



BIN-Info

Die digitale Vereinszeitschrift der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Ausgabe 1/2026

4. Jahrgang

März 2026



Highlights dieser Ausgabe:

Tram Weltmeisterschaft 2025 in Wien

Doppelt fährt öfter: 30 Jahre TwinLines – Teil 1: Straßenbahn

Kaiserlich unterwegs in Goslar: So fährt die Stadt!

Ein letztes Mal Dschingis Bahn – Abschiedsfahrt des Originals aus den 70ern

Inhaltsverzeichnis

Impressum	3
Eine Bitte der Redaktion	3
Terminkalender	4
Wichtige Hinweise des Vorstandes	4
Haltestellen auf der Spur: Altstadtmarkt	5
Ein letztes Mal Dschingis Bahn – Abschiedsfahrt des Originals aus den 70ern	7
Tram Weltmeisterschaft 2025 in Wien.....	15
Tannenzweig und Christbaumschmuck: Unsere Nikolausfahrt 2025.....	22
Neujahrsfahrt im Schneechaos	25
Winterlich durch den Querumer Forst – Braunkohlwanderung 2026	30
Modellbusse aus Braunschweig – MAN bis 2016 (Teil 4)	31
Stadt.Bahn.Plus.: Neues zur Stadtbahn-Wendeschleife Gliesmarode	33
Braunschweiger Bus auf Abwegen	34
Doppelt fährt öfter: 30 Jahre TwiNLines – Teil 1: Straßenbahn.....	35
Kaiserlich unterwegs in Goslar: So fährt die Stadt!	51
Brunswiek helau! Umleitungsverkehr zum Schoduvel.....	58
Bauarbeiten und betrieblich Interessantes	64
Unsere neuen Souvenirs	69
Das besondere Bild zum Schluss	70

Titelbild:

Tw 41 zur Neujahrsrundfahrt an der Wendeschleife Anklamstraße (Luka Mio Meskat).

Das besondere Bild zum Schluss:

Wg. 8102 auf dem Kennedyplatz. Dia aus der gespendeten Sammlung von Herr Karau (BIN e.V.).

Trenner zwischen den Artikeln:

Seite 21: Grafik von Tw 8 (Jörg Voigt, Bearbeitung: David Köhler).

Impressum

Die „BIN-Info“ ist die offizielle Vereinszeitschrift der

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Herausgeber

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. (BIN)
c/o Bernd Hantschick, Bahnhofstraße, 38300 Wolfenbüttel

Vereinsregister: Amtsgericht Braunschweig VR 3786

E-Mail: info@bin-info.de

Internet: www.bin-info.de

Facebook: [Binnahverkehr](#)

Instagram: [bsignahverkehr](#)

WhatsApp-Kanal: [Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.](#)

Vorstand

Vorsitzender: Bernd Hantschick

1. stellv. Vorsitzender: Christoph Heine

2. stellv. Vorsitzender: David Köhler

Kassengeschäftsführer: Ingo Bettermann

Bankverbindung

IBAN: DE20 2505 0000 00020065 67

BIC: NOLADE2HXXX

Kreditinstitut: Braunschweigische Landessparkasse

Redaktion

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

E-Mail: redaktion@bin-info.de

Mitarbeit an dieser Ausgabe

David Köhler, Luka Mio Meskat, Andreas Gürtler, Lennart Anton, Leon Kluge, Bernd Hantschick, Christian Lammers, Jens Ehlers, Thomas Kammeyer, Jonas Tesch und Christoph Heine

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. © 2026

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.

Der Redaktionsschluss für die BIN-Info 2/2026 ist der 31. Mai 2026.

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

Terminkalender

von der Redaktion

Jeden 3. Freitag im Monat

18:00 Uhr

BIN-Stammtisch in der Jahnklause

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

Hinweis:

Bitte bestellt euer Essen vorab aus der „kleinen Speisekarte“ (<https://www.jahnklause.de/speisekarte/>), da der Wirt nur geringe Vorräte bereithält. Die Bestellung erfolgt entweder über die WhatsApp-Abfrage oder per E-Mail an info@bin-info.de.

Samstag, 14. März

16 Uhr, Einrollen 14 Uhr
(Nur Mitglieder)

Hauptversammlung

Ort: Braunschweiger Verkehrs-GmbH, Tram-Depot, Sitzungsraum 2.12,
Am Hauptgüterbahnhof 28, 38126 Braunschweig
Tram 4 und Bus 422, 430 und 730: Haltestelle „Ackerstraße“, von dort kurzer Fußweg.

Hinweis:

Gemeinsames „Einrollen“ vor der Hauptversammlung:
14:00 Uhr an der Haltestelle „BSVG Tram-Depot“, gegen 14.10 Uhr an der Haltestelle „Hauptbahnhof“ (Bussteig F).

Samstag, 25. April

Sonntag, 26. April

Ca. 13 Uhr

Stadtfrühling 2026

Rundfahrten im Oldtimer während der Veranstaltung „Stadtfrühling 2026 – Frühlingsmode und Mobilitätstrends“ mit Tw 113 und Bw 250.
Fahrplan wird noch bekannt gegeben.

Freitag, 1. Mai

10.00 Uhr

Oldtimertreffen

Ort: Messegelände Eisenbütteler Straße, Präsentation des Anderthalbdeckers „Heinrich“ (6515).

Sonntag, 31. Mai

Wiedereröffnung Stöckheim

Eröffnungsfahrt und Pendelverkehr Heidberg – Stöckheim mit Tw 103 aus Anlass der Wiedereröffnung der Strecke nach Stöckheim nach Abschluss der Gleissanierung.
Zeit und Fahrplan werden noch bekannt gegeben.

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 eine Mail mit einer kurzen Einwilligung an info@bin-info.de oder eine WhatsApp Nachricht an den 1. stellvertretenden Vorsitzenden Christoph Heine.

Soweit noch nicht geschehen, bitten wir alle Vereinsmitglieder ohne SEPA-Lastschriftmandat, den Vereinsbeitrag für das Jahr 2026 auf das Vereinskonto (siehe Impressum) zu überweisen.

Haltestellen auf der Spur: Altstadtmarkt

von David Köhler (Bilder: Stadt Braunschweig und Braunschweiger Verkehrs-GmbH)

Die BSVG bedient rund 1600 Haltestellen. Hiermit soll auf einzelne dieser ein Blick geworfen werden. Im ersten Teil dieser mehrteiligen Serie schauen wir auf die Haltestelle Altstadtmarkt, gelegen im westlichen Teil der Innenstadt. Nicht nur handelt es sich dabei um einen der zentralen Umsteigepunkte für den Busverkehr, sondern der Platz bildet auch das historische Zentrum des Weichbildes Altstadt.



Altstadtmarkt 1894: deutlich sind die Gleise der beiden Pferdebahnlinien zu erkennen.

Die Bedeutung des Altstadtmarktes reicht weit zurück. Er lag an einer wichtigen West-Ost-Straße, die als Zweig einer bedeutenden Handels- und Heerstraße bis nach Magdeburg führte. Als planmäßige, rechteckige Anlage entstand der Markt bereits um 1130 während der Herrschaft König Lothars von Süpplingenburg. Das bauliche Ensemble, welches den Platz bis heute prägt, entstand im Wesentlichen zwischen dem 13. und dem 15. Jahrhundert. Herausragende Zeugnisse dieser Zeit sind die markante St. Martinikirche sowie das Altstadtrathaus.



Altstadtmarkt in den 60er Jahren: Der Bus hat die Straßenbahn ersetzt. Rechts sind die alten Gleise der ehemaligen Straßenbahnlinie 5 nach Ölper zu sehen.

Im Jahr 1408 wurde das Ensemble durch den Marienbrunnen ergänzt.

Trotz der schweren Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, denen große Teile des Platzes zum Opfer fielen, blieb die Grundstruktur erhalten. Mit dem Wiederaufbau entstand zum Teil ein neues Platzbild, bei dem schlichte Neubauten die Lücken füllten. Als eine der fünf „Traditionsinseln“ der Stadt bewahrt der Altstadtmarkt jedoch bis heute seinen geschichtsträchtigen Charakter.

Verkehrshistorisch hatte der Altstadtmarkt jedoch schon lange eine Bedeutung: Zunächst mit der am 2. Februar 1873 eröffneten Pferdeomnibuslinie II des Fuhrunternehmer Carl Grove zwischen Celler Straße und Holsts Garten, welche 1879 eingestellt wurde. Zwei Jahre später im Jahr 1881 mit der Pferdebahnlinie vom Hohetor zum Steintor, später die Straßenbahnlinie 4, sowie der am 7. Dezember 1882 eröffneten Strecke Petritor-Kohlmarkt, später die Straßenbahnlinie 5. Ihr Ende fand die „Elektrische“ am Altstadtmarkt endgültig am 7. Dezember 1959.

Mit dem Ende der Straßenbahn endete jedoch nicht der Nahverkehr auf dem Platz. Im Verlauf der vergangenen Jahrzehnte haben zahlreiche, für den Nahverkehr der Stadt wichtige Buslinien ihren Weg zum Altstadtmarkt gefunden. Heute bildet die Haltestelle einen der zentralen Knotenpunkte der westlichen Innenstadt. Hier laufen die Buslinien 411, 413, 416, 418, 422, 423 sowie die Regionalbuslinien 450, 480 und 560 aus den Richtungen Nordwest, West und Südwest zusammen.

Nicht nur in der Bedienung hat sich die Situation am Altstadtmarkt verändert. Zunächst mit der Einführung der Straßenbahn, danach mit ihrer Stilllegung und im Jahr 2021 mit dem niederflurgerechten Ausbau der Haltestelle, sowie der Errichtung von Wartehäuschen.

Die Zukunft des Altstadtmarktes verspricht indes eine Rückkehr zu alten Stärken. Im Rahmen der Ausbauplanung „Stadt.Bahn.Plus.“ bestehen Überlegungen zu einer westlichen Innenstadtschleife. Zwar ist die endgültige Trassierung noch nicht geklärt, doch die diskutierte Variante über die Gördelingerstraße und Brabandtstraße lässt aufhorchen. Sie würde die „Elektrische“ nach vielen Jahrzehnten wieder zum Altstadtmarkt zurückbringen und das historische Zentrum erneut mit der Schiene verbinden. Weitere Informationen unter <https://www.stadt-bahn-plus.de/projekte#c353>.

Man kann also gespannt bleiben, wie sich der Platz und der Nahverkehr auf dem Altstadtmarkt in den nächsten Jahren entwickeln wird. Was jedoch klar ist: der Knotenpunkt beliebt.



Neuste Technik am Altstadtmarkt: 2318, einer der ersten modernen Elektrobusse der BSVG präsentiert sich vor dem historischen Hintergrund.

Ein letztes Mal Dschingis Bahn – Abschiedsfahrt des Originals aus den 70ern

von Luka Mio Meskat (Bilder: Andreas Gürtler, Lennart Anton, Luka Mio Meskat und David Köhler)

Ende November 2025 lief die Hauptuntersuchung des Tw 7756 und damit des letzten aktiven Hochflurtriebwegs der Braunschweiger Straßenbahn ab, der seit einigen Jahren vor allem als „Schlagertram“ bekannt ist. Eine weitere Hauptuntersuchung, die einen Weiterbetrieb für die nächsten acht Jahre sichern würde, ist bei der BSVG zwar noch im Gespräch, beschlossen ist diese jedoch nicht. Deswegen veranstaltete die BIN am 16. November vergangenen Jahres die „letzte Fahrt vor der HU“, welche vielleicht die allerletzte Fahrt mit dem Tw 7756 war.

Kurz etwas zur Geschichte des Wagens: Im Jahr 1977 wurde der Tw 7756 als einer von zwölf Gelenktriebwagen zusammen mit sechs Großraumbeiwagen in Betrieb genommen. Nachdem der Wagen im üblichen Orange-Weiß ausgeliefert wurde, erhielt er in den 80er Jahren eine Vollwerbung für die AOK auf weißem Grund, die vielen im Gedächtnis geblieben ist. In den 90er Jahren folgte eine Vollwerbung für den Löwenbäcker Schaper.

Anfang der 2000er Jahre begann die damalige Verkehrs-AG mit einem Modernisierungsprogramm für die 77er und 81er-Baureihe, bei dem auch der Tw 7756 berücksichtigt wurde. Er erhielt zwei kleine Scheinwerfer, eine größere Fahrerkabine, wodurch die erste Tür einen Türflügel verlor, ein leichtes Polster auf den Sitzschalen und einen in den damals aktuellen Farben gehaltenen Innenraum. Die Zielfilme wurden durch LED-Anzeigen ersetzt. Seit Mai 2007 wurde er in dieser modernisierten Form eingesetzt.



Tw 7756 mit Bw 7771 vor der Modernisierung noch mit einem einzelnen Scheinwerfer auf der Linie 9 an der Ackerstraße auf dem Weg zum Krematorium.

Nach der Inbetriebnahme der zweiten Tramino-Serie im Jahr 2020 blieben am Ende nur noch zwei Hochflurzüge im Betrieb, einmal der Tw 7756 mit Bw 7772 und der Tw 8157 mit Bw 8175. Sie dienten als eiserne Reserve für den Linienverkehr, z.B. zu Heimspielen der Eintracht. Bis Juni 2023 wurde der Tw 7756 zudem als Fahrschulwagen genutzt, Tw 8157 bis zu seiner Abstellung Ende 2024 ebenfalls.

Ende 2021 bzw. Ende 2022 wurden die beiden Fahrzeuge als „Schlagertram“ und „Traminator“ beklebt, mit leicht an das Thema Straßenbahn angepassten Songtiteln der jeweiligen Jahrzehnte ihrer Inbetriebnahme. So fielen die beiden Fahrzeuge im Stadtbild bei ihren sporadischen Linieneinsätzen auf und waren abgesehen von ihrem nicht barrierefreien Einstieg bei den Fahrgästen beliebt.



Nach der ungeplanten, zustandsbedingten Abstellung des Traminators Ende 2024 waren Tw 7756 und Bw 7772 die letzten aktiven Hochflurfahrzeuge im Liniendienst – eben bis November 2025.



Tw 8157 und Bw 8175 als Traminator (oben rechts) und Tw 7756 und Bw 7772 als Schlagertram jeweils an einem ihrer wenigen, spontanen Einsatztage im Linienverkehr, hier auf der Linie 2.

Nun aber zum eigentlichen Thema, der Sonderfahrt am 16. November 2025: um 13:09 Uhr startete diese am Hauptbahnhof. Neben dem Zug aus Tw 7756 und Bw 7772 war auch der Museumswagen Tw 41 von 1973 dabei – so konnte man nun einen Mannheimer im Originalzustand und den letzten Mannheimer-Zug im Linienbetrieb miteinander vergleichen.

Die Fahrt ging vom Hauptbahnhof durch das Magniviertel in den hohen Norden zur Wendeschleife Carl-Miele-Straße in Rühme, wo ein Fotohalt eingelegt wurde. Weiter ging es kurz nach Wenden und wieder zurück in die Innenstadt zum zweiten Fotohalt auf dem Lessingplatz. Der Zug aus Tw 7756 und Bw 7772 kam hier aus Richtung John-F.-Kennedy-Platz, der Tw 41 aus Richtung Friedrich-Wilhelm-Platz, so dass sie sich auf dem Platz begegneten und entsprechende Fotos möglich waren.

Weiter ging es dann nach Broitzem und von dort aus zum letzten Fotohalt in der Schleife Inselwall. Da die Linie 4 an Sonntagen leider nicht mehr fährt, konnte man sich hier länger austoben. Anschließend ging es wieder zum Hauptbahnhof, wo die Fahrt kurz vor 16 Uhr endete.



Tw 7756 und Bw 7772 warten auf dem Betriebshof mit Tw 41 auf ihren letzten großen Einsatz.



Tw 7756 und Bw 7772 unterqueren kurz nach der Ausfahrt aus dem Betriebshof die Eisenbahnbrücke über die Helmstedter Str., während Tw 41 die Haltestelle Ackerstraße erreicht.



Am Leonhardplatz biegt der Tw 41 auf direktem Wege zum Hauptbahnhof ab.



Tw 7756 und Bw 7772 kommen vom Hauptbahnhof zurück und biegen in die Leonhardstraße ein.



Beide Züge präsentieren sich beim ersten Fotohalt in Rühme.



Die Schlagertram auf Zufahrt zum Lessingplatz aus Richtung J.-F.-Kennedy-Platz.



Tw 7756 und Bw 7772 begegnen auf dem Lessingplatz den Tw 41.



Um dem Zug aus Tw 7756 und Bw 7772 nach Broitzem zu folgen, musste der Tw 41 noch eine Ehrenrunde durch die Fr.-Wilhelm-Straße drehen, aus der er hier in Richtung Westen abbiegt.



Letzter Fotohalt am herbstlichen Inselwall, wo sonntags sonst kein Straßenbahnbetrieb herrscht.



Tw 7756 und Bw 7772 haben ihre letzte Fahrt zum Hauptbahnhof aufgenommen.

Das Interesse an dieser Fahrt war sehr groß. „Du, die Tram ist voll“, wie es in Anlehnung an einen bekannten Schlager auf dem Tw 7756 geschrieben steht, traf sowohl auf den Trieb- als auch den Beiwagen 7772 zu, und auch im Tw 41 nahmen viele Fahrgäste Platz. Mit einer so hohen Zahl an Fahrgästen wurde bei der Planung der Fahrt nicht gerechnet, weswegen es schwierig war, alle fotointeressierten Fahrgäste an den drei Fotohalten zufrieden zu stellen. Die Erfahrungen damit fließen jedoch in die Planung zukünftiger Fahrten ein, wie der bereits stattgefundenen Neujahrsfahrt.

Mit der Abstellung des Tw 7756 endet eine Ära bei der Braunschweiger Straßenbahn: der Typ Mannheim, der über 50 Jahre das Stadtbild prägte, verschwand aus dem Linienbetrieb, und auch der Betrieb hochfluriger Straßenbahnen wurde beendet.

Der dazugehörige Bw 7772 bleibt im Gegensatz zum Triebwagen auch zukünftig erhalten, und soll der passende Museumswagen zum Tw 41 werden. Wenn er seine Beklebung als „Schlagertram“ verliert, kommt auch wieder die orange-weiße Lackierung zum Vorschein, die bereits vor zehn Jahren im Auftrag der BIN wieder auf dem Wagen aufgetragen wurde.



Nach seinem letzten großen Einsatz ist der Zug aus Tw 7756 und Bw 7772 wohl das letzte Mal in den Betriebshof am Hauptgüterbahnhof eingefahren.

Tram Weltmeisterschaft 2025 in Wien

von Leon Kluge (Bilder: Leon Kluge)

Als ÖPNV-Enthusiast und ehemaliger Straßenbahnfahrer war der 13. September 2025 für mich ein Highlight der besonderen Art: Österreichs Hauptstadt trug die allererste Tram-Weltmeisterschaft aus. 25 Nationen duellierten sich in acht Disziplinen.

Seit 2012 gibt es das Format der Tram-EM. Aufgrund der Teilnahme von Teams außerhalb Europas wurde aus der EM eine WM gemacht. Die Teams außerhalb Europas waren:

Algerien	(SETRAM Oran)
Australien	(PTV Melbourne)
Brasilien	(VLT Rio de Janeiro)
China	(HKT Hong Kong)
Marokko	(Casa Tramway Casablanca)
USA	(SDMTS San Diego)



Die Tram-WM war der Hauptbestandteil des großen Öffi-Festes der Wiener Linien, welches an einem sonnigen Septembersamstag etwa 50.000 Zuschauer zum Rathausplatz lockte. Neben der TRAM-WM Sieger wurden auch die Öffis selbst gefeiert. Mehr als 25 Stationen luden zum Ausprobieren ein. Vom

Straßenbahn-Simulator über VR-Brillen bis hin zur Gleisbaustation oder dem Einsteigen in einen neuen Wasserstoffbus. Auch eine Rätselrallye, das Smoothie-Bike und der Sicherheitsbus zählten zu den Highlights. Parallel dazu informierte die Recruiting Area über Karrieremöglichkeiten bei den Wiener Linien. Das Öffi-Fest bot auch jede Menge Wissen über den Öffi-Ausbau, grüne Technologien und neue Serviceangebote. In der Öffi-Denkwerkstatt konnten die Besucher ihre Ideen zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs einbringen.

Die Anreise zum Öffi-Fest erfolgte – logischerweise – mit der Bim, wie man hier in Wien zu den Straßenbahnen sagt. Eine weitere schöne Sache, die die Wiener Linien organisiert haben, ist ein Sonderfahrchein, den man sich im Kundenzentrum abholen oder selbst ausdrucken konnte. Mit diesem Sonderfahrchein war am Wettkampftag zwischen 8 und 20 Uhr eine unbegrenzte Fahrt mit allen Verkehrsmitteln in der Kernzone Wien möglich. Großartig „abfahren“ konnte man den Fahrchein zwar nicht, aber man ist ja auch wegen des Festes da. Rumfahren kann man an jedem beliebigen anderen Tag.



Sonderfahrchein der Wiener Linien zur Tram-WM.

Schon um 9 Uhr morgens war der Wiener Rathausplatz voller Leben. Fans in bunten Farben aus aller Welt, Mitmach- und Informationsstände aus allen Bereichen des ÖPNV waren vertreten.

Um 10 Uhr wurden die Teams auf der großen Hauptbühne mit einem anschaulich einleitenden Kurzvideo der Stadt vorgestellt. Jeweils ein Fahrer und eine Fahrerin bildeten ein Team. Das Team aus der Ukraine (KPT Kyiv) wurde aus zwei Frauen gebildet. Stellvertretend ein Bild des Teams aus Ungarn (BKK Budapest).

Nachdem alle 25 Teams vorgestellt und auf die Bühne geholt wurden, eröffnete die Geschäftsführerin der Wiener Linien, Frau Alexandra Reinagl, die erste Tram-WM. (Der Bürgermeister der Stadt Wien ließ sich aus terminlichen Gründen entschuldigen).



Die Startplätze, bis auf Nr. 1 und 2, wurden am Vortag ausgelost. Startplatz 1 ist dem Gastgeber Österreich (Wiener Linien) zugeordnet. Startplatz 2 erhielt der Titelverteidiger Ungarn aus dem Jahr 2024 (BKK Budapest). Das Team Deutschland, bestehend aus Thomas Langkopf (LVB Leipzig) und Sandra Probst (BVG Berlin), startete als Achter ins Rennen.



Um 11 Uhr begannen die Wettkämpfe.

Die acht Disziplinen waren:

1. Stop & Go

An der Front der Straßenbahn ist ein mit Wasser gefüllter Behälter angebracht. An drei festgelegten Haltepunkten wird getestet, wie gleichmäßig und präzise beschleunigt und gebremst wird. Jeder verschüttete Tropfen bedeutet Punktabzug.

2. Geschwindigkeit halten

Der Tachometer wird verdeckt, während die Fahrer exakt 25 km/h über eine Strecke von 20 Metern halten sollen.

3. Zielbremsen

Bei dieser Aufgabe muss die Straßenbahn präzise bei der Bodenmarkierung zum Stehen gebracht werden. Je näher dran, desto mehr Punkte.

4. Tram-Bowling

Eine riesige Kugel wird mit der Front der Straßenbahn angestoßen, um möglichst viele Pins (Luftsäulen) umzuwerfen.

5. Rückwärtsfahren

Ein Teammitglied befindet sich in der Fahrerkabine, die andere Person steht hinten oder seitlich und gibt via Pfeifsignale Anweisungen. Gemeinsam manövrieren sie die Straßenbahn rückwärts und bringen sie exakt mittig auf einer Bodenmarkierung zum Stehen – ganz ohne Sichtkontakt.

6. Seitlicher Abstand

In dieser Disziplin ist Präzision gefordert. Dabei platziert ein Teammitglied ein Hindernis seitlich neben dem Gleis – basierend auf den Handzeichen des Fahrers aus der Kabine. Anschließend steuert die Straßenbahn so nah wie möglich an das Hindernis heran, ohne es zu berühren. Je kleiner der Abstand, desto höher die Punktzahl.

7. Exakter Stopp

Die Straßenbahn muss so gestoppt werden, dass die Mitte der zweiten Türe exakt auf einer Bodenmarkierung zum Stehen kommt. Jeder Zentimeter Abweichung vor oder hinter dem Zielpunkt kostet Punkte.

8. Tram-Curling

Eine Fahrraddraisine wird an der Front der Straßenbahn mitgeführt und durch deren Fahrt beschleunigt. Die Straßenbahn stoppt ab, die Draisine rollt weiter – und soll im idealen Fall im markierten Zielbereich zum Stehen kommen. Wie beim Curling entscheidet die Dosierung – nicht die Kraft.



Die ersten fünf Disziplinen wurden mit Wagen 72 gefahren, einem ULF der zweiten Bauserie. Wagen 72 ist ein Kurzzug des Typs A1 mit Platz für etwa 130 Fahrgäste.

Für die letzten drei Disziplinen wurde mit Wagen 333 eine Straßenbahn des Typs D, auch Flexity Wien genannt, eingesetzt.



Jedes Team gab alles und wurde entsprechend von allen Fans gefeiert. Jedem wurde alles gegönnt. Als herausforderndste Disziplin galt Nummer 7, der exakte Stopp. Die Markierung zum Stoppen wurde logischerweise nach jedem Team ein wenig verschoben, damit sich kein Team Markierungen (auf dem Boden o.ä.) merken kann und es fair bleibt. Es fiel auf, dass ein Großteil der Fahrer zu früh anhielt. Wahrscheinlich ist es ungewöhnlich, dass sich die zweite Tür des Flexity nicht am ersten Wagenteil befindet. Somit war diese Disziplin entscheidend. Wer dort einigermaßen gut gehalten hat, konnte sich weit nach vorne katapultieren.



Chinesische Gründlichkeit? Das Team aus China (HKT Hong Kong) räumt im ersten Durchgang bei Disziplin 5 die volle Punktzahl (500) ab.

Kaiserwetter in der Kaisermetropole mit einem gut gefüllten Rathausplatz.



Disziplin Nummer 3: das Zielbremsen.

Den ersten Durchgang sicherte sich mit klarem Vorsprung das Team aus Polen (MPK Poznan). Können die Posener die Performance aufrechterhalten und sich den Sieg sichern?

Die Pause zwischen den Wettkämpfen wurde von einigen Teams genutzt, um bestimmte Disziplinen weiter zu üben. Man sah fleißig die Bahnen hin- und her rangieren.

Die Startreihenfolge des zweiten Durchgangs richtete nach der Platzierung der ersten Runde. Das Team aus Kroatien (ZET Zagreb) belegte nach der ersten Runde den letzten Platz, somit eröffnete dieses Team den zweiten Durchgang.

Nach einer mittelmäßigen Performance von Sandra Probst (BVG Berlin) im ersten Durchgang konnte nach einem grandiosen zweiten Durchgang des Leipzigers Thomas Langkopf (LVB Leipzig) das Team Deutschland zwischenzeitlich die Gesamtführung übernehmen.

Im Ranking fiel auf, dass sich die Teams aus Osteuropa im oberen Drittel aufhielten. Kein Wunder, alles Straßenbahnnationen 😊.

Je näher das Ende kam, desto spannender wurde es. Deutschland behielt lange die Gesamtführung. Bis der Titelverteidiger (BKK Budapest) kam. Nun rutschte Deutschland auf Platz zwei. Das Team aus Norwegen (Oslotrikken AS, Oslo) kletterte nach einem fast perfekten zweiten Durchgang zwischenzeitlich auf den zweiten Platz, somit rutscht das deutsche Team peu à peu nach unten. Die letzten beiden Starter im zweiten Durchgang sind Österreich und Polen. Die Österreicher sicherten sich vorerst den ersten Tabellenplatz mit 5.599 Punkten. Durch den Vorsprung des polnischen Teams benötigt es keinen perfekten, aber einen soliden Durchgang, um die Führung behalten zu können. Angespannt verfolgten die Fans den Durchlauf des polnischen Teams. Das Zielbremsen und das Bowling fielen nicht so gut aus. Beim seitlichen Abstand konnten keine Punkte geholt werden. Der exakte Stopp brachte auch nicht viele Punkte. Die letzte Disziplin konnte das Defizit nicht mehr auffangen – das Team aus Österreich sichert sich nach einen langen und spannenden Wettkampftag den ersten Platz.

Die ersten drei Plätze wurden wie folgt vergeben:

Österreich	5.599 Punkte
Polen	5.244 Punkte
Norwegen	5.140 Punkte

Das deutsche Team konnte sich den **siebten Platz** sichern und damit sichtlich zufrieden sein.

Im Anschluss an den Wettbewerb fand die Siegerehrung statt. Dort wurden feierlich alle 25 Teams erneut auf die Bühne geholt, bevor aus zwei Kategorien die Sieger ermittelt wurden. Moment... zwei Kategorien? Ja, einmal das beste Team und einmal der beste Einzelfahrer/Einzelfahrerin.



Das beste Team war bekanntlich das Team Österreich, gefolgt von Polen und Norwegen.

Und der beste Einzelfahrer? Kommt aus Deutschland! Durch den grandiosen Durchgang von Thomas Langkopf konnte dieser sich den Titel des weltbesten Straßenbahnfahrers sichern.



Der Tag und die Eindrücke dieses riesigen Öffi-Festes bleiben mir noch lange im Gedächtnis. Es ist beeindruckend, wie die Stadt Wien in Kooperation mit den Wiener Linien dieses Event organisiert und durchgeführt hat. Die Tram-WM hat nochmal ein ganz anderes Licht auf die Straßenbahn und den Beruf dahinter geworfen – es sitzen Menschen hinter dem Steuer. Wer heute eine Tram gesehen hat, sieht sie nicht mehr nur als Transportmittel, sondern als Bühne.

Wien hat bewiesen, dass es nicht nur das sechstgrößte Straßenbahnnetz der Welt, sondern auch Charakter hat. Ich wünsche mir, dass die Tram-WM nicht nur eine einmalige Veranstaltung bleibt, sondern zur Tradition wird, wie es auch schon die Tram-EM ist. Ich hoffe, dass es in Zukunft erneut ein breites Band an Straßenbahnbetrieben aus aller Welt geben wird, die an so einem klasse Event teilnehmen werden.

Was aber sicher ist: Im **Jahr 2026** wird es wieder eine Tram-EM geben! **Gastgeber** werden die Verkehrsbetriebe **Warschau** sein.

Tannenzweig und Christbaumschmuck: Unsere Nikolausfahrt 2025

von David Köhler (Bilder: David Köhler, Luka Mio Meskat und Bernd Hantschick)

Seit nunmehr 28 Jahren findet Anfang Dezember die mittlerweile zur Tradition gewordene Nikolausfahrt der BIN statt. Tw 35 und Bw 201, welche sonst traditionell den Zugverband zur Nikolausfahrt bilden, waren aufgrund ihrer fehlenden Hauptuntersuchung außer Gefecht. Daher kam in diesem Jahr Tw 41 zum Einsatz, für den es die erste Nikolausfahrt war.

Auch die Wahl des Niederflurfahrzeugs hat sich im Vergleich zum Vorjahr geändert: Die BSVG hat gemeinsam mit ihren Schwesterunternehmen der Stadt Braunschweig in diesem Jahr eine Weihnachtsbahn kreiert. So wurde statt eines 07er der Tw 1951 als weihnachtlicher Niederflurwagen genommen.

Am Friedrich-Wilhelm-Platz starteten die Fahrten um 10, 12 und 14 Uhr und führten über den Lessingplatz, Schloss, die Georg-Eckert-Straße und Am Magnitor schließlich zum Tram-Depot. Dort riefen die Kinder gemeinsam mit unserem Vereinsmitglied Christian Lammers den Nikolaus. Die Freude war groß, als dieser schließlich zwischen den abgestellten Straßenbahnen erschien und kleine Geschenke verteilte.

Während die Kinder mit dem Nikolaus beschäftigt waren, konnten sich die Eltern an unserem Verkaufsstand mit einem warmen Glühwein – wahlweise mit oder ohne Schuss – stärken. Außerdem wurden Bockwürste, Kinderpunsch und Kaffee angeboten. Dank einer Spende der Brotinsel standen den zahlreichen Besuchern auch leckeres Brot und süßes Gebäck zur Verfügung.

Nachdem jedes Kind seinen Nikolausbeutel erhalten hatte und alle gestärkt waren, ging es wieder heimwärts. Die Rückfahrt führte über St. Leonhard, Viewegs Garten, den J.-F.-Kennedy-Platz und die Friedrich-Wilhelm-Straße zurück zum Friedrich-Wilhelm-Platz, wo die Fahrt endete.

An dieser Stelle möchten wir allen Helferinnen und Helfern danken, die vor, während und nach der Veranstaltung tatkräftig unterstützt haben, besonders jedoch der TARGOBANK für eine Spende von 2.000 Euro, und allen restlichen Sponsoren, die für die prall gefüllten Nikolausbeutel gesorgt haben!



Tannenzweige, Christbaumkugeln und weiteres Dekor schmückten Tw 41 und Tw 1951.



Am Friedrich-Wilhelm-Platz wurden die zahlreichen Kinder und Erwachsenen eingesammelt (oben). Nicht nur war der Tw 41 beliebt, auch nahmen viele Fahrgäste in der Weihnachtsbahn Platz (unten).





Nachdem die Kinder nach dem Nikolaus gerufen haben, ist dieser auch erschienen! Er verteilte kleine Geschenke (oben). Vereinsvorsitzender Bernd Hantschick und Vereinsmitglied Andreas Gürtler nehmen den Spendenscheck der TARGOBANK entgegen (unten).



Neujahrsfahrt im Schneechaos

von David Köhler und Luka Mio Meskat (Bilder: Luka Mio Meskat und Bernd Hantschick)

Traditionen gehören bewahrt, so auch die traditionelle Neujahrsfahrt der BIN, welche auch im Jahr 2026 erneut am ersten Sonntag des Jahres, dem 4. Januar 2026, stattfand.

Am Abend zuvor begann es zunächst leicht, später jedoch kräftig zu schneien, so dass der erste Einsatz des Jahres für unseren Museumstriebwagen 41 bereits am 3. Januar zum Freifahren der Strecken und Oberleitung stattfand. Das Schneechaos führte auch am nächsten Morgen zur Betriebseinstellung des Stadtbahnverkehrs bis etwa 8 Uhr.

So waren die Morgenstunden des Sonntags auch mit Hoffen und Bangen verbunden – es war noch unklar, ob die Neujahrsfahrt wie geplant stattfinden konnte. Der wiedereinsetzende Schneefall brachte jedenfalls keine Erleichterung.

Nichtsdestotrotz wurde sich am Tor zum Straßenbahnbetriebshof getroffen. Die, die es pünktlich geschafft haben fingen an, den Stand aufzubauen. Neu in diesem Jahr war neben dem Verkauf von Würstchen, Heißgetränken und anderen Kleinigkeiten auch der Verkauf von Souvenirs, was sich als sehr erfolgreich erwies.

Zwar konnte die Fahrt glücklicherweise stattfinden, aus der Fahrdiensteinteilung gab es aber andere schlechte Neuigkeiten. Teile der geplanten Strecke konnten aufgrund der Schneedecke nicht angefahren werden. So wurde kurzerhand umdisponiert und eine alternative Route gewählt. Da während der Fahrt selbst erneut umdisponiert werden musste, war der endgültige Fahrtverlauf folgendermaßen: Depot – Hauptbahnhof (Einstieg) – Inselwall – Hauptbahnhof – Volkmarode – Depot – Heidberg – Hauptbahnhof (Ausstieg) – Depot. Die geplanten Halte am Lessingplatz sowie Leisewitzstraße mussten entfallen.

Um kurz nach 10 Uhr verließen Triebwagen 41 und Triebwagen 9552 die Wagenhalle und kämpften sich zum Hauptbahnhof durch die Schneesicht auf den Gleisen. Trotz des Wetters, welches die Anreise erschwerte, fanden am Hauptbahnhof rund 40 Fahrgäste in beiden Fahrzeugen Platz.

Auf dem Weg zum ersten, eigentlich nicht geplanten Ziel am Inselwall kam der Tw 41 wieder seiner Aufgabe als „Schneeräumer“ nach. Da die Linie 4 am Sonntag nicht fährt, waren die Gleise ab dem Hagenmarkt immer noch komplett eingeschneit, was für den robusten Gelenkwagen aber kein Problem darstellte. Der Tw 9552 konnte dann ebenfalls problemlos folgen. Während der Fahrt kam uns mehrmals der den gesamten Tag über eingesetzte ATw 482 im Winterdienst entgegen, was besonders die Fotografen an der Strecke erfreut hat. Unsere Fahrgäste hatten am Inselwall und in Volkmarode am Grenzweg und Moorhüttenweg die Möglichkeit winterliche Fotos zu machen.

Nach der Pause auf dem Betriebshof zeigte sich, welches der beiden Fahrzeuge der Favorit war. So blieb der leere Tw 9552 auf dem Betriebshof und Tw 41 sauste alleine durch den Schnee in den Heidberg, wo der letzte winterliche Fotohalt stattfand. Nach zahlreichen Fotos endete die Fahrt für

unsere Fahrgäste wieder am Hauptbahnhof. Dort gab es von unserem Fahrer für die Kinder noch eine kleine Überraschung: Jedes Kind bekam einen Grünter-Schlüsselanhänger. Zurück auf dem Hof wurde gemeinsam aufgeräumt und der Tw 41 durchgewischt.

Das Resümee des Tages: Eine weitere, erfolgreiche Neujahrsfahrt mit wenigen, aber dafür glücklichen Fahrgästen. Ein besonderer Dank gilt allen Helfern, die sich bei dem Schnee durchgekämpft haben. Ohne eure Unterstützung wären solche Veranstaltungen nicht möglich!



Das erste Ziel der Fahrt war der Inselwall. Tw 41 und Tw 9552 kämpfen sich durch den Schnee.





Tapfer kämpft sich auch der Winterdienst durch die Schneemassen (oben).

Tw 41 verlässt die Schleife Grenzweg um wieder Richtung Innenstadt zu fahren (unten).





*Es wird die Berliner Heerstraße gekreuzt, um zur Pause im Tram-Depot zu gelangen (oben).
Tw 41 und Tw 9552 nutzen die Pause in der Wagenhalle zum Auftauen (unten).*





*Derweil genießen die Fahrgäste die Auswahl an Speisen, Getränken und Souvenirs (oben).
Der letzte Fotohalt: Wendeschleife Anklamstraße (unten).*



Winterlich durch den Querumer Forst – Braunkohlwanderung 2026

von Christian Lammers und David Köhler (Bild: Christian Lammers)

Unsere diesjährige Grün-/Braunkohlwanderung fand am 7. Februar 2026 zusammen mit Mitarbeitern und Ehemaligen der Braunschweiger Verkehrs-AG/GmbH statt. Insgesamt waren wir 34, davon 7 von der BIN.

So waren wir eine bunt gemischte Truppe, die eine tolle Wanderung gemacht hat. Um 10 Uhr waren wir an der Haltestelle Peterskamp verabredet. Die ankommende 413 und die darauffolgende 433 brachten die Teilnehmer mit zum Startpunkt.



Die BIN-Truppe wartet aufs Essen!

Mit etwas Verspätung ging es dann los. Wir liefen zuerst durch den Querumer Forst. Entlang der Waldwege ging es vorbei am Waldhaus Querum zum Steinriedendamm. Weiter führte der Weg durch das Gewerbegebiet Bastholz, durch die Siedlung und über die Gleise nach Kralenriede. Dort verlief der Pfad entlang der Fridtjof-Nansen-Straße am örtlichen Schützenverein vorbei, bevor wir weiter durch die Schunterauen wanderten.

Nach anderthalb Stunden kamen wir in die Lincolnsiedlung. Dort wartete Christian Lammers mit seiner Frau bereits mit leckerem Glühwein auf uns. Nach vielen Gesprächen und jeder Menge Glühwein ging es dann unserem Ziel entgegen, dem Hotel Nord.

Gegen 12.30 Uhr sind wir dort eingetroffen. Hier wurden wir bereits erwartet. Nachdem wir uns ein wenig erholt und etwas getrunken haben, wurde das Büfett eröffnet. Alle haben nur gestaunt: Es war reichlich vorhanden, es gab sogar Speisen ohne Braunkohl und somit freie Auswahl. Man konnte so viel Essen, bis nichts mehr ging. Ein großes Sortiment an Nachspeisen gab es auch noch. Plötzlich stand unsere Bedienung, Frau Holst, bei uns mit einer 2 Liter Flasche Verdauungsschnaps. Den gab es noch mit einem Gläschen als Dank des Hauses dazu.

Wir wurden fürstlich bewirtet. Christian hat mit dem Wirt lange gefeilscht und einen Preis von nur 20 € für das ganze Essen ausgehandelt.

Wir haben noch eine Weile in gemütlicher Runde bei ein paar Bierchen zusammengesessen und haben dann gegen 15.30 Uhr die Lokalität gesättigt und leicht angetrunken verlassen.

Einhellige Meinung, das war Spitze. Ein wunderbarer Sonabend bleibt uns im Gedächtnis.

Modellbusse aus Braunschweig – MAN bis 2016 (Teil 4)

von Jens Ehlers (Bilder: 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. Diese Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und wird in der nächsten Ausgabe mit den MAN Fahrzeugen ab 2016 fortgesetzt.

Nach dem dritten Teil Mercedes Benz (BIN-Info 2/2025) folgt nun **MAN** bis einschließlich 2016:



MAN SL200

Wagennr.: 8412

Ziel: 18 Ölper

Werbung: -/-

Hersteller: Rietze



MAN A11 NG312

Wagennr.: 9606

Ziel: 411 Hauptbahnhof

Werbung: -/-

Hersteller: Rietze



MAN A21 NL263

Wagennr.: 0410

Ziel: 418 Stadtpark

Werbung: Feuerwehr Braunschweig

Hersteller: Rietze



MAN A23 NG323 Lion's City GL

Wagennr.: 0907

Ziel: 420 BS Rathaus

Werbung: Wir (b)ewegen uns für Sie.

Hersteller: Rietze



MAN A23 NG323 Lion's City GL

Wagennr.: 0917

Ziel: M13 Querumer Forst

Werbung: Wir (b)ewegen uns für Sie.

Hersteller: Rietze



MAN A23 NG323 Lion's City GL

Wagennr.: 1101

Ziel: 420 WF Bahnhof

Werbung: Wir (b)ewegen uns für Sie.

Hersteller: Rietze



MAN A37 NL293 Lion's City

Wagennr.: 1208

Ziel: 427 Volkmarode

Moorhüttenweg

Werbung: Wir (b)ewegen uns für Sie.

Hersteller: Rietze



MAN A40 NG363 Lion's City GL

Wagennr.: 1601

Ziel: 461 Hauptbahnhof über

Leonhardplatz

Werbung: Wir (b)ewegen uns für Sie.

Hersteller: Rietze



MAN A40 NG363 Lion's City GL

Wagennr.: 1602

Ziel: 411 Kanzlerfeld

Werbung: Wir (b)ewegen uns für Sie.

Hersteller: Rietze



MAN A21 NL283 Lion's City

Wagennr.: 1608

Ziel: 461 Hauptbahnhof

Werbung: Wir (b)ewegen uns für Sie.

Hersteller: Rietze



Stadt.Bahn.Plus.: Neues zur Stadtbahn-Wendeschleife Gliesmarode

von David Köhler (Bild: Stadt Braunschweig/BSVG)

Ein wichtiger Meilenstein im Projekt Stadt.Bahn.Plus. ist erreicht: Bereits am 12. Dezember 2025 hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr den Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der Stadtbahnwendeanlage in Gliesmarode erlassen. Damit liegt nun die offizielle Genehmigung für ein Vorhaben vor, das viele Jahre Planung, Diskussion, Variantenprüfungen sowie unzählige Bürgergespräche hinter sich hat.



So soll die Wendeschleife mal Aussehen.

Was lange Zeit aus Plänen, Karten und Präsentationen bestand, wird nun Schritt für Schritt Realität. Erste Bauvorbereitungen für die Wendeschleife haben bereits begonnen. Wenn alles nach aktuellem Stand läuft, sollen im Herbst 2026 die eigentlichen Bauarbeiten starten.

Die Wendeschleife in Gliesmarode ist dabei kein Einzelprojekt, sondern ein Baustein der geplanten Stadtbahnerweiterung bis nach Volkmarode Nord. Für diesen Streckenabschnitt läuft derzeit ein weiteres, separates Planfeststellungsverfahren. Die Planungen sehen vor, dass der Bau der Strecke bis zur Ziegelwiese im Winter 2026/2027 beginnen kann.

Alle weiteren Informationen unter <https://www.stadt-bahn-plus.de/projekte/volkmarode-nord>.

Braunschweiger Bus auf Abwegen

von Thomas Kammeyer und David Köhler (Bilder: Thomas Kammeyer)

Im Jahr 2016 erforschte die Regiobus Neustadt neue Möglichkeiten, ihre Fahrzeugkapazität zu steigern. Zusätzlich zu den 2012/2014 beschafften Anhängerzügen sollten weitere „Gefäßgrößen“ beschafft werden. Probeweise wurden daher verschiedene Fahrzeugmodelle ausgeliehen und auf den verschiedenen Linien und Wendeschleifen auf Herz und Nieren geprüft.

Was hat nun Neustadt mit Braunschweig zu tun? Der damalige Betriebshofleiter, Herr Reschke, kannte den damaligen Betriebsleiter Bus, Herrn Glaser aus Studienzeiten. Es wurde über den kurzen Dienstweg ein Fahrzeug der Lion's City Familie mit 18,75 m angefragt. So kam der Wagen 1407 Ende März 2016 auf dem Neustädter Betriebshof an.

Einige Wochen vorher kam ein Probefahrzeug des Typs CapaCity an. Dieser fiel aus der Wertung, da er mit 19,73 m einfach zu sperrig war.

1407 hat sich im Netz der Regiobus Neustadt wacker geschlagen. Im Linieneinsatz war er dort jedoch nicht, sondern diente nur zum Abfahren der Strecken und besonders der engen Wendeplätze. Das Ergebnis ist bis heute eindeutig: während die Anhängerzüge sich aufgrund ihrer Störanfälligkeit nicht bewährt haben und mittlerweile Geschichte sind, fahren die 18,75 Wagen weiterhin für Regiobus.



1407 präsentiert sich mit einem Neustädter Mercedes-Benz.



Doppelt fährt öfter: 30 Jahre TwinLines – Teil 1: Straßenbahn

von Luka Mio Meskat (Bilder & Grafiken: Andreas Gürtler und Braunschweiger Verkehrs-GmbH)

Die 90er Jahre waren ein Jahrzehnt des Aufbruchs – die deutsche Wiedervereinigung, das Aufkommen des Internets, das erste Klonschaf – und ein ganz neues Liniennetz für die Braunschweiger Verkehrs-AG. Vor 30 Jahren, zum 1. Januar 1996, wurden die TwinLines eingeführt – in deutsch: Zwillingslinien. In dieser und der nächsten Ausgabe der BIN-Info möchten wir näher auf die TwinLines und ihre Entwicklung eingehen, angefangen bei den Straßenbahnlinien.

Das bisherige Sternnetz bei der Straßenbahn aus fünf Hauptlinien und einer Ergänzungslinie wurde durch das sogenannte TwinLine-Konzept ersetzt. Wie der Name schon erahnen lässt, fuhren nun zwei Linien zu (fast) jeder Endhaltestelle, eine Haupt- und eine Ergänzungslinie, wodurch mehr umsteigefreie Verbindungen angeboten werden konnten.

Im Rahmen der Einführung der TwinLines wurden fast alle Straßenbahnlinien umgestellt. Nur die Linie 3 und in Grundzügen die Linie 5, die nun ganztags den Umweg über Leonhardstraße nahm, blieben auf ihren bisherigen Strecken. Die Linie 6, die Broitzem bzw. den Lehmanger vorher je nach Tageszeit mit dem Radeklint oder Rühme verband, fuhr nun dauerhaft zum Radeklint.

Das bisherige Taktschema mit einem Wechsel aus 10-, 12- und 15-Minuten-Takt wurde vereinfacht, so dass die Straßenbahnlinien und die wichtigsten Buslinien nun tagsüber durchgehend alle 15 Minuten fuhren, um zu den Hauptverkehrszeiten durch die TwinLines auf einen 7/8-Minuten-Takt verdichtet zu werden. So kam auch der damalige Werbeslogan zustande: „Doppelt fährt öfter“.

Die Straßenbahnlinien vor und nach dem Fahrplanwechsel in der Übersicht:

Linie	Linienweg bis 31.12.1995	Linienweg ab 01.01.1996
1	Hauptbahnhof – J.-F.-Kennedy-Pl. – Rühme	Hauptbahnhof – J.-F.-Kennedy-Pl. – Radeklint
2	Heidelberg – Siegfriedviertel	Krematorium – Hauptbahnhof – J.-F.-Kennedy-Pl. – Siegfriedviertel
3	Weststadt Weserstraße – J.-F.-Kennedy-Pl. – Volkmarode	Weststadt Weserstraße – J.-F.-Kennedy-Pl. – Volkmarode
4	Krematorium – Leonhardstr. – Radeklint	Heidelberg – J.-F.-Kennedy-Pl. – Rühme
5	Broitzem – J.-F.-Kennedy-Pl. – Hauptbahnhof (abends/sonntags über Leonhardstraße)	Broitzem – J.-F.-Kennedy-Pl. – Bohlweg/Damm – Leonhardstraße – Hauptbahnhof
6	Broitzem/Weststadt Am Lehmanger – J.-F.-Kennedy-Pl. – Radeklint/Rühme	Broitzem/Weststadt Am Lehmanger – J.-F.-Kennedy-Pl. – Radeklint
7	neu ab 01.01.1996	Weststadt Weserstraße – J.-F.-Kennedy-Pl. – Rühme
8	neu ab 01.01.1996	Heidelberg – J.-F.-Kennedy-Pl. – Volkmarode
A	Messegelände Südeingang – Radeklint	Messegelände Südeingang – Stadion

4



Seite 36

Die Linien 1 bis 5 wurden zu den Hauptlinien, die täglich eingesetzt worden sind. Tagsüber verkehrten sie im Viertelstundentakt, in den Tagesrandlagen sowie an Sonn- und Feiertagen im Halbstundentakt mit Anschlussverkehr am Rathaus.

Die Linien 6 bis 8 waren die neuen TwinLines und ergänzten an Wochentagen zu den Hauptverkehrszeiten die Hauptlinien. Die Linie 7 fuhr dabei auch am Samstag zwischen 8:30 Uhr und 15:30 Uhr und in der Anfangszeit am langen Donnerstag, dem einzigen Tag in der Woche mit Ladenöffnungszeiten bis in den späten Abend, sogar bis 21 Uhr, letzteres galt auch für die Linie 8. Die TwinLines fuhren jedoch nicht während der Sommerferien.

Die Linie A war weiterhin als reine Veranstaltungslinie für die Harz+Heide-Messe im Einsatz.

Im Abend- und Nachtverkehr ab 22:30 Uhr war der bereits seit einigen Jahren bekannte NachtExpress unterwegs, wovon nur die Linien NE6 und NE7 (Weststadt – Hauptbahnhof – Leonhardplatz – Rathaus – Rühme und zurück) als Straßenbahnen fuhren.

Für das neue Liniennetz erhielten die Fahrzeuge ab Baujahr 1973 komplett neue Linien- und Zielfilme. Die Ziele wurden nun vereinfacht dargestellt, so wurde bspw. aus „Heidberg / Anklamstraße“ der „Heidberg“. Auch zukünftige Ziele wie Rautheim oder Kanzlerfeld wurden aufgedruckt. Die 95er Niederflurwagen haben die neuen Zielfilme bereits von Werk aus erhalten.



Tw 7751 und Bw 7773 erhielten zur Bewerbung der TwinLines eine entsprechende Beklebung, die sie hier am 24. Januar 1996 bei der Mittagsausfahrt auf die Linie 8 präsentieren.



Auch Tw 8162 und Bw 8182 erhielten diese Beklebung, wie hier am 10. Februar 1996 an der Querung der Hafenbahn an der Gifhorner Straße zu sehen ist.

Der Fahrzeugeinsatz stellte sich in der Regel wie folgt dar: Auf den Linien 1, 6 und 8 fuhren hauptsächlich Solowagen, auf den Linien 3, 4 und 7 Züge aus Trieb- und Beiwagen. Auf der Linie 2 fuhren sowohl Solowagen als auch Züge. Die Niederflurwagen durften nur auf den Linien 1, 3, 5 und 6 eingesetzt werden, da die restlichen Strecken für diese noch nicht ausgelegt waren.

Mit Einführung der TwinLines sollte auch der planmäßige Einsatz der 62er und 69er Gelenkwagen enden, welche im Herbst 1996 verschrottet worden sind. Aufgrund massiver Probleme bei den Niederflurwagen wurden die noch vorhandenen Tw 6267, 6951 und 6953 weiter eingesetzt, meist auf den Linien 2, 6, 7 und 8. Teilweise mussten auch Omnibusse als Ersatzverkehr aushelfen.

Während der ersten Phase der TwinLines kam es zu drei Neueröffnungen von Straßenbahnstrecken. Seit dem 19. Juli 1998 fuhren die Linien 3 und 5 durch die Friedrich-Wilhelm-Straße und den Waisenhausdamm statt über den Lessing- und John-F.-Kennedy-Platz. Die TwinLines 6 und 7 verblieben auf dem bisherigen Linienweg. Am 22. August 1999 wurde die Neubaustrecke der Linien 2, 4, 7, NE6 und NE7 durch die Straße Am Wendenwehr und die Lampestraße eröffnet, die die bisherige Streckenführung durch die Mühlenpfordtstraße und auf dem Rebenring ersetzte. Eine Woche später am 29. August 1999 wurde die Verlängerung der Linien 4, NE6 und NE7 von Rühme nach Wenden eingeweiht. Die Linie 7 fuhr weiterhin nur bis zur Wendeschleife Rühme an der Carl-Miele-Straße, ehemals Daimlerstraße.



Die Linie 1 war früher die wichtige Verbindung vom Hauptbahnhof in die Gewerbegebiete im Norden, nun führt sie nur noch zum Radeklint, wie hier mit Tw 7555 und Bw 7475.



Statt in den Heidberg geht es für die Linie 2 nun über Hauptbahnhof und Leonhardplatz zum Krematorium, wie hier mit Tw 7554 und Bw 7473.



Die Linie 4 nimmt nun die Fahrt in den Norden auf, seit August 1999 auch durch das Wendenwehr, wie hier auf dem Foto, und nach Wenden. Zu sehen sind Tw 7757 und Bw 7772.



Im April 1999 sind TW 8162 und sein Bw 8182 noch auf der alten Strecke über den Rebenring in Richtung Weststadt unterwegs. Die TwinLine-Werbung ist inzwischen entfernt worden.



Anfang 1996 wurden auch noch die 62er und 69er Gelenkwagen auf Linie eingesetzt, wie Tw 6264 am 23. Februar 1996 im Heidberg. Da die Liniennummer 8 auf den alten Zielfilmen nicht vorhanden war, fährt er ohne Liniennummer.



Bei Tw 6951 und Tw 6953 wurde die 8 nachträglich draufgedruckt, hier am Grenzweg zu sehen.

Zum 6. August 2001 wurde das TwinLine-Konzept u.a. aus wirtschaftlichen Gründen stärker angepasst.

Eine wesentliche Änderung war der nun ausgedünnte, durchgehende 20-Minuten-Takt auf den Straßenbahn- sowie wichtigen Buslinien werktags zwischen 6 und 20 Uhr sowie samstags zwischen 9:30 und 17 Uhr, so dass sich auf den meisten Streckenabschnitten ein 10-Minuten-Takt gebildet hat. Zur Umsetzung dieses durchgehenden Takts verkehrten die zusätzlichen TwinLines nun also nicht mehr nur zu den Stoßzeiten, sondern von Montags bis Samstags in den oben genannten Zeiträumen. Außerhalb dieser Zeiten fuhren nur die Hauptlinien im 30-Minuten-Takt.

Bei den Straßenbahnlinien wurden die Linien 2 und 6 vom Linienweg her angepasst: die Linie 2 begann und endete nun am Hauptbahnhof, und die Linie 6 fuhr nicht mehr zum Radeklint, sondern ebenfalls zum Siegfriedviertel. Als Ergänzung wurde erstmals eine Linie 9 eingeführt, die vom Krematorium über die Leonhardstraße zum Radeklint fuhr, so wie es vor 1996 die Linie 4 getan hat. Die Linie 6 fuhr nun mit allen Fahrten nach Broitzem, womit die planmäßige Bedienung der Wendeschleife Am Lehmaner entfiel. Die Linie 7 bediente nun auch die Friedrich-Wilhelm-Straße und Wenden. Die Veranstaltungslinie A erhielt bereits zur Harz+Heide-Messe im Mai 2001 die Liniennummer 10, die sie bis zu ihrer Einstellung im Jahr 2007 behielt. Ihr nördliches Ende variierte je nach Jahr zwischen Radeklint und Stadion.

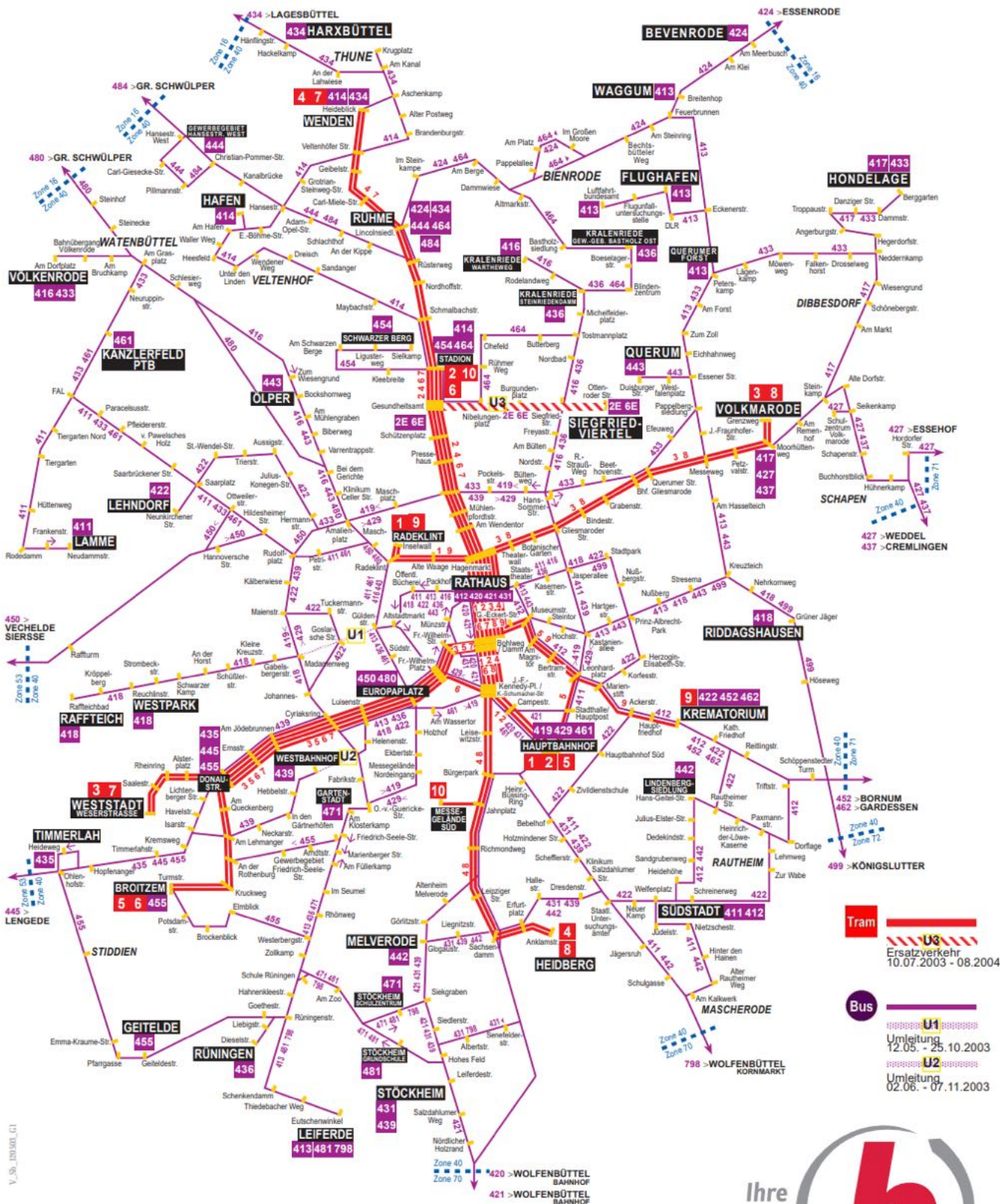
In dem neuen Fahrplankonzept waren die Linien 2, 5, 7, 8 und 9 die Hauptlinien, und die Linien 1, 3, 4 und 6 die neuen TwinLines, die nur von Montags bis Samstags tagsüber verkehrten. Die TwinLines fuhren nun auch während der Sommerferien, alle Linien wurden dann allerdings auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt. Die Linien 5, 7 und 8 fuhren nun täglich bis Mitternacht, anschließend fuhren die neu organisierten Linien des NachtExpress nur noch als Bus.

Am Rathaus trafen sich nun ganztags jeweils die Linien 1 und 2, 3 und 4, 6 und 9 sowie 7 und 8, sodass die Fahrgäste bequem ohne Wartezeit umsteigen konnten.

Durch dieses neue Taktschema konnte die Zahl der an Werktagen eingesetzten Kurse von 44 auf 32 reduziert werden, an Schultagen kamen 4 Verstärkerzüge hinzu. Interessant waren die vermehrt aufgekommenen Linienwechsler an den Endhaltestellen. So waren u.a. die Linien 3 und 7 an der Weserstraße und die Linien 4 und 8 im Heidberg miteinander verknüpft.



Grafik einer 95er Niederflurstraßenbahn mit einem 01er Omnibus, wie sie auf den Faltfahrplänen ab dem 6. August 2001 zu sehen war.



Der Liniennetzplan vom 12. Mai 2003 zeigt das zweite TwinLine-Netz, wie es seit dem 06. August 2001 bestand, abgesehen von kleinen zwischenzeitlichen Änderungen beim Bus und hier eingetragenen Umleitungen. Auch zu sehen ist das neue Unternehmenslogo der Verkehrs-AG.

Tram 4 Heidelberg - John-F.-Kennedy-Pl. - Rathaus - Stadion - Rühme - Wenden

Mo-Fr Ferien gilt :07.04.-17.04.03; 10.07.-20.08.03; 13.10.-25.10.2003

Aus betrieblichen Gründen kann der Einsatz von Niederflurfahrzeugen nicht gewährleistet werden

Montags-freitags (Schulzeit)										
Heidelberg Anklamstraße	ab	—	—	6.06	6.26	6.46	7.06	alle	20.06	
- Erfurtplatz	—	—	—	6.07	6.27	6.47	7.07	20	20.07	
- Sachsenstamm	—	—	—	6.08	6.28	6.48	7.08	Min	20.08	
Melverode Leipziger Straße	—	—	—	6.09	6.29	6.49	7.09		20.09	
Richmondweg	—	—	—	6.11	6.31	6.51	7.11		20.11	
Jahnplatz	—	—	—	6.12	6.32	6.52	7.12		20.12	
Bürgerpark	—	—	—	6.13	6.33	6.53	7.13		20.13	
Leisewitzstraße	—	—	—	6.14	6.34	6.54	7.14		20.14	
John-F.-Kennedy-Platz	5.36	5.56	6.16	6.36	6.56	7.16			20.16	
Bohlweg/Damm	5.38	5.58	6.18	6.38	6.58	7.18			20.18	
Rathaus	5.40	6.00	6.20	6.40	7.00	7.20			20.20	
Rathaus	ab	5.41	6.01	6.21	6.41	7.01	7.21		20.21	
Hagenmarkt	—	—	—	5.42	6.02	6.22	6.42	7.02	7.22	20.22
Am Wendentor	—	—	—	5.44	6.04	6.24	6.44	7.04	7.24	20.24
Mühlentorstraße	—	—	—	5.45	6.05	6.25	6.45	7.05	7.25	20.25
Hamburger Straße	—	—	—	5.46	6.06	6.26	6.46	7.06	7.26	20.26
Pressehaus	—	—	—	5.47	6.07	6.27	6.47	7.07	7.27	20.27
Schützenplatz	—	—	—	5.48	6.08	6.28	6.48	7.08	7.28	20.28
Gesundheitsamt	—	—	—	5.49	6.09	6.29	6.49	7.09	7.29	20.29
Stadion	—	—	—	5.51	6.11	6.31	6.51	7.11	7.31	20.31
Rühme Schmalbachstraße	—	—	—	5.53	6.13	6.33	6.53	7.13	7.33	20.33
- Nordhoffstraße	—	—	—	5.55	6.15	6.35	6.55	7.15	7.35	20.35
- Rüsterweg	—	—	—	5.56	6.16	6.36	6.56	7.16	7.36	20.36
- Lincolnsiedlung	—	—	—	5.57	6.17	6.37	6.57	7.17	7.37	20.37
- Carl-Miele-Straße	—	—	—	5.58	6.18	6.38	6.58	7.18	7.38	20.38
Wenden Geibelstraße	—	—	—	6.00	6.20	6.40	7.00	7.20	7.40	20.40
- Veltendorfer Straße	—	—	—	6.01	6.21	6.41	7.01	7.21	7.41	20.41
- Heideblick	an	6.02	6.22	6.42	7.02	7.22	7.42		20.42	

Tram 8 Heidelberg - John-F.-Kennedy-Pl. - Rathaus - Volkmarode

Mo-Fr Ferien gilt :07.04.-17.04.03; 10.07.-20.08.03; 13.10.-25.10.2003

Aus betrieblichen Gründen kann der Einsatz von Niederflurfahrzeugen nicht gewährleistet werden

Montags-freitags (Schulzeit)										
Heidelberg Anklamstraße	ab	—	—	4.56	5.16	5.36	5.56	alle	19.56	20.19
- Erfurtplatz	—	—	—	4.57	5.17	5.37	5.57	20	19.57	20.20
- Sachsenstamm	—	—	—	4.58	5.18	5.38	5.58	Min	19.58	20.21
Melverode Leipziger Straße	—	—	—	4.59	5.19	5.39	5.59		19.59	20.22
Richmondweg	—	—	—	5.01	5.21	5.41	6.01		20.01	20.23
Jahnplatz	—	—	—	5.02	5.22	5.42	6.02		20.02	20.24
Bürgerpark	—	—	—	5.03	5.23	5.43	6.03		20.03	20.25
Leisewitzstraße	—	—	—	5.04	5.24	5.44	6.04		20.04	20.26
John-F.-Kennedy-Platz	4.26	4.46	5.06	5.26	5.46	6.06			20.06	20.28
Bohlweg/Damm	4.28	4.48	5.08	5.28	5.48	6.08			20.08	20.30
Rathaus	an	4.30	4.50	5.10	5.30	5.50	6.10		20.10	20.32
Rathaus	ab	4.31	4.51	5.11	5.31	5.51	6.11		20.11	20.33
Hagenmarkt	—	—	—	4.32	4.52	5.12	5.32	6.12	20.12	20.36
Theaterwall	—	—	—	4.34	4.54	5.14	5.34	6.14	20.14	20.38
Botanischer Garten	—	—	—	4.35	4.55	5.15	5.35	6.15	20.15	20.39
Gliesmarode Straße	—	—	—	4.36	4.56	5.16	5.36	6.16	20.16	20.40
Bindestraße	—	—	—	4.37	4.57	5.17	5.37	6.17	20.17	20.41
Grabenstraße	—	—	—	4.38	4.58	5.18	5.38	6.18	20.18	20.42
Gliesmarode Bahnhof	—	—	—	4.39	4.59	5.19	5.39	6.19	20.19	20.43
- Querumer Straße	—	—	—	4.41	5.01	5.21	5.41	6.21	20.21	20.45
- Messweg	—	—	—	4.43	5.03	5.23	5.43	6.23	20.23	20.47
- Petzvalstraße	—	—	—	4.44	5.04	5.24	5.44	6.24	20.24	20.48
Volkmarode Moorhüttenweg	—	—	—	4.46	5.06	5.26	5.46	6.26	20.26	20.50
- Grenzweg	an	4.47	5.07	5.27	5.47	6.07	6.27		20.27	20.51

Beispielhaft ein Auszug aus den Fahrplänen der Linien 4 und 8 aus dem Fahrplanjahr 2003. Tagsüber ergänzen sich beide Linien zwischen Anklamstraße und Hagenmarkt genau zum 10-Minuten-Takt. Auf den weiteren Streckenabschnitten wird dies mit den Linien 7 bzw. 3 fortgesetzt.

Durch die Einrichtung von Begegnungsverboten und die spätere Sanierung der Siegfriedstraße durften die 95er Niederflurwagen ab dem 20. Juni 2002 auch auf den Linien 2 und 6 eingesetzt werden. Auf den Linien 4 und 8 in den Heidelberg waren aufgrund des Gewichts der Niederflurfahrzeuge und zu hoher Bahnsteigkanten für die 81er-Züge am Sachsenstamm weiterhin ausschließlich Fahrzeuge der Mannheimer-Baureihe aus den 70er Jahren im Einsatz. Der Teilniederflurwagen Tw 0051, der aus dem Tw 7762 entstand, wurde hauptsächlich auf den beiden Linien in den Heidelberg eingesetzt, um wenigstens ein barrierefreies Fahrzeug anbieten zu können.



Die neue Linie 9 verbindet das Krematorium wieder mit dem Radeklint, wo Tw 7351 am 29. April 2005 auf sein Geschwisterfahrzeug Tw 7355 auf der Linie 1 trifft.



Auch die 95er Niederflurstraßenbahnen wurden auf der Linie 9 eingesetzt, wie der Tw 9552 inmitten der Bohlweg-Sanierung im Jahr 2005.

Zum 14. Dezember 2003 wurde das Taktkonzept abermals geändert. Der 20-Minuten-Takt wurde nur noch an Werktagen zwischen ca. 6 und 8 Uhr sowie an Schultagen zwischen ca. 12 und 16 Uhr angeboten, darüber hinaus wurde nur noch im 30-Minuten-Takt gefahren. Der Abendverkehr begann bereits um 19 Uhr, samstags um 17 Uhr, mit dem Einfahren der TwinLines. Der NachtExpress wurde endgültig eingestellt, die Linien 5, 7 und 8 führen nun in der Nacht zu Samstag bis kurz nach 1 Uhr und in der Nacht zu Sonntag bis kurz nach 2 Uhr.

Eine kurze Neubaustrecke wurde am 25. Oktober 2004 mit der Verbindung vom Hauptbahnhof zum Bürgerpark über den Heinrich-Büssing-Ring eröffnet. Die Linie 4 nahm diesen Umweg für eine bessere Anbindung der nördlichen Stadtteile und des Heidbergs an den Hauptbahnhof fortan in Kauf, die Linie 8 verblieb auf dem direkten Linienweg über die Haltestelle Leisewitzstraße.

Mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 begann langsam das Ende des TwinLine-Konzepts. Die Linie 9 wurde nach nur etwas mehr als 4 Jahren eingestellt, dafür fuhr nun die Linie 2 vom Krematorium über Leonhardstraße zum Siegfriedviertel. Die Linie 6 fuhr wieder nur noch zum Radeklint. Die Buslinie 412 wurde zudem vom Rathaus zum Krematorium gekürzt, sodass die Linie 2 an beiden Endhaltestellen keine TwinLines mehr hatte. Zeitgleich wurden aus den Linien 3 und 4 wieder Hauptlinien mit täglicher Bedienung, dafür wurden die Linien 7 und 8 wieder zu den Ergänzungslinien.



Tw 0051 erreicht mit seiner Stammlinie 4 nun auch den Hauptbahnhof, dank der Neubaustrecke über den Heinrich-Büssing-Ring.

Mehr als 35 Jahre nach den ersten Planungen wurde die Linie 1 zum 15. Oktober 2006 vom Hauptbahnhof aus nach Meverode und Stöckheim verlängert. In diesem Zusammenhang wurde auch die Sachsendamm-Brücke saniert, welche nun auch von den 81er und 95er Straßenbahnen im Linienverkehr befahren werden darf. Eine zweite Linie nach Stöckheim wurde nicht eingerichtet, die Linie 1 fuhr daher tagsüber im 10- bzw. 15-Minuten-Takt.

Zur Eröffnung der Stöckheim-Strecke war auch ein großer Fahrplanwechsel mit der Rückkehr zu einem Sternnetz wie vor den TwinLines geplant. Aufgrund der Kommunalwahlen im selben Jahr wurde davon jedoch erstmal Abstand genommen. Ein letzter Fahrplanwechsel ohne einschneidende Änderungen im März 2007 im Rahmen der Eröffnung der Schloss-Arkaden sorgte trotzdem nochmal für Aufregung, als die zentrale Haltestelle Bohlweg/Damm ihren traditionellen Namen verlor und seitdem Schloss genannt wird. Ebenfalls umbenannt wurde die Endhaltestelle Krematorium der Linie 2, nun Helmstedter Straße, und die Haltestelle Leipziger Straße der Linien 1, 4 und 8 in HEH-Kliniken.

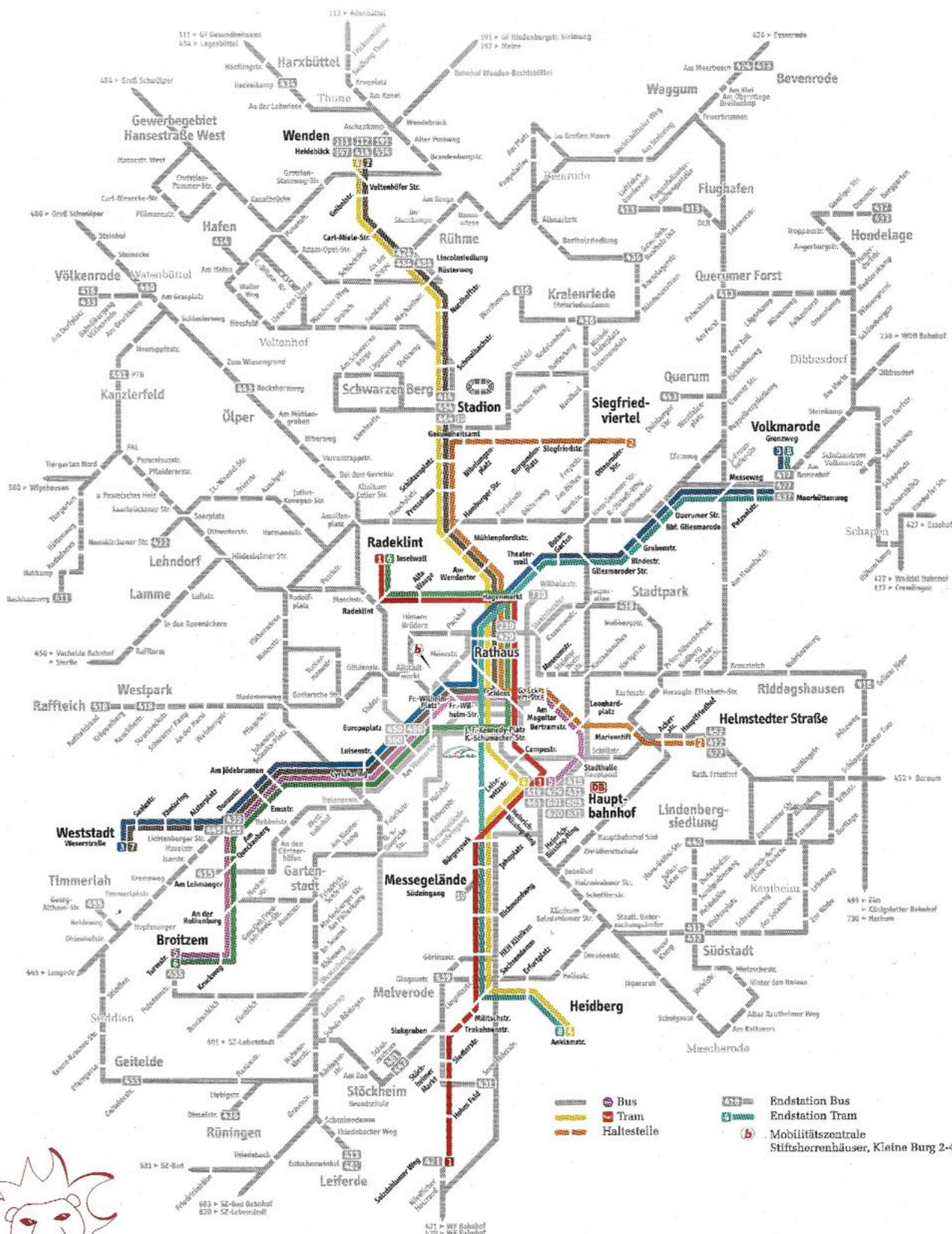


*Fahrplanflyer im VRB-Design
ab 14.12.2003*



Tw 7354 im modernen Verkehrs-AG-Design fährt als Linie 1 nun mit dem Ziel Stöckheim.

Tram Liniennetzplan Braunschweig



Der letzte Liniennetzplan der Straßenbahn mit TwinLines vom 25. März 2007. Die Linie 1 fährt nun nach Stöckheim, die Haltestellen Bohlweg/Damm, Krematorium und Leipziger Str. heißen nun Schloss, Helmstedter Str. und HEH-Kliniken. Im Tram-Bereich galt dieser Plan bis Oktober 2008.



Die Linie 2 kehrt wieder auf den Streckenast zum Krematorium zurück, wobei das Zielschild seit März 2007 Helmstedter Straße lautet. Tw 8165 und Bw 8471 am 23. April 2008 am Pressehaus.



Über den Lessingplatz fuhr ab 2001 nur noch die Linie 6, wie hier mit Tw 9562 als Kinobahn.



Nach der Sanierung der Sachsendamm-Brücke durften ab September 2006 auch echte Niederflurwagen in den Süden geschickt werden. Ein Jahr später kam mit den 07ern die nächste Generation in Braunschweig an, u.a. mit Tw 0752, der gleich die Anklamstraße erreicht.

Die TwinLines in ihrem Ursprung von 1996 mit dem passenden Slogan „Doppelt fährt öfter“ überzeugten den geneigten Fahrgast. Doch die bald jährlichen Fahrplanwechsel, die allesamt auch als reine Fahrplanausdünnungen bezeichnet werden können, haben die Vorteile wie die dichten Taktungen und das Reduzieren von Umstiegen immer weiter zunichte gemacht.

Endgültig beerdigt wurde das TwinLine-Konzept am 12. Oktober 2008, als die MetroLinien eingeführt worden sind. Die Straßenbahnlinien führen wieder annähernd wie im Sternnetz vor 1996 inklusive der zwischenzeitlich eröffneten Neubaustrecken. Im Kern besteht dieses Liniennetz mit einzelnen Anpassungen bis heute.

Was die TwinLines im Busbereich für Änderungen mit sich brachten und wie sich diese entwickelt haben, behandeln wir in der nächsten Ausgabe der BIN-Info.

Kaiserlich unterwegs in Goslar: So fährt die Stadt!

von Jonas Tesch (Bilder & Grafiken: Jonas Tesch und Stadtbus Goslar GmbH)

Wenn über ein Verkehrsunternehmen mit gelben Bussen gesprochen wird, denken viele vermutlich sofort an die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Doch so weit entfernt muss der Blick gar nicht fallen, um eine ähnliche Konstellation zu finden.

Im niedersächsischen Goslar betreibt die Stadtbus Goslar GmbH den städtischen Nahverkehr. Die gelben Busse sind aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken und befördern jährlich rund 2,19 Mio. Fahrgäste auf dem 187 Kilometer langen Liniennetz (Stand: 2025) – und das nicht erst seit gestern! Bereits seit 1937 sind die Stadtwerke Goslar Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs in Goslar. Zum 1. April 2007 erfolgte die Ausgliederung des operativen Geschäftsbereiches. Seitdem fährt die Stadtbus Goslar GmbH als 100-prozentige Tochtergesellschaft mittels Verkehrsvertrag das sogenannte Teilnetz 80. Damit blicken die Stadtwerke Goslar bzw. die Stadtbus Goslar GmbH auf fast neun Jahrzehnte Nahverkehrsgeschichte zurück. Der derzeitige öffentliche Dienstleistungsauftrag (öDA) einschließlich der Liniengenehmigung der Buslinien sowie des Park-and-Ride-Verkehrs innerhalb des Stadtgebietes läuft seit dem 15.12.2018 für einen Zeitraum von zehn Jahren. Derzeit laufen bereits die Vorbereitungen für den neuen öDA, der ab Dezember 2028 nahtlos an den bestehenden, dann auslaufenden Vertrag anknüpfen soll.

Fuhrpark

Der Fuhrpark in auffälliger zinkgelber Lackierung umfasst insgesamt 18 Solobusse. Das derzeit älteste Fahrzeug ist der Wagen 118. Dieser MAN Lion's City (NL 273) wurde im Mai 2009 zugelassen. Neben MAN Truck & Bus und VDL Bus & Coach ist im Fuhrpark auch der polnische Hersteller Solaris Bus & Coach vertreten. Mit derzeit neun Bussen macht dieser den größten Anteil in der Flotte aus. Im Fuhrpark sind die Solaris-Urbino-12-Modelle sowohl in der dritten als auch in der vierten Generation zu finden.



Oldie but Goldie: Wagen 118 an der Haltestelle Hahndorf Nord



Goslars erster Niederfluornibus: Wagen 104

Alle Fahrzeuge sind voll niederflurig. Bereits seit 1997 begann mit dem ersten und einzigen Mercedes Benz O 405N2 (Wagen 104 – ausgemustert im Dezember 2015) die Niederflur-Ära in der Kaiserstadt.

Der Großteil der Diesel-Busflotte erfüllt die Abgasnorm Euro 6, die seit dem Jahr 2014 den Standard bei Fahrzeugbestellungen darstellt. Durch Neubeschaffungen werden die ältesten Fahrzeuge sukzessive

durch neue, moderne (Elektro-)Busse ersetzt. Dabei wird besonders Wert auf den Fahrgastraum gelegt. So sind die Busse zukünftig nicht nur mit USB-Ladebuchsen zum Laden von Smartphones ausgestattet, sondern verfügen auch über zwei Sondernutzungsflächen. Dadurch gibt es mehr Stehplätze und vor allem mehr Platz für Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle.

Umstellung auf Elektromobilität

Auch in Goslar sind alternative Antriebsformen bereits angekommen! So wurde im November 2015 bereits für mehrere Tage ein batterieelektrischer Solobus getestet. Das Vorführfahrzeug stammte vom deutsch-türkischen Hersteller Sileo, dessen



Auf Herz und Nieren getestet: das Vorführfahrzeug des Herstellers Sileo

Sitz in Salzgitter war. Der Hersteller ist heute in dieser Form nicht mehr aktiv. Das zwölf Meter lange Fahrzeug (Sileo S12) wurde während der Testphase auf den Linien 801 und 802 getestet. Dieser Pilotversuch markierte den Anfang der Elektromobilität in Goslar, wenn auch nicht sofort...

Im Jahr 2022 war es dann so weit. Nach jahrelangen Planungen für Fahrzeug und Infrastruktur sowie Klärung von Fördermitteln erfolgte die Auslieferung des ersten Elektrobusses. Gemeinsam

mit der Verdener Verkehrsgesellschaft und der KVG Braunschweig wurden in einer Beschaffungsgemeinschaft mehrere batterieelektrische Omnibusse beschafft – insgesamt drei Busse wurden nach Goslar geliefert, davon der erste im März 2022. Nach einer europaweiten Ausschreibung ist die Entscheidung für den niederländischen Hersteller VDL Bus & Coach gefallen. Feierlich wurden die Neufahrzeuge des Typs Citea SLF-120 electric im Mai 2022 mit den beiden Partnern auf dem Goslarer Marktplatz vor dem Rathaus vorgestellt.



Feierliche Einweihung: Goslars erster Elektrobus wird vor dem Goslarer Rathaus vorgestellt

Im November und Dezember 2022 wurden die beiden verbleibenden Fahrzeuge ausgeliefert. Eingereiht sind die drei Neuzugänge als Wagen 131 bis 133. Alle Fahrzeuge werden auf dem Betriebshof in der Wagenhalle zu 100 % mit Ökostrom geladen (Depotlader). Des Weiteren befindet sich auf dem Dach der Wagenhalle eine Photovoltaikanlage, die zeitweise auch eigenen Strom in die Hochvoltbatterien der Busse einspeist.

Aufgrund ausgebliebener Fördermittel musste für 2024 nochmals ein Dieselbus beschafft werden. Dank moderner Mild-Hybrid-Technik mit Energierückgewinnung und Stopp-Start-Automatik ist das Fahrzeug dennoch deutlich effizienter als frühere Generationen. Wagen 134, ein MAN Lion's City 12C (EfficientHybrid) ging im April 2024 erstmalig auf Linienfahrt.

Gemeinsam mehr bewegen – so könnte auch das Motto der Goslarer E-Vision lauten. Erneut haben sich die Verdener Verkehrsgesellschaft und die Stadtbuss Goslar GmbH zusammengeschlossen und eine weitere Fahrzeugbestellung auf den Weg gebracht. Nun hat MAN Truck & Bus den Zuschlag erhalten. So wurde im Sommer 2025 erstmals ein elektrischer MAN nach Goslar gebracht. Der Lion's City 12E (Wagen 135) ging im August erstmals auf Linienfahrt.



Goslars neuester Elektrobus: Wagen 135 auf dem Betriebshof in der Baßgeige

Auch die weitere Zukunft gehört dem batterieelektrischen Fahren! Im Sommer 2025 wurde der Verdener Verkehrsgesellschaft, der KVG Braunschweig und der Stadtbus Goslar GmbH ein Zuschuss in Höhe von insgesamt 5,8 Mio. Euro für zwölf weitere Elektrobusse bewilligt. Goslar erhält insgesamt vier Neufahrzeuge. Die Förderung erfolgt aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) und Mitteln des Landes Niedersachsen für die (Neu-)Beschaffung von Fahrzeugen im Linienverkehr. Dadurch wird die Bestellung weiterer lokal emissionsfreier Fahrzeuge im Sinne des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (CVD-Richtlinie) möglich.

Im vierten Quartal 2026 ist die Auslieferung der ersten zwei Elektrobusse aus diesem Auftrag geplant. 2027 erfolgt dann die Auslieferung der verbleibenden zwei Fahrzeuge. Die Solofahrzeuge vom Typ Lion's City 12E werden erneut von MAN Truck & Bus gefertigt. Bis Ende 2027 ist der Goslarer Fuhrpark zu 44 % elektrisch im Stadtgebiet unterwegs.

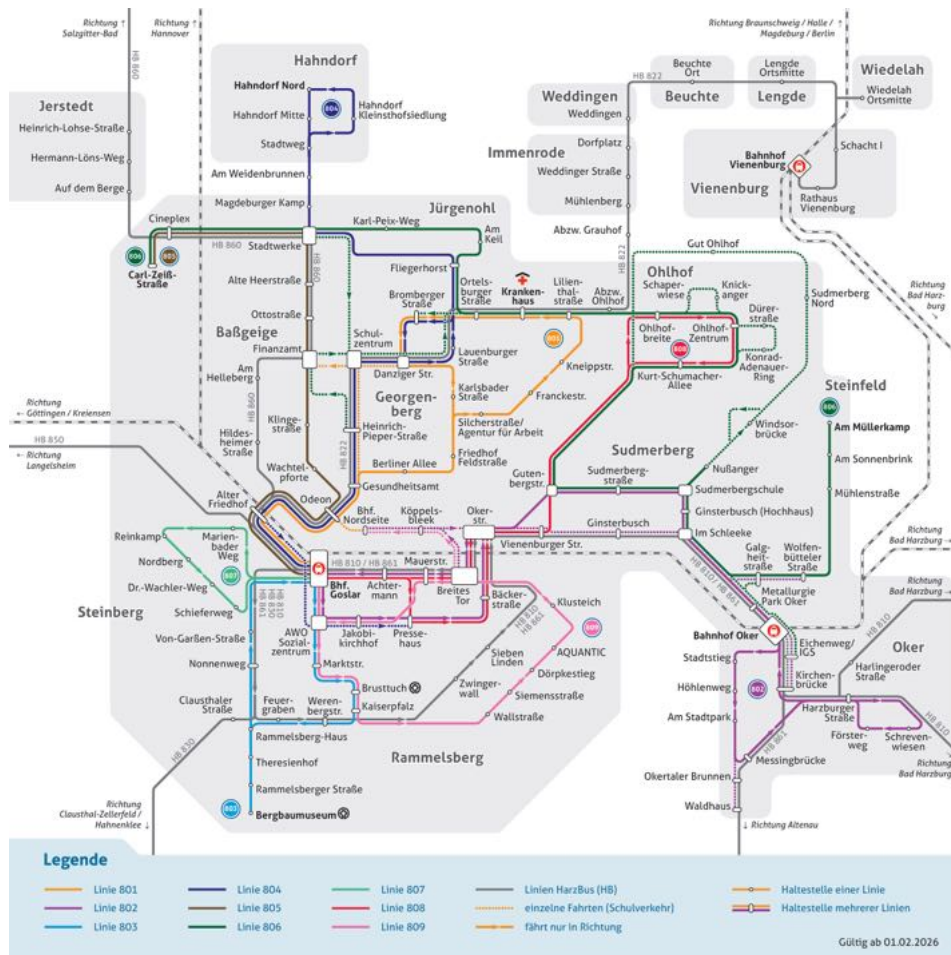
Neues Liniennetz seit Februar 2026

Nicht nur im Fuhrpark tut sich einiges: Eines der größten Projekte in den letzten Jahren war die Umsetzung des neuen Liniennetzes 2026. Im Rahmen meiner Tätigkeit war ich an der Umsetzung beteiligt und kann so einen Einblick in den Planungsprozess geben.

Aus sechs werden neun – dahinter steckt keine große Expansion des Betriebs, sondern vor allem der Wunsch, die Linienführungen einheitlicher, direkter und verständlicher zu gestalten. Fahrgäste und Kolleg*innen aus dem Fahrdienst sollen sofort erkennen, welche Haltestellen eine Linie bedient und welchen Weg sie nimmt. Der Fahrplan, der bis Januar 2026 galt, kam zwar mit weniger Linien aus, doch unterschiedliche Linienführungen mit teils schwer nachvollziehbaren Abweichungen machten den bisherigen Plan unübersichtlich. Außerdem haben sich

geographische Aspekte verändert: Neue Stadtgebiete wie der Fliegerhorst konnten im bestehenden Netz nur schwer integriert werden. Mit der Neuplanung des gesamten Netzes konnten nun alle Punkte neu bewertet und berücksichtigt werden. Bei der Planung des neuen Liniennetzes wurde die Stadtbus Goslar GmbH durch das Planungsbüro nbsw nahverkehrsberatung aus Heidelberg unterstützt.

Ein Fahrplan muss nicht nur den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und betrieblichen Aspekten wie Fahrerfreundlichkeit Rechnung tragen, sondern vor allem den Fahrgästen gefallen.



Gut vernetzt: das neue Liniennetz für Goslar

Auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse konnte die Planung des neuen Netzes beginnen. Dabei wurden politische Gremien eng eingebunden, da die Finanzierung des Projekts davon abhängt, dass das neue Liniennetz und der Fahrplan politisch getragen werden.

Natürlich war auch die Expertise derjenigen gefragt, die täglich hautnah am Betrieb beteiligt sind. In mehreren internen Workshops wurden Kolleg*innen aus dem Fahrdienst einbezogen, deren Hinweise und Wünsche in den weiteren Planungsprozess einfließen.

Der neue Fahrplan wurde mit gleichem Mitteleinsatz umgesetzt: gleiche Fahrleistung, gleiche Anzahl an Fahrzeugen, gleiche Anzahl an Fahrpersonal. Es gab weder Kürzungen noch eine

Deshalb war einer der ersten Schritte, die Bedürfnisse und Rückmeldungen der (potenziellen) Fahrgäste einzuholen. Dazu wurden in einer Befragung im Sommer 2024 Daten über das Mobilitätsverhalten gesammelt. Wünsche, Kritik und weitere Anmerkungen konnten ebenfalls eingebracht werden, sodass ein umfassendes Meinungsbild entstand. Die Umfrage fand überwiegend digital statt, zusätzlich konnten Papierflyer an verschiedenen Punkten im Stadtgebiet abgegeben werden.

übermäßige Ausweitung des Angebots – vielmehr wurden die bestehenden Mittel so eingesetzt, dass die Fahrleistung durch die Neuausrichtung des Netzes insgesamt effizienter verteilt wurde.

Einem intensiven Planungsprozess folgten im Sommer 2025 zahlreiche Informationsveranstaltungen, unter anderem in den Stadtteilen Oker, Ohlhof, Hahndorf und in der Innenstadt. In Jürgenohl und Sudmerberg wurde das neue Konzept zusätzlich im sogenannten „InfoBus“ vorgestellt. Dort konnten sich interessierte Bürger*innen anschaulich über die geplanten Neuerungen informieren. Auf mehreren Plakaten waren die Änderungen übersichtlich dargestellt, Rückfragen konnten direkt vor Ort geklärt werden. Auch kleinere Anregungen, beispielsweise zu Umsteigebeziehungen, flossen im Nachgang noch in das neue Konzept ein.



Immer informiert: der „InfoBus“ auf dem Jürgenohler Markt (Wagen 131)

Zum 1. Februar 2026 traten nach Abschluss des zweijährigen Projektes die neun neuen Buslinien in Kraft. Das neue Liniennetz ist bewusst monozentrisch ausgelegt: bis auf eine Ausnahme starten und enden alle Linien am Bahnhof. Durch diese sogenannte Rendezvous-Lösung wurden die Anschlüsse zwischen den Linien aufeinander abgestimmt, wodurch das Umsteigen für die Fahrgäste erleichtert wird. Gleichzeitig bleibt es möglich, jeden Stadtteil zu erreichen und eine attraktive Anbindung an den Regionalverkehr sicherzustellen. Zudem konnte das Angebot am Abend sowie am Wochenende optimiert werden. So bleibt eine dichtere Taktung im Vergleich zum alten Liniennetz auch am Wochenende bestehen. Des Weiteren fahren die Linien 801, 802 und 808 am Freitag und Samstag bis in die Nacht hinein. Die Linie 801 fährt beispielsweise an beiden Tagen verlängert bis 1:02 Uhr.

Diese Linienwege werden seit Februar 2026 gefahren:

801	Ringlinie: Bahnhof - Kramerswinkel - Krankenhaus - Jürgenohl - Bahnhof
802	Ringlinie: Bahnhof - Innenstadt - Sudmerberg - Oker - Sudmerberg - Innenstadt - Bahnhof
803	Ringlinie: Bahnhof - Kaiserpfalz - Bergbaumuseum - Von-Garßen-Straße - Bahnhof
804	Radiallinie: Bahnhof - Jürgenohl - Fliegerhorst - Baßgeige - Hahndorf
805	Radiallinie: Bahnhof - Kattenberg - Baßgeige
806	Tangentiallinie: Am Müllerkamp - Sudmerberg - Gutenbergstraße - Ohlhof - Krankenhaus - Fliegerhorst - Baßgeige
807	Ringlinie: Bahnhof - Nordberg - Bahnhof
808	Ringlinie: Bahnhof - Innenstadt - Gutenbergstraße - Ohlhof - Gutenbergstraße - Bahnhof
809	Ringlinie: Bahnhof - Kaiserpfalz - Siemensviertel - Innenstadt - Bahnhof

Der aktuelle Fahrplan sowie der Liniennetzplan ist unter <https://www.stadtbus-goslar.de/fahrplan> abrufbar.

Nächste Haltestelle: Goslar

Goslar ist immer eine Reise wert – und das nicht nur wegen der historischen Altstadt. Trotz ihrer überschaubaren Größe mit rund 50 Beschäftigten zeigt die Stadtbus Goslar GmbH, dass moderner und nachhaltiger Nahverkehr keine Frage der Betriebsgröße ist. Mit einem klaren Blick in die Zukunft bleibt das Unternehmen technisch am Puls der Zeit und ein wichtiger Bestandteil des städtischen Lebens.



Takt durch Goslars Geschichte: Wagen 127 in der historischen Altstadt

Brunswiek helau! Umleitungsverkehr zum Schoduvel

Von Luka Mio Meskat (Fotos: Luka Mio Meskat)

Am Sonntag, 15. Februar, fand in Braunschweig wieder der „Schoduvel“ statt. Die BSVG setzte zusätzliche Fahrzeuge ein, um allen Besucherinnen und Besuchern die Anreise in die Innenstadt zu erleichtern. Von etwa 11 Uhr bis 19 Uhr verkehrten die Hauptlinien (1, 2, 3, 5, 411, 412, 413, 416 und 420) im 15-Minuten-Takt.

Die Sperrungen für den Umzug führten zu teils weiträumigen Umleitungen und Änderungen im Bus- und Stadtbahnverkehr.

Der letzte Anschluss der Stadtbahnlinien am „Rathaus“ war um 11.30 Uhr, ehe der Betrieb in der Innenstadt aufgrund des Umzugs eingestellt werden musste. Bis 12 Uhr fuhren die letzten Stadtbahnen in die Innenstadt nur noch mit dem Ziel „Hagenmarkt“, um diese dann wie in den vergangenen Jahren an verschiedenen Stellen in der Innenstadt aufzustellen.



Stadtbahnverkehr während des Schoduvels: Tw 1954 als Linie 5 am Bruchtorwall

Während des Umzugs von etwa 11:30 bis 19 Uhr verkehrten die Stadtbahnen nur noch vom Heidberg kommend über „Hauptbahnhof“ zur Betriebshaltestelle „John-F.-Kennedy-Platz“, wo abwechselnd ein Wechsel zur Linie 3 über Lessingplatz in die Weststadt bzw. zur Linie 5 über Lessingplatz nach Broitzem stattfand, in der Gegenrichtung entsprechend umgekehrt. Am Europaplatz wurde der Schoduvel unter betrieblicher Aufsicht zweimal von den Stadtbahnlinien 3 und 5 gekreuzt.

Von etwa 15 bis 17:30 Uhr fuhr Tw 0762 zusätzlich als Linie E zur Rückfahrt der Feiernden in einem Rundkurs vom „John-F.-Kennedy-Platz“ über „Campestraße“ zum „Hauptbahnhof“ und über „Heinrich-Büssing-Ring“ und „Leisewitzstraße“ wieder zum „John-F.-Kennedy-Platz“ zurück.

Für die Stadtbahnlinien in den Norden und Osten wurden von etwa 11:30 bis 19 Uhr die Schienenersatzverkehre 1E, 2E und 3E angeboten, die von der Ersatzhaltestelle „Rathaus“ in der Wilhelmstraße nach Wenden, ins Siegfriedviertel und nach Volkmarode abfuhren. Da die Stadtbahnstrecke der Linie 1 nach Stöckheim aktuell gesperrt ist, fuhr zudem ein Schienenersatzverkehr



1E von Stöckheim über „Hauptbahnhof“ und Jasperallee zur Wilhelmstraße. Dieser war jedoch nicht mit dem nördlichen Abschnitt der Linie 1E durchgebunden.

Tw 0762 unterwegs als Linie E im sonst nicht planmäßig genutzten Abzweig vom Hauptbahnhof zur Leisewitzstraße.

Die Buslinien im Innenstadtbereich mussten in diesem Jahr andere Umleitungsfahrwege nehmen, da der Schoduvél im Bereich Hagenmarkt aufgrund der dortigen Bauarbeiten die nördliche Fahrbahn nutzen musste, die bisher für die Busse zur Verfügung stand.

Aus Richtung Wenden zum Rathaus wurden die Buslinien wie bisher ganztägig über Amalienplatz, Wendenring und Mühlenpfordtstraße umgeleitet. Abweichend von den vergangenen Jahren ging es nun weiter über Wendentorwall, Theaterwall, Fallersleber Straße und Schöppenstedter Straße zur Ersatzhaltestelle Rathaus in der Wilhelmstraße, der Schöppenstedter Straße und der Neuen Güldenlinke, wo zwischen den Buslinien umgestiegen werden konnte.



Bus 1707 auf der nördlichen 1E im Rahmen der neuen Umleitung auf dem Wendentorwall.

Von den Ersatzhaltestellen am Rathaus kommend in Richtung Westen wurde die Umleitung über den Ring zwischen ca. 11 Uhr und 19 Uhr notwendig. Die Busse fuhren von der Wilhelmstraße aus über Wendenstraße, Mühlenpfordtstraße und Wendenring zum Amalienplatz und weiter auf ihren jeweiligen Linienwegen. Sämtliche regulären Haltestellen zwischen dem wilhelminischem Ring und dem Rathaus entfielen.

Wie jedes Jahr wurden auch diesmal an sämtlichen neutralgischen Punkten zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BSVG zur Organisation des Betriebsablaufs vor Ort, aber auch zur Information der Fahrgäste eingesetzt.



ATw 415 reinigt vor der Wiederaufnahme des normalen Stadtbahnverkehrs die Gleise in der City.

Für die Abfahrten wurden die Bussteige wie folgt eingerichtet:

Bussteig A: (Wilhelmstr., östl. Teil)	Linien 1E (Wenden), 2E und 3E
Bussteig B: (Wilhelmstr., westl. Teil)	Linien in Richtung Amalienplatz/westl. Ringgebiet und darüber hinaus
Bussteig C: (Schöppenstedter Str.)	Linien in Richtung Staatstheater/östl. Ringgebiet und darüber hinaus
Bussteig D: (Neue Güldenclinke)	Linien 1E (Stöckheim), 412 und 420

Die **Stadtbahnen** und **Schienenersatzverkehre** fahren von ca. 11 Uhr und bis ca. 19 Uhr wie folgt:

Linie 1 / SEV 1E

Ab 11.30 Uhr Einstellung der Linie 1 und Ersatz durch Schienenersatzverkehr 1E (Rathaus Wilhelmstraße – Wenden), und 1E (Rathaus Neue Güldenclinke – Stöckheim)

Linie 2 / SEV 2E

Aus Richtung Heidberg bis Betriebshaltestelle „John-F.-Kennedy-Platz“ auf der Kurt-Schuhmacher-Straße und durchgebunden mit den Linien 3 in die Weststadt und 5 nach Broitzem. Ab 11.30 Uhr Schienenersatzverkehr 2E ins Siegfriedviertel.

Linie 3 / SEV 3E

Aus Richtung Weststadt bis Betriebshaltestelle „John-F.-Kennedy-Platz“ auf der Kurt-Schuhmacher-Straße und durchgebunden mit der Linie 2 in den Heidberg. Ab 11.30 Uhr Schienenersatzverkehr 3E nach Volkmarode.

Linie 4

Regulär kein Verkehr an Sonntagen.

Linie 5

Aus Richtung Broitzem bis Betriebshaltestelle „John-F.-Kennedy-Platz“ auf der Kurt-Schuhmacher-Straße und durchgebunden mit der Linie 2 in den Heidberg.

Linie E

Nach Ende des Umzugs von 15 bis 17:30 Uhr wurde ein Pendelverkehr eingerichtet, der als Linie E „John-F.-Kennedy-Platz“ über „Hauptbahnhof“ und „Leisewitzstraße“ zurück zum „John-F.-Kennedy-Platz“ verkehrte.

So fuhren die **Buslinien** zum Schoduvel im Detail:

Linie 411

Richtung Mascherode ganztägig über „Amalienplatz“, „Hamburger Straße“, „Theaterwall“ und Ersatzhaltestelle „Rathaus“ in der Schöppenstedter Straße.

Richtung Lamme von 11 Uhr bis 19 Uhr an der Ersatzhaltestelle „Rathaus“ in der Wilhelmstraße, weiter über „Kaiserstraße“, „Hamburger Straße“ und „Amalienplatz“ nach Lamme.

Linie 412

Ganztägig Richtung Lindbergsiedlung: Abfahrt ab der Ersatzhaltestelle Rathaus in der Straße Neue Güldenlinke

Linie 413

Richtung Querumer Forst/Bevenrode ganztägig über „Helenenstraße“, „Amalienplatz“, „Hamburger Straße“ und „Theaterwall“ zur Ersatzhaltestelle „Rathaus“ in der Schöppenstedter Straße.

Richtung Leiferde: von 8 bis 10 Uhr ab der Ersatzhaltestelle „Rathaus“ in der Wilhelmstraße über „Europaplatz“, „Luisenstraße“, und „Fabrikstraße“. Von 11 bis 19 Uhr ab der Ersatzhaltestelle „Rathaus“ in der Wilhelmstraße in Richtung Leiferde über „Kaiserstraße“, „Hamburger Straße“, „Amalienplatz“ und „Helenenstraße“

Linie 414

Es wurden einzelne Verstärkerfahrten eingesetzt.

Linie 416

Von Völkenrode nach Kralenriede: ganztägig über „Hamburger Straße“; und „Theaterwall“ zur Ersatzhaltestelle „Rathaus“ in der Schöppenstedter Straße.

Von Kralenriede nach Völkenrode: von ca. 11 bis 19 Uhr ab der Ersatzhaltestelle „Rathaus“ in der Wilhelmstraße über „Kaiserstraße“ und „Hamburger Straße“ nach Völkenrode.

Linie 417

Von ca. 11 Uhr bis 19 Uhr wurden Fahrten von und zur SEV-Linie 3E durchgebunden.

Linie 418

Richtung Rathaus: ganztägig über „Amalienplatz“, „Hamburger Straße“ und „Theaterwall“ zur Ersatzhaltestelle „Rathaus“ in der Schöppenstedter Straße.

Richtung Raffteich ab der Ersatzhaltestelle „Rathaus“ in der Wilhelmstraße: von ca. 11 Uhr bis 19 Uhr über „Kaiserstraße“, „Hamburger Straße“ und „Amalienplatz“.

Linie 420

Richtung Wolfenbüttel: von ca. 11 Uhr bis 19 Uhr über „Staatstheater“ und „Jasperallee“ zum „Hauptbahnhof“ und von dort direkt von und nach Wolfenbüttel, Abfahrt ab der Ersatzhaltestelle „Rathaus“ in der Neue Güldenlinke.

Richtung Rathaus verkehrte die Linie 420 ab „Hauptbahnhof“ über „St. Leonhard“ und „Jasperallee“ zum Rathaus.

Die Linie 420 fuhr zwischen ca. 10:30 Uhr und 19 Uhr nicht über Stöckheim. Stattdessen fuhr der Schienenersatzverkehr 1E.

Linie 422

Richtung Rathaus: ganztägig über „Amalienplatz“, „Hamburger Straße“, und „Theaterwall“ zur Ersatzhaltestelle „Rathaus“ in der Schöppenstedter Straße.

Richtung Lehdorf ab der Ersatzhaltestelle „Rathaus“ in der Wilhelmstraße: von ca. 11 Uhr bis 19 Uhr über „Kaiserstraße“, „Hamburger Straße“ und „Amalienplatz“.

Linie 423

Richtung Osten: ganztägig ab Ersatzhaltestelle „Rathaus“ in der Schöppenstedter Straße.

Richtung Rathaus: von ca. 11 Uhr bis 19 Uhr Ankunft an der Ersatzhaltestelle „Rathaus“ in der Wilhelmstraße.

Linie 424

Teilweise ab Bevenrode nach Essenrode verlängert, ersetzte das Anruf-Linien-Taxi in beiden Richtungen.

Linie 426

Von ca. 8 Uhr bis 19 Uhr zwischen „Hauptbahnhof“ und „Fabrikstraße“ ohne Halt in beiden Richtungen.

Linie 427

Von ca. 11 bis 19 Uhr wurden Fahrten von und zur SEV-Linie 3E durchgebunden. Es wurden Verstärkerfahrten eingesetzt.

Linie 430

Es wurden einzelne Verstärkerfahrten eingesetzt.

Linie 445

Es wurden einzelne Verstärkerfahrten eingesetzt.

Linien 450, 480 & 560 (KVM)

Richtung Rathaus: ganztägig über „Hamburger Straße“ und „Theaterwall“ zur Ersatzhaltestelle „Rathaus“ in der Schöppenstedter Straße.

Richtung stadtauswärts ab der Ersatzhaltestelle „Rathaus“ in der Wilhelmstraße: von ca. 11 Uhr bis 19 Uhr über „Kaiserstraße“ und „Hamburger Straße“

Es wurden einzelne Verstärkerfahrten eingesetzt.

Linie 465

Ganztägig Solobusse für erhöhte Kapazität.

Bauarbeiten und betrieblich Interessantes

von David Köhler (Bilder & Grafiken: Luka Mio Meskat und Verkehrsverbund Region Braunschweig)

In dieser Rubrik möchten wir einige der in dem Zeitraum Oktober 2025 bis Februar 2026 durchgeführten Bauarbeiten oder betriebliche Störungen sowie interessante Vorkommnisse einmal „für die Nachwelt“ gesammelt auflisten.

Gleisbauarbeiten Hauptbahnhof

Wie in BIN-Info 2/2025 berichtet, wurden seit Montag, 22. September die Weichen am Berliner Platz am Hauptbahnhof erneuert. Ursprünglich sollten die Arbeiten noch bis 1. November andauern, jedoch wurden die Arbeiten vorzeitig beendet, wodurch bereits zum 28. Oktober 2025 der reguläre Stadtbahnverkehr wieder starten konnte. Die Linie 1E wurde eingestellt, die Linien 1 und 2 aus der Leisewitzstraße wieder über den Hauptbahnhof geleitet.

Umleitung der Linie 426 im Bereich Theodor-Heuss-Straße

Wegen Bauarbeiten an der Theodor-Heuss-Straße ab Donnerstag, 5. November 2025 bis Freitag, 14. November, musste die Buslinie 426 in beide Richtungen über die Fabrikstraße umgeleitet werden.

Nach der Haltestelle „Helenenstraße“ wurde die Ersatzhaltestelle „Fabrikstraße“ in der Fabrikstraße bedient und kehrte am „Messegelände“ auf ihren regulären Linienweg zurück. Die „Otto-von-Guericke-Straße“ konnte nicht bedient werden.

Schienenersatzverkehre zwischen Stöckheim und Hauptbahnhof

Seit Montag, 24. November, fährt ein neuer Schienenersatzverkehr (SEV) 1E direkt zwischen Stöckheim und dem Hauptbahnhof. Ein Umstieg am „Sachsendamm“ in die Linien 421 und 431 ist seitdem nicht mehr nötig.

Der SEV 1E verkehrt montags bis freitags ab etwa 6 Uhr sowie samstags ab 9 Uhr bis jeweils etwa 20 Uhr im 15-Minuten-Takt zwischen „Hauptbahnhof“ und „Salzdahlumer Weg“ und bedient unterwegs die Haltestellen „Großes Weghaus“, „Stöckheimer Markt“, „Siekgraben“, „Bertha-von-Suttner-Straße“, „Glogaustraße“, „Militschstraße“, „Sachsendamm“, „Richmondweg“ und „Bürgerpark“.

In den verkehrsärmeren Zeiten – montags bis freitags bis etwa 6 Uhr, samstags bis etwa 9 Uhr und jeweils ab 20 Uhr sowie sonn- und feiertags ganztägig – verkehrt die Buslinie 420 zusätzlich über Stöckheim. Die 420 kann aus betrieblichen Gründen die Haltestelle „Militschstraße“ und „Sachsendamm“ nicht bedienen.

Auch wurde der Stadtbahnverkehr angepasst. Die Linie 1 fährt ganztägig in den Heidberg, während die Linie 2 tagsüber am „Hauptbahnhof“ endet. Im Anschlussverkehr am Rathaus verkehren beide Linien bis in den Heidberg.

Die Buslinie 421 kehrt mit der Anpassung des SEV zu ihrem 30-Minuten-Takt zurück und bedient wieder die Haltestelle „Senefelderstraße“.

Aufhebung der Haltestelle „Hühnerkamp“

Mit dem niederflurgerechten Neubau der Haltestelle „Buchhorstblick“ etwa mittig zwischen der ehemaligen Lage der Haltestelle „Buchhorstblick“ und „Hühnerkamp“ wird die Haltestelle „Hühnerkamp“ seit dem 15. November 2025 nicht mehr durch die Buslinien 427 und 437 bedient und entfällt ersatzlos.

Sperrung der Haltestelle „Hüttenweg“

Aufgrund von Asphaltarbeiten an der Haltestelle „Hüttenweg“ musste die Linie 411 in Fahrtrichtung Lamme, vom 24. November 2025 bis 5. Dezember, an einer Ersatzhaltestelle 40 m vorher halten.

Neue Haltestelle „Buchhorstblick“

Die Buslinien 427 und 437 bedienen seit Mittwoch, 26. November, in beiden Fahrtrichtungen die neue, niederflurgerechte Haltestelle „Buchhorstblick“ in Schapen. Die alte Haltestelle mit dem gleichen Namen wird seit diesem Zeitpunkt nicht mehr bedient.

Umleitung der Linie 421 im Bereich Cranachstraße (Wolfenbüttel)

Wegen einer Sperrung der unteren Cranachstraße in Wolfenbüttel musste die Buslinie 421 ab Montag, 1. Dezember bis 19. Dezember 2025, umgeleitet werden.

Nach der Haltestelle „WF, Feldweg“ wurde über die Halberstädter Straße und Wendesser Straße zur Endhaltestelle „WF, In den schönen Morgen“ verkehrt. Die Haltestelle „WF, Cranachstraße“ konnte nicht bedient werden und entfiel ersatzlos.

Umleitung der Linien 1 und 420 im Bereich Wolfenbütteler Straße

Aufgrund der Erneuerung der Oberleitung an der Wolfenbütteler Straße, in den Nächten von Montag, 1. Dezember, auf Dienstag, 2. Dezember, bis einschließlich Donnerstag, 4. Dezember, auf Freitag, 5. Dezember, sowie in den Nächten am Dienstag, 9. Dezember, Mittwoch, 10. Dezember, und Donnerstag, 11. Dezember mussten die Stadtbahnlinie 1 und Buslinie 420 jeweils ab etwa 23 Uhr umgeleitet werden.

Die Fahrten der Linie 1 um 23 Uhr und um 0 Uhr ab „Rathaus“ in Richtung Süden endeten am „Hauptbahnhof“. Die Fahrt in Richtung Wenden zum Anschluss um 0 Uhr am „Rathaus“ setzte erst am „Hauptbahnhof“ ein.

Bei der Buslinie 420 kam es sowohl in Richtung Wolfenbüttel als auch in Richtung Braunschweig zu Umleitungen. Die Fahrten um 23:10 Uhr und 00:01 Uhr ab „Rathaus“ in Richtung Süden fuhren

regulär bis zum „Hauptbahnhof“ und von dort ohne Halt über die Salzdahlumer Straße bis zum „Erfurtplatz“. Anschließend bedient die Linie die Haltestellen „Sachsendamm“ und „Militschstraße“ und kehrt an der „Glogaustraße“ auf ihren regulären Linienweg Richtung Wolfenbüttel zurück. In der Gegenrichtung nahm die Fahrt, die um 23:57 Uhr am „Rathaus“ endete, den entgegengesetzten Weg.

Die Haltestellen „Bürgerpark“, „Richmondweg“ und „Anklamstraße“ konnten während der Arbeiten von den betroffenen Fahrten nicht bedient werden.

Die Fahrt der Linie 2 um 00:17 Uhr ab „Anklamstraße“ entfiel ersatzlos.

Umleitung der Linie 414 im Bereich Veltenhof

Wegen eines Wasserrohrbruchs in Veltenhof musste die Buslinie 414 ab Montag, 1. Dezember 2025 bis 3. Dezember, umgeleitet werden.

Zwischen der Haltestelle „Wendener Weg“ und „Unter den Linden“ wurde über den Wendener Weg, Ernst-Böhme-Str., Wormsstraße und Mannheimstraße verkehrt, um die Verkehrsinsel Unter den Linden gedreht und ab dort der reguläre Linienweg fortgeführt wurde.

Änderung der Endhaltestelle der 420 in Braunschweig

Die Buslinie 420 endet seit Mittwoch, 10. Dezember 2025, wieder an der Haltestelle „Rathaus“ in der Wilhelmstraße. Die gleichnamige Haltestelle in der Dankwardstraße wird dann nicht mehr bedient.

Ausnahmen sind die Fahrten im Nachtverkehr in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag zwischen 0 Uhr und 3:30 Uhr und am Sonntagmorgen bis 8 Uhr. Diese enden und starten an der Haltestelle „Rathaus“ auf dem Bohlweg.

Umleitung der Linien 411, 413, 416, 418, 422, 423, 450 und 480 im Bereich Münzstraße

Wegen des Abbaus des Weihnachtsmarkts mussten die Linien 411, 413, 416, 418, 422, 423, 450 und 480 am 28. Dezember 2025, ab 19:30 Uhr bis Mitternacht im Bereich Münzstraße umgeleitet werden.

Nach der „Friedrich-Wilhelm-Straße“ wurden die Busse über den Waisenhausdamm, Bohlweg und Ritterbrunnen umgeleitet. Die Ersatzhaltestelle „Rathaus“ wurde in die Wilhelmstraße verlegt.

Die Haltestelle „Münzstraße“ konnte nicht bedient werden und entfiel ersatzlos.

Neu bediente Haltestelle „Hordorf, Osterkamp“

Die Buslinie 427 bedienen seit Dienstag, 6. Januar 2026, die Haltestelle „Osterkamp“ in Hordorf.

Die Bedienung findet nur um 7:37 in Fahrtrichtung Weddel (bis Weddel, Ahornallee) statt.

VRB-Tarif angepasst

Zum 1. Januar 2026 änderten sich die Ticket-Preise im ÖPNV im Gebiet des Verkehrsverbundes Region Braunschweig (VRB) um durchschnittlich 4,8 Prozent. Alle Fahrpreise sind der Übersicht zu entnehmen.



Fahrpreise ab 01.01.2026

	Vorverkauf ¹⁾ Stadttarif BS	Stadttarif BS,GS,WOB	Preisstufe 1	Preisstufe 2	Preisstufe 3	Preisstufe 4
Deutschlandticket						
Deutschlandticket						63,00
Deutschlandticket Job ²⁾						59,85
Deutschlandticket VRB-Mitnahme ³⁾						10,00
Einzelfahrkarten	90 Minuten	90 Minuten	90 Minuten	90 Minuten	120 Minuten	150 Minuten
Kurzstrecke ⁴⁾	1,90	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Erwachsene	3,50	3,60	3,90	5,60	7,70	12,30
Kinder (6 – 14 Jahre)	2,10	2,10	2,30	3,30	4,60	7,40
Mehrfahrtenkarten	90 Minuten	90 Minuten	90 Minuten	90 Minuten	120 Minuten	150 Minuten
6er-Karte Erwachsene	17,50	18,00	19,50	28,00	38,50	61,50
6er-Karte Kinder (6 – 14 Jahre)	10,50	10,50	11,50	16,50	23,00	37,00
Tageskarten						
1 Person	7,00	7,20	7,80	11,20	15,40	24,60
2 Personen	10,40	10,80	11,40	14,90	20,90	31,60
3 Personen	13,80	14,40	15,00	18,60	26,40	38,60
4 Personen	17,20	18,00	18,60	22,30	31,90	45,60
5 Personen	20,60	21,60	22,20	26,00	37,40	52,60
Fahrradtageskarte						3,20
Mehrtageskarten						
8er-Karte	43,70	45,00	47,90	70,20	95,90	153,50
8er-Tageskarte Fahrrad						19,70
Monatskarten und Abo-Karten						
Plus-Karte	87,30	89,40	92,00	111,00	151,60	206,50
Plus-Abo		73,50	76,10	91,70	125,00	170,40
9 Uhr-Abo		58,40	60,80	73,30	85,80	98,20
Senioren-Monatskarte	71,90	76,30	79,30	94,40	108,60	120,20
Schülerkarten						
Schüler-Monatskarte Gesamtnetz ⁵⁾						30,00
Schüler-Jahreskarte Gesamtnetz ⁵⁾						30,00 ⁶⁾
Schüler-Monatskarte Braunschweig ⁵⁾	20,00	20,00				
Schüler-Jahreskarte Braunschweig ⁵⁾		20,00 ⁶⁾				
U21-Monatskarte Gesamtnetz						24,90
U21-Abo Gesamtnetz						20,60
Job-Abo²⁾						
Job-Abo (ab 50)		69,30	71,90	86,20	120,20	165,10
Job-Abo (ab 100)		64,30	66,60	80,10	111,50	152,90
Zusatzkarten						
Komfortzuschlag ⁷⁾						1,00
Erweiterungskarte ⁸⁾						3,20
1. Klasse-Zuschläge						
Einzel-/Mehrfahrtenkarten		1,50	1,50	2,20	3,20	5,10
Plus-Monatskarten		29,50	29,50	35,00	46,90	64,50
Abos (Plus-, Job-Abo, Deutschlandticket)		24,80	24,80	29,50	39,10	53,20

1) Erhältlich in den Vorverkaufsstellen der BSVG und DB-Fahrscheinautomaten in Braunschweig.

2) Firmen schließen einen Rahmenvertrag mit dem VRB ab, Arbeitgeberzuschuss nicht berücksichtigt.

3) Nur im VRB-Gebiet gültig.

4) Gültig für 3 Haltestellen nach Einstieg für eine Fahrt, kein Umstieg, keine Zug-Nutzung.

5) Nur gültig in Verbindung mit einem Lichtbild-Schülerausweis oder der VRB-Kundenkarte.

6) Preisangabe pro Monat, erhältlich im VRB Abo-Shop.

7) Gilt nur bei Nutzung der Haustürbedienung beim Rufbus AST.

8) Nur gültig in Verbindung mit VRB-Abos, Plus-Monatskarten, Senioren-Monatskarten und Sozialtickets (BS, SZ, WF).

Wetterbedingte Einschränkungen

Aufgrund starken Schneefalls am Freitag, 9. Januar 2026 kam es zu Einschränkungen im Linienverkehr. Vormaßnahmen starteten bereits in der Nacht vom Donnerstag, 8. Januar. Zusätzliche Mitarbeitende wurden im Nachtdienst eingesetzt. Schneepflug und Salzlore konnten damit durchgehend arbeiten, um die Stadtbahngleise zu räumen und zu enteisen. Zusätzlich verkehrten in der Nacht zu Samstag weitere Stadtbahnen, um die Gleise freizuhalten und ein Zufrieren zu verhindern. Diese beförderten allerdings keine Fahrgäste. Die Weichen im Netz sind beheizt.

Trotz dieser Maßnahmen war es nicht möglich den gesamten Verkehr aufrecht zu erhalten. Im Verlauf des Freitags wurden mehrere Buslinien gekürzt und teilweise eingestellt. Eine offizielle Betriebseinstellung trat erst in der Nacht von Freitag auf Samstag um Mitternacht ein. Die Anschlüsse um 0.00, 1.10, 2.20 sowie 3.30 Uhr entfielen.

Am Samstag, 10. Januar 2026 blieb der Betrieb eingestellt. Als ein sicherer Betrieb möglich war, wurden einzelne Linien sukzessive wieder in Betrieb genommen. Ab etwa 13 Uhr verkehrten die meisten Linien wieder, jedoch mit vereinzelt Einschränkungen.

Am Sonntag, 11. Januar, waren alle Linien fahrplanmäßig wieder im Betrieb. Einzig die Linien 465/466 konnten witterungsbedingt noch nicht wieder verkehren.

Aufgrund der angekündigten Wetterlage entfiel Montag, 12. Januar, in Braunschweig der Schulunterricht. Aus diesem Grund verkehrte die Stadtbahnlinie 10 nicht.

Auch Stadtbahnlinie 4 konnte am Montag nur eingeschränkt in Betrieb gehen, da der Gleis-Ast Richtung Inselwall wegen Vereisungen noch nicht befahren werden konnte. Sie verkehrte ab Haltestelle „Georg-Eckert-Straße“ als Linie E zum Hauptbahnhof. Im Verlauf des Dienstags, 13. Januar 2026 konnte die Stadtbahnlinie 4 wieder ihren regulären Linienweg aufnehmen.

Umleitung der Linien 424 und 464 im Bereich Bienrode

Wegen Arbeiten am Bahnübergang Waggumer Straße in Bienrode mussten die Buslinien 424 und 464 vom Montag, 26. Januar 2026 bis Freitag, 6. Februar umgeleitet werden.

Die Linie 424 fuhr in beiden Richtungen ab Haltestelle „Dammwiese“ und „Bechtsbütteler Weg“ über die Haltestelle „Lönsweg“ der Linie 413. Die Haltestellen „Pappelallee“, „Am Platz“ und „Im Großen Moore“ konnten in beiden Fahrtrichtungen nicht bedient werden. Stattdessen verkehrte zwischen diesen drei Haltestellen und dem „Lönsweg“ ein Shuttleverkehr zu den Abfahrtszeiten der Linie 424.

Die Linie 464 musste wegen der Bauarbeiten ebenfalls umgeleitet werden und konnte in beiden Fahrtrichtungen die Haltestelle „Pappelallee“ nicht bedienen.



Unsere neuen Souvenirs

Die Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. (BIN) hat zum Jahreswechsel einige neue Souvenirs im Programm.

Anstecknadeln (PIN), Halstuchhalter und Krawattenklammern mit den Motiven

Triebwagen 41

„2 Heidberg“

Verkaufspreis (Stück)
8,00 Euro



MAN Lions City E

Wagen 2320 – „436 Kralenriede“



Büssing Anderthalbdecker

Wagen 6515 – „13 Flughafen“



sowie unseren schönen

Plüsch-Löwe

mit Vereins-Schriftzug



Verkaufspreis (Stück)
10,00 Euro

Die Souvenirs können per E-Mail (souvenirs@bin-info.de) bestellt werden. Der Versand erfolgt per **Warensendung** oder bei Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BSVG per **Hauspost** (bei Angabe von Pers.-Nr. und Betriebshof).



[instagram.com/bsignahverkehr](https://www.instagram.com/bsignahverkehr)



[facebook.com/binnahverkehr](https://www.facebook.com/binnahverkehr)



www.bin-info.de

Das *besondere* Bild zum Schluss

