



BIN Info Digital

Die digitale Vereinszeitung der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Ausgabe 1/2024

Jahrgang 2

Kostenlos



Grußwort des Vorsitzenden

Rückblick auf unsere letzten Rundfahrten (Nikolausfahrt und Neujahrsfahrt)

Ausbildung bei der BSVG – Ein Azubi erzählt (Teil 2)

Bastelanleitung „Mannheimer Haltewunsch“ u.v.m.



Impressum

Die „BIN-Info“ ist offizielle Mitgliederzeitschrift der

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Herausgeber

Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V. (BIN)
Postfach 2414, 38014 Braunschweig
E-Mail: info@bin-info.de
Internet: www.bin-info.de
Facebook: Binnahverkehr
Instagram: bsignahverkehr

Vorstand

Vorsitzender: Dirk Rühmann, 1. stellv. Vorsitzender: Christoph Heine,
2. stellv. Vorsitzender: Jan-Niclas Eichstädt, Kassengeschäftsführer: Ingo Bettermann

Kontakt zur Redaktion

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

Redaktion und V.i.S.d.P.

Christoph Heine

Bankverbindung

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

Mitarbeit an dieser Ausgabe

Jörg-Michael Meschkat, Andreas Gürtler, David Köhler, Christoph Heine
und Dirk Rühmann

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 © 2023.

Werden Fotos (Digital und Papier), Dias, Manuskripte sowie jede andere Form von Datenträgern ohne Anschrift und entsprechenden Hinweis auf eine Rücksendung eingereicht, gehen sie automatisch in den Besitz der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. über. Eine Haftung für unverlangt eingesandte Fotos, Dias, Manuskripte etc. kann nicht übernommen werden. Der Urheber des Mediums erklärt sich durch Überlassung des Mediums mit dessen unbefristeter Nutzung für die BIN-Info oder die BIN-Homepage einverstanden. Die Redaktion der BIN-Info unterlässt jede Weitergabe an Dritte oder eine kommerzielle Nutzung über die Veröffentlichung in der BIN-Info hinaus.

Titelbild: KOM 1812 am 16. März 2024 an der Haltestelle Neunkirchener Straße. Nach dem Fahrplanwechsel wird die Linie 422 von der Haltestelle Bebelhof bis zur Haltestelle Klinikum Salzdahlumer Straße verlängert. **(Bild: David Köhler)**

Terminkalender

von der Redaktion

Mittwoch, 1. Mai

9:00 Uhr

Oldtimertreffen

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

Samstag, 27. April

Sonntag, 28. April

14:00 Uhr bis 18:00 Uhr

In Planung: Stadtfrühling – Mode, Mobilität und mehr 2024

Rundfahrten im Büssing „Heinrich“
Fahrplan und Veranstaltungstage werden später bekannt gegeben.

Freitag, 31. Mai

19:00 Uhr

Vereinsabend: Rollender Vereinsabend

Ort: Stadtbahn-Depot

Mittwoch, 28. August

15:00 Uhr

Einsendeschluss BIN-Info (Ausgabe 2/2024)

Die Redaktion bittet um zahlreiche Beiträge gerne auch mit Fotos
(u.a. über Fahrzeugwerbung, Bauarbeiten usw.)
E-Mail: redaktion@bin-info.de

Freitag, 5. September

17:00 Uhr

Vereinsabend: Besichtigung Bus-Depot

Ort: Bus-Depot, Lindenbergallee 1, 38126 Braunschweig

Samstag, 28. September

Sonntag, 29. September

13:00 Uhr bis 19:00 Uhr

In Planung: Trendsporterlebnis 2024

Rundfahrten im Oldtimer bzw. Historischer Einsatzwagen
Fahrplan, Fahrzeug und Veranstaltungstage werden später bekannt gegeben.

Sonntag, 29. September

BIN-Info (Ausgabe 2/2024)

Voraussichtlich abrufbar ab 29. September 2024 auf der Internetseite

Freitag, 15. November

19:00 Uhr

Vereinsabend: Abschlussbesprechung Nikolausfahrt

Ort: Heinrich-Jasper-Haus, Tostmannplatz 12, 38108 Braunschweig

Freitag, 6. Dezember

15:00 Uhr

Nikolausfahrt

Vorbereitungen (u.a. Nikolausbeutel und Schmücken der Fahrzeuge)

Freitag, 6. Dezember

18:00 Uhr

Weihnachtsfeier

Eine separate Einladung erfolgt zum späteren Zeitpunkt

Samstag, 7. Dezember

8:00 Uhr

Nikolausfahrt „Mit der Straßenbahn zum Nikolaus“

Weitere Informationen zu einem späteren Zeitpunkt

Wichtige Hinweise des Vorstandes

Für einen schnelleren Austausch über aktuelle Themen haben wir eine **interne WhatsApp Gruppe** eingerichtet.

Falls ein Vereinsmitglied Interesse haben sollte, der Gruppe beizutreten, der teilt dies bitte dem 1. stellv. Vorsitzenden Christoph Heine mit einer kurzen Einwilligung mit.

Zahlung des Vereinsbeitrages für das Jahr 2024

Wir bitten alle Vereinsmitglieder ohne SEPA-Mandat, den Vereinsbeitrag auf das Vereinskonto zu überweisen!

Grußwort des Vorsitzenden

von Dirk Rühmann

Nun bin ich zusammen mit meinem Team seit knapp anderthalb Jahren als Vorsitzender im Amt. Wir haben mit vereinten Kräften das Vereinsleben weitestgehend wieder zum Leben erweckt. Alt vertraute Veranstaltungen, wie die Nikolausfahrt, die Neujahrsfahrt oder eben Vereinsaktivitäten wie die gemeinsamen Abende über Besuche im Depot bis hin zu den Braunkohlwanderungen haben wieder stattgefunden und werden es auch in Zukunft.

Mein Grußwort ist bereits das zweite für unsere Vereinszeitung, die zwar aus Kostengründen nur online erscheint, aber dafür mit Regelmäßigkeit, wenngleich die Abstände zwischen den Erscheinungsdaten größer geworden sind.

Das hat natürlich Gründe. Der Kreis der Mitglieder, die sich aktiv in die Vereinsarbeit einbringen können und wollen, ist nicht größer geworden und es mangelt an jüngerem Nachwuchs. Da sind wir freilich nicht die Einzigen, die das beklagen.

Wer jemanden kennt, der sich für das Thema „Straßenbahn“ interessiert, sollte sie oder ihn unbedingt ansprechen und zu einer unserer Aktivitäten einladen. Schnuppergäste sind immer willkommen.

Aber natürlich hätten unsere wieder ins Leben gerufenen Aktivitäten nicht so reibungslos über die Bühne gehen können, wenn nicht viele von euch anwesend gewesen wären und so stark zugепackt hätten. Dafür meinen herzlichen Dank.

Unser besonderes Augenmerk gilt den historischen Fahrzeugen, die wir, aber auch die BSVG regelmäßig bewegen. Es bedarf nicht nur einiger Arbeitseinsätze unsererseits, sondern auch der Zusammenarbeit mit dem teilweise neuen Vorstand der BSVG. Triebwagen 35 benötigt eine HU, Beiwagen 201 ist nicht einsatzfähig und Triebwagen 41 nach anfänglichen Untersuchungen zunächst weiterhin abgestellt. Wir hoffen, bei der „Beackerung dieser Baustellen“ die von uns allen gewünschten Erfolge zu erzielen, was sicherlich nicht einfach werden wird.

Deshalb halte ich es für wichtig, dass wir als Verein zusammenstehen und uns gegenseitig dort ein bisschen Mut zusprechen, wo sich Enttäuschung breit machen könnte. In diesem Sinne zählen wir vom Vorstand auf euch, danken für die Beiträge für unsere Vereinszeitung und wünschen viel Spaß bei der Lektüre.

Euer Vorsitzender **DIRK RÜHMANN**

Rückblick auf unsere Nikolausfahrt 2023

von der Redaktion

Nach den langen „Corona-Jahren“ haben wir am Samstag, 9. Dezember 2023, wieder unsere traditionelle Nikolausfahrt „Mit der Straßenbahn zum Nikolaus“ durchgeführt. Mit dem Triebwagen 35 sowie Triebwagen 0756 ging es „kreuz und quer“ über das Braunschweiger Straßenbahnnetz. An einem für die Fahrgäste unbekanntem Ort, hat der Nikolaus die zahlreichen „jungen“ Fahrgäste mit seinen „Helfern“ empfangen.

Nachdem die „Helfer des Nikolauses“ allen Kindern ein kleines Nikolaus-Geschenk überreicht haben, konnten sich die Kinder mit Ihren Eltern oder Großeltern bei einem Heißgetränk oder einem kleinen Snack stärken.



Bild oben: Die Vereinsmitglieder empfangen den Nikolaus, der zu unserer Nikolausfahrt extra nochmal angereist war.



Bild mitte: Die traditionelle Pause an einem für die Fahrgäste unbekanntem Ort.

Bild rechts: Die „Helfer des Nikolauses“ bei der Ausgabe der Nikolaus-Geschenke.



Rückblick auf unsere Neujahrsfahrt 2024

von der Redaktion

Am Sonntag, 7. Januar 2024, fand unsere traditionelle Neujahrsfahrt statt. Mit dem Triebwagen 35 und Triebwagen 7756 mit Beiwagen 7772 ging es wieder „kreuz und quer“ über das Braunschweiger Straßenbahnnetz. Die Fahrt führte vom Hauptbahnhof über Carl-Miele-Straße, Wenden, Heidberg und Stöckheim in Richtung Tram-Depot. Hier konnten sich die Fahrgäste wieder mit Heißgetränken oder einer einem kleinen Snack stärken.



Triebwagen 7756 und 35 an der Wendeschleife Carl-Miele-Straße



Bild unten: Die beiden Wagen an der Haltestelle Anklamstraße (Heidbergpark) im Heidberg.

Rückblick auf die Braunkohlwanderung

von Dirk Rühmann

Auch dieses Jahr im Wintermonat Februar starteten Mitglieder der BIN an einem Samstagvormittag zur alljährlichen „Braunkohlwanderung“. Als Treffpunkt war die Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 1 in Stöckheim verabredet worden.

Genau wie im letzten Jahr zeigte sich das Wetter von seiner allerschönsten Seite. Die Sonne lachte nicht nur vom Himmel, sondern sie wärmte auch für die Jahreszeit eher ungewöhnlich stark. Alle „Wanderer“ bekamen dies auf ihrem Weg von Stöckheim über Jägersruh nach Mascherode deutlich zu spüren und öffneten ihre Winterjacken.

Ging es zunächst auf dem kombinierten Fuß- und Radweg neben der viel befahrenen Straße von Stöckheim nach Mascherode entlang, bogen die Spaziergänger dann ab in die Feldmark Richtung Jägersruh, dem kleinen Stadtteil am Waldrand, der zur Hälfte zu Mascherode und zur anderen Hälfte zum Heidberg gehört. Am Waldrand überquerten sie dann den Springbach, dessen Quelle in der Mascheroder Feldmark liegt und der hinter Merverode in der Nähe des Südsees in die Oker mündet.

Der Weg führte die „Braunkohlwanderer“ an den Heidbergseen entlang und streifte die nahe gelegene Südstadt, bevor es durch den Stadtstiege weiter nach Mascherode ging. Das Waldgebiet war sehr stark überschwemmt und die dortigen Trampelpfade unbegehrbar, zumindest wenn man trockene Füße behalten wollte.

Eingekehrt wurde in der Gaststätte „Zum Eichenwald“ an der Salzdahlumer Straße, wo sich jeder nach seinem Appetit entsprechend Essen und Trinken bestellen konnte. „Braunkohl satt“ klang durchaus verlockend, doch da sich jeder nur einmal satt essen kann, waren die „Braunkohlwanderer“ am Ende alle irgendwann gesättigt und zufrieden. Alles in allem eine gelungene Veranstaltung. Schade nur, dass verhältnismäßig wenige Vereinsmitglieder daran teilgenommen haben. Vielleicht werden es 2025 ein paar mehr. Wäre schön!



Ausbildung bei der Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) – Ein Azubi erzählt (Teil 2)

von David Köhler

Montag, 23. August 2021. Wie jeden Morgen bisher haben wir uns um 7.30 im Besprechungsraum eingefunden, um über den Plan des heutigen Tages zu reden. Kurz nach Beginn der Anruf: Mangel im Kundenzentrum! Krankheitsbedingt waren nicht genügend Kolleginnen und Kollegen im Haus und ob nicht einer der Azubis aus den höheren Stufen einspringen könne. Als dann feststand, dass weder das dritte Lehrjahr noch das zweite helfen könnten, schlug Herr Kreye vor, mich ins Kundenzentrum zu schicken, um dort eine Zeit lang auszuhelfen.

Gesagt, getan. Kurz darauf saß ich im Kundenzentrum am Schalter 2 und durfte – mit Unterstützung durch meine Kolleginnen und Kollegen - selbstständig die Kunden bedienen. Kurz durch Herrn Fehser eingewiesen, wurden die nächsten Wochen im Kundenzentrum geplant. Über das Bearbeiten von Fundsachen oder das Ausstellen von Schülersammelzeitkarten bei Verlust, langsam, aber sicher lernte ich alle Tricks und Kniffe, die man im Kundenzentrum kennen musste. Im späteren Verlauf durfte ich dann auch beim Schließen des Kundenzentrums aushelfen oder Tätigkeiten des Fundbüros übernehmen.

Wie es sich jedoch für eine gute Ausbildung gehört, darf der Besuch einer Berufsschule nicht fehlen. Aufgrund dessen, dass die Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb nicht so weit verbreitet war wie Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer, musste eine Berufsschule besucht werden, welche in Burgdorf der Region Hannover liegt. Glücklicherweise hatten wir das Privileg, einen Dienstwagen von der Firma gestellt zu bekommen, mit welchem wir kostenfrei hin- und zurückfahren konnten. Unterrichtet wurde in Blöcken, das heißt, dass man mehrere Wochen am Stück gearbeitet hat und dann für etwa vier Wochen in der Berufsschule hockte.

Dort wurden dann auch Themen wie „Funktion eines Kraftomnibusses“ oder „Kommunikation mit Kundengruppen“, aber auch wichtige Themen wie die Gesetzeslage nach Personenbeförderungsgesetz oder Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz, Politik und Englisch durften nicht fehlen. Auch Ergab sich die Möglichkeit, Mitschülerinnen und Mitschüler aus anderen Firmen wie der Üstra, Öffis, CeBus, KVG Kassel und anderen kennenzulernen.

Nach der Berufsschule ging es wieder in den Betrieb. Anstatt erneut ins Kundenzentrum zu kommen, ging es diesmal zum Prüf- und Service-Team. Zuerst wurde der Wochenablauf besprochen und was die Tätigkeiten des Prüf- und Service -Teams seien. Dann begann auch schon die Arbeit. Zunächst wurden alle am Vortag aufgenommenen EBE-Fälle (Erhöhtes Beförderungsentgelt) ins System eingetragen, damit diese dann im Kundenzentrum bezahlt und bearbeitet werden können.

Am nächsten Tag ging es dann zu einem Pressetermin bezüglich der 3G-Kontrollen in Bus und Tram durch Polizei, Ordnungsamt und BSVG. Es wurden wieder EBE-Fälle eingetragen und zum Schluss ging es auf die „Postkutsche“, um die interne Post im Haus und zwischen den Standorten zu verteilen. Auch ein kurzer Abstecher ins Rathaus, um die Blitzerfotos des Fahrpersonals abzuholen (Natürlich nicht nur 😊).

Der spannendste Teil jedoch waren die Kontrollen der Fahrscheine in den Fahrzeugen. Ich hatte die ehrenvolle Aufgabe, beim Einstieg ins Fahrzeug die Wagennummer zu notieren und einen Papierstreifen zu stempeln. Öfter wurden auch mal Fahrgäste ohne Fahrscheine erwischt, seltener musste sogar die Polizei anrücken, da sich die Personen entweder geweigert haben, ihre Personalien anzugeben oder keine Dokumente zur Feststellung dabei hatten.

Nach einer interessanten Zeit im Prüf- und Service-Team ging es für mich eine Etage tiefer zum telefonischem Kundenservice. Dort gab es viel weniger zu tun, da die meisten Aufgaben an das Kundenzentrum wegfielen, dennoch war es besonders bei den Beschwerden interessant zu sehen, wie man am besten darauf reagieren sollte. Durch meine Erfahrung im Kundenzentrum durfte ich mich auch selbst nach einer kurzen Einarbeitung ins digitale Telefonsystem an den Hörer setzen und mit den Kunden plaudern. Neben den angenehmen Gesprächen, bei denen man dem Fahrgast helfen konnte, gab es auch den ein oder anderen unfreundlichen Kunden, bei dem man am liebsten auflegen wollen würde.

Zwischenzeitlich wurden auch schon die ersten Sachen für den Führerschein Klasse D vorbereitet. Der Erste-Hilfe-Kurs wurde absolviert und die Anträge wurden schon vor Beginn der Berufsschule eingereicht. Jedoch musste ich mit meinen zarten damaligen 20 Jahren eine medizinisch-psychologische Untersuchung beim TÜV ablegen. Nachdem dies problemlos funktioniert hatte, waren alle Papiere zusammen und man musste nur noch das grüne Licht des Straßenverkehrsamts abwarten.

Der Bericht wird in der nächsten „BIN-Info“ fortgesetzt.

Mit Bus und Tram durch Braunschweig, wenn andere noch schlafen

von Jörg-Michael Meschkat (Bilder: Dieter Höltge)

Damals, damals, Anfang der 70ziger Jahre wohnten meine Eltern und wir vier Kinder samt Oma am Bankplatz, also mitten im Herzen der Braunschweiger Innenstadt. Die Wege zum Einkaufen und vielem mehr waren kurz, UND: vor der Tür fuhren vier Buslinien im Minutentakt vorbei. Seinerzeit handelte es sich um die Linien 12, 13, 16 und 18.

Die Busse fuhren in der HVZ alle 6 bzw. 7-8 Minuten, nur die 18 hatte einen 12-Minuten-Takt. Wenn ich nicht gerade in der Schule war, hing ich stundenlang am Fenster und notierte mir die Fahrzeugnummern der einzelnen Buslinien und deren Uhrzeiten. So konnte ich – zumindest für diese vier Buslinien- sehr schnell deren Umläufe auf dem Papier festhalten. Die Busse der Traditionsmarke Büssing waren fest zugeordnet: Auf der 12, 13 und 16 fuhren in der Regel Busse der 66er, 67er und 68er Baureihe; bei der 18 meist solche der 62er und 63er Baureihe. Die Buslinie 18 wurde fahrzeugtechnisch immer etwas stiefmütterlich behandelt! Und die anderen Bus- und Straßenbahnlinien? Tja, da waren alle Schultage, an denen morgens die erste oder gar die ersten beiden Stunden ausfielen, ein Glückstag. Während sich meine Mitschülerinnen und Mitschüler freuten, an solchen Tagen ausschlafen zu können, stand ich morgens wie immer zur gleichen Zeit auf. Nur ging ich an diesen Tagen nicht Richtung Schule, sondern nutzte meine Monatskarte dazu, um das gesamte Braunschweiger Bus- und Straßenbahnnetz kennenzulernen. Nach wenigen Monaten hatte ich das seinerzeit komplette Netz von Bus und Straßenbahn abgefahren.

Ach ja, zu meiner Schule – es handelte sich um die Realschule in der Sidonienstraße – hätte ich vom Bankplatz aus natürlich zu Fuß gehen können. Die Strecke betrug Luftlinie keine zwei Kilometer. Aber das ging überhaupt nicht. Also jeden Morgen zum Altstadtmarkt, um von dort mit der 13, 16 oder 18 zur Haltestelle Broitzemer Straße bzw. Madamenweg/ Ecke Goslarsche Straße zu fahren. Das waren gerade einmal zwei Haltestellen. Die Liebe zu Bus und Tram war also wirklich groß...

Und zum Schluss noch ein Highlight: An einem einzigen Tag im Jahre 1973 muss der damalige Fahrzeugdisponent bei der Linie 18 offensichtlich ein Einsehen gehabt haben: An diesem einen Tag nämlich waren auf der Buslinie 18 von den insgesamt fünf Umläufen vier Fahrzeuge der 68er Baureihe sowie einer der 67er Baureihe im Einsatz!



Bild links: 6710 auf der Linie 13 an der seinerzeitigen Endhaltestelle Donaustraße. **Bild rechts:** 6824 auf der Linie 18 an der seinerzeitigen Endhaltestelle Grüner Jäger.

Es gibt viel zu tun - Doch: Öffentliche Verkehrsmittel sind besser als ihr Ruf

von Andreas Gürtler

Darüber, dass es um den ÖPNV in Stadt und Region Braunschweig besser stehen könnte, muss man sich nicht streiten. Die Nahverkehrsverbindungen der DB lassen dort, wo sie überhaupt noch existieren, sehr zu wünschen übrig.

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

Die Renaissance der Straßenbahn

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

So kam es nach der Wiedervereinigung in den fünf neuen Bundesländern, wo die Straßenbahn auch nach dem Krieg eine große Bedeutung als Verkehrsträger hatte, nicht zu dem großen Betriebssterben, welches man aufgrund der Erfahrungen im Westen hätte erwarten können.

Großstädte wie Dresden und Leipzig behielten und modernisierten ihre umfangreichen Streckennetze, die ehemals Ost-Berliner Straßenbahn fährt jetzt auch in den Wedding und in der Kleinstadt Plauen wird noch nahezu der gesamte ÖPNV über die Schiene abgewickelt. Im Westen wurde in den vergangenen Jahren eine Vielzahl von Neu- und Ausbaustrecken eröffnet, neue Wagen erhielten in großem Umfang Einzug in die Fahrzeugbestände. In einigen Orten, aus deren Stadtbild die Straßenbahn während der Nachkriegsjahrzehnte verschwand, bereut man inzwischen frühere Beschlüsse und denkt darüber nach, dieses Verkehrsmittel wieder einzuführen. In Oberhausen und Saarbrücken ist das inzwischen geschehen. Wie lässt sich diese Kehrtwende erklären? Sicherlich durch ein langsames, aber spürbares Umdenken in der Verkehrspolitik.

Das Konzept der „autogerechten Stadt“, eine Horrorvision aus den fünfziger und sechziger Jahren, das leider auch in Braunschweig die Verkehrsplanung beeinflusste und uns städtebauliche „Perlen“ wie die Kurt-Schumacher-Straße und den heutigen Bohlweg bescherte, hat sich als Holzweg erwiesen.

Es war klar, dass die Devise „mehr und größere Straßen für mehr Autos“ zuerst dort scheitern musste, wo die Platzverhältnisse am stärksten begrenzt sind. Ein Umdenken wurde hier für alle zur Notwendigkeit, die die Lebensqualität der Innenstädte retten wollten.

Andererseits gab es, und hier zeigt sich warum ausgerechnet die Straßenbahn von der Hinwendung zum ÖPNV profitierte, seit Ende der achtziger Jahre einige technische Neuentwicklungen, die es ermöglichte, vorhandene Nachteile des Oberflächenverkehrs auszumerzen bzw. zu verringern. Gemeint sind Innovationen wie die Niederflur- und die Zwei-System-Technik, aber auch Beschleunigungsmaßnahmen, wie beispielsweise Vorrangschaltungen an Ampeln.

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

Es geht voran

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

Niederflurtechnik: Die ersten richtigen Niederflurfahrzeuge wurden 1990 in Bremen und Kassel eingesetzt und waren ein durchschlagender Erfolg. In immer mehr Straßenbahnbetrieben kommen seitdem Wagen mit dieser Technik zum Einsatz, seit 1995 auch in Braunschweig. Die Vorteile dieses Fahrzeugtyps sind offenbar: Ohne den enormen Bauaufwand, wie er beispielsweise bei der Errichtung von oberirdischen Hochbahnsteigen der Stadtbahn Hannover betrieben wird, ist ein niveaugleicher Einstieg möglich, was vor allem älteren und behinderten Menschen, aber auch Eltern mit Kinderwagen zugutekommt und einen schnellen Fahrgastwechsel an den Haltestellen begünstigt.

Zwei-System-Technik: Am 27.9.1992 fuhr eine Stadtbahn von der Karlsruher Innenstadt aus bis in den fast 30 km entfernten Ort Bretten, obwohl man für diese Linie lediglich eine Strecke von 2,8 km neu gebaut hatte. Möglich war dies durch den Einsatz von Zwei-System-Fahrzeugen. Hierbei handelt es sich um Straßenbahnen bzw. Stadtbahnen, die sowohl mit dem üblichen Gleichstromsystem wie auch mit dem 15 kV Wechselstrom der DB fahren können und somit in beiden Netzen einsetzbar sind. Im Falle der Linie nach Bretten funktioniert das so: Der Zug fährt wie eine normale Straßenbahn aus dem Zentrum in die Peripherie. Dort zweigt er von der Straße ab, durchfährt die Systemwechselstelle und schwenkt schließlich auf eine DB-Strecke ein, sodann fährt der Zug wie eine Nahverkehrsbahn zum Zielort.

Die Zwei-System-Technik bietet sich für Städte an, deren Bahnhof nicht im Stadtzentrum liegt, so dass Fahrgäste aus dem Umland, die die Nahverkehrszüge der DB benutzen noch mindestens einmal umsteigen müssen, um zum Einkauf in die Innenstadt oder zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Sie bietet aber auch die Möglichkeit, Straßenbahnstrecken schnell und preisgünstig in einem erheblichen Umfang zu verlängern. In Karlsruhe baut man mit Hilfe der Zwei-System-Technik derzeit ein S-Bahn-Netz auf, dessen Baukosten weit unter denen der konventionellen S-Bahn-Netze liegt (wobei fairerweise angemerkt werden muss, dass das Karlsruher Netz weniger leistungsfähig sein wird). In Saarbrücken, wo schon seit langer Zeit keine Straßenbahnen mehr gefahren sind, kehrten auf diesem Wege Schienenfahrzeuge in die Straßen der Innenstadt zurück.

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

Die Politik ist gefragt

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

Änderungen im Ringverkehr zum Fahrplanwechsel am 18. März 2024

von der Redaktion – Text und Bilder: Pressemitteilung BSVG

Ab Montag, 18. März, gilt der neue Fahrplan der BSVG. Mit dem Fahrplanwechsel wird die Streckenführung einiger Linien verändert, um das Angebot auf stark nachgefragten Verbindungen – beispielsweise von und zum Hauptbahnhof – zu verbessern.

Durch die Anpassungen ergeben sich auf fast allen Linien der BSVG veränderte Abfahrtszeiten. Fahrgäste der BSVG sollten daher unbedingt ihre Verbindungen auf mögliche Änderungen überprüfen. Die neuen Fahrplandaten sind bereits in der elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) hinterlegt und können somit beispielsweise in der „MEINE BSVG“-App überprüft werden. Weitere Details gibt es auch im Netz unter www.bsvg.net.

In dieser Information werden die Änderungen im Ringverkehr beschrieben.

Ringverkehr: Mit den Linien 419, 426 und 436 auf dem Ring mobil

Bislang fahren im Braunschweiger Ringverkehr insbesondere die Linie 419 (gegen den Uhrzeigersinn) und die Linie 429 im Uhrzeigersinn auf den Braunschweiger Ring. Mit dem Fahrplanwechsel werden künftig die Linien 419, 426 und 436 noch stärker kombiniert auf dem Braunschweiger Ring fahren und zusammen ein verbessertes Angebot sicherstellen.

Die Linie 419 wird zukünftig in beiden Fahrtrichtungen (also mit und gegen Uhrzeigersinn) auf dem Ring wie folgt verkehren: Hauptbahnhof – Jasperallee – Hamburger Straße – Cyriaksring. Nach einer Wende an der Haltestelle Am Jödebrunnen geht es dann in der Gegenrichtung zurück zum Hauptbahnhof. Die Linie 419 wird damit im westlichen, nördlichen und östlichen Ringgebiet die bisherigen Fahrten der Linie 419/429 wie bisher, mit etwas veränderten Abfahrtszeiten, leisten.

Die Linie 426 mit dem neuen Verlauf Hauptbahnhof – Theodor-Heuss-Straße – Cyriaksring – Hamburger Straße – Siegfriedviertel. Damit fährt die Linie 426 vom Hauptbahnhof so wie bisher die Linien 419/429 im Bereich Friedrich-Wilhelm-Platz und im südwestlichen Ringgebiet weiter bis ins nördliche Ringgebiet und zum TU Campus Nord.

Die Linie 436 ergänzt wiederum das Angebot auf dem östlichen Ringabschnitt mit einer Linienführung Hauptbahnhof – Siegfriedviertel – Kralenriede – Flughafen. Sie verkehrt neu auch abends bis 23 Uhr und am auch am Wochenende.

Im Nachtliniennetz fährt die Linie 419 wiederum durch einen Linienwechsel auf die Linie 426 am Cyriaksring so, wie bislang auch der Nachtverkehr über die Linien 419/249 angeboten wurde.

So wirken die Änderungen im Ringverkehr

Insgesamt verkehren abends und am Wochenende mit den Linien 419, 426 und 436 deutlich mehr Fahrten auf dem westlichen, nördlichen und östlichen Ringabschnitten angeboten. Auf dem südlichen Ringabschnitt verkehren dagegen zu bestimmten Zeiten tagsüber weniger Fahrten. Im Abend- und Nachtverkehr bleibt die Fahrhäufigkeit aber wie bislang erhalten.

Im Südlichen Ringabschnitt können außerdem die Stadtbahnlinien 3 und 5 sowie die Buslinien 423, 431 (die Linie 461 wird mit dem Fahrplanwechsel zur Linie 431) und 620 genutzt werden.

Durch die Anpassungen werden besonders abends und sonntags deutlich verbesserte Anschlüsse zwischen den Bussen und Stadtbahnen an der Hamburger Straße geschaffen. Außerdem können die Ankünfte und Abfahrten am Hauptbahnhof unabhängig voneinander auf die Züge abgestimmt werden. Das war im bisherigen Ringverkehr nicht möglich und stellt für Bahn-Pendler eine große Verbesserung da.

Auf den Linien 426 und 436 wird durch die Änderungen außerdem zukünftig an allen Wochentagen der gleiche Linienverlauf gelten, sodass das Fahrplanangebot einfacher zu verstehen ist. Über die Linie 426 besteht dann zudem eine Direktverbindung vom westlichen Ringgebiet und damit der HBK zum TU Campus Nord.

Die Taktung der Linien 419, 426 und 436

Die Linie 419 fährt wie bisher im 15-Minuten-Takt und es sind wie im bisherigen Ringverkehr im Schüler- und Berufsverkehr diverse Verstärkerfahrten eingeplant.

Die Buslinien 426 und 436 fahren an allen Tagen ganztägig im 30-Minuten-Takt. Auf der Buslinie 426 wird die Taktung zusätzlich montags bis freitags zwischen 6:30 Uhr und 9:00 Uhr auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet.

Perspektivisch soll auf den Buslinien 426 und 436 an Schultagen zwischen 6 Uhr und 18 Uhr ein 15-Minuten-Takt gelten. Dies lässt sich momentan aber aufgrund von Personalmangel im Busfahrdienst nicht umsetzen und ist erst bei einer nachhaltigen Verbesserung der Personalsituation möglich.



Bild: BSVG

Die Fahrplanmaßnahmen und Taktungen – also auch die Änderungen im Rahmen des Fahrplanwechsels – werden fortlaufend durch die BSVG evaluiert und bei Bedarf werden im Rahmen der Möglichkeiten auch Anpassungen vorgenommen.

Bastelaktion: Mannheimer Haltewunsch

von David Köhler

Bei einem der Arbeitseinsätze am Triebwagen 41 wurde sich einen Moment Zeit genommen, um die abgestellten Trieb- und Beiwagen auf dem „Schrottgais“ zu besichtigen. Neben dem komplett „ausgeraubten“ 7761 mit Beiwagen gab es noch einige „intakte“ BW der Mannheimer Serie. Diese enthielten auch die Haltewunschtaster, welche mich gleich wieder in die Kindheit zurückversetzt haben, als man noch mit Mutti oder Omi mit der Tram in die Stadt gefahren ist. Kurzerhand wurde dieser ausgebaut und nach Hause geschleppt und das Köpfchen ratterte, wie man wohl am besten eine Lampe daraus basteln könnte.



Für den Umbau benötigen wir:

- Einen Haltewunschtaster
- Heißklebepistole mit Kleber
- Schlitzschraubendreher
- Zange
- Bohrer 10mm
- LED-Leuchtband (Bunt oder Warmweiß) unbedingt mit Stecker!
- LötKolben und Lötzinn

Bitte beachtet, dass ich keine Haftung für Schäden oder Verletzungen übernehme!

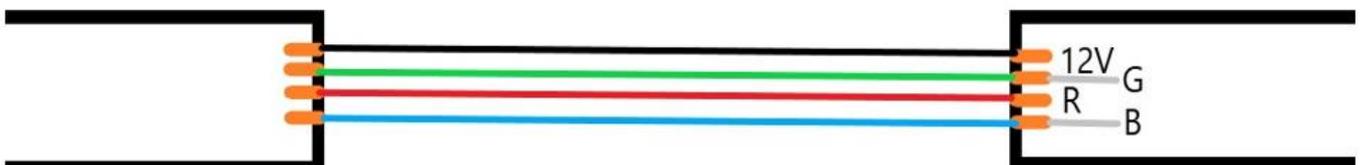
Wir beginnen damit, den Taster zu säubern. Dabei besteht die Möglichkeit, ein wenig den Rost und Dreck der letzten Jahre zu entfernen.

Nach dem Reinigen beginnen wir mit dem Auseinanderschrauben. Erstmal lösen wir die jeweils zwei Schrauben am unteren Ende der Klappen. Dadurch lassen sich diese öffnen und die oberen zwei Schrauben am Scharnier können gelöst werden. Die abgeschraubten Klappen legen wir an die Seite.

Wir legen den Taster auf den Rücken und entnehmen die zwei Leuchtkörper, diese benötigen wir nicht mehr. Die Kabel werden von den Halterungen der Leuchtkörper abgezogen und können entsorgt werden.

Der Steg (Dunkelbraun) kann jetzt mittels einer Zange rausgebrochen werden. Bitte achtet dabei auf rausfliegende Niete!

Als Nächstes bereiten wir jetzt den LED-Streifen vor. Wir müssen ca. 15cm je Seite an LED-Leuchtstreifen nutzen. Es gibt Maskierungen entlang des Streifens, an dem dieser gekürzt werden kann. Nach dem Abtrennen muss der Startstreifen, an dem der Stecker angelötet ist, mit dem zweiten Streifen mittels einiger Kabel verbunden werden. Achtet dabei unbedingt drauf, die richtigen Lötstellen miteinander zu verbinden (Bei bunten Streifen: 12V, G, R, B)!



Nachdem die Streifen zu einer „Kette“ zusammengelötet sind, kann das weiße Schutzblech ausgebaut werden. Wir müssen das „Hirn“ der LED-Leuchtstreifen einbauen. Je nach Kabellänge würde ich empfehlen, diesen Kasten so zu platzieren, dass der Sensor oben rausgucken kann.

Wenn er passt, wird er mittels Heißkleber reingeklebt. Der Sensor kann durch das Loch der Haltestange geführt werden und an der Kante ebenfalls mit Heißkleber fixiert werden. Den Stecker lassen wir lose zu einer Seite hängen.



Als Nächstes stecken wir das Stromkabel in die Kiste. Ich habe es durch eines der Schraub-öffnungen geführt, dafür musste ich diese mittels des 10mm-Bohrers aufbohren und den 12V-Stecker durchführen. Es empfiehlt sich, einen Knoten in das Kabel zu machen, damit es nicht durch die Öffnung zurückgeht und versehentlich ausgestöpselt wird. Auch dieser Knoten wird mit Kleber fixiert!



Zum besseren Halt wird das Abdeckblech erstmal gereinigt, dann können wir die LED-Streifen auf den seitlich abgeschrägten Seiten fixieren. Das Kabel von der Steuerbox (Weiß) wird mit dem LED-Streifen zusammengesteckt und mit Heißkleber fixiert. Achtet drauf, dass die Kabel keine LEDs überdecken!



Zu guter Letzt wird einmal die Funktion getestet. Wenn alles läuft werden die Klappen wieder angeschraubt. Ich empfehle unten ein paar „Filz pads“ darunter zukleben. Ich hoffe, diese kleine Bastelanleitung wird euch behilflich sein! Viel Spaß beim Nachbasteln!

Das *besondere* Bild zum Schluss



Bild oben: Triebwagen 35 mit Beiwagen der 77er Baureihe am 11. Juni 2010 in der Haltestelle Ottenroder Straße.



Bild links:

Triebwagen 8151 mit Beiwagen 201 in der Ausfahrt des Betriebs-hof Altewiek.

Frage aller Fragen:

Wurde der Beiwagen zum Rollenden Vereins-abend mitgenommen oder nicht?