkehrsanfall (Bahnhof, Rathaus, Zoo, Markthalle usw.); auf Außenstrecken Siedlungen, Ausflugslokale u.a.m. In der Innenstadt ist der Haltestellenabstand deshalb meist sehr viel kleiner als in den Außenbezirken.

2. Rücksichtnahme auf den übrigen Verkehr

Die Haltestellen dürfen nur an übersichtlichen, nicht zu engen Stellen einer Straße mit ausreichend breiten Bürgersteigen und nach Möglichkeit vor (!) Straßenkreuzungen, nicht aber in Straßenkrümmungen angelegt werden.

3. Betriebliche Gesichtspunkte

Haltestellen sollen u. a. möglichst mit durch den Betrieb bedingten Haltestellenpunkten, wie Weichen, die von Hand gestellt werden müssen usw., zusammengesetzt werden. Auf Steigungen sind Haltestellen nach Möglichkeit zu vermeiden.“

Heute haben sich bei der Konzeption von Haltestellen vielmehr nutzerorientierte Aspekte durchgesetzt. Bereits die Bauleitplanung setzt sich idealerweise frühzeitig mit dem öffentlichen Verkehr und den Zugangsstellen auseinander und stimmt die Zuordnung der Haltestellen mit den Wohn- und Dienstleistungsschwerpunkten aufeinander ab.



Auch 2006 gibt es noch Haltestellen, die zwar viele Haltestellenschilder doch sonst wenig zu bieten haben, hier beim S-Bahnhof Köpenick in Berlin S. VOCKRODT

Unfall mit Tw0051 an der Hansestraße

Ebenfalls im neuen Straßenbahnmagazin wird über den Unfall mit Tw0051 berichtet:

Braunschweig

Tw 0051 „Hängebauchferkel“ verunglückt

■ Am Vormittag des 18. November wurde Tw 0051, einziger Braunschweiger Straßenbahnwagen mit Mittelteil (Spitzname „Hängebauchferkel“), bei einem Unfall schwer beschädigt. Er war auf der Linie 4 von Wenden in Richtung

Innenstadt unterwegs, als auf der stark befahrenen Kreuzung an der Haltestelle Röhme Rüterweg ein Sattelzug das Rotlicht missachtete und den Triebwagen von vorne rammte. Zwar konnte der Fahrer, der vorschriftsgemäß langsam und bremsbereit den Kreuzungsbereich befuhr, noch eine Schnellbremsung einleiten, dennoch wurde die Front des Wagens schwer beschädigt. Der Straßenbahnwagenfahrer und eine weitere Person wurden leicht verletzt.



Bis in den späten Vormittag ruhte der Betrieb auf der Strecke nach Wenden, dann wurde Tw 0051 auf eigenen Rädern in den Betriebshof Altewiek geschoben. An Tw 0051 entstand ein Sachschaden von mindestens 50.000 Euro. Derzeit wird geprüft, ob das Fahrzeug wieder aufgearbeitet wird. Ein Abschreiben des Wagens, der im Jahre 1999 in Mittenwalde aus dem unfallbeschädigten Tw 7762 entstand und nicht nur ein Niederflurmittelteil sondern auch eine vollständig neue Steuerung erhielt, käme wohl wesentlich teurer als die Instandsetzung, da er buchmäßig als Neubau mit Baujahr 2000 geführt wird. SV



Bus 40 im Jahre 1956 auf dem Betriebshof Altewiek.

Die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. wünscht allen eine schönes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches neues Jahr 2006.

