



BIN-Info

Die digitale Vereinszeitschrift der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Ausgabe 2/2026

4. Jahrgang

Juli 2026



Highlights dieser Ausgabe:

Vom Großen Weghaus zum Spargel – Die erste BIN-Spargelwanderung
Doppelt fährt öfter – 30 Jahre TwinLines – Teil 2: Bus
Die Wolfsburger Verkehrs-GmbH
Land, Lions & Tw 41: Tag der Niedersachsen in Braunschweig

Inhaltsverzeichnis

Impressum	3
Eine Bitte der Redaktion	3
Terminkalender	4
Wichtige Hinweise des Vorstandes	4
Elektrisch zur Hauptversammlung 2026.....	5
Wenn der Schaffner klingelt.....	7
Rundfahrten zum Stadtfrühling 2026	9
43. Oldtimertreffen des BATC.....	13
Vom Großen Weghaus zum Spargel – Die erste BIN-Spargelwanderung.....	14
Haltestellen auf der Spur: Johannes-Selenka-Platz.....	15
Wiedereröffnung Stöckheim	16
Doppelt fährt öfter – 30 Jahre TwinLines – Teil 2: Bus	20
Werbeliste Bus und Tram.....	32
Modellbusse aus Braunschweig – Busse ab 2017 (Teil 5).....	34
Land, Lions & Tw 41: Tag der Niedersachsen in Braunschweig	36
Die Wolfsburger Verkehrs-GmbH	55
Eine Rundfahrt auf ungewohnten Wegen: Besuch aus Großbritannien	62
Impressionen von der KVB-Linie 7 – Auf den Spuren der KFBE	69
Bauarbeiten und betrieblich Interessantes	71
Unsere neuen Souvenirs.....	78
Das besondere Bild zum Schluss	79

Titelbild:

„Heinrich“ und 7802 auf dem Messegelände beim Oldtimertreffen (David Köhler).

Das besondere Bild zum Schluss:

Tw 8152 in der Weststadt Richtung Volkmarode. Dia aus der gespendeten Sammlung von Herrn Karau (BIN e.V.).

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, Bernd Hantschick, Steven Clemens, Luka Mio Meskat,
Felix Bohmann, Kai Rahe, Till Schwartz, „welpvonklitzing“, Dániel
Szigeti, Jens Winnig, Dirk Rühmann, Stefan Meyer, Lukas Schmidt, Jens
Ehlers, Leon Kluge, Vinzent Rudolf

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 nächste BIN-Info ist der 31. Oktober 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

Freitag, 14. August

16 Uhr (Nur Mitglieder)

Samstag, 12. September

(Nur Mitglieder)

Samstag, 26. September

Sonntag, 27. September

Ca. 13 Uhr

Freitag, 11. Dezember

18 Uhr (Nur Mitglieder)

Samstag, 12. Dezember

(Abfahrtszeiten folgen)

Sonntag, 3. Januar 2027

10:00 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.

Vereinsabend

Besichtigung HKW-Mitte und ehemaligen Betriebshof Hasenwinkel
Reiherstraße 3, 38114 Braunschweig
Tram 1, 2 & 10: Haltestelle „Ludwigstraße“

Hinweis:

Anmeldung nötig: Weitere Informationen im BIN-Newsletter 5/2026.

Exkursion zum Förderverein Straßenbahn

Hannover e.V.

Besichtigung der Oldtimerhalle und Rundfahrt mit einer historischen Straßenbahn.

Hinweis:

Anmeldung nötig: Weitere Informationen im BIN-Newsletter 5/2026.

Rundfahrten im Oldtimer

Rundfahrten während der Veranstaltung „trendsporterlebnis“ mit „Heinrich“ 6515.

Fahrplan wird noch bekannt gegeben.

Weihnachtsfeier

Einladung folgt.

Nikolausfahrten

Ort: Friedrich-Wilhelm-Platz (Okerseite)

Neujahrsfahrt 2027

Programm, Fahrplan und Veranstaltungsort werden noch bekannt gegeben.

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

Wichtige Hinweise des Vorstandes

Wer in die WhatsApp-Mitgliedergruppe aufgenommen werden möchte, sendet einfach eine Mail mit einer kurzen Einwilligung an info@bin-info.de.

Elektrisch zur Hauptversammlung 2026

von David Köhler (Bilder: David Köhler und Bernd Hantschick)

Zur Tradition der BIN gehört das Einrollen vor der Hauptversammlung – dieses Mal mit 2540, einem Mercedes-Benz eCitaro G der neusten Generation.



Der Einstieg erfolgte um 14 Uhr an der Haltestelle „BSVG Tram Depot“, sowie am Hauptbahnhof um 14.10 Uhr. Von dort aus ging es nach einer Begrüßung durch den Vorsitzenden Bernd Hantschick und unseren Fahrer und Vereinsmitglied Jörg Voigt Richtung Heidelberg, wo die linienmäßig nicht mehr befahrene Wendeschleife Stettinstraße einmal durch-

Mit einem Gelenkbus ist die alte Wendeschleife mehr als kuschelig.

fahren wurde. Für die Fotografen wurden anschließend noch verschiedene Ziele geschildert – unter anderem „11 Heidelberg“.

Aus dem Heidelberg ging es über die Tangente nach Ölper zur Wendeschleife Bockshornweg. Dort bot sich die Gelegenheit für einen Vergleich: Auf der 416 kam ein Mercedes-Benz Citaro C2G der KVM Richtung Völkenrode an uns röhrend vorbeigesaust. Auch in dieser Wendeschleife gibt es keinen regulären Linienverkehr mehr, deshalb durfte das Schildern der „43 Ölper“ nicht fehlen. Zuvor schilderte Jörg „16 Ölper“ dies schien jedoch zwei, an der Haltestelle wartende Fahrgäste zu verwirren. Prompt saßen die im Bus und wollten mitfahren!



Der Diesel-Citaro.



Der Elektro-Citaro.

Aus Ölper ging es erneut ins Grüne: Über den Ring und Jasperallee fuhren wir für einen kurzen Halt zum Stadtpark, früher die Endstelle der Straßenbahnlinie 6 und weiter entlang der Herzogin-Elisabeth-Straße zur Haltestelle Prinz-Albrecht-Park, wo die Linie 8 endete. Ein dort wartender Fahrgast fragte verwundert, was dies denn für eine Sonderfahrt sei. Nach kurzer Erläuterung antwortete er auf das geschilderte Ziel „8 Prinz-Albrecht-Park“, dass er die Straßenbahn nach Riddagshausen noch selbst miterlebt hatte.



Der Elektrische, (k)eine Straßenbahn.

Über die Ebertallee ging es schließlich zum letzten Halt am Grünen Jäger. Dort wurde die idyllische Wendeschleife nochmal genutzt, um Fotos zu machen, bevor es zurück zum Straßenbahn-Betriebshof ging, um in die Hauptversammlung zu starten.

Begleitet wurde die Fahrt von zahlreichen Infos und belustigenden Blicken in die Vergangenheit durch Jörg Voigt. Daher soll ihm an dieser Stelle ein besonderer Dank ausgesprochen werden!



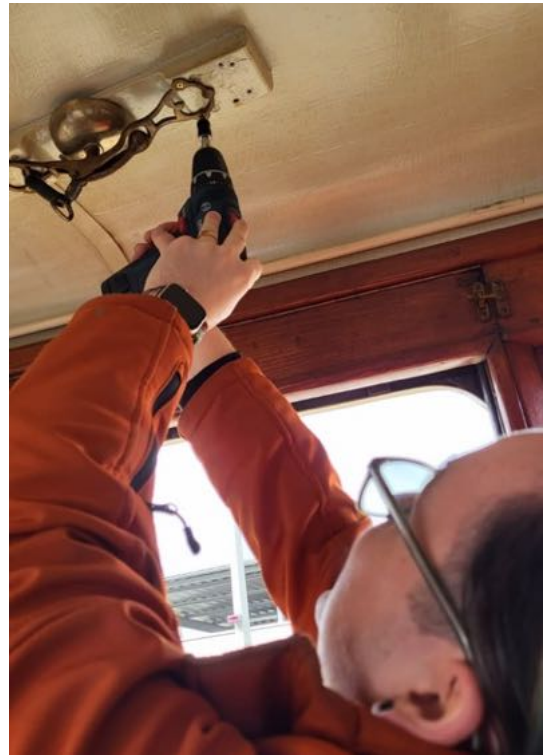
Damals noch die 18, endet heute die 423 am Grünem Jäger.

Wenn der Schaffner klingelt

von Steven Clemens (Bilder: David Köhler und Steven Clemens)

Am 27. März haben David Köhler und ich in Tw 113 eine neue Schaffnerklingel eingebaut. Gegen 13 Uhr sind wir auf dem Betriebshof am Hauptgüterbahnhof angekommen und haben uns zuallererst in der Fahr- und Dienstenteilung für unsere Arbeit angemeldet. Dabei wurde uns erzählt, dass dieser heute zur Inspektion musste und nach Absprache mit dem Werkstattmeister, haben wir auch gleich mit der Arbeit begonnen.

Nach kurzer Begutachtung der Stelle, wo die Klingel angebaut werden sollte, hatten wir auch gleich begonnen und für die Schrauben Löcher vorgebohrt, sodass auf Anhieb gleich die Klingel eingebaut werden konnte. Das war allerdings der einfachste Teil. Nun ging es noch darum, die Klingelleine einzubauen, welche einmal durch den ganzen Wagen geleitet werden musste und das auch noch durch zwei Zwischenwände.



Anschauben der Klingel.



Die Hände waren nach dem Durchfädeln mehr als dreckig.

In diesen Zwischenwänden befanden sich von der eigentlichen Klingelleine bereits Löcher, durch die das neue Seil geleitet werden konnte. Darüber haben wir uns natürlich gefreut, bis wir gemerkt haben, dass diese nicht richtig ausgerichtet waren und damit nicht nur ein Hohlraum, sondern auch noch Höhe überwunden werden mussten. Aber erstmal mussten die Rollen entfernt werden, die das Seil durch das Loch leiten. Nachdem die Leine durch die erste Rolle durchgeführt wurde, haben wir unter viel Mühe und Fingerspitzengefühl auch endlich die Zwischenwand überwunden und hatten die erste Hürde geschafft. Als Belohnung dafür gab es den nächsten einfachen Teil und das Seil konnte durch die Ösen im Fahrgastraum zur nächsten Zwischenwand geführt werden.

Nachdem wir an dieser auch die Rollen abgeschraubt hatten, haben wir das gleiche Problem wie bei der ersten entdeckt, die Löcher waren erneut versetzt voneinander. Zusätzlich gab es ein weiteres Problem: ein Holzblock war zwischengeklemt. Nachdem wir diesen mit viel Kraft

verrückt hatten, konnten wir uns endlich um das Durchzwängen der Leine kümmern. Unter viel Mühe und einsauen unserer Hände, haben wir es auch geschafft, diese Hürde zu überwinden. Aber die ursprüngliche Freude war nur kurz, denn wir hatten vergessen, das Seil durch die Rolle auf der Fahrgastraumseite durchzuführen. Das bedeutete also, Leine wieder rausziehen, Rolle durchführen und erneut mühsam die Zwischenwand überwinden. Nachdem wir dies ein zweites Mal gemeistert hatten und die Rolle auf der anderen Seite angebracht hatten, ging es dann nur noch darum, die Leine endgültig zu befestigen.

Aber bevor es nun darum ging, mussten wir uns erstmal die Hände waschen. Mit sauberen Händen konnten wir dann auch die richtige Länge bestimmen und kürzen und das Ende in einem Karabiner mit Hülse festklemmen. Dann ging es an den wirklich spaßigen Teil: Die Klingel ausprobieren. Also, am Seil ziehen und siehe da, es klingelte.

Nun haben wir das ganze noch vom Werkstattmeister absegnen lassen und dann ging es nach 2 Stunden Arbeit in den verdienten Feierabend.



Anschrauben Rollen.



Nach getaner Arbeit präsentieren sich die „Schaffner“ an ihrer Klingelleine.

Rundfahrten zum Stadtfrühling 2026

von Luka Mio Meskat (Bilder: David Köhler, Felix Bohmann, Kai Rahe und Luka Mio Meskat)

Auch in diesem Jahr boten wir wieder die beliebten Rundfahrten im Oldtimer zum Stadtfrühling am 25. und 26. April an, diesmal mit dem klassischen Zug aus Tw 113 und Bw 250.

Zwischen ca. 12:30 Uhr und 17:30 Uhr gab es am Samstag und Sonntag fünf Runden im Stundentakt vom Hauptbahnhof aus über John-F.-Kennedy-Platz in die Innenstadt und zum Inselwall, die Rückfahrten führten über die Georg-Eckert-Straße und entlang des Magniviertels zurück zum Hauptbahnhof. Zwischenhalte gab es Richtung Inselwall am Schloss und Richtung Hauptbahnhof an der Georg-Eckert-Straße sowie in beiden Fahrtrichtungen am Rathaus. Dazu wurden auch diesmal natürlich wieder unsere Haltestellen samt Fahrplan aufgestellt.



Till und David freuen sich am Samstag bei der Ausfahrt zum Hauptbahnhof auf ihren Einsatz. Die zuvor eingebaute, neue Schaffnerklingel konnte hier ihre Premiere feiern.

Insgesamt konnten an diesem Wochenende über 600 Fahrgäste gezählt werden, unter denen neben den echten Straßenbahnfans auch viele Menschen waren, die einfach in Erinnerung an vergangene Zeiten schwelgen wollten. Obwohl die Fahrten wieder kostenlos waren, wurden von den Schaffnern zahlreiche Spenden gesammelt, die dem Erhalt der Fahrzeuge und der weiteren Vereinsarbeit zugutekommen.



Gleich geht's los: Tw 113 und Bw 250 warten am Sonntag neben Tw 1461 in der Bahnhofsschleife.

Ein großer Dank gilt wie immer dem Fahrpersonal der BSVG sowie unseren ehrenamtlichen Schaffnern, die nicht nur für das Sammeln der Spenden, sondern auch für den sicheren Ablauf der Fahrten verantwortlich waren.



Den Baustellenschungel am Hagenmarkt verlassen, präsentieren sich Tw 113 und Bw 250 in der Gleisverschlingung an der Hagenbrücke mit der Katharinenkirche im Hintergrund.



Im Blütenmeer am Inselwall warten Tw 113 und Bw 250 auf die Rückfahrt zum Hauptbahnhof.



Bereits seit rund 40 Jahren in Braunschweig zu Hause: Bw 250, ehemals Kiel Bw 62.



Früher wäre Tw 113 als Line 5 hier nach links Richtung Ölper verschwunden. Heute geht es für den Oldie mit seinem treuen Begleiter Bw 250 nur noch Richtung Innenstadt.



Viel zu entdecken gab es für die Besucher des Stadtfrühlings auf dem Schlossplatz, u.a. einen modernen MAN-Elektrobus der BSVG. Tw 113 und Bw 250 sind hier schon wieder auf dem Weg zurück zum Hauptbahnhof und biegen gleich in die Georg-Eckert-Straße ein.



Tw 113 und Bw 250 sind auf der Zielgeraden zum Hauptbahnhof, als sie die ehemaligen Stallungen des Braunschweiger Landgestüts passieren.

43. Oldtimertreffen des BATC

von David Köhler (Bild: David Köhler)

Wie in den vergangenen Jahren auch nahmen wir als Verein am traditionellen Oldtimertreffen des „Braunschweiger Auto Touren - Club e.V. (ADAC)“ auf dem Messegelände teil. Es handelt sich um eines der größten Oldtimertreffen nördlich der Mittelgebirge, auf dem überwiegend Zweiräder und Privatkraftwagen zu sehen sind. Das Oldtimertreffen fand 2026 zum nun 43. Mal statt.

Da im vergangenen Jahr die Teilnahme von 7802 „Bus der Begegnung“ nicht möglich war und sich Bus 6515 „Heinrich“ (Büssing Anderthalbdecker) großer Beliebtheit erfreute, wurden in diesem Jahr beide Fahrzeuge präsentiert. So wurden nicht nur bei den ältesten Besuchern Erinnerungen an eigene Fahrten mit einem Anderthalbdecker wachgerufen, sondern es kamen auch viele, die die „SL 200“ noch aus dem regulären Fahrdienst kennen. Auch das junge Publikum zeigte sich begeistert, denn die Kinder und Jugendlichen durften sich auch mal auf den Fahrerplatz setzen und die Busse „fahren“.

„Heinrich“ wurde im Verlauf der Veranstaltung noch einem größeren Publikum präsentiert. Neben einem kurzen Interview mit dem Moderator der Veranstaltung gab es noch eine Auszeichnung in Form eines Pokals. Die Pokale des vergangenen sowie des diesjährigen Oldtimertreffens werden im Pokalschrank der BSVG auf dem Betriebshof Lindenberg ausgestellt.

Im 7802 fand derweil ein Souvenirverkauf statt, manch Tasse und Busmodell haben einen neuen Besitzer gefunden. Auch Spenden fanden ihren Weg in die Dose. Desweiteren konnte durch das positive Auftreten unserer Mitglieder und der Fahrzeuge ein neues Mitglied gewonnen werden!



„Heinrich“ mit seinem Pokal und 7802 wie sie sich auf dem Messegelände präsentierten.

Vom Großen Weghaus zum Spargel – Die erste BIN-Spargelwanderung

von Till Schwartz (Bild: David Köhler)

Nach dem Erfolg der jährlichen Braunkohlwanderung fand 2026 die erste Spargelwanderung der BIN am 16. Mai statt. Dazu trafen wir uns mit sechs Mitgliedern um 13:45 Uhr an der Haltestelle Großes Weghaus in Stöckheim, welche leider zu dieser Zeit nicht von der Straßenbahn bedient wurde. Da wir schon vollständig waren, konnten wir so noch vor der verabredeten Zeit mit der Wanderung starten.

Von dort aus ging es - mit interessanten historischen Ausführungen von unserem Mitglied Till - zu einigen Orten an der Strecke durch den ehemaligen Barockgarten in den alten Dorfkern von Stöckheim, vorbei am Rübenpalast und dem früheren Standort des Feuerwehrschrupens, dann an der historischen Dorfkirche an die Oker.

Über den Wilhelm-Bornstedt-Weg ging es weiter am Okerufer durch die Stöckheimer Feldmark, von der man, mit Leiferde, Rüningen, dem langen Heinrich, dem Fernmeldeturm Broitzem und Stöckheim, fünf Braunschweiger Stadtteile gleichzeitig sehen konnte. Bei, entgegen den Erwartungen der Wandernden, bestem Wetter ging es dann weiter am Südsee entlang und am Spielmannsteich vorüber, den Blick auf das Schloss Richmond genießend zur Eisenbütteler Straße.



Die Dorfkirche in Stöckheim mit der wanderlustigen Truppe.

An der ehemaligen Straßenbahnwendeschleife und -strecke Eisenbütteler Straße, wo die Anekdoten der BIN Veranstaltungen von damals nicht fehlen durften, ging es in die Jahnklause, wo die Wandernden neben dem sehr leckeren Spargelbuffet bereits von vier weiteren Vereinsmitgliedern erwartet wurden. Nach einem kurzen Plausch zum Ankommen konnten dann Hunger und Durst gestillt werden.

Nach vielen spannenden und ausgiebigen Gesprächen ging es dann für alle gegen 17:30 Uhr wieder nach Hause. Ein schöner, spannender und leckerer Tag, der dringend einer Wiederholung bedarf!

Haltestellen auf der Spur: Johannes-Selenka-Platz

von David Köhler (Bild: welpvonklitzing)

Die BSVG bedient rund 1.600 Haltestellen. Mit der Serie „Haltestellen auf der Spur“ soll auf einzelne dieser ein Blick geworfen werden. Im zweiten Teil dieser mehrteiligen Serie schauen wir auf die Haltestelle Johannes-Selenka-Platz, gelegen an der Hochschule für Bildende Künste (HBK).

Einst endete hier der Altstadttring an einer Kreuzung mit der Broitzemer Straße. Mit dem Bau des Cyriaksring in den 50er Jahren, kam es zur Entwicklung eines offenen Raumes, welcher ab 1985 als „Johannes-Selenka-Platz“ bekannt ist. Benannt ist der Platz nach Johannes Jacob Selenka (1801-1871), welcher Braunschweiger Hofbuchbindermeister und Mitbegründer des „Zeichen-Instituts“ 1841, einer Vorläufereinrichtung der HBK, war. Hauptaugenmerk des Platzes sind die markanten Gebäude der HBK. Besonders der Erweiterungsbau der Bibliothek stößt hervor, da es sich dabei um den 2002 in Braunschweig wiederaufgebauten „Mexikanischen Pavillon“ der Expo 2000 handelt.

Mit dem Aufbau des Erweiterungsbaus und der Umgestaltung des Platzes erhielt die Haltestelle im Juni 2002 ihren heutigen Namen. Vorher hieß sie „Broitzemer Straße“.

Die Buslinie 11a war 1951 die erste, welche an der zukünftigen Stelle des Platzes vorbeifuhr. Heute wird der Platz durch die Buslinien 419, 423, 426 und 431 angebunden. Mit der Neuordnung der Buslinien auf dem wilhelminischen Ring, welche zum Fahrplanwechsel am 14. März 2024 erfolgte, wurden die ehemaligen Ringbuslinien 419 und 429 zu einer neuen Buslinie 419 zusammengelegt, welche nur noch im Bereich Hauptbahnhof – Jasperallee – Hamburger Straße – Cyriaksring – Am Jödebrunnen verkehrt. Aus diesem Grund wurde für die Fahrgäste eine Sonderansage am Johannes-Selenka-Platz eingespielt, welche auf die neue Linienführung zum Jödebrunnen hinweist.

Der niederflurgerechte Ausbau der Haltestelle erfolgte 2013. Das besondere Wartehäuschen der Bushaltestelle in Richtung Süden wurde künstlerisch gestaltet. Der Entwurf stammt von Moritz Gramming, der 2013 einen studentischen Wettbewerb gewann. Die Form orientiert sich an den Arbeitstischen auf Böcken in den Ateliers der HBK. Das zunächst neonorangene Wartehäuschen wurde zwischen 2013 und 2014 in ein sanfteres Hellgrün gestrichen.



Einbau des Wartehäuschens 2013.

Wiedereröffnung Stöckheim

von Bernd Hantschick (Bilder: Bernd Hantschick, Dániel Szigeti, David Köhler, Jens Winnig und Dirk Rühmann)

Nach der Entgleisung von Tw 1957 am 10. Juli 2025 zwischen „Trakehnenstraße“ und „Siekgraben“ (siehe BIN-Info 2/2025, S. 9) haben die weiteren Untersuchungen ergeben, dass eine Strecke von ca. 700 m Länge komplett saniert werden muss. Hier gibt es insgesamt sechs Gleisbögen, die umfassend saniert werden mussten. Bei der weitgehend geraden weiteren Strecke bis zum Stöckheimer Markt ergab sich kein Sanierungsbedarf.

Die Gleise nebst Unterbau wurden vollständig freigelegt. Es zeigte sich, dass die Betonlängsbalken, auf denen die Schienen montiert sind, erhalten bleiben konnten. Um diese dauerhaft vor Feuchtigkeit und Rost zu schützen, wurden sie mit Epoxidharz behandelt. Außerdem gibt es jetzt Schienenverbinder und in den Kurvenbereichen Spurkranzführungen.

Gut drei Wochen vor der Eröffnung sah es noch nicht ganz danach aus, dass alles rechtzeitig fertig werden würde. Aber mit Rollrasen gab es gute Fortschritte, auch wenn er noch nicht vollständig verlegt werden konnte und das trockene Wetter das Anwachsen verzögerte.



Links: Vollständig freigelegtes Gleisbett, neue Schienenaufnahmen, Schienenverbindung und Spurkranzführung. Gut sichtbar ist auch die Vorbereitung für Normalspur. Mitte: Fertig montiertes Gleis mit Schutzfolie sowie Erdbefüllung. Rechts: Der Rollrasen ist hier fast fertig verlegt.

Am 6. Juni 2026 war es dann soweit: Die Strecke nach Stöckheim konnte wieder eröffnet werden. Einer Idee der BIN folgend gab es eine Eröffnungsfahrt mit dem Oberbürgermeister, Vertretern der Politik und der Medien sowie natürlich der BSVG. Sie startete an der Georg-Eckert-Straße und führte über Hauptbahnhof und den Sachsendamm auf die reparierte Strecke, wo Vmax 20 km/h zu beachten waren.

Während der Fahrt gab es zahlreiche Gespräche und es wurde ein Exemplar der BIN-Jubiläumsausgabe an den Oberbürgermeister übergeben. Am Stöckheimer Markt gab es Fotos mit der Prominenz, bevor die Publikumsfahrten starteten. Die Pendelfahrten führten vom Salzdahlumer Weg zur Anklamstraße. Der so wunderschön geplante 30-Minuten-Takt konnte leider wegen der langen Langsamfahrstelle nicht eingehalten werden, so dass es zu Verspätungen und einzelnen Ausfällen kam, aber die sehr zahlreichen Fahrgäste freuten sich über die Gelegenheit zur Fahrt mit Tw 103. Viele erkundigten sich nach der Fahrzeuggeschichte und manche erinnerten sich an den Auftritt bei „Wetten dass ...“.



Oben links: Während der Eröffnungsfahrt, oben rechts das „offizielle“ Foto: vorne v.l.n.r. Bezirksbürgermeister Matthias Disterheft, Frank Brandt, Prokurist und kaufmännischer Leiter der BSVG, Oberbürgermeister Dr. Thorsten Kornblum und Claas Merfort, Aufsichtsratsvorsitzender der BSVG. Im Führerstand unsere Mitglieder Martin Eue und Andreas Falkenhagen als Fahrer.

Links: Übergabe des BIN-Jubiläumsheftes an den Oberbürgermeister Dr. Thorsten Kornblum.

Tw 103 kam ganz bewusst zum Einsatz, weil die Strecke ja teilweise noch der Linienführung der früheren Linie A nach Wolfenbüttel folgt. Nach der Eröffnung dieser Strecke im Jahr 1897 kamen dort ebenfalls Zweiachser mit offenen Plattformen zum Einsatz, die wie Tw 103 auch von Herbrand in Köln gefertigt wurden. Allerdings hatten diese jeweils fünf Seitenfenster, während der ex-Kieler Tw 103 mit sechs Seitenfenstern gebaut wurde.



Bei den Pendelfahrten: oben am Großen Weghaus und unten weiter nördlich an der Leipziger Straße.



Begegnungen und Andrang im Heidberg



Ganz wichtig: Die Linie 1 verkehrt wieder nach Stöckheim!

Doppelt fährt öfter – 30 Jahre TwinLines – Teil 2: Bus

von Luka Mio Meskat (Bilder: Stefan Meyer, Grafiken: Braunschweiger Verkehrs-AG)

Bereits in der vergangenen Ausgabe haben wir uns mit den TwinLines beschäftigt, die am 1. Januar 1996 eingeführt worden sind. Während dabei die Straßenbahnlinien behandelt worden sind, geht es diesmal um die Buslinien, bei denen es damals ebenfalls einige einschneidende Änderungen gab.

Im Gegensatz zum Straßenbahnsektor, wo fast alle Endhaltestellen nun durch zwei Linien angebunden worden sind, wurde das im Bussektor nicht durchweg umgesetzt, hier wurden nur vier ergänzende TwinLines eingeführt. Bei vielen Buslinien wurden allerdings die Linienwege angepasst, indem sie direkter geführt worden sind oder neue Gebiete erschlossen haben. Auch wurden die Liniennummern in Teilen vereinheitlicht.

Das bisherige Taktschema bestehend aus 10-, 12-, 15-, 30- und 60-Minuten-Takten wurde vereinfacht, so dass nur noch im 15-, 30- oder 60-Minuten-Takt gefahren wurde. Durch die TwinLines wurden diese Taktungen auf den Hauptachsen verdichtet.

Im Folgenden eine Übersicht über die alten und neuen Buslinien:

Linie	Linienweg bis 31.12.1995	Linienweg ab 01.01.1996
11	Lamme/PTB – Radeklint – J.-F.-Kennedy-Pl. – Hauptbahnhof – Südstadt	Lamme/PTB – Radeklint – Kennedy-Pl. – Stadthalle – HBF – Südstadt – Mascherode
12	Fr.-Seele-Straße/Europaplatz – Rathaus – Krematorium – Südstadt – Mascherode	Rathaus – Krematorium – Rautheim – Südstadt
13	Leiferde – Rüningen – Gartenstadt – Fr.-Wilhelm-Platz – Rathaus – Riddagshausen – Flughafen (– Waggum – Bevenrode)	Leiferde – Rüningen – Gartenstadt – Altstadtmarkt – Rathaus – Riddagshausen – Flughafen (– Waggum)
14	Rühme (Lincolnsiedlung) – Veltenhof – Stadion – Schw. Berg	Rühme (Lincolnsiedlung) – Wenden – Veltenhof – Stadion
16	Völkenrode – Ölper – Rathaus – Kralenriede Wartheweg/Blindenzentrum	Völkenrode – Ölper – Rathaus – Kralenriede Wartheweg
17	Hondelage – Dibbesdorf – Volkmarode	Hondelage – Dibbesdorf – Volkmarode
18	Raffteich – Westpark – Rathaus – Stadtpark – Nußberg – Riddagshausen	Raffteich – Westpark – Rathaus – Stadtpark – Lünischhöhe – Riddagshausen
19	Europaplatz – Ring – Hauptbahnhof – Heidberg – Stöckheim Senefelderstraße	Europaplatz – Ring – Hauptbahnhof – Heidberg – Stöckheim Leiferdestraße
20	Rathaus – Hauptbahnhof – Stöckheim – Wolfenbüttel Bahnhof	ab 01.01.1996 als Linie 21
S 20	Rathaus – Hauptbahnhof – A36 (ehem. A395) – Wolfenbüttel Bahnhof	ab 01.01.1996 als Linie CE20

Linie	Linienweg bis 31.12.1995	Linienweg ab 01.01.1996
21	neu ab 01.01.1996 (vorher Linie 20)	Rathaus – Stadthalle – Hauptbahnhof – Stöckheim – Wolfenbüttel Bahnhof
22	PTB – Lehndorf – Rudolfplatz – Ring – Hauptbahnhof Süd – Bebelhof – Heidberg	Lehndorf – Tuckermannstr. – Rathaus – Hauptbahnhof Süd – Bebelhof
24	Essenrode – Bevenrode – Waggum – Bienrode – Wenden – Rühme	Essenrode – Bevenrode – Waggum – Bienrode – Rühme
25	Sierße – Bettmar – Vechelde – Wedtlenstedt – Lehndorf – Europaplatz	Sierße – Bettmar – Vechelde – Wedtlenstedt – Lehndorf – Europaplatz
27	Essehof – Weddel – Schapen – Volkmarode	Essehof – Weddel – Schapen – Volkmarode
29	Lengede – Vallstedt – Timmerlah – Weststadt Donaustraße	Westbahnhof – Ring – Hauptbahnhof
30	Harxbüttel – Thune – Wenden – Rühme	ab 01.01.1996 als Linie 34
32	Gliesmarode – Querum – Hondelage	ab 01.01.1996 als Linie 33
33	neu ab 01.01.1996 (vorher teilweise Linie 32)	Völkenrode – PTB – Lehndorf – Hamburger Straße – Querum – Hondelage
34	neu ab 01.01.1996 (vorher Linie 30)	Harxbüttel – Thune – Wenden – Rühme
35	neu ab 01.01.1996	Timmerlah – Weststadt Donaustraße
36	neu ab 01.01.1996	Westbahnhof – Broitzemer Straße – Rathaus – Kralenriede Steinriedendamm
42	Melverode – Heidberg – Mascherode – Südstadt – Rautheim – Krematorium	Melverode – Heidberg – Mascherode – Südstadt – Lindenberg – Krematorium
43	neu ab 01.01.1996	Ölper – Rathaus – Riddagshausen – Querum
44	Gewerbegebiet Hansestraße West – Rühme	Gewerbegebiet Hansestraße West – Rühme
45	neu ab 01.01.1996 (vorher Linie 29)	Lengede – Vallstedt – Timmerlah – Weststadt Donaustraße
50	Vechelde – B1 – Lehndorf – Europaplatz	ab 01.01.1996 als Linie CE50
54	neu ab 01.01.1996 (vorher Teil der Linie 14)	Schwarzer Berg – Stadion
55	Broitzem – Rüningen – Stiddien – Timmerlah – Weststadt Donaustraße	Broitzem – Rüningen – Stiddien – Timmerlah – Weststadt Donaustraße
61	neu ab 01.01.1996	Kanzlerfeld Paracelsusstraße – Radeklint – J.-F.-Kennedy-Pl. – Hbf. – Heidberg – Stöckheim Leiferdestraße
62	Bornum – Destedt – Cremlingen – Krematorium – Hauptbahnhof	Bornum – Destedt – Cremlingen – Krematorium
63	Cremlingen – Weddel – Schapen – Volkmarode	Cremlingen – Weddel – Schapen – Volkmarode
64	Rühme – Wenden – Bienrode – Kralenriede – Siegfriedviertel	Rühme – Wenden – Bienrode – Kralenriede – Schuntersiedlung – Stadion

Linie	Linienweg bis 31.12.1995	Linienweg ab 01.01.1996
71	Peterskamp – Hondelage – Volkmarode	entfällt ab 01.01.1996
72	Krematorium – Weddel – Volkmarode	Krematorium – Weddel – Hordorf
73	Gartenstadt – Rüningen – Stöckheim	Gartenstadt – Rüningen – Stöckheim
74	Leiferde – Rüningen – Stöckheim	Leiferde – Rüningen – Stöckheim
75	neu ab 01.01.1996	Weststadt Donaustraße – Fr.-Seele-Straße – Europaplatz
90	Königslutter – Elm – Sickte – Riddagshausen – Stadtpark – Rathaus – Europaplatz	Königslutter – Elm – Sickte – Riddagshausen – Stadtpark – Rathaus – Europaplatz
CE20	neu ab 01.01.1996 (vorher Linie S 20)	Rathaus – Hauptbahnhof – A36 (ehem. A395) – Wolfenbüttel Bahnhof
CE50	neu ab 01.01.1996 (vorher Linie 50)	Vechelde – B1 – Lehdorf – Europaplatz
CE80	neu ab 01.01.1996	Leiferde – Rüningen – Fr.-Wilhelm-Platz – Rathaus – Kastanienallee – Stadtpark

Insbesondere die Hauptlinien sind in ihren Grundzügen nicht geändert worden. Neu waren jedoch die direkte Führung der Linie 11 in beiden Fahrtrichtungen nur noch über die Saarstraße anstelle der stadtauswärtigen Führung über St.-Wendel-Straße, die nun von der stark überarbeiteten Linie 22 in beiden Fahrtrichtungen bedient wurde. Die Haltestelle Stadthalle wurde von der Linie 11 nun wiederum in beiden Fahrtrichtungen angefahren.

Die Linie 13 wurde für eine bessere Anbindung an die östliche Innenstadt nun auch über Güldenstraße und Altstadtmarkt geführt.

Das Blindenzentrum in Kralenriede wurde nicht mehr von der Linie 16 bedient, sondern von der Linie 64.

Wie bereits erwähnt wurde die Linie 22 zu großen Teilen neu konzeptioniert. Von der neuen Endhaltestelle an der Neunkirchner Straße in Lehdorf fuhr sie nun über St.-Wendel-Straße, das Gewerbegebiet Sudetenstraße, den Rudolfplatz und die Tuckermannstraße in die Innenstadt. Östlich dieser führte sie nun über Jasperallee zum Altewiekring, über Marienstift (stadteinwärts)/Schillstraße (stadtauswärts) zum Bebelhof, wo die Linie nun endete.

Die neu eingeführten TwinLines waren die Linien 29, 36, 43 und 61. Die Linie 29 wurde als Ergänzung zur Linie 19 als zweite Ringlinie eingeführt, begann allerdings am Westbahnhof und endete am Hauptbahnhof.

Die Linie 36 verband den Westbahnhof und die Broitzemer Straße mit der Innenstadt und Kralenriede, wo die Fahrt am Steinriedendamm endete.

Eine Ergänzung zu den Linien 13 und 16 wurde die Linie 43, die von Ölper aus durch die Innenstadt nach Querum zur Duisburger Straße führte.

Als „Stadtbahnvorlauflinie“ wurde die neue Linie 61 bezeichnet. Sie startete im Kanzlerfeld und führte von dort aus zur Güldenstraße und an der Innenstadt vorbei über John-F.-Kennedy-Platz Richtung Hauptbahnhof und weiter nach Stöckheim. Damit entsprach sie ungefähr den damaligen Planungen für eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 1.

Eine weitere neue Linie die sich bis heute als sehr erfolgreich erweist ist die Linie 33 geworden. Sie verbindet bis heute (als Linie 433) Völkenrode mit dem Kanzlerfeld, Lehdorf, der Nordstadt, Gliesmarode, Querum und Hondelage. Besonders bei Studierenden der Technischen Universität ist diese Querverbindung sehr beliebt.

Neben dieser und weiterer, kleinerer Neuerungen und angepassten Liniennummern wurde eine neue Kategorie an Buslinien eingeführt, der „CityExpress“. Der CE20 verband Wolfenbüttel über die Bundesautobahn 395 (heute A36) mit dem Rathaus in Braunschweig und der CE50 verband Vechelde direkt über die Bundesstraße 1 mit dem Busbahnhof am Europaplatz. Der CE80 als rein innerstädtische Linie fuhr von Leiferde und Rüningen aus über die Bundesautobahn 39/391 in die Innenstadt und über die Kastanienallee zum Stadtpark. Da das Abbiegen von der Kastanienallee auf die Herzogin-Elisabeth-Straße gen Norden aus fahrtechnischen Gründen zu Problemen führte, fuhr sie bald über Jasperallee zum Stadtpark, wurde aber auch schon vergleichsweise früh am 30. Mai 1999 komplett eingestellt.

1998/1999 kam der CE60 der von der Stadt Braunschweig aufgekauften Kraftverkehr Mundstock dazu, der von Wipshausen aus über Wendeburg und Völkenrode zum Europaplatz geführt wurde.

Weiterhin gab es die NachtExpress-Linien NE1 bis NE16 (davon NE6 und NE7 als Straßenbahn), die abends ab 22:30 Uhr die Nachtschwärmer nach Hause oder in die Innenstadt gebracht haben.



Eine der neuen TwinLines: die „Stadtbahnvorlauflinie“ 61 aus dem Kanzlerfeld nach Stöckheim, hier mit Bus 8703 bei der Ausfahrt aus der Haltestelle Kurt-Schumacher-Straße.

Tag-Liniennetz



Liniennetzplan der Braunschweiger Verkehrs-AG vom Dezember 1996.



Der neue „CityExpress“ in Form der Linie CE50 mit Bus 8913 wartet am Europaplatz auf die Abfahrt nach Vechelde auf direktem Wege über die Bundesstraße 1.

Zum 6. August 2001 wurde das TwinLine-Konzept u.a. aus wirtschaftlichen Gründen stärker angepasst, der dichte 7/8-Minuten-Takt zu den Stoßzeiten war doch ziemlich kostenintensiv. Zeitgleich wurden in Braunschweig die neuen, einheitlichen, dreistelligen Busliniennummern des Verbundes eingeführt, nachdem die Busse seit dem 10. Juni 2001 mit alter und neuer Liniennummer gefahren sind. Für die Stadt Braunschweig wurden 400er-Nummern vorgesehen.

Eine wesentliche Änderung war der nun 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.

Auch bei den Linienwegen gab es wieder einige Änderungen: die Linie 411 fuhr statt über J.-F.-Kennedy-Platz ab sofort durch die Innenstadt über den Cityring, Jasperallee und Altewiekring, wie es bis heute der Fall ist. Der Umweg der Linie 418 über Lünischhöhe wurde aufgegeben, sie fuhr nun direkt über Nußberg.

Mit den Linien 419 und 429 wurden die durchgehenden Ringlinien eingeführt, sie führten nun vom Hauptbahnhof über den wilhelminischen Ring, die Frankfurter und die Theodor-Heuss-Straße wieder zum Hauptbahnhof, bzw. umgekehrt. Als TwinLine wurde hier zusätzlich die Linie 439 eingeführt, die in der Weststadt an der Donaustraße begann, den Bereich an den Gärtnerhöfen neu

erschloss und über den Ring zum Hauptbahnhof sowie weiter zum Heidberg, nach Merverode und nach Stöckheim fuhr.

Die Linie 422 erhielt eine neue Streckenführung über Stadtpark und Georg-Westermann-Allee und eine Verlängerung als TwinLine zu den Linien 411 und 412 vom Bebelhof aus über die Südstadt und Rautheim zum Krematorium.

Die Linie 436 begann nun im Gewerbegebiet Rüningen an der Dieselstraße und führte über Madamenweg und nicht mehr durch die Broitzemer Straße.

Die Linie 461 startete nun an der PTB und endete von dort aus kommend am Hauptbahnhof. Dafür wurde die neue Linie 431 zwischen Stöckheim und dem Rathaus über die Salzdahlumer Straße eingeführt.

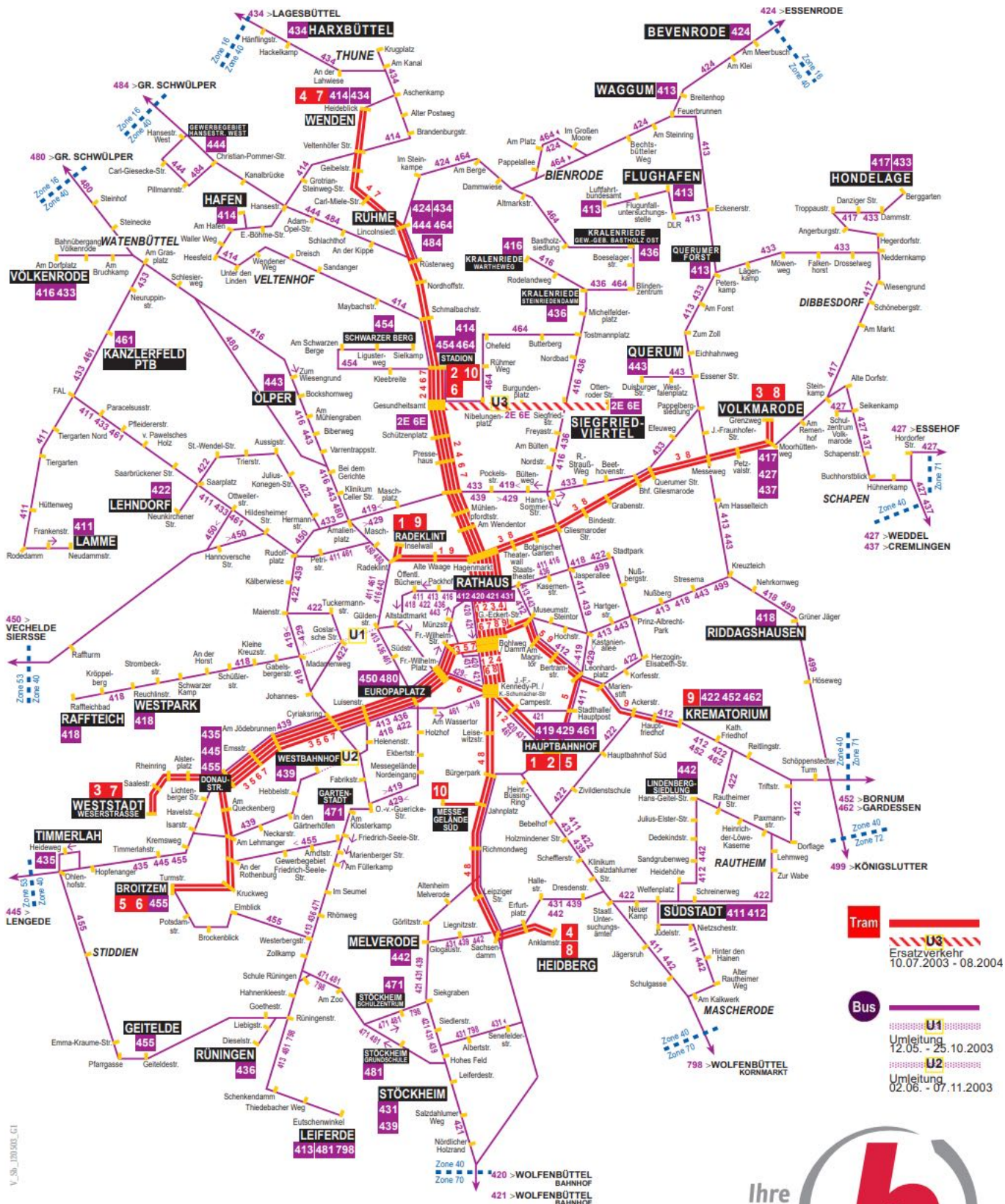
Die Linie 62 wurde in die Linien 452 nach Bornum und die Linie 462 nach Gardessen aufgeteilt.

Die CityExpress-Linien wurden in dieser Form eingestellt bzw. durch die Buslinien 420, 450 und 560 (KVM) ersetzt.

Auch der NachtExpress wurde neu aufgestellt. Fortan fuhren nur noch die regulären Buslinien 412, 421, 450 und 462 sowie die Nachtlinien N407 von Harxbüttel nach Timmerlah, die N408 vom Rathaus über Volkmarode nach Weddel, die N411 von Lamme über Tuckermannstraße und den Heidberg in die Südstadt, die N413 von Hondelage über Querum nach Leiferde, SZ-Thiede und Geitelde sowie die N416 von Völkenrode über Madamenweg nach Kralenriede, Waggum und Bevenrode. Als einzige NE-Linie verblieb die NE13 vom Rathaus über Sickte nach Neuerkerode. Alle Nachtlinien wurden nun durch Omnibusse bedient.



Bus 9317 auf der neuen Linie 439 von der Weststadt nach Stöckheim am Sachsendamm.



Der Liniennetzplan

gültig ab 12. Mai 2003

Der Liniennetzplan vom 12. Mai 2003 zeigt das zweite TwinLine-Netz, wie es seit dem 6. August 2001 bestand, abgesehen von kleinen zwischenzeitlichen Änderungen und hier eingetragenen Umleitungen im Bereich Madamenweg, Westbahnhof und Siegfriedstraße.

Zum 14. Dezember 2003 wurde das Taktkonzept abermals geändert. Am Vormittag zwischen 8:30 und 12:30 Uhr sowie am späten Nachmittag zwischen 16:30 und 19 Uhr wird nur noch ein Halbstundentakt angeboten, der sich dementsprechend zu einem Viertelstundentakt verdichtet. In den Ferien ab 8:30 Uhr und samstags wurde durchgehend nur noch im Halbstundentakt gefahren. Zeitgleich entfielen außer der Linie NE13 nach Neuerkerode die speziellen Nachtlinien, stattdessen fuhren nun die Tageslinien auch in der Nacht und teilweise auch wieder die Straßenbahnlinien. Die Linie 413 erhielt einen neuen Linienweg im westlichen Ringgebiet über Cyriaksring und Madamenweg, dafür fuhr die Linie 436 nun über die Luisenstraße.

Zum 11. Dezember 2005 gab es abermals einen Fahrplanwechsel mit Linienkürzungen. Die Linien 412 und 431 wurden aus der Innenstadt verbannt und endeten nun am Krematorium bzw. am Hauptbahnhof mit Umstieg zur Straßenbahn. Mit der Eröffnung der Straßenbahnstrecke nach Stöckheim am 15. Oktober 2006 wurde das Busnetz im Süden der Stadt daran angepasst, die Linie 431 fuhr nun mit allen Fahrten nur noch zur Senefelderstraße, die Linie 439 nur noch bis Melverode Glogastraße, und die Linie 421 von Wolfenbüttel aus nur noch zum Salzdahlumer Weg mit Anschluss an die Straßenbahnlinie 1, vereinzelt weiter bis zur Senefelderstraße.



Bus 9312 hat auf der TwinLine 436 von Rüningen aus das Rathaus erreicht.



Direkt vor dem Hauptbahnhof präsentiert sich Bus 0506 in seiner Pause auf der Linie 431.



Deutschlandbus 0603 auf der Linie 443 mit dem Ziel Ölper, das so heute nicht mehr genutzt wird.

Letzte Änderungen in der TwinLine-Zeit waren die Verlängerung der Linie 413 nach Bevenrode, die Verlegung der Linie 436 von der Luisenstraße und dem Cityring auf die Theodor-Heuss-Straße, die Friedrich-Wilhelm-Straße und den Bohlweg (nur südwärts zur Anbindung der neueröffneten Schloss-Arkaden) und die Einführung der Linie 465 als Ringverkehr innerhalb Broitzems.

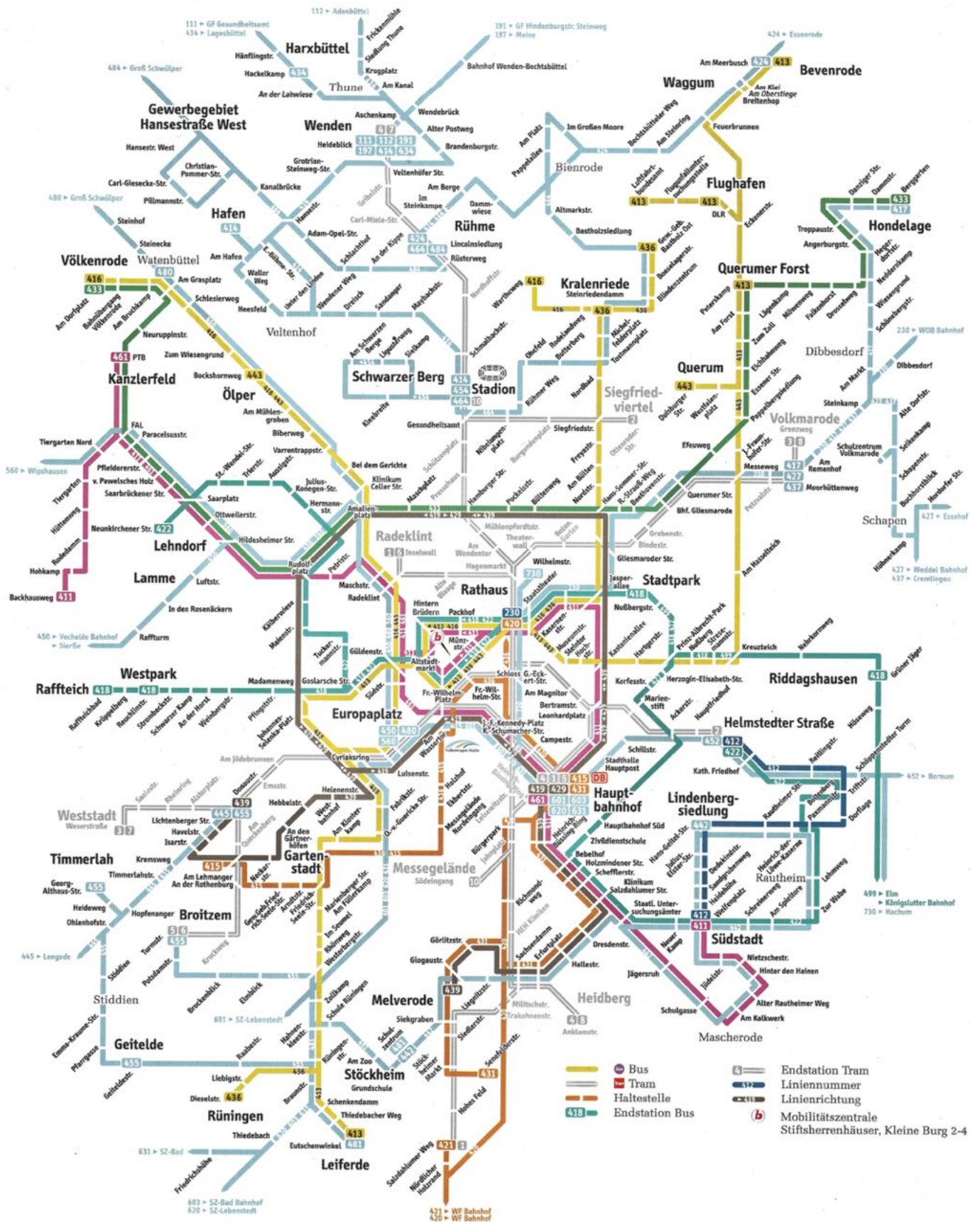
Wie bereits in der letzten BIN-Info erwähnt, wurden die TwinLines zum 12. Oktober 2008 durch die neuen Metrolinien ersetzt. Dies ergab auch im Busbereich wieder viele einschneidende Änderungen. Aus der TwinLine-Zeit überlebten trotzdem einige Linien, wie die 422 (heute nur noch ab/bis Klinikum Salzdahlumer Straße), 431 (heute wie ehemals die Linie 61 von der PTB nach Stöckheim und weiter über Macherode, die Südstadt und Rautheim zur Helmstedter Straße) und 433. Auch die beliebten Ringlinien 419 und 429 wurden nach einer zeitweiligen Streichung von Oktober 2008 bis Juli 2009 wieder eingeführt, inzwischen aber wieder aufgelöst bzw. in normale Linien mit zwei Endhaltestellen umgewandelt.

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.



Der neue Bus 0819, noch ohne seinen Taufnamen Viewegs Garten, auf der Ringlinie 419 in der Pausenhaltestelle am Hauptbahnhof. Die Zielbeschilderung mit dem Hinweis „über Leonhardplatz“ deutet auf die Fahrtrichtung hin. Bei der Linie 429 wurde „über John-F.-Kennedy-Platz“ geschildert.

Bus Liniennetzplan Braunschweig



Der letzte Liniennetzplan der Buslinien mit TwinLines vom 25. März 2007. Seit 2003 wurden auch die Buslinien anderer Unternehmen eingetragen.

Werbeliste Bus und Tram

von Lukas Schmidt und David Köhler (Bild: Lukas Schmidt)

Es wurde der Wunsch geäußert, aktuelle Werbungen bei den Fahrzeugen zu listen und hier zu publizieren. Unten beginnt nun die gewünschte Liste, welche in den zukünftigen Ausgaben fortgeführt wird. Es handelt sich dabei um Werbungen sowie Entklebungen seit Jahresbeginn 2026.

Die Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Werbeliste Beklebung Bus:

Wagennr.	Werbung	Beklebt seit	Sonstiges
1601	Stadt Braunschweig, Neues Verkehrszeichen (Heckwerbung)	-/-	(Ausgemustert)
1606		Februar 2026	
1801		-/-	Ersatz für 1601
1803		März 2026	
1810	Waldbestattung Cremlinger Holz	März 2026	
2004	Kanzlei Altun	Februar 2026	
2025	Herbst Gabelstapler	Januar 2026	
2038	Sanders Backstube (Neuaufgabe)	März 2026	
2103	Ästhetik Privatarztpraxis	März 2026	
2124	BVP Pflegedienst	März 2026	
2125	Braunschweiger Zeitung	Februar 2026	
2126	DBS Vechelde	Januar 2026	
2127	Klimataler App	Februar 2026	
2129	Städtisches Museum BS	April 2026	

Werbeliste Entklebung Bus:

Wagennr.	Werbung	Entklebt seit	Sonstiges
1704	Luhmann Holz	Mai 2026	
1707		Mai 2026	
1713	Hochschule Ostfalia (Heckwerbung)	April 2026	
1803	Htp Internet	März 2026	
2007	Schuhkon Brandschutz und Sicherheitstechnik	Mai 2026	
2038	Sanders Backstube (Altversion)	März 2026	

Wagennr.	Werbung	Entklebt seit	Sonstiges
2105	Viebrock Haus	März 2026	
2123		März 2026	
2126	DBS Vechelde	Mai 2026	

Werbeliste Beklebung Tram:

Wagennr.	Werbung	Beklebt seit	Sonstiges
0757	Wiederaufbau	Februar 2026	Übernommen von 9558
1452	Funrocket	Februar 2026	

Werbeliste Entklebung Tram:

Wagennr.	Werbung	Entklebt seit	Sonstiges
9554	My Chicken	April 2026	
9558	Wiederaufbau	März 2026	
1452	Funrocket	April 2026	
1951	Weihnachtsbahn	März 2026	



Wagen 2105 mit seiner Viebrock Haus Beklebung.

Modellbusse aus Braunschweig – Busse ab 2017 (Teil 5)

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 anderen KFZ sowie Straßenbahnen fortgesetzt.

Nach dem vierten Teil MAN bis 2016 (BIN-Info 1/2026) folgen nun Busse ab 2017.



MAN 12C Lion's City NL280 EfficientHybrid

Wagennr.: 2007

Ziel: 422 Lehdorf

Werbung: BSVG

Hersteller: Rietze



MAN 12C Lion's City NL280 EfficientHybrid

Wagennr.: 2016

Ziel: 431 Helmstedter Str.

Werbung: BSVG

Hersteller: Rietze



MAN 18C Lion's City NG360 EfficientHybrid

Wagennr.: 2033

Ziel: 413 Bevenrode

Werbung: BSVG

Hersteller: Rietze



MAN 18C Lion's City NG360 EfficientHybrid

Wagennr.: 2038

Ziel: 420 Braunschweig Rathaus

Werbung: BSVG

Hersteller: Rietze



MAN 18E Lion's City NG544

Wagennr.: 2317

Ziel: 436 Hauptbahnhof

Werbung: Elektrisierend unterwegs

Hersteller: Rietze



Mercedes-Benz Citaro C2 G Hybrid

Wagennr.: 2001

Ziel: 413 Querum

Werbung: BSVG

Hersteller: Rietze



Mercedes-Benz eCitaro G

Wagennr.: 2533

Ziel: 413 Leiferde

Werbung: Elektrisierend unterwegs

Hersteller: Rietze

Land, Lions & Tw 41: Tag der Niedersachsen in Braunschweig

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

Die Stadt Braunschweig hatte in diesem Jahr erstmals die Ehre den Tag der Niedersachsen ausrichten zu dürfen, der seit 1981 regelmäßig veranstaltet wird und u.a. schon in Goslar, Helmstedt, Peine, Vienenburg, Wolfsburg und Wolfenbüttel stattgefunden hat.

Zehn Themenmeilen und sechs Bühnen zwischen dem Hauptbahnhof, dem Staatstheater und der Innenstadt sowie der Umzug der Vielfalt des Landestrachtenverbands Niedersachsen begeisterten vom 12. bis zum 14. Juni laut offiziellen Angaben über 550.000 Besucherinnen und Besucher.

Begleitet wurde der Tag der Niedersachsen mit vielen Straßensperrungen im Innenstadtbereich und einem enormen Sicherheitskonzept. Zudem wurde der öffentliche Personennahverkehr in und um Braunschweig massiv verstärkt, um alle Besucherinnen und Besucher zum Tag der Niedersachsen und auch wieder zurück zu bringen. Und zu guter Letzt hat sich die BIN wieder mit Rundfahrten im Oldtimer an dieser Veranstaltung beteiligt – dazu später mehr.

Umleitungen im Bus- und Straßenbahnsektor

Bereits am 8. Juni begann der Aufbau für den Tag der Niedersachsen, weswegen sämtliche die Innenstadt und die Kurt-Schumacher-Straße bedienenden Buslinien umgeleitet werden mussten. Diese Umleitungen galten bis zum Ende des Abbaus am 16. Juni.

Die Buslinien 411, 412, 413, 422 und 423 sowie die ohnehin wegen der Baumaßnahme Büldenweg umgeleitete Linie 416 konnten den Steinweg und den Bereich um das Staatstheater aufgrund der dort aufgebauten Info-, Tourismus- und Erlebnismeile sowie der Stage of Lions vor dem Theater nicht bedienen. Vom Rathaus aus fuhren die Busse durch die Wilhelmstraße, die Fallersleber Straße, die Humboldtstraße und über den Hagenring zur Haltestelle Jasperallee, die Linie 412 weiter über den Altewiekring nach St. Leonhard. In der Gegenrichtung führte die Umleitung statt durch die Wilhelmstraße über den Hagenmarkt, der extra für den Umleitungszeitraum für den Buslinienverkehr geöffnet wurde. Die Buslinie 230 der WVG nutzte zwischen Rathaus und Gliesmaroder Straße ebenfalls diese Umleitung und fuhr am Rathaus abweichend von einer Ersatzhaltestelle in der Wilhelmstraße ab.

Die Kurt-Schumacher-Straße wurde für die Landesmeile sowie die Blaulicht- und Technikmeile komplett gesperrt, wovon die Buslinien 420, 426, 431 und 730 betroffen waren. Die Linien 420 und 730 endeten im gesamten Zeitraum am Hauptbahnhof, während die Linien 426 und 431 über Heinrich-Büssing-Ring und Wolfenbütteler Straße zum J.-F.-Kennedy-Platz umgeleitet wurden.

Durch die Vollsperrung des Bohlwegs für den Individualverkehr wegen der dortigen Sportmeile und der Bühne des Landesportsbunds mussten die Buslinien 601 und 620 verkürzt werden und endeten im alten Omnibusbahnhof am Europaplatz.



Bus 1604 auf der Linie 411 biegt wie alle anderen Busse während der Sperrung des Steinwegs zum Tag der Niedersachsen in die Wilhelmstraße ein.



Tw 0762 auf der Linie 3 fährt hier wie gewöhnlich auf den Hagenmarkt zu, während sich Bus 2037 auf der umgeleiteten Linie 423 nähert und später ebenfalls auf den Bohlweg einbiegen wird.



KVM-Bus 2350 ebenfalls auf der Linie 423 und Bus 2121 auf der Linie 413 erreichen die Haltestelle Botanischer Garten Richtung Rathaus.



Auch die WVG mit Bus 003 auf der Linie 230 muss den Steinweg umfahren und fährt gerade am Botanischen Garten ab, gefolgt von Bus 2306 auf der Linie 423 und Tw 1953 auf der Linie 3.



Hier fährt nichts: Die Fahrgäste an der Jasperallee Richtung Rathaus müssen auf die Haltestelle Richtung Gliesmaroder Straße ausweichen.



Bus 2306 biegt dementsprechend auf seiner Rückfahrt vom Grünen Jäger in die Weststadt aus der Jasperallee auf den Hagenring ein.



Bus 2513 befährt die Wolfenbütteler Straße auf Höhe der Leisewitzstraße als Linie 426 zur Pockelsstraße. Die Haltestelle Leisewitzstraße wird jedoch nicht bedient.

Im Straßenbahn-Sektor gab es so gut wie keine Umleitungen. Sowohl der Bohlweg als auch die Kurt-Schumacher-Straße und der Magnitorwall durften von den Straßenbahnen weiterhin befahren werden, wenn auch mit besonderen Sicherheitsvorkehrungen (siehe unten).

Nur während des Umzugs der Vielfalt am Sonntag zwischen ca. 15 und 17:30 Uhr mussten die Linien 4 und 5 umgeleitet werden, da die Georg-Eckert-Straße und der Magnitorwall von dem Umzug gekreuzt wurden. Die Linie 4 fuhr in diesem Zeitraum von der Helmstedter Straße aus über Willy-Brandt-Platz, Campestraße, Lessingplatz, Friedrich-Wilhelm-Straße, Waisenhausdamm und J.-F.-Kennedy-Platz und wieder zurück zur Helmstedter Straße, die Linie 5 nahm die schon häufig genutzte Umleitung vom Waisenhausdamm aus über J.-F.-Kennedy-Platz und Campestraße zum Hauptbahnhof. Dazu wurde im Waisenhausdamm wieder die Ersatzhaltestelle Schloss für die Linien 4 und 5 eingerichtet.



Tw 9561 nimmt am Sonntag als erster Tourenwagen die Umleitung der Linie 4 über den Lessingplatz. Beschildert ist der Wagen als „E Fr.-Wilhelm-Pl.“.



Tw 1957 biegt als Linie 5 von der Stobenstraße aus in den Waisenhausdamm ein und lässt dort gleich seine Fahrgäste aus- und einsteigen.

Sicherheitsvorkehrungen im Straßenbahnsektor

Wie bereits erwähnt durften die Straßenbahnen bis auf eine kurze Ausnahme sämtliche Strecken auch während der Veranstaltung befahren. Um die Sicherheit der Besucherinnen und Besucher zu gewährleisten gab es jedoch zwei Geschwindigkeitsbegrenzungen: auf dem Bohlweg durften die Straßenbahnen zwischen den Haltestellen Schloss bzw. Georg-Eckert-Straße und Rathaus maximal 5 km/h fahren. Auf der Kurt-Schumacher-Straße zwischen dem Hauptbahnhof und dem J.-F.-Kennedy-Platz galt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Beide Maßnahmen galten während der laufenden Veranstaltung, also am Freitag ab 15 Uhr bis Mitternacht, am Samstag ab 9 Uhr bis Mitternacht und am Sonntag ab 9 Uhr bis 19 Uhr. Außerhalb dieser Zeiten wurden die Geschwindigkeitssignale durchgestrichen, so dass die sonst gültigen Höchstgeschwindigkeiten von 30 bzw. 50 km/h galten.

Die Signalanlagen an der Kreuzung Bohlweg/Georg-Eckert-Straße wurden tagsüber ebenfalls abgeschaltet. Zur Vermeidung von Flankenfahrten bei zeitgleicher Abfahrt mehrerer Bahnen galt auf dem gesamten Gleisdreieck ein Begegnungsverbot mit spezieller Vorfahrtsregelung. Straßenbahnen aus der Haltestelle Schloss in Richtung Rathaus bzw. Georg-Eckert-Str. durften als erstes fahren, danach durften die Bahnen vom Rathaus aus Richtung Schloss bzw. Georg-Eckert-Straße fahren und als letztes die Bahnen aus Richtung Georg-Eckert-Straße in Richtung Rathaus bzw. Schloss. Zeitgleiche Fahrten waren auch für entgegengerichtete Bahnen nicht gestattet. Ggf. sprach sich das Fahrpersonal über den Nahbereichsfunk ab.

An weiteren Kreuzungen, an denen die Lichtsignalanlagen während der Veranstaltung abgeschaltet worden sind, galt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h. Zusätzlich sicherten Ordner die Fußgängerüberwege in diesen Bereichen ab.



Begegnungsverbot, Geschwindigkeitssignal und unsere Oldtimer-Haltestelle am Schloss.

Massive Taktverdichtungen und Fahrplananpassung

Über 500.000 Besucher wurden zum Tag der Niedersachsen erwartet und die wollten natürlich auch irgendwie in die Stadt und wieder nach Hause kommen. Aus diesem Grund wurden die Taktungen sämtlicher Bus- und Straßenbahnlinien an allen drei Veranstaltungstagen massiv verdichtet.

Alle Straßenbahnlinien – auch die Linien 4 und 10 – sowie die Buslinien 411, 413, 416, 419 und 420 verkehrten am Freitag und Samstag bis ca. 23:45 Uhr sowie am Sonntag zwischen 9:30 und 19 Uhr im 15-Minuten-Takt. Die Buslinien 422, 423, 431 (zwischen Helmstedter Straße und Mascherode) und 433 (zwischen Hondelage und Querum) fuhren in demselben Zeiträumen im 30-Minuten-Takt. Die Buslinien 421 (zwischen Helmstedter Straße und Heidberg), 424 (zwischen Rühme und Waggum) und 454 fuhren am Sonntag zwischen 9:30 und 19 Uhr im 30-Minuten-Takt. Die Buslinien 427, 465, 480 und 560 der PVG wurden am Sonntag zwischen 9:30 und 19 Uhr zu einem 60-Minuten-Takt ergänzt. Bei den Linien 465 und 560 war dies auch am Freitag- und Samstagabend der Fall. Einzelne zusätzliche Fahrten gab es zudem auf den Linien 430 und 450. Während der ausgeweiteten Betriebszeiten der Linie 4 fuhr die Buslinie 412 wiederum nicht.

Die Buslinien aus dem Umland der KVG Braunschweig, VLG und des Reisebüro Schmidts wurden an diesem Wochenende ebenfalls mit zusätzlichen Fahrten verstärkt.

Zwischen dem Messegelände und der Innenstadt wurde ein P+R-Verkehr im 15-Minuten-Takt eingerichtet. Dieser fuhr über Wassertor, Fr.-Wilhelm-Straße, Waisenhausdamm (mit Haltestelle), J.-F.-Kennedy-Platz und Europaplatz wieder zum Messegelände zurück.

Der Anschlussverkehr am Rathaus begann in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag erst um Mitternacht und am Sonntag um 19 Uhr. In den Nächten auf Samstag und Sonntag gab es zudem einen zusätzlichen Anschlussverkehr um 0:30 Uhr mit den Linien 1, 3, 411, 413 und 416.

Desweiteren wurden verstärkt Gelenkbusse eingesetzt und zusätzliche Bereitschaftsbusse am Rathaus und am Hauptbahnhof bereitgestellt.

Aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Straßenbahnsektor wurden die Fahrzeiten in diesen Bereichen um je eine Minute verlängert. Trotzdem kam es auf allen Linien zu Verspätungen, insbesondere ausgelöst durch das Begegnungsverbot am Schloss und durch die mobilen Sperren, die vor allem bei Regen von den Ordnern nur schwer zu bewegen waren.

In den Tagen vor und nach dem Wochenende gab es zudem insbesondere im Bussektor erhebliche Verspätungen und Behinderungen durch die schon bzw. noch bestehenden Straßensperrungen und den dadurch großräumig umgeleiteten Individualverkehr; zu größeren Problemen kam es jedoch nicht und das zusätzliche Angebot wurde sehr gut angenommen.



Während der offiziellen Eröffnung des Tags der Niedersachsen am Freitagnachmittag begegnen sich Tw 9561 und Tw 1453 direkt vor der Bühne des Landessportbunds.



Tw 9554 durfte am Freitag als einer der wenigen Tourenwagen noch im Hellen Feierabend machen und kommt an der Meile der Kirchen- und Religionsgemeinschaften vorbei.



Tw 9562 auf der Linie 4 biegt von der Georg-Eckert-Straße in den Magnitorwall ein, während im Museumspark die JugendKulturMeile einlädt.



Bus 2532 macht sich auf dem P+R-Verkehr zum Messegelände nützlich, hier am Lessingplatz.



Ungewohntes Bild: die Linie 4 im Sommer im Dunkeln und dazu ein Tramino auf dieser Linie, wie hier in Form von Tw 1956, als Ersatz für den ausgewechselten Tw 9557. Im Hintergrund sieht man zudem die erst kürzlich vom Baugerüst befreite Leuchtreklame der Volksbank.



Auch die Linie 10 sieht man sonst nicht in der Nacht. Tw 9556 und Tw 9561 als letzte Tourenwagen der Verstärkerlinie am Freitagabend in der Haltestelle Schloss.

Rundfahrten im Oldtimer mit Tw 41

Wie sonst zum Stadtfrühling und zum Trendspotterlebnis wurden von uns auch zum Tag der Niedersachsen kostenlose Rundfahrten im Oldtimer angeboten. Diesmal wurde wieder der Tw 41 eingesetzt, welcher am Samstag und Sonntag jeweils zwischen ca. 11:30 und 18 Uhr vom Hauptbahnhof aus über J.-F.-Kennedy-Platz, Schloss und Rathaus zum Inselwall fuhr. Auf der Rückfahrt führte die Fahrt über Leisewitzstraße und durch die sonst nicht genutzte Kurve in den Heinrich-Büssing-Ring zum Hauptbahnhof, so dass die dortige Wendeschleife, die durch die Linien 5 und 10 besetzt war, nicht genutzt werden musste.

Die Fahrplanung war durch den dichten Straßenbahnverkehr auf dem Bohlweg mit der Linie 10 sowie die Langsamfahrstellen und das Begegnungsverbot am Schloss nicht einfach, aber trotzdem möglich. So fuhren wir alle 45 Minuten, zwischenzeitlich mit einer längeren Pause am Inselwall zum Verschnaufen.

Mit über rund 1.200 Fahrgästen am gesamten Wochenende waren unsere Fahrten auch diesmal wieder sehr gut besucht, teilweise kam es fast zu Zuständen wie im E-Wagen nach einem Eintracht-Spiel. Viele Fahrgäste haben sich sichtlich gefreut noch einmal mit ihrer Bahn aus der Kindheit oder Jugend fahren zu können. Unsere Schaffner konnten zudem wieder einige Spenden sammeln, die wie immer dem Erhalt der Fahrzeuge und der weiteren Vereinsarbeit zugutekommen.

Zum Schluss möchten wir uns bei der BSVG und besonders bei unserem Fahrer und Vereinsmitglied Andreas Falkenhagen bedanken. Durch den erhöhten Personalbedarf infolge der Taktverdichtungen stand für unsere Rundfahrten kein Personal zur Verfügung und die Fahrten hätten ausfallen müssen. Andreas hat sich jedoch bereit erklärt seinen schon genehmigten Urlaub zu verschieben, so dass die BSVG ihn für uns einplanen konnte. Ein weiterer Dank gilt unseren Vereinsmitgliedern, die sich wieder als Schaffner zur Verfügung gestellt haben.



Der Zielfilm ist schon mal eingedreht, das Zusatzschild hängt auch schon. Die Liniennummer 1 auf dem Zielfilm, die sicherlich verwirren würde, wurde kurzerhand mit der 1E überklebt.



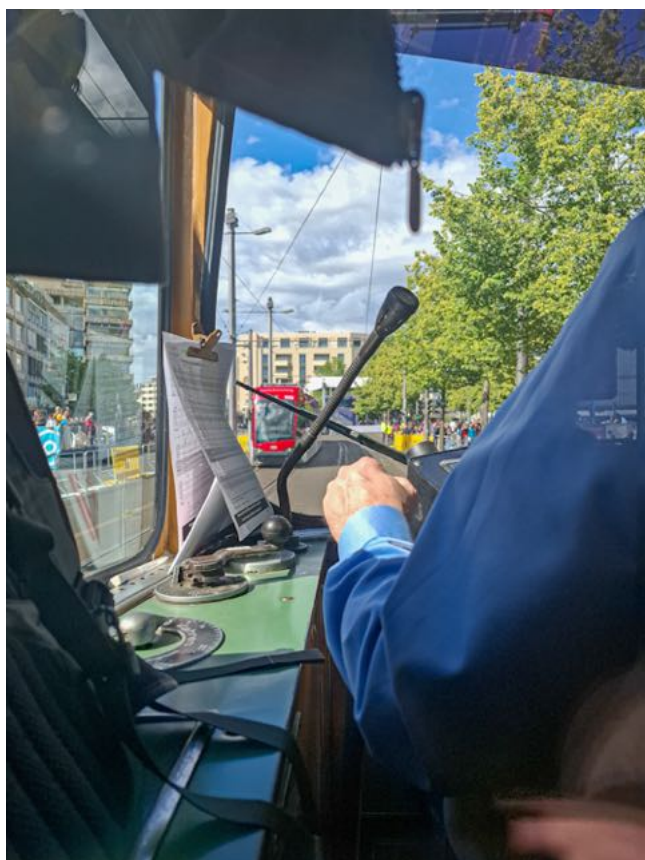
Nach der Ausfahrtroute vom Betriebshof über Georg-Eckert-Straße und Leisewitzstraße, die man selbst schon als Rundfahrt bezeichnen könnte, steigen die ersten Fahrgäste am Hauptbahnhof zu.



Entlang der Blaulicht- und Technikmeile geht es über die Kurt-Schumacher-Straße.



Ganz ohne parallelen Autoverkehr fährt Tw 41 die Stobenstraße Richtung Innenstadt hinunter.



Auf dem Bohlweg geht es langsam durch die Menschenmassen nördlich und südlich der Strecke, zwischendurch mit ganz besonderen Fahrgästen, wie dem Löwen vom Zoll.



Am Inselwall trifft Tw 41 auf den 22 Jahre jüngeren, aber auch nicht mehr modernen Tw 9558, der vor kurzem aber wenigstens einmal neulackiert wurde.



Mitten in der Großstadt und trotzdem im Grünen: Tw 41 am Inselwall vom Neuen Weg aus gesehen.



Während sich die Besucher im Hintergrund über den Sport in der Löwenstadt informieren, quert Tw 41 die Kreuzung zwischen Bohlweg und Georg-Eckert-Straße ...



... um dann die Haltestelle Bohlweg/Damm...pardon, die heißt ja inzwischen Schloss, zu erreichen, wo Tw 1467 entgegen kommt.



Weiter geht es wieder durch die Stobenstraße, die von Tw 41 erklommen wird.



Vor zehn Jahren lag an dieser Stelle noch die Weiche zur Vorsortierung Richtung Weststadt und Broitzem – heute befindet sich der Abzweig erst hinter der Haltestelle J.-F.-Kennedy-Platz.



Auf Zufahrt zur Haltestelle Leisewitzstraße, die am Wochenende sonst nicht mehr bedient wird.



Gut gefüllt, wie so oft an den beiden Tagen, geht es weiter Richtung Hauptbahnhof.



Im Oktober 2004 wurde die Verbindung vom Bürgerpark zum Hauptbahnhof über den Heinrich-Büssing-Ring eröffnet, den Tw 41 hier gerade verlässt ...



... und den Hauptbahnhof wieder erreicht, um eine weitere Rundfahrt im Oldtimer zu starten.

Die Wolfsburger Verkehrs-GmbH

von Leon Kluge (Bilder: Leon Kluge, Vinzent Rudolf; Grafiken: Wolfsburger Verkehrs-GmbH)

Mit einer Flotte von rund 100 Bussen auf 28 Linien bewegt die WVG Wolfsburg im Teilnetz 20. Das Nahverkehrsunternehmen ist eine hundertprozentige Tochter der Stadtwerke Wolfsburg Holding GmbH und beschäftigt rund 270 Mitarbeiter. Mit einem im Oktober 2014 runderneuerten, dichten Liniennetz bringt die WVG täglich knapp 40.000 Menschen auf fünf Millionen gefahrenen Kilometern pro Jahr bequem, schnell und sicher an ihr Ziel.

Die erste Buslinie startete in Wolfsburg bereits 1940, damals noch ein kleiner Ort mit nur 5.000 Einwohnern. Anfang 1975, Wolfsburgs Einwohnerzahl war auf 140.000 gestiegen, wurde der Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs aus den Stadtwerken Wolfsburg AG ausgegliedert und das rechtlich eigenständige Tochterunternehmen Wolfsburger Verkehrs-GmbH gegründet.

Bereits seit 1978 kooperiert die WVG mit Verkehrsunternehmen in der Region. Heute ist sie Partner im Verbundtarif Region Braunschweig (VRB).

Die Stadt Wolfsburg hat zum 01.01.2026 einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag über gemeinwirtschaftliche Personenbeförderungsdienste im Linien- und Linienbedarfsverkehr mit Kraftomnibussen und Kraftfahrzeugen für eine Laufzeit von 15 Jahren, direkt an den internen Betreiber der Stadt Wolfsburg, die WVG, vergeben. Somit ist der öffentliche Personennahverkehr im Teilnetz 20 über die nächsten 15 Jahre in den Händen der WVG.

Fuhrpark

Der vielfältige, schlicht in weiß gehaltene Fuhrpark umfasst aktuell 73 Gelenk- und 33 Solobusse. Zusätzlich gibt es zwei Midibusse.

Gelenkbusse:

Bezeichnung	Baujahr	Stückzahl	Anmerkung
MAN A23 Lion's City GL NG323	2009	2	
Mercedes Benz O530 Citaro Facelift G	2009 / 2010	9	
MAN A40 Lion's City GL NG323	2012	2	
MAN A40 Lion's City GL NG363	2014 – 2018	27	
MAN A23 Lion's City G NG323	2017	1	ex Osnabrück
MAN 18C Lion's City NG330 EfficientHybrid	2019 / 2021	16	
MAN 18C Lion's City NG360 EfficientHybrid	2021	4	
MAN 18E Lion's City NG 544	2025	12	



Die Lion's City Efficient Hybrid decken einen Großteil des modernen Fuhrparks der WVG ab.



Wagen 74 ist als einer der Dienstältesten noch fleißig im täglichen Einsatz.

Solobusse:

Bezeichnung	Baujahr	Stückzahl	Anmerkung
Mercedes Benz O530 Citaro Facelift	2011 – 2012	4	
Mercedes Benz O530 Citaro Facelift LE	2011	1	
Mercedes Benz O530 Citaro Facelift LE MÜ	2011	1	
Mercedes Benz Citaro C2	2012	1	ex Hamburg
MAN A21 Lion's City NL283	2012 - 2016	7	1 ex Helmstedt
MAN A37 Lion's City NL253 Hybrid	2014 - 2018	15	
MAN A21 Lion's City NL363	2019	3	ex Wien
MAN 12E Lion's City NL367	2020	1	ex München



Wagen 80 ist einer von 15 Lion's City Hybrid-Solobussen, die Mitte der 2010er Jahre angeschafft wurden. Baugleiche Fahrzeuge finden sich bspw. bei der ÜSTRA wieder.

Wagen 19 ist der einzige Mercedes Benz O530 Citaro Facelift LE MÜ im Fuhrpark. Im Verbundgebiet findet sich ein baugleiches Fahrzeug bei Reisebüro Schmidt wieder.



Midibusse:

Bezeichnung	Baujahr	Stückzahl	Anmerkung
Tremonia Sprinter City 45 Electric	2024	2	



Die beiden Tremonia-Sprinter ergänzen den Fuhrpark der WVG zur Bedienung des WVG-Plusbusses.

Liniennetz:

Das Liniennetz der Wolfsburger Verkehrs-GmbH (WVG) ist für eine mittelgroße, stark autoorientierte Stadt vergleichsweise klar strukturiert – mit einigen Besonderheiten, die mit der Stadtstruktur und dem Volkswagenwerk zusammenhängen. Die größte Besonderheit ist, dass kaum eine Stadt in Deutschland ein so stark auf ein einzelnes Werk zugeschnittenes Busnetz hat.

Das Stadtbusnetz besteht aus den vier Haupt- bzw. Grundlinien 201, 202, 203 und 204 (im Nachtverkehr verkehren diese Linien unter den Nummern 221, 222, 223 und 224) sowie den sechs ergänzenden Linien 211, 212, 213, 215, 216 und 218 (im Nachtverkehr als Linien 224, 222, 225, 226 und 227, welche eine Kombination aus der 211 und 218 ist).

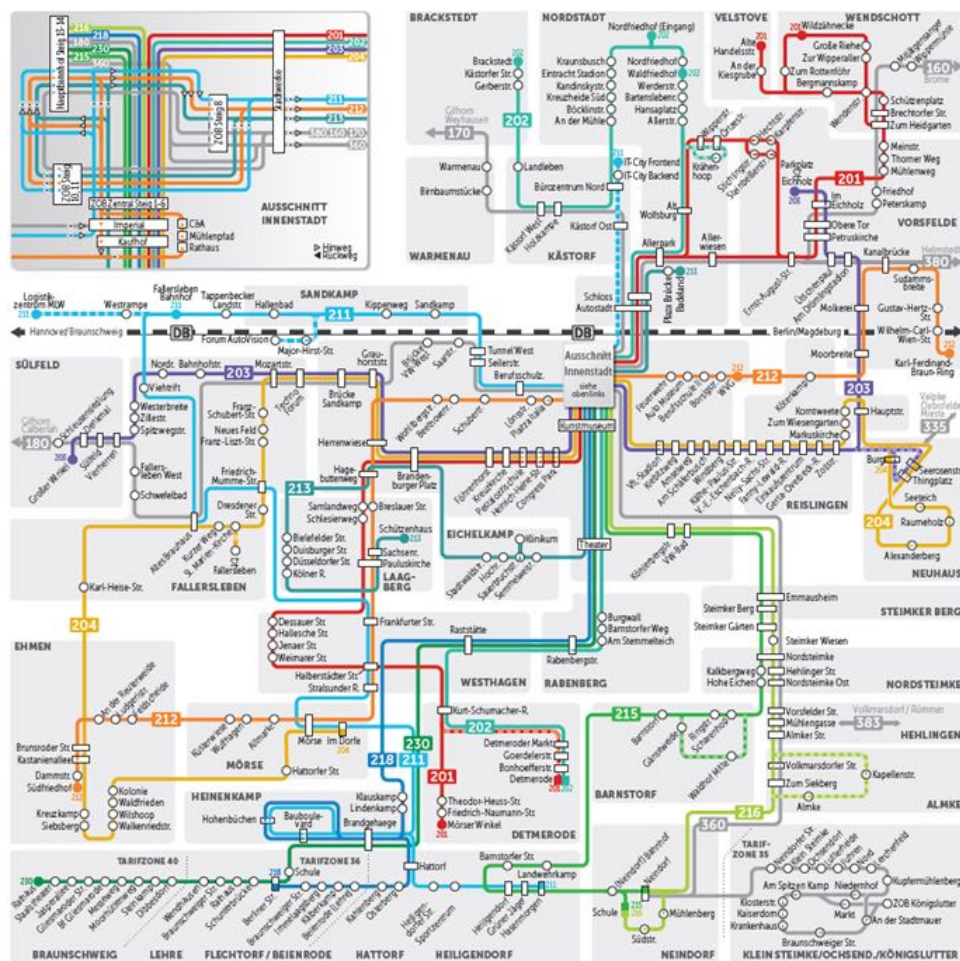
Darüber hinaus bestehen neun Berufsverkehrslinien bzw. VW-Werksbuslinien. Die Linien 261–269 verbinden die Stadtteile mit dem VW-Werk.

Der Schülerverkehr wird sowohl über das vorhandene Angebot als auch mit zusätzlichen Schulverkehrsfahrten abgewickelt. Hinzu kommt die Linie 231, welche die Ortsteile Groß Brunsrode, Essenrode und Flechtorf im Landkreis Helmstedt an die weiterführenden Schulen in Wolfsburg anbindet.

Die Hauptlinien sind als Durchmesserlinie angelegt und verbinden die aufkommensstärksten Stadtteile mit dem Zentrum. Tagsüber verkehren die Linien 201 und 202 in einem Takt von 15

Minuten, die Linien 203 und 204 verkehren in einem 30-Min-Takt, wobei sich zwischen den Stadtteilen Fallersleben und Reislingen diese zu einem 15-Min-Takt überlagern. So ergeben sich im Stadtkernbereich über alle Grundlinien 15-Min-Takte in der Hauptverkehrszeit (HVZ) sowie 30- bis 60-Min-Takte in der Schwachverkehrszeit (SVZ).

Die Ergänzungslinien verbinden die übrigen bzw. äußeren Stadtteile Wolfsburgs mit dem Zentrum. Die Linien 212



Das Liniennetz der VWG.

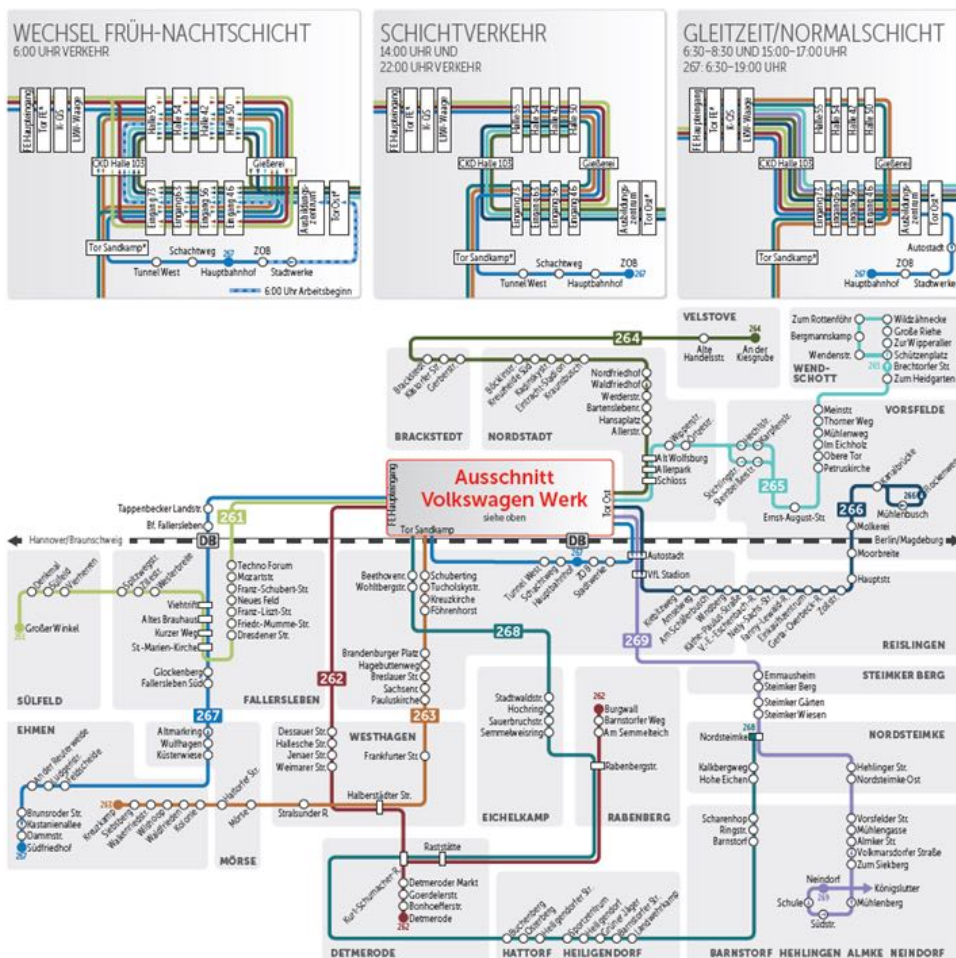
und 213 sind als Durchmesserlinie konzipiert und verkehren in der HVZ in einem Takt von 30 Minuten. Die Linien 215, 216 und 218 verbinden als Radiallinien die südlichen Stadtgebiete mit dem Zentrum. Diese verkehren in der HVZ in einem Takt von 60 Minuten.

Die dem Teilnetz Wolfsburg zugeordnete RegioBus-Linie 230 verbindet die Oberzentren Braunschweig und Wolfsburg. Der Linienweg verläuft über Wendhausen, Lehre und Flechtorf. Fast alle Fahrten der Linie 230 verkehren auf einem direkten Linienweg, ohne den Umweg über Beienrode und Hattorf. Diese Ortsteile werden über die Stadtbuslinie 218 bedient und mit der 230 in Flechtorf verknüpft. Der Ortsteil Hattorf besitzt zusätzlich eine Anbindung durch die Linie 211. In der Gemeinde Lehre werden weitere Ortschaften über das dortige flexo-Angebot in Lehre an die RegioBus-Linie 230 in und aus Richtung Braunschweig und Wolfsburg angebunden. Der Linienweg der 230 führt über das Gewerbegebiet Heinenkamp und ermöglicht damit eine direkte Anbindung aus den Richtungen Braunschweig, Wolfsburg und Lehre. Dieses Angebot soll die Attraktivität der Linie für den Pendler- und Einkaufsverkehr steigern. Das Angebot orientiert sich u. a. auch deshalb an den Öffnungszeiten der dortigen Betriebe.

Im Jahr 2024 wurde der VWG PlusBus eingeführt, welcher die bisherigen Anrufsammeltaxen-Verkehre in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag ersetzt hat. Dieses Angebot ist in der gesamten Tarifzone 20 nutzbar. Darüber hinaus wurden die Bedienzeiten ausgeweitet und der Komfortzuschlag ist entfallen. Damit wird das bestehende ÖPNV-Angebot ergänzt bzw.

erweitert. Das PlusBus-Angebot ist per App oder telefonisch von Montag bis Freitag im Zeitfenster von 10:00–14:00 Uhr sowie von 16:00–20:00 Uhr buchbar sowie weiterhin in den Zeiträumen Freitag auf Samstag von 20:00–05:00 Uhr und Samstag auf Sonntag von 20:00–08:00 Uhr. Ziel ist es, dass sich die Linien- und Bedarfsverkehre gegenseitig beflügeln und Synergieeffekte geschaffen werden. Eine parallele Bedienung zum Linienverkehr ist daher softwareseitig ausgeschlossen.

Zum Teilnetz 20 gehören ebenfalls die Berufsverkehre der WVG zum VW-Werk innerhalb der Stadt Wolfsburg. Die Besonderheit der Berufsverkehre ist, dass sie nach § 42 PBefG und nicht als Werksverkehre nach § 43 PBefG genehmigt sind. Sie stehen damit außerhalb des VW-Werks grundsätzlich allen Nutzern zur Verfügung. Durch diesen Zuschnitt des Teilnetzes 20 hat das Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, die Verkehre so zu planen, dass ein möglichst großer Teil der Fahrgäste im dichten Takt umsteigefrei fahren kann und die Verknüpfungen betrieblich und im Fahrgastinteresse gestaltet sind.



Das Liniennetz des Werksverkehrs der WVG zum VW-Werk.

Elektromobilität

Die E-Mobilität bei der Wolfsburger Verkehrs-GmbH entwickelte sich schrittweise aus der allgemeinen Mobilitätsstrategie der Stadt Wolfsburg – und ist heute ein zentraler Bestandteil des Nahverkehrs.

Ein wichtiger Startpunkt war die Wolfsburger Elektromobilitätsstrategie von 2016. Damals beschlossen die Stadt Wolfsburg und Volkswagen AG im Rahmen der Initiative „#WolfsburgDigital“, die Stadt zu einem Vorreiter der Elektromobilität zu machen. Ziel war unter anderem ein deutlich stärker elektrifizierter Verkehr bis 2025.



Mit diesem batterieelektrischen Solobus von MAN durfte die WVG den Einstieg in die E-Mobilität ausgiebig testen.

Die WVG begann daraufhin, sich intensiver mit alternativen Antrieben im ÖPNV zu beschäftigen. Parallel entstanden in Wolfsburg mehr Ladepunkte, E-Scooter-Angebote und digitale Mobilitätsprojekte. Die E-Mobilität wurde Teil der nachhaltigen Mobilitätsstrategie.

Der eigentliche große Schritt kam mit der Einführung batterieelektrischer Busse. Die WVG setzte zunächst auf Test- und Vorbereitungsphasen, bevor die Flotte größer elektrifiziert wurde.

Ein Meilenstein war 2025 die Übergabe von zwölf vollelektrischen Gelenkbussen vom Typ MAN Lion's City 18 E. Damit begann erstmals ein größerer regulärer Einsatz von E-Bussen im Wolfsburger Liniennetz.

Die Fahrzeuge besitzen große Dachbatterien und haben Reichweiten, die den täglichen Betrieb ohne Zwischenladung ermöglichen. Jeder Bus bietet Platz für rund 120 Fahrgäste. Gleichzeitig investierte die WVG auch in Infrastruktur und Betriebshoftechnik.

Eine Rundfahrt auf ungewohnten Wegen: Besuch aus Großbritannien

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

Im März dieses Jahres erhielt die BSVG eine ungewöhnliche Anfrage: eine Gruppe englischsprachiger Eisen- und Straßenbahnfreunde möchte eine Rundfahrt mit der Straßenbahn durch Braunschweig unternehmen und insbesondere nicht im planmäßigen Betrieb genutzte Streckenabschnitte und Gleisverbindungen befahren. Die BSVG selbst wusste mit der Anfrage nicht viel anzufangen und hat diese nach interner Rücksprache abgelehnt. Gleichzeitig verwies man jedoch auch auf unseren Verein bezüglich einer Routenplanung, was man gerne annahm. Nach einer Zusage unter Vorbehalt haben wir nochmal Kontakt mit der BSVG aufgenommen, deren einzige Vorgabe die Erstellung einer Tourenmappe zur Vorlage war. Selbstverständlich haben wir das gerne gemacht und einen Fahrplan erstellt, der (fast) jedes unbefahrene Schienenstück in unserem Netz berücksichtigte.

Doch was sind das für Menschen die solch eine spezielle Anfrage stellen? Es ist u.a. die „The Branch Line Society“, kurz BLS, aus Großbritannien. Sie ist der größte Amateurverein zur Erforschung von Eisenbahninfrastruktur und -geschichte im Vereinigten Königreich, gegründet 1955 und mit über 2.500 Mitgliedern. Auch wenn sich der Name des Vereins auf Nebenstrecken bezieht, interessieren sich die Mitglieder inzwischen auch für Hauptstrecken und eben auch Straßenbahnbetriebe, und dabei insbesondere für die Infrastruktur und den Betrieb.

Neben der BLS war auch die „Interessengemeinschaft zur Bereisung von Straßenbahn- und Eisenbahnstrecken“ dabei, kurz IBSE. Der Verein besteht aus einer Gruppe von Eisenbahnfreunden, die sich insbesondere für sonst nicht so einfach zu befahrene Eisenbahn- und Straßenbahnstrecken interessieren.

Die Rundfahrt durch Braunschweig war der letzte Programmpunkt einer dreitägigen Exkursion der BLS und der IBSE vom 13. bis zum 15. Juni rund um Braunschweig. So ging es für die rund 40 Teilnehmenden mit der V45 211 des Vereins Braunschweiger Verkehrsfreunde (VBV) quer durch das Netz der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter und in den Lokpark an der Borsigstraße, mit einem Esslinger Triebwagen über die Güterumgebungsbahn in Hannover bis zum Kaliwerk Bokeloh bei Wunstorf und zurück über die Warnetalbahn, sowie über die Grubenbahnstrecke zur Schachanlage Asse bei Wittmar und zur Moorbahn Großes Moor in Westerbeck bei Gifhorn. Am Abend des 15. Juni war dann unsere Sonderfahrt dran, die gegen 17:50 Uhr begonnen hat.

Unsere angedachte und mit Urs Kramer von der IBSE abgesprochene Route führte vom Hauptbahnhof, wo die Gäste zugestiegen sind, über Leonhardstraße zum Stadion, über Lessingplatz zur Weserstraße, wieder über Lessingplatz zur Carl-Miele-Straße, zurück in die Stadt durch die Friedrich-Wilhelm-Straße, den Lessingplatz und die Kurt-Schumacher-Straße nach Stöckheim, zurück über Heidberg, Leisewitzstraße, Kurt-Schumacher-Straße und die Schleife Hauptbahnhof zum Tram-Depot und am Ende nochmal über Kurt-Schumacher-Straße, Lessingplatz, Friedrich-Wilhelm-Straße und Leisewitzstraße wieder zum Hauptbahnhof.

Aufgrund der Teilnehmerzahl von ungefähr 40 Personen aus aller Welt war der Tw 41 ideal für diese Gruppe geeignet, hat der Wagen doch je nach Schild bzw. Aufkleber im Fahrzeug 41 bzw. 42 Sitzplätze, weshalb er von der Gruppe auch gewählt wurde.

Auch wenn die Fahrt offiziell bei der BSVG gebucht wurde, haben unsere Vorstandsmitglieder Bernd Hantschick und David Köhler sowie meine Wenigkeit die Fahrt begleitet, nachdem wir vorher bereits mit der Fahrplanung betraut waren. Im Tram-Depot konnten wir so vorher unsere Flaggen anbringen, unser Vereinslogo in die Seitenzielfilme eindrehen und pünktlich losfahren.

Während der Fahrt hat David (der einzige von uns mit ausgeprägten Englischkenntnissen) einige Erläuterungen zur Straßenbahn in Braunschweig zum Besten gegeben, wobei die Teilnehmenden offensichtlich schon sehr gut vorbereitet waren. Viele haben nämlich die abgefahrende Strecke auf vorbereiteten Karten nachgezeichnet und waren entsprechend konzentriert.

Fotohalte wurden am Stadion, an der Weserstraße und an der Carl-Miele-Straße eingerichtet, wobei diese aufgrund des eng gestrickten Fahrplans ziemlich kurz ausfallen mussten. Tatsächlich waren die Teilnehmenden sehr diszipliniert und immer wieder pünktlich im Fahrzeug.

Zwei kurzfristige Abweichungen vom geplanten Streckenverlauf gab es dann doch noch: wenige Tage vor der Fahrt wurde die zwischenzeitlich defekte Weiche an der Carl-Miele-Straße aus der Schleife heraus nach Wenden wieder freigegeben, so dass wir diesen Abzweig dann auch noch befahren konnten. Eine während der Fahrt von den Teilnehmenden gewünschte Komplettumfahrung des Tram-Depots unter Nutzung des Verbindungsgleises von der Depot-Ausfahrt zur Depot-Einfahrt konnte mit Erlaubnis der Fahrdienstleitung ebenfalls kurzfristig noch in das Programm aufgenommen werden, was zu großer Freude führte. Mit 71 gefahrenen Kilometern quer durch das Streckennetz war es für den erst letztes Jahr wieder in Betrieb genommenen Tw 41 wohl die bisher längste durchgehende Sonderfahrt, die nach knapp vier Stunden kurz vor 22 Uhr am Hauptbahnhof mit vielen glücklichen Gesichtern wieder endete.

Mehr Informationen zur BLS und zur IBSE findet man auf deren Internetseiten:

The Branch Line Society: <https://www.branchline.uk/home.php>

IG. zur Bereisung von Straßenbahn- und Eisenbahnstrecken: <https://www.ibse.de/index.php>



Die rund 40 Teilnehmenden sind am Hauptbahnhof zugestiegen, die Fahrt kann losgehen.



Erster Fotohalt am Stadion in der Wendeschleife – heute aber ohne Fußballfans.



Weiter geht es zur Weserstraße, wo nach dem Fotohalt natürlich das linke Gleis in der Ankunft befahren wurde, denn es wird ja schließlich seltener genutzt.



David erzählt der Reisegruppe immer wieder interessante Fakten über die Braunschweiger Straßenbahn, wie hier auf Höhe des ehemaligen Betriebshof Hamburger Straße.



Wieder in Richtung Norden unterwegs geht es diesmal am Stadion vorbei nach Rühme.



An der Carl-Miele-Straße suchen sich die Teilnehmenden noch ihre Standpunkte für die perfekten Fotos unseres Oldtimers ...



... bevor wir natürlich auch noch ein richtiges Gruppenfoto gemacht haben.



Neben seiner Tätigkeit als Erklärbar durfte David auch als Signalschlüsseler und Weichensteller agieren, wie hier vor dem Schloss, wo er dann auch noch Zeit für ein Foto hatte. Im Hintergrund sieht man noch die Reste vom Tag der Niedersachsen, der einen Tag vorher endete.



Kurz vor 22 Uhr kamen wir wieder am Hauptbahnhof an, wo uns die Gruppe wieder verlassen hat. Vorher musste noch unbedingt ein Abschiedsfoto mit unserem Fahrer Peter Niemann gemacht werden, für den es auch eine besondere Fahrt war ...

... denn für Peter war es die letzte Sonderfahrt. Seit 2014 war er bei der BSVG angestellt und ist bereits seit einiger Zeit im Rentenalter, fuhr jedoch nebenbei auf geringfügiger Basis weiter und verlässt das Unternehmen Ende Juli endgültig auf eigenen Wunsch, weil es „nach 48 Arbeitsjahren auch mal reicht“. Als Museumswagenfahrer war Peter auch oft für die BIN unterwegs, u.a. bei den Rundfahrten im Oldtimer sowie bei mehreren Nikolaus- und Neujahrsfahrten. Die Rundfahrt für die IBSE und die BLS war nun seine letzte Sonderfahrt. Für seine stets freundliche Art, die angenehme Fahrweise und die immer gute Zusammenarbeit hat sich die BIN mit einer Tafel Schokolade und einem Anstecker in Form von Tw 41 bei ihm bedankt, und auch unsere Gäste haben ihn mit tosendem Applaus verabschiedet.



Impressionen von der KVB-Linie 7 – Auf den Spuren der KFBE

von Bernd Hantschick (Bilder: Bernd Hantschick)

Eine Dienstreise nach Köln gab die Gelegenheit, einmal auf den Spuren der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE) zu fahren. In den Jahren 1893 bis 1896 wurde die auf Betreiben der in Frechen ansässigen Tonwarenindustrie und der Betreiber der Braunkohlengruben erstellte Bahnlinie in Betrieb genommen.

Die Strecke für die auf Normalspur verkehrenden Güterzüge führte bis zum Bahnhof Köln-Ehrenfeld, während die auf Meterspur verkehrenden Personenzüge am Militärring abzweigten und weiter über die Dürener Straße Richtung Innenstadt bis in die Nähe des Rudolfplatzes fuhren. Letztere wurde 1914 teilweise neu trassiert, umgespurt und elektrifiziert.

Die Betriebsführung ist 1955 an die KVB übergegangen. 1969 wurde sie zum Neumarkt verlängert und als Linie 20 in das Netz der Kölner Straßenbahnen integriert. Heute fährt sie als Linie 7 von Benzelrath bis Zündorf. Es gibt einen Mischbetrieb BOStrab/EBO. Der Übergang erfolgt am Abzweig der Güterstrecke am Militärring.



Einstieg an der Haltestelle Heumarkt



Links: An der Haltestelle „Frechen Kirche“ Übergang zur eingleisigen Strecke durch die Fußgängerzone in der Hauptstraße, rechts: Fahrt durch die Fußgängerzone



Oben links: Endhaltestelle „Frechen-Benzelnath“.

Oben rechts: Begegnung mit einem Güterzug auf der EBO-Strecke an der Haltestelle Marsdorf.

Links: Haltestelle „Neumarkt“. Hier wendeten die Düwag-Züge zu Zeiten der Straßenbahnlinie 20 über das vorne sichtbare Gleis in den nördlichen Bereich des Neumarktes.



Bauarbeiten und betrieblich Interessantes

von David Köhler (Grafik: BSVG)

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

Umleitung der Linie 423 im Bereich Weststadt

Wegen eines Rohrbruchs in der Straße Am Lehmanager musste die Buslinie 423 in der Weststadt ab dem 23. Februar für wenige Tage umgeleitet werden.

Stadtauswärts verkehrte sie nach der Haltestelle „Hebbelstraße“ zur „Ersatzhaltestelle An den Gärtnerhöfen“ und weiter zur Haltestelle „Donauknoten“. Die Haltestellen „Neckarstraße“, „Am Lehmanager“, „Isarstraße“, „Havelstraße“ und „Lichtenberger Straße“ entfielen.

In Fahrtrichtung stadteinwärts fuhr sie nach der Haltestelle „Isarstraße“ zur Haltestelle „SEV Am Lehmanager“, weiter zur Ersatzhaltestelle „An den Gärtnerhöfen“ und anschließend zur „Hebbelstraße“. Die regulären Haltestellen „Am Lehmanager“ und „Neckarstraße“ konnten in dieser Richtung nicht bedient werden

Umleitung der Linie 420 im Bereich Innenstadt

Wegen Bauarbeiten im Bereich Am Ritterbrunnen, musste die Buslinie 420 vom 27. Februar bis 2. März umgeleitet werden.

Vom „Hauptbahnhof“ wurde sie über den Ring und die Jasperallee zur Haltestelle „Rathaus“ in der Wilhelmstraße umgeleitet. Die Haltestellen „Campestraße“, „John-F.-Kennedy Platz“ und „Schloss“ konnten in diesem Zeitraum stadteinwärts nicht bedient werden.

Bauarbeiten an der Haltestelle „Bürgerpark“

Wegen Sanierungsarbeiten an der Haltestelle „Bürgerpark“, entfiel diese für die Straßenbahn vom 4. März bis 3. Juni.

Umleitung der Linie 424 im Bereich Carl-Giesecke-Straße

Wegen Bauarbeiten an der Carl-Giesecke-Straße, musste die Buslinie 424 vom 9. März bis 15. Mai umgeleitet werden.

Fahrten mit dem Ziel „Gewerbegebiet Waller See (Ost)“ blieben auf der Hansestraße. Die Haltestellen „Christian-Pommer-Straße“, „Pillmannstraße“, „Carl-Giesecke-Straße“ und „Hansestraße West“ entfielen. Ersatzhaltestellen „Christian-Pommer-Straße“ oder „Gewerbehof Hansestraße“ auf der Hansestraße wurden bedient.

Fahrten mit dem Ziel „Hansestraße West“ verkehrten über die Christian-Pommer-Straße. Start und Endpunkt dieser Fahrten ist die Haltestelle „Christian-Pommer-Straße Mitte“ gewesen. Für die Haltestelle „Carl-Giesecke-Straße“ in Richtung stadteinwärts wurde eine Ersatzhaltestelle auf der Christian-Pommer-Straße eingerichtet. Die Haltestelle „Hansestraße West“ konnte während der Bauarbeiten nicht bedient werden.

Fahrten von und zur „Christian-Pommer-Straße Mitte“ waren nicht betroffen.

Umleitung der Linien 416 und 480 im Bereich Watenbüttel

Wegen Bauarbeiten an der Celler Heerstraße, zwischen Auffahrt BAB 392 und Am Grasplatz, mussten die Buslinien 416 und 480 ab 9. März in stadteinwärtiger Richtung umgeleitet werden.

Die Linie 416 wurde stadteinwärts zwischen den Haltestellen „Am Grasplatz“ und „Bockshornweg“ umgeleitet. Die Haltestellen „Schlesierweg“ und „Zum Wiesengrund“ entfielen.

Die Linie 480 fuhr stadteinwärts nach der Haltestelle „Am Grasplatz“ ebenfalls eine Umleitung und kehrte an der Haltestelle „Amalienplatz/Weißes Ross“ auf ihren regulären Linienweg zurück. Die dazwischenliegenden Haltestellen „Schlesierweg“, „Zum Wiesengrund“, „Bockshornweg“, „Am Mühlengraben“, „Biberweg“, „Varrentrappstraße“, „Bei dem Gerichte“ und „Klinikum Celler Straße“ entfielen.

In Fahrtrichtung stadtauswärts verkehrten beide Linien auf ihrem regulären Linienweg. Die Haltestelle „Schlesierweg“ konnte jedoch wegen der parallel stattfindenden Haltestellensanierung in beiden Fahrtrichtungen nicht bedient werden.

Gleisbauarbeiten Hauptbahnhof

Wegen Bauarbeiten an den Weichen vor der Haltestelle „Hauptbahnhof, Viewegs Garten“, musste die Stadtbahnlinie 5 vom 16. März bis 17. April umgeleitet werden.

Die Linie 5 wurde zwischen „Hauptbahnhof“ und „Schloss“ über die Campestraße umgeleitet. Auf der Umleitungsstrecke bediente sie zusätzlich die Haltestellen „Campestraße“ und „John-F. Kennedy-Platz“. Am „Schloss“ wurde eine Ersatzhaltestelle im Waisenhausdamm eingerichtet.

Aufgrund der Umleitung konnten die Haltestellen „Willy-Brandt-Platz“, „St. Leonhard (Stadthalle)“, „Am Magnitor“, „Museumstraße“ und „Georg-Eckert-Straße“ von der Linie 5 in diesem Zeitraum nicht bedient werden.

Fahrplanwechsel bei der BSVG

Zum 23. März trat ein neuer Fahrplan bei der BSVG in Kraft. Veränderungen gab es vor allem auf den Buslinien 421 und 434.

Linie 434 verkehrt nun von montags bis freitags zwischen 8 und 20 Uhr nur bis Thune. Für Verbindungen über Harxbüttel in Richtung Groß Schwülper entstand gleichzeitig ein alternatives Angebot durch die neuen Buslinien 112 und 116 der Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn (VLG). Diese verkehren montags bis freitags stündlich in einem Rundkurs über Wenden, Thune, Eickhorst, Vordorf, Meine, Rethen, Adenbüttel, Groß Schwülper, Lagesbüttel und Harxbüttel zurück nach Wenden sowie in der Gegenrichtung. Im Abendverkehr ergänzt die Linie 434 weiterhin Fahrten über Thune und Harxbüttel bis nach Groß Schwülper, wenn die neue VLG-Verbindung nicht mehr unterwegs ist. Am Wochenende bedient die Linie 434 neben Thune auch Harxbüttel weiterhin stündlich. In den Tagesrandzeiten werden einzelne Fahrten durch Anruf-Linien-Taxis ersetzt. Für den Schülerverkehr gibt es gezielte Einzelfahrten auf dem jeweils erforderlichen Linienabschnitt. Um die Linie 434 auf die Taktzeiten des VLG-Ringbusses in beiden Fahrtrichtungen abzustimmen, verkehrt die Linie 434 tagsüber abwechselnd alle 15 und alle 45 Minuten.

Auf der **Linie 421** wurde der Takt zwischen den Haltestellen „Braunschweig, Sachsendamm“ und „Wolfenbüttel, In den Schönen Morgen“ angepasst. Die Busse verkehren dort künftig nur noch stündlich. Der Halbstunden-Takt zwischen „Sachsendamm“ und „Helmstedter Straße“ bleibt unverändert bestehen. Die Stadtteile Melverode und Stöckheim bleiben durch weitere Busverbindungen (431) sowie die wieder verkehrende Stadtbahnlinie 1 weiterhin gut angebunden.

Hintergrund der Kürzungen ist, dass es sich bei beiden Linien um sogenannte „lokale Verkehre“ handelt, welche bisher durch den Regionalverband mitfinanziert wurden. Da dieser Teil der Finanzierung nicht mehr gegeben ist, sind die Kürzungen im Angebot erforderlich gewesen.

Ebenfalls traten kleinere Veränderungen auf den **Linien 413, 424, 433, 455 und 466** in Kraft. Diese betreffen in erster Linie die Abfahrtszeiten einzelner Fahrten.

Bauarbeiten an der Haltestelle „Richmondweg“

Wegen Sanierungsarbeiten an der Haltestelle „Richmondweg“ vom 13. April bis 12. Juni, entfiel diese und wurde teilweise ersetzt.

Für die Stadtbahn wurde die Haltestelle ersatzlos aufgehoben.

Für die Buslinien in Richtung Stadtauswärts wurde eine Ersatzhaltestelle eingerichtet, die Fahrtrichtung stadteinwärts war von den Bauarbeiten nicht betroffen.

Freigabe der Görlitzstraße in Meverode

Nach vierzehnmonatiger Bauzeit wurden die Bauarbeiten an der Görlitzstraße abgeschlossen. Damit konnten die Buslinien 421 und 431 seit Montag, 20. April, wieder über die Görlitzstraße fahren und die Haltestellen „Liegnitzstraße“ und „Görlitzstraße“ bedienen.

BSVG nimmt neue Lade-Infrastruktur im Stadtgebiet in Betrieb

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) hat die neue Pantographen-Ladeinfrastruktur für ihre Elektrobusflotte offiziell in Betrieb genommen.

Insgesamt stehen Ladepunkte an der Endhaltestelle „Eutschenwinkel“ in Leiferde, am Bahnhof Wolfenbüttel sowie in der Wilhelmstraße. Zusätzlich wurde ein Ladepunkt auf dem Busbetriebshof Lindenberg errichtet.

Bisher haben alle Braunschweiger Mercedes-Benz E-Busse im Depot geladen. Die neuen Ladepunkte ermöglichen es den Elektrobussen nun auch, während regulärer Wendezeiten Strom nachzuladen. Im Regelfall stehen dafür 20 bis 30 Minuten zur Verfügung. Dabei können pro Ladevorgang bis zu 150 kWh nachgeladen werden. Selbst unter anspruchsvollen Winterbedingungen mit Tagesdurchschnittstemperaturen unter 0 Grad Celsius entspricht dies einer zusätzlichen Reichweite von rund 50 Kilometern.

An den Ladepunkten sind Ladeleistungen von bis zu 300 kW möglich. Die tatsächliche Leistung variiert je nach Standort und vorhandener Netzsituation. Während am Eutschenwinkel eine eigene Trafostation errichtet wurde und dort an das Mittelspannungsnetz angeschlossen ist, erfolgen die Anschlüsse an der Wilhelmstraße und dem Bahnhof Wolfenbüttel über das Niederspannungsnetz.

Im Linienbetrieb können die 18 Gelenkbusse vom Typ eCitaro G die Lademöglichkeit nutzen. Diese Fahrzeuge haben einen Stromabnehmer, den sogenannten Pantographen, auf dem Dach montiert. Fährt der Bus unter den Mast, kann der Pantograph ausgefahren werden und den Strom abnehmen.

Derzeit laufen noch Schulungen für das Fahrpersonal im Umgang mit der neuen Ladeinfrastruktur. Nach Abschluss dieser Schulungen können die entsprechend qualifizierten Fahrerinnen und Fahrer die Pantographen-Ladepunkte regulär im Linienbetrieb nutzen.

Die Kosten für die Planung, Bau und Vorbereitung der Infrastruktur lagen bei etwa 1,6 Millionen Euro. Das Projekt wird im Rahmen der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ mit insgesamt 570.000 Euro durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) gefördert. Fördermittel dieser Maßnahme werden auch im Rahmen des Deutschen Aufbau- und Resilienzplans (DARP) über die europäischen Aufbau- und Resilienzfazilitäten (ARF) im Programm NextGenerationEU bereitgestellt. Die Förderrichtlinie wird von der NOW GmbH koordiniert und durch den Projektträger Jülich (PtJ) umgesetzt.

Busbeschleunigung für Braunschweig

Zur Attraktivitätssteigerung und zur Verbesserung des Betriebs- und Verkehrsablaufes im ÖPNV werden die Stadt Braunschweig und die Braunschweiger Verkehrs-GmbH die Busbeschleunigung im Stadtgebiet ausbauen. Die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) fördert die erste Phase des Projekts zur Busbevorrechtigung mit 2,9 Millionen Euro bei Gesamtkosten von rund 4,1 Millionen Euro. Die zugrundeliegende Technologie wurde mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt entwickelt und wird europaweit in Braunschweig erstmalig flächendeckend eingesetzt.

Eine Verlustzeitenanalyse hat festgestellt, dass für Verzögerungen im Busverkehr vorrangig verkehrstechnische Gründe relevant waren und Verbesserungen an den Ampeln zu deutlich geringeren Verlustzeiten führen. Bei den untersuchten Linien konnten Verlustzeiten zwischen 16 und 30 Prozent ermittelt werden, die mit der Umsetzung des geförderten Projekts bis zu 80 Prozent kompensiert werden können.

Bei der digitalen Busbeschleunigung meldet sich ein Bus über Funk bei Annäherung an der Ampel an und übermittelt dabei seine Fahrtroute über die Kreuzung. Da der Bus bis zum Verlassen der Kreuzung kontinuierlich seine Position übermittelt, kann das Steuergerät der Ampel präzise eine Grünphase für die Route des Busses einstellen. Durch dieses genaue Timing und durch softwareseitig optimierte Strategien in der Ablaufsteuerung der Ampelphasen kann die Beeinträchtigung der anderen Verkehre auf ein Minimum reduziert werden.

Insgesamt 106 Knotenpunkte werden mit dieser zeitgemäßen und zukunftssicheren digitalen Technik für die Busbeschleunigung ausgestattet. Hierzu werden ausschließlich vorhandene Lichtsignalanlagen aufgerüstet. Im Rahmen dieser Förderung werden zunächst 53 der 106 Lichtsignalanlagen aufgerüstet. Die Errichtung neuer Anlagen ist nicht vorgesehen. Die Busse der BSVG werden begleitend für die digitale Kommunikation mit den Ampeln vorbereitet. Sie verfügen bereits über geeignete Bordrechner (IBIS), die lediglich erweitert werden. Insgesamt sind 174 Fahrzeuge der BSVG aufzurüsten. Die Aufrüstung wird ca. 18 Monate dauern.

Für den Betrieb und alle baulichen Maßnahmen an den Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet hat die Stadt Braunschweig einen festen Vertragspartner als Dienstleister verpflichtet. Auftragnehmer ab diesem Jahr ist die Braunschweiger Versorgungs-AG & Co. KG (BS|ENERGY), die insbesondere im Verkehrsbereich die Leistungen durch ihre Tochtergesellschaft, die BELLIS GmbH, erbringen lassen wird.

Das Gesamtprojekt soll über einen Zeitraum von insgesamt fünf Jahren bis Ende 2030 durchgeführt werden. Der vorliegende Förderantrag bezieht sich zunächst auf die Umsetzung der Stufen 1 bis 3 in den Jahren 2026 bis 2028. Für die restlichen 53 Knotenpunkte (Stufen 4 und 5) sind weitere Kosten von 2,7 Millionen Euro veranschlagt. Hierfür soll ein weiterer Förderantrag gestellt werden. Das für den Förderantrag notwendige Rahmenkonzept, das nicht förderfähig ist, hat der Regionalverband Großraum Braunschweig mit 75 Prozent kofinanziert.

Bauarbeiten an der Haltestelle „Schloss“

Während der Sommerferien werden die Weichenanlagen an der Haltestelle „Schloss“ umfassend erneuert. Die Bauarbeiten finden von Donnerstag, 2. Juli, bis Mittwoch, 12. August, statt. Während dieses Zeitraums kann die Haltestelle „Schloss“ durch die Stadtbahn sowie die Buslinien 601 und 620 nicht bedient werden.

Die Stadtbahnlinien 1 und 2 verkehren zwischen „Hauptbahnhof“ und „Rathaus“ über die Georg-Eckert-Straße. Auf diesem Umleitungsweg werden die Haltestellen „Willy-Brandt-Platz“, „St. Leonhard (Stadthalle)“, „Am Magnitor“, „Museumstraße“ sowie „Georg-Eckert-Straße“ bedient. Die Haltestellen



„Campestraße“ und „John-F.-Kennedy-Platz“ entfallen für diese Linien während der Bauzeit.

Die Stadtbahnlinie 3 hält anstelle der regulären Haltestelle „Schloss“ an einer Ersatzhaltestelle am Waisenhausdamm. In Richtung Volkmarode fährt die Linie von dort über „John-F.-Kennedy-Platz“, „Campestraße“ und „Hauptbahnhof/Viewegs Garten“ und anschließend parallel zu den umgeleiteten Linien 1 und 2 bis zum „Rathaus“. Von dort setzt sie ihre Fahrt auf dem regulären Linienweg fort. In der Gegenrichtung gilt die gleiche Streckenführung.

Auch die Stadtbahnlinie 5 nutzt die Ersatzhaltestelle am Waisenhausdamm und fährt anschließend über „John-F.-Kennedy-Platz“ und „Campestraße“ zum „Hauptbahnhof“.

Um zuverlässige Anschlüsse an die Stadtbahn sicherzustellen, werden die Fahrzeiten der Buslinien 445 und 465 angepasst. Dadurch bleiben die Umsteigemöglichkeiten am „Donauknoten“ erhalten.

Die Buslinien 601 und 620 der KVG Braunschweig enden bereits am „John-F.-Kennedy-Platz“, die Haltestellen „Schloss“ und „Rathaus“ entfallen.

Umleitung der Linien 413 und 424 in Waggum

Aufgrund von Kanalarbeiten wird die Bienroder Straße in Waggum von Donnerstag, 2. Juli, bis einschließlich Mittwoch, 12. August, voll gesperrt.

Die Buslinien 413 und 424 werden während der Bauzeit in beiden Fahrtrichtungen umgeleitet.

Die Haltestelle „Am Steinring“ kann während der Vollsperrung nicht bedient werden. Eine Ersatzhaltestelle für „Bechtsbütteler Weg“ ist im Bechtsbütteler Weg eingerichtet.

Umleitung der Linie 430 im Landkreis Wolfenbüttel

Ab Montag, 6. Juli, bis einschließlich Freitag, 7. August, ist die Neue Straße in Veltheim (Ohe) wegen einer Fahrbahnsanierung gesperrt. Die Linie 430 kann in diesem Zeitraum die Ortschaften Veltheim (Ohe) und Hemkenrode auf ihrem Weg nach Gardessen nicht durchfahren. Sie fährt regulär bis zur Haltestelle „Schulenrode, Ort“ und wird dann weiträumig umgeleitet.

Die Haltestellen „Klein Veltheim, Gartenstraße“, „Veltheim (Ohe), Stadtweg“, „Veltheim (Ohe), Kirchstraße“, „Hemkenrode, Kalkwerk“, „Hemkenrode, Dorfstraße“ und „Destedt, Im Landgraben“ können nicht bedient werden. Auf der Umleitungsstrecke hält der Bus stattdessen an der Haltestelle „Klein Veltheim, Mühlenanger“. Ab der Haltestelle „Destedt, Schulenroder Straße“ kehrt die Linie auf ihren regulären Linienweg zurück.

Zusätzlich wurde von Dienstag, 7. Juli, bis einschließlich Donnerstag, 9. Juli, der Kreisverkehr zwischen Klein Schöppenstedt, Weddel und Cremlingen gesperrt. Die Linie 430 wurde in diesem Zeitraum über die Autobahn umgeleitet. Folgende Haltestellen konnten deshalb nicht bedient werden: „Klein Schöppenstedt, Neeteweg“, „Klein Schöppenstedt, Stiller Winkel“, „Cremlingen, Am Pfingstanger“, „Weddel, Pfingstanger“, „Weddel, Bauernstraße“, „Weddel, Bahnhof“, „Weddel, Breslaustraße“, „Weddel, Ahornallee“ und „Weddel, Schapener Straße“.

Klein Schöppenstedt wurde während der Sperrung stündlich mit einem Anruflinientaxi (ALT) angebunden.

Schienenersatzverkehr zwischen Stadion und Wenden

Aufgrund von Arbeiten an der Fernwärmeversorgung im Bereich der Kreuzung Schmalbachstraße wird auf der Linie 1 sowohl am Montag, 13. Juli, als auch am Donnerstag, 30. Juli, jeweils ab etwa 23:00 Uhr, ein Schienenersatzverkehr (SEV) eingerichtet.

Die Stadtbahnen verkehren stadtauswärts an beiden Tagen jeweils nur bis zur Haltestelle „Stadion“. Von dort fährt Richtung Wenden ein SEV. Die Haltestellen „Carl-Miele-Straße“, „Geibelstraße“ und „Veltenhöfer Straße“ können nicht bedient werden. Ersatzweise werden die Haltestellen „Milo-von-Bismarck-Platz“, „Siemsstraße“, „Hauptstraße“, „Alter Postweg“ und „Aschenkamp“ bedient.



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