

LÜBECKER STRAßENBAHN-ERINNERUNGEN IN BRAUNSCHWEIG

T E I L II

Am Samstag, d. 13. April 2002 führte d. VEREIN LÜBECKER VERKEHRSFREUNDE E. V. (VLV) in Braunschweig eine Straßenbahn-Sonderfahrt durch, in deren Verlauf dort nicht nur historisches Rollmaterial zum Einsatz kam, sondern auch zum damaligen Zeitpunkt gängige und im Regelbetrieb des Braunschweiger Trambetriebes verwendete Fahrzeuge herangezogen wurden. Über diese vom Hamburger Straßenbahnfreund Peter Hamann sehr gut organisierte Straßenbahn-Sonderfahrt in Braunschweig berichtete der VLV im Juli 2002 rückblickend in der Ausgabe Nr. 221 seiner Vereinsmitteilungen 'VLV AKTUELL'. Dieser damals auch vom Verfasser dieser Zeilen geschriebene Rückblick-Bericht erscheint nun nochmal fast genau 18 Jahre später an dieser Stelle im 'LBE-EXPRESS'. Der erwähnte Bericht schildert wohlgerne den Straßenbahnbetrieb in Braunschweig zum Zeitpunkt der in ihm beschriebenen Sonderfahrt - also im April 2002. Diese Fahrt stellte seinerzeit eine Hommage des in Lübeck ansässigen VLV's an den Straßenbahnbetrieb in Braunschweig dar, der wie die einstige Lübecker Straßenbahn über Gleise in seltener 1.100-mm-Spurweite verfügte und auch heute (2020) noch verfügt. Nunmehr als inzwischen einziger Schienenverkehrs-Betrieb mit Gleisen in dieser Spurweite weltweit.

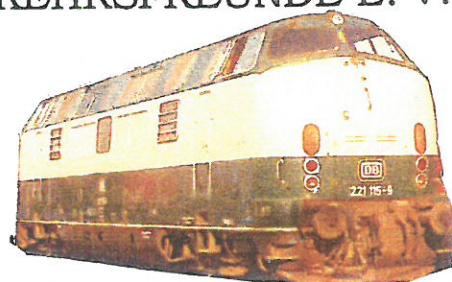
Fahrzeuge, die nach der Stilllegung von Lübeck's Straßenbahn 1960 zur dortigen Weiterverwendung verkauft werden konnten (insgesamt acht (zweiachsige) Beiwagen konnten für die beschriebene VLV-Sonderfahrt am 13.4.2002 in Braunschweig nicht mehr eingesetzt werden. Die letzten dieser Fahrzeuge wurden dort 1975 ausgemustert. Alle ex-Lübecker Straßenbahnwagen in Braunschweig wurden hier nach ihrer Ausmusterung (die nach und nach 1967, 1969 und 1975 erfolgte) leider verschrottet. Anders als andere Braunschweiger Straßenbahn-Fahrzeuge blieb keiner dieser Wagen museal erhalten.

VLV AKTUELL

NEUES VOM VEREIN LÜBECKER VERKEHRSFREUNDE E. V.

NR. 221

30. JULI 2002

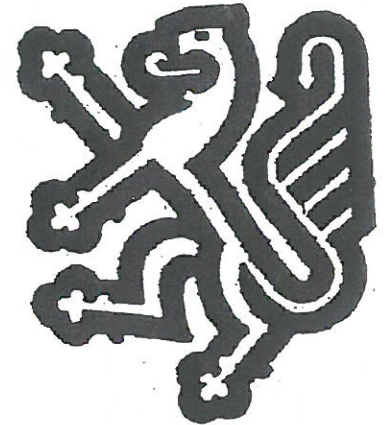




Samstag, 13. April 2002

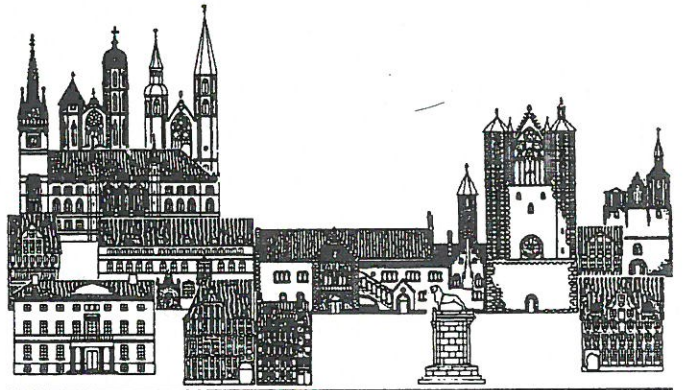
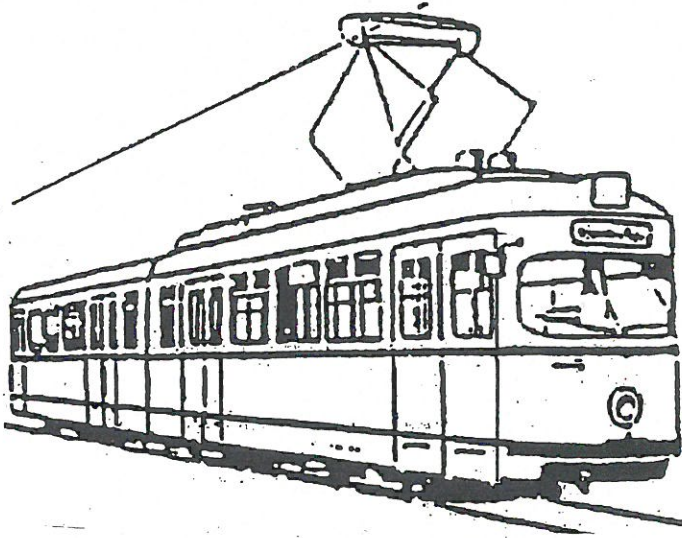


VLV

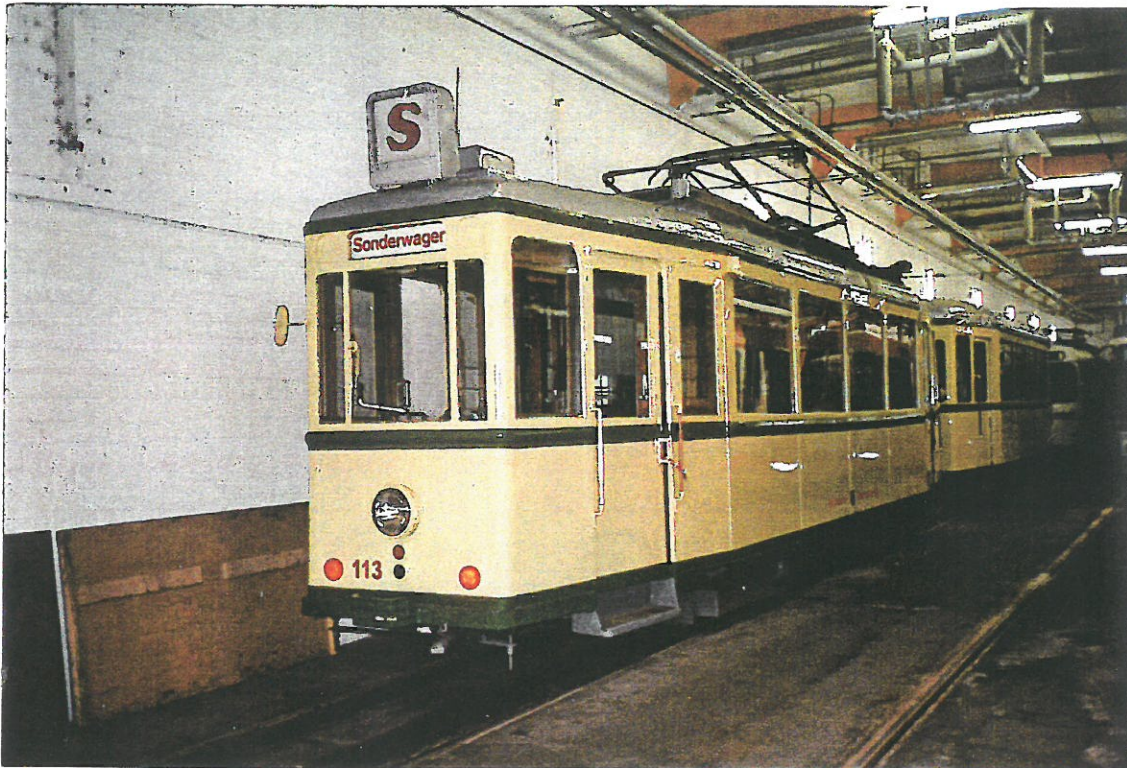


**TAGESAUSFLUG
ZUM BESUCH
DER**

STRASSENBAHN IN BRAUNSCHWEIG



Abbildungen Vorderseite: Links = Tw 8160 war 2002 der einzige BVAG-Triebwagen seines Typs ohne Werbung. Diese Farbgebung wurde von der BVAG 1975 eingeführt und löste damals die BVAG-Hausfarben türkis-inka ab, die nur zwei Jahre verwendet wurden. Die Aufnahme zeigt Tw 8160 am 2.4.2002 an der Endhaltestelle Wenden auf Linie 7. Rechts = Der heute museal erhaltene Tw 35 erinnert an die lange Zeit, in der auch im Fahrzeugpark der Braunschweiger Straßenbahn die Gelenkwagen des bekannten DÜWAG-Typs dominierten. Der Tw 35 präsentiert sich heute wieder in seiner alten Original-Farbgebung. Hier am 2.4.2002 im BVAG-Betriebshof Altewiek (Fotos: Peter Hamann).



Auch Tw 113 ist betriebsfähiges Museumsfahrzeug der BVAG. 2001 erhielt dieser 1940 gebaute Triebwagen wieder seine alte Farbgebung der fünfziger und sechziger Jahre. Hier aufgenommen am 2.4.2002 im BVAG-Betriebshof Altewiek (Foto: Peter Hamann).



Von 1988-2001 verfügte Tw 113 über den links gezeigten Anstrich, der als Ergebnis eines Volksentscheides verwirklicht wurde. Aufgenommen am 14.6.2001 (Foto: Gert Schmitt).

Die neben stehenden Bilder zeigen eines der Schwester-Fahrzeuge vom heutigen Braunschweiger Museums-Tramtriebweg Nr. 113, als die insgesamt 5 Fahrzeuge, die Braunschweig's Straßenbahnbetrieb von dieser 1940 bei den Credé-Werken in Kassel gefertigten Serie beschaffte, noch im Regelbetrieb eingesetzt wurden. Gezeigt wird der Tw 114, der sich zum Aufnahmezeitpunkt, dem 11.5.1972, dem damaligen Zeitgeist entsprechend in pop-farbener Außengestaltung präsentierte. Die machte damals auch nicht vor den Altbau-Fahrzeugen in Braunschweig's Straßenbahn-Betrieb Halt. Die Credé-Triebwagen des Baujahres 1940 (Tw 111 - 115) wurden damals noch auf Braunschweig's seinerzeitiger Tramlinie 4 vom Lessingplatz zum Krematorium verwendet, auf der der Einsatz von Zweirichtungs-Friedenwg. notwendig war. 'Pop'-Tw 114 wird aber auf den genannten Bildern während einer Straßenbahn-Sonderfahrt in Braunschweig am 11.5.1972 in den Endschleifen Rühme (oben) und Heidberg (Mitte und unten) gezeigt. Der Halt in Rühme wurde auch zu einer histor.Zielbeschilderung des Tw's 114 genutzt, die an die alte, 1967 durch Streckenstilllegung aufgegebene Linienführg. der damaligen Li. 3 erinnerte. Der abgebildete Zweiachs-Tw wurde 1973 ausgemustert und anschl.verschrottet. Das Schwester-Fahrzeug 113 wurde dagegen Museums-Tw und ist als solches noch heute (2020) betriebsfähig in Braunschweig für Sonderfahrten vorhanden.

Fotos!
Michael Hecht.





VLV-BESUCH BEI DER STRASSENBAHN IN BRAUNSCHWEIG

Der erste der diesjährigen VLV-Ausflüge zum Besuch eines interessanten Straßenbahnbetriebes wurde wie vorgesehen am Samstag, 13. April 2002 durchgeführt. Nachdem es mit einem Besuch in Bielefeld nicht geklappt hatte, war die Straßenbahn in Braunschweig das Ziel dieses Ausflugs. Unsere Mitglieder Peter Hamann und Jens Krause hatten erneut einen schönen Tag vorbereitet, der nur unter dem Wetter litt. Waren die Samstage davor von Sonnenschein begleitet, so regnete es am 13.04. den ganzen Tag über - mal mehr, mal weniger; ganz trocken war es aber an diesem Tag von oben nie. Die gute Laune der Ausflugsteilnehmer konnte das nicht verderben und das Programm des VLV-Besuches bei der Straßenbahn in Braunschweig machte der Regen keinesfalls uninteressanter. Im Gegenteil: Von Gegenlichtproblemen waren die Fotografen nicht geplagt.

Insgesamt nahmen 30 Mitglieder und Freunde des VLV's an diesem Besuch teil, womit er gut ausgebucht war und die durchschnittliche Teilnehmerzahl der vergangenen Veranstaltungen dieser Art erreichte.

Für die meisten Teilnehmer begann der VLV-Tagesausflug nach Braunschweig am 13.04.2002 mit der gemeinsamen Eisenbahnfahrt von Lübeck und Hamburg aus in Niedersachsens zweitgrößte Stadt. Acht VLV-Mitglieder trafen sich hierfür am Morgen des 13.04. um kurz vor sieben im Lübecker Hauptbahnhof, wo auf Gleis 9 schon der DB-Zug RE 35 135 auf sie wartete, der sie nach Hamburg bringen sollte. Das geschah teilweise mit einer Geschwindigkeit, die an die ersten Tage der Strecke Lübeck - Hamburg vor 137 Jahren erinnerte. Kurz vor dem Hamburger Hauptbahnhof blieb dieser RE dann noch völlig stehen. Drinnen

schwitzten nicht nur die nach Braunschweig fahrenden VLV'er wegen ihres Anschlusses im schon fast sichtbaren Hbf, in dem auch bereits die Ausflugsteilnehmer besorgt waren, die erst ab Hamburg mitfahren. RE 35 135 schaffte es dann aber doch bis an den Bahnsteig, wo die VLV-Gruppe zusammen mit wutschnaubenden Fans des Fussballvereins VfB Lübeck umstiegen, die zum Auswärtsspiel nach Magdeburg wollten. Aber sogar deren Anschluß-RE nach Uelzen wartete noch.

Der ICE 91 ("PRINZ EUGEN"; Hamburg - Wien), mit dem der VLV-Ausflug nach Braunschweig fortgesetzt werden sollte, war von Altona her noch gar nicht eingetroffen und so bestand noch genügend Zeit, die Ausflugsteilnehmer zu begrüßen, die ab Hamburg mitfahren.

Im ICE 91 waren für die gesamte VLV-Gruppe Plätze reserviert, die leider auf zwei Wagen verteilt waren. In diesen Wagen, die ausschließlich reservierte Plätze aufwiesen, saß man dicht gedrängt beieinander, während davor fast leere Wagen liefen, die für keinerlei Platzreservierungen vorgesehen waren.

Vorbei also auch hier die alten Bundesbahnzeiten, in denen die Platzreservierung gleichmäßig über den ganzen Fernzug erfolgte. Das jetzige System erinnert eher an die Reichsbahn, wo die Platzreservierung auch stets Platz an Platz durchgeführt wurde und durchaus auch mal Situationen wie im ICE 91 am Morgen des 13.04. entstanden. Ein Wagen Sardinenbüchse, der nächste weitgehend unbesetzt.

Für nicht wenige Teilnehmer des VLV-Ausfluges nach Braunschweig wurde ohnehin schnell der Speisewagen des genannten ICE-Zuges zum Treffpunkt. Hier traf man auch auf einen Eisenbahnfreund aus Uetersen, der davon berichtete, daß er in den Wochen zuvor an 7 Samstagen nacheinander von Hamburg über Hannover und Braunschweig nach Leipzig gefahren war. Immer mit ICE 91 bis Hannover, wo er in den IC 626 nach Leipzig umsteigen wollte. So, wie es auch der VLV für seine Exkursion nach Braunschweig vorgesehen hatte. Besagter Eisenbahnfreund aus Uetersen berichtete nun, dass ICE 91 an allen sieben Samstagen durchschnittlich 8 Minuten verspätet in Hannover

Hbf eingetroffen war und IC 626 hier nicht auf den Anschluß aus ICE 91 gewartet hatte. Was die Stimmung der VLV'er, die davon nun im Speisewagen des "Prinz Eugen" gehört hatten, sinken ließ. Es kam dann aber doch anders. Die häufige Verspätung dieses Zuges entstand im Frühjahr durch Gleisbauarbeiten bei Langenhagen, wo damals eingleisiger Betrieb bestand. Am 13.04. bewältigte ICE 91 dieses Nadelöhr aber problemlos und erreichte Hannover Hbf mit nur einer Minute Verspätung!

Ohne Mühe wurde hier daher der Anschlußzug IC 626 ("TEUTOBURGER WALD", Köln - Leipzig) erreicht, wo sich einige Ausflugsteilnehmer erneut gleich in den gastronomischen Bereich dieses Zuges zurückzogen. Hier erwartete sie eine absolute Überraschung; denn der Wagen, in dem sich dieser Bereich befand, war ein echtes Unikat! Eine Hälfte von ihm glich mit ausschließlichen Stehtischen eher einer "rollenden Stehbierhalle", die andere Hälfte mit bequemen Clubsesseln erinnerte dagegen an ein "rollendes Offizierskasino". Schnell hatte man es sich in den Klubsesseln gemütlich gemacht und rätselte über die Herkunft dieses besonderen Gastronomiewagens. Die meisten waren sich darüber einig, daß es sich um einen ehemaligen Wagen des DB-Touristikzuges handelte, der nun äußerlich mit anderer Farbgebung versehen, innen aber unverändert der Bequemlichkeit in normalen IC-Zügen dient. Viel zu schnell ging die Fahrt in diesem gemütlichen Wagen zu Ende: Pünktlich um 10.04 Uhr erreichte IC 626 den Hauptbahnhof von Braunschweig.

Schon in dessen großer Eingangshalle warteten die Ausflugsteilnehmer, die ausschließlich bei der Straßenbahn-Sonderfahrt dabeisein wollten und auf eigene Faust per DB oder PKW von Bremen, Bruchhausen-Vilsen, Hannover und Berlin her nach Braunschweig gekommen waren.

Gewissermaßen vollzählig begab man sich nun zusammen auf den Hbf-Vorplatz und zur dortigen zentralen Haltestellenanlage der Braunschweiger Verkehrs AG (BVAG), die alle Straßenbahnlinien und die meisten Buslinien in Braunschweig betreibt.

Die BVAG-Haltestellenanlage vor dem Braunschweiger Hauptbahnhof wurde in den Jahren 1999/2000 völlig neu gestaltet und präsentiert sich mit ihrem Glasdach sehr futuristisch. Die Innenbahnsteige dienen dem Straßenbahnverkehr, die Außenbahnsteige den Omnibussen. Hier sollen nach jetzigen Planungen aber auch einmal Gleise verlegt werden. Dann nämlich, wenn in Braunschweig und seinem Umland eine Regional-Stadtbahn entsteht, wie sie bereits in Karlsruhe, Saarbrücken und Kassel erfolgreich betrieben wird.

Die Züge der Braunschweiger Regio-Stadtbahn sollen wie in Karlsruhe, Saarbrücken und Kassel auf die angrenzenden Eisenbahnstrecken überwechseln und weit bis in das Umland der Stadt Braunschweig hineingeführt werden. Das jetzt noch über die seltene Spurweite von 1.100 mm verfügende Gleisnetz der Braunschweiger Straßenbahn soll zu diesem Zweck bis 2020 nach und nach fast völlig auf Regelspurweite umgebaut werden.

Insgesamt soll die Regio-Stadtbahn Braunschweig über folgendes Netz verfügen:

Linie 1	Uelzen - Gifhorn - Braunschweig - Goslar
Linie 2	Gifhorn - Braunschweig - Wolfenbüttel - Helmstedt
Linie 3	Harv.-Wendeburg - Braunschweig - Salzgitter-Fredenburg
Linie 10	Neudorf-Platendorf - Braun- schweig - Bad Harzburg

Verknüpfungspunkte zwischen den Gleisnetzen der BVAG und der DB sollen in Braunschweig im Norden an der Hamburger Straße, in der Mitte am Hauptbahnhof sowie im Süden in der Nähe des Bahnhofes Leiferde entstehen.

Anders als in Karlsruhe und Saarbrücken, wo für den gemeinsamen Straßen- und Eisenbahnbetrieb der dortigen Stadtbahn Triebzüge mit Stromausrüstungen für beide Systeme zum Einsatz kommen, sollen in Braunschweig derartige Züge nur im Straßenbahnbetrieb, also auf den BVAG-Gleisen, elektrisch fahren. Auf den Eisenbahngleisen dagegen mit Dieselantrieb, weil viele der Gleise, die für die Einrichtung der Braunschweiger Regio-Stadtbahn eisenbahnmäßig

verwendet werden sollen, nicht elektrifiziert sind und eine Elektrifizierung der Strecken, zu denen diese Gleise gehören, nicht erfolgen soll.

Der gemischte Elektro- und Dieselbetrieb der o. a. Stadtbahn mit Fahrzeugen für beide Antriebsarten ist ein Novum. Sie müssen völlig neu entwickelt werden. Was ein Grund für die Tatsache ist, daß sich die Braunschweiger Verkehrs AG mit der Beschaffung neuer Fahrzeuge für ihren Straßenbahnbetrieb momentan völlig zurückhält!

Die Realisierung der gemeinsamen Regio-Stadtbahn für die Stadt Braunschweig und ihr Umland ist nämlich inzwischen nicht mehr sicher. Die Kosten dafür betragen 240 Mio. Euro, deren Finanzierung erst zu 15 % gesichert ist. Ursprünglich war man davon ausgegangen, mit ersten Teilen im Betrieb der o. a. Stadtbahn 2006 beginnen zu können. Was aber eher unwahrscheinlich ist. Im Moment ist das gesamte Projekt aus finanziellen Gründen nicht mehr sicher gestellt.

Immerhin hat man bereits an zwei Stellen im Braunschweiger Stadtgebiet bei Gleisneubauten für den Straßenbahnbetrieb damit begonnen, gleich die dritte Schiene für einen gemischten Betrieb mit Schmalspur- und Regelspurfahrzeugen zu verlegen. Ein derartiger Mischbetrieb, wie er in Stuttgart seit vielen Jahren problemlos praktiziert wird, muß auch in Braunschweig mehrere Jahre lang durchgeführt werden, wenn denn hier die Regio-Stadtbahn tatsächlich verwirklicht wird und sich die Stadt völlig von ihrer 1.100-mm-Tram trennt. Im Moment sieht es wie schon erwähnt, aus finanziellen Gründen nicht mehr unbedingt danach aus. Die Stadt Braunschweig, die (noch) 100 %iger Aktionär der BVAG ist, hat schon Mühe genug, den derzeitigen Straßenbahnbetrieb zu finanzieren und aufrecht zu erhalten.

So werden die Dreischienengleise, die man hier bereits an zwei Stellen verlegt hat, evtl. nur die Überbleibsel einer Vision bleiben, für deren Verwirklichung stets das Geld fehlte.

Eine dieser beiden Stellen ist die umfangreiche Haltestellenanlage vor dem Braunschweiger Hauptbahnhof, wo die Teilnehmer der VLV-Straßenbahn-Sonderfahrt auf dem BVAG-Netz die interessanten Dreischienengleise bewunderten.

Inzwischen traf in dieser Anlage auch das erste Fahrzeug der o. a. Fahrt ein: Der historische Gelenk-Triebwagen Nr. 35 der BVAG, der 1962 bei der Waggonfabrik DÜWAG gebaut wurde, von 1975 bis 1998 unter der Nr. 6267 bei der BVAG im Einsatz war und dann zum betriebsfähigen Museumsfahrzeug für Sonderfahrten umgestaltet wurde. Als das erhielt der beschriebene Triebwagen seine alte Nr. 35 zurück, die er in Braunschweig von 1962 bis 1975 trug und wurde äußerlich in den Zustand des Jahres 1962 zurückversetzt.

Mit diesem interessanten Triebwagen wurde der erste Teil der VLV-Straßenbahn-Sonderfahrt in Braunschweig durchgeführt. Als Fahrer der gesamten Fahrt fungierte der sehr freundliche BVAG-Mitarbeiter, Herr Martius, der allen Fragen und Wünschen ihrer Teilnehmer sehr aufgeschlossen gegenüber stand. Zunächst fuhr er mit dem Triebwagen 35 durch die Endschleife am Hauptbahnhof und anschließend an der Stadthalle vorbei zum Leonhardplatz. Weiter der Linie 5 folgend ging es über den Magnitorwall zum Bohlweg und damit über eine Strecke, die erst 1975 (wieder) neu entstanden war. Vorher sah es oft so aus, als würde die Straßenbahn in Braunschweig nicht überleben und den Bussen zum Opfer fallen, die in ihrer Stadt gebaut wurden: Denen von Büssing.

Als am Ende der fünfziger Jahre Braunschweigs Hauptbahnhof neu gebaut wurde, wollten einflußreiche Politiker der Löwenstadt diesen gar nicht mehr an das immer geringer werdende Straßenbahnnetz anschließen. Die Deutsche Bundesbahn pochte damals aber auf einen noch gültigen Vertrag aus den dreißiger Jahren, der ausdrücklich einen Trambahnanschluß für den neuen Hauptbahnhof in Braunschweig vorsah. Der wurde dann auch realisiert; aber auch danach gab es zunächst immer wieder Bestrebungen für eine Stilllegung der Straßenbahn in Niedersachsens zweitgrößter Stadt. Erst in den siebziger Jahren wendete sich hier das Blatt; das BVAG-Straßenbahnnetz, das vorher zu einem Torso geworden war, erhielt wieder neue Strecken, wurde modernisiert und ausgebaut sowie mit neuen Fahrzeugen ausgestattet. Dies noch bis zur Jahrtausendwende.

Danach entwickelte sich die Situation für die Braunschweiger Straßenbahn wieder alles andere als positiv. Ihr Betrieb ist stark defizitär und Braunschweigs Stadtväter haben diesem Betrieb strenge Sparmaßnahmen verordnet. Während an einigen Stellen des BVAG-Gleisnetzes großzügige Neu- und Ausbauten getätigt wurden, ist dieses Netz an anderen Stellen ziemlich marode und sanierungsreif. Ähnlich verhält es sich mit dem Fahrzeugpark. Zwar setzt auch die BVAG inzwischen zwölf moderne Niederflurzüge ein, aber ihre meisten Straßenbahnfahrzeuge stammen aus den Jahren 1975, 1977 und 1981!

Fahrzeugneubeschaffungen kann die BVAG auch nicht planen, so lange es noch nicht sichergestellt ist, daß die Regio-Stadtbahn tatsächlich verwirklicht wird. Was momentan eher unwahrscheinlich ist.

Leider ist auch die Verkehrspolitik in Braunschweig in jüngster Zeit ziemlich straßenbahnfeindlich geworden. Im Stadtrat wurde eine langjährige tramfreundliche rot-grüne Mehrheit unlängst von einer CDU-Mehrheit abgelöst, in der es Kräfte gibt, die der Straßenbahn alles andere als freundlich gesonnen sind. Büssings Zeiten lassen grüßen und leider auch die lokale Presse entsprechend tramnegativ berichten.

Zu den jüngeren Straßenbahnprojekten, die in Braunschweig (noch) realisiert werden konnten, gehört die Wiedereinrichtung der Gleisstrecke vom Bohlweg zum Friedrich-Wilhelm-Platz, wo bis 1963 schon einmal die Bahnen rollten. Jetzt ist es wieder der Fall und auf dieser Strecke gelangte auch der Triebwagen 35 mit der VLV-Gruppe zum Friedrich-Wilhelm-Platz. Bei weiterhin strömendem Regen ging es dabei durch den Westen von Braunschweigs Innenstadt hindurch und auch am "Rotlichtviertel" der Stadt vorbei.

Am Friedrich-Wilhelm-Platz war gut das Hauptgebäude des alten Braunschweiger Hauptbahnhofes zu sehen, der als Kopfstation betriebstechnisch sehr ungünstig gelegen war und am 01.10.1960 von einem neuen und modernen Durchgangsbahnhof abgelöst wurde. Das Gebäude des alten Bahnhofes blieb teilweise erhalten und beherbergt heute eine Bank. Vorhanden ist auch noch die Okerbrücke, über die

die Straßenbahngleise zum alten Braunschweiger Hauptbahnhof geführt wurden.

Vom Friedrich-Wilhelm-Platz aus gelangte der Triebwagen 35 weiterhin auf dem Weg der Linie 5 über den sogenannten Donauknoten zur nicht mehr planmäßig benutzten Kehrschleife Isarstraße. Bis hier wurde die Straßenbahn 1978 eröffnet. Sie erschließt hier die in den siebziger Jahren entstandene Weststadt von Braunschweig. 1989 wurden die Gleise über die Isarstraße hinaus bis nach Broitzem verlängert. Die o. a. Schleife dient seither nicht mehr dem Linienbetrieb. Triebwagen 35 benutzte sie mit seinen VLV-Fahrgästen in Rückwärtsfahrt unter Benutzung des Hilfsfahrerschalters. Was den ersten Höhepunkt der VLV-Straßenbahn-Sonderfahrt in Braunschweig am 13.04.2002 bedeutet! Anschließend ging es weiter nach Broitzem, dem heutigen Endpunkt der Linien 5 und 6.

Auf der Rückfahrt von Broitzem fuhr der Triebwagen 35 über den John-F.-Kennedy-Platz (früher August-Platz), der eines der beiden großen Braunschweiger Straßenbahnkreuze bildet. Die Gleise dieses Kreuzes sind aber ziemlich abgewirtschaftet und die BVAG-Züge dürfen hier nur mit einer Geschwindigkeit von 15 km/h fahren. Danach ging es am jetzigen Hauptbahnhof vorbei, wo auch ein guter Blick auf die hier als Lokdenkmal aufgestellte Schnellzug-Dampflokomotive 01 1063 möglich war. Schnell war dann die Endstelle Krematorium erreicht, von wo aus Triebwagen 35 zum BVAG-Betriebshof Altewiek zurückfuhr, wo der erste Fahrzeugwechsel der VLV-Straßenbahn-Sonderfahrt am 13.04.2002 stattfand.

Zunächst wurde aber der in den Jahren 1940/41 errichtete Betriebshof Altewiek besichtigt, der Braunschweigs zentraler Betriebshof für die Straßenbahnfahrzeuge des Linienbetriebes ist. Die Busse und Arbeitswagen sind in anderen Betriebshöfen untergebracht. In Altewiek haben aber ebenfalls alle Straßenbahn-Museumsfahrzeuge der BVAG ihren Standort. Auch sie konnten nun besichtigt werden. Große Beachtung fand dabei vor allem der historische Triebwagen 103, der 1898 gebaut wurde und einer Wagenserie entspricht, die damals auch die Braunschweiger Straßenbahn erhielt.

Triebwagen 103 wurde 1996 im BVAG-Auftrag aufwändig im polnischen Krakow restauriert und wird heute unter anderem gerne für rollende Hochzeiten genutzt.

Die VLV'er stiegen aber am 13.04. nicht in diesen Wagen ein. Das Fahrzeug, mit dem sie ihre Tramfahrt fortsetzten, war der Triebwagen 7354, der 1973 von der DÜWAG an die BVAG geliefert wurde und zu einer Serie von insgesamt 24 Gelenk-Triebwagen gehört, die in Braunschweig in den Jahren 1973, 1975 und 1977 in Dienst gestellt wurden. Alle diese Fahrzeuge gehören zum DÜWAG-Typ "Mannheim". Die im Jahr 1973 gebauten BVAG-Wagen dieses Typs kommen nicht mehr so häufig zum Einsatz. Eine Ausnahme hiervon bildet Triebwagen 7354, der gerne zur Zielwerbung für einzelne Braunschweiger Veranstaltungen verwendet wird. Im April 2002 warb er in aquamarin-blauen Anstrich für das "Braunschweiger Classix Festival".

Ganz ohne Werbung stand neben ihm der BVAG-Triebwagen 8160, der als drittes Fahrzeug der VLV-Exkursion in Braunschweig am 13.04. vorgesehen war. Es wurde nun noch eine eindrucksvolle und trotz des Regens sehr schöne Parade gebildet, bei der alle drei für diese Exkursion eingesetzten Straßenbahnzüge nebeneinander standen. Da gab es vor Begeisterung kein Halten mehr und in bester Stimmung ging es im Triebwagen 7354 weiter auf Braunschweigs Tramgleisen.

Für die Lübecker Teilnehmer ein ganz besonderes Erlebnis, weil einst auch die Straßenbahnen ihrer Stadt auf Gleisen der seltenen, vom Engländer James Lesley Walker entwickelten Spurweite von 1.100 mm rollten. Walker wollte ebenfalls die Straßenbahn in London mit dieser Spurweite ausrüsten. Heimisch wurde sie dann tatsächlich nur auf dem Kontinent in den Städten Braunschweig, Kiel und Lübeck. Nachdem die Straßenbahnbetriebe in Kiel und Lübeck stillgelegt wurden, rollen weltweit Braunschweigs Straßenbahnen einzig auf 1.100-mm-Gleisen.

Und auf diesen bewegte sich der VLV am 13.04 im Triebwagen 7354 vom Betriebshof Altwiek aus zunächst zum Hagenmarkt, dem zweiten großen Gleiskreuz der BVAG. Im Gegensatz zum JFK-Platz präsentiert er sich sehr modern und gut

ausgebaut. Interessant ist vor allem die Gleisverschlingung zum Abbiegen auf die Strecken nach Volkmarode sowie zum Radeklint.

Triebwagen 7354 fuhr aber geradeaus weiter und erreichte bald ein neu trassiertes Streckenstück, wo auch schon dreischienige Gleisstücke verlegt wurden. Wenig später benutzte Triebwagen 7354 die Gleiskreuzung zwischen den beiden 1.100-mm-Gleisen der BVAG und dem normalspurigen Eisenbahngleis der ehemaligen Braunschweiger Ringbahn, die einst zum Streckennetz der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn (BLE) gehörte. Teile dieser Ringbahn sind heute noch für bescheidenen Güterverkehr in Betrieb. Sollte die Regio-Stadtbahn verwirklicht werden, dann soll an dieser Stelle eine von drei Verbindungsstellen für den gemeinsamen Straßen- und Eisenbahnverkehr geschaffen und die Ringbahn stadtbahnmäßig ausgebaut werden.

Neben ihr erstreckt sich auch das Gelände des BVAG-Betriebshofes "Hamburger Straße", der als "Bauhof" aber nur noch Arbeitsfahrzeuge beherbergt.

Bald hinter diesem Betriebshof kreuzt die Straßenbahn ein weiteres Mal mit einem Eisenbahngleis, das den Rest der alten Bahnlinie Braunschweig - Plockhorst - Celle bildet. Geringe Teile von ihr dienen ebenfalls noch dem Güterverkehr.

Nördlich von dieser zweiten Straßenbahn/Eisenbahn-Gleiskreuzung war der Abzweig der BVAG-Strecke zum Siegfriedviertel zu sehen, die als einzige Strecke des BVAG-Gleisnetzes am 13.04. vom VLV nicht bereist werden konnte. Triebwagen 7354 nahm seinen Weg nun auf gut ausgebauten Gleisen zur Lincolnsiedlung, wo sich eine umfangreiche Umsteigeanlage für Straßenbahnen und Omnibusse befindet. Diese Anlage wurde 1988 eröffnet.

Der Straßenbahnverkehr hierher war bereits 1973 in Betrieb genommen worden. Mit der neuen Umsteigeanlage Lincolnsiedlung entstand auch die Schleife Carl-Miele-Straße, wo die BVAG-Züge nun kehrten. 1999 wurde dann die Strecke zur Carl-Miele-Straße weiter bis nach Wenden

verlängert, was den bislang letzten Braunschweiger Straßenbahn-Neubau darstellte.

Die o. a. Schleife wird seither planmäßig nur noch an Schultagen von einem einzigen Zugkurs für den Schülerverkehr benutzt. Am 13.04. war hier deshalb viel Platz vorhanden, um Triebwagen 7354 für die sich anschließende Mittagspause abzustellen.

Die fand mit gemeinsamem Essen im benachbarten Hotel Nord statt, wo ein schmackhaftes Schnitzel-Essen serviert wurde. Wieder einmal gut gestärkt konnte die Fahrt danach fortgesetzt werden. Vorher fiel noch die große, brachliegende Fläche zwischen den Gleisen der Schleife Carl-Miele-Straße auf, wo die BVAG einmal eine große Fahrzeughalle errichten wollte, um so ihren nach Norden fahrenden Zügen etliche Leer-Kilometer zu ersparen. Bislang wurde dieses Projekt aber nicht realisiert.

Schon bald hinter der beschriebenen Schleife überquerte Triebwagen 7354 im Verlauf der Neubaustrecke nach Wenden auf größeren Rampen die viel befahrene Autobahn A 2 (Ruhrgebiet - Hannover - Berlin), die sich auch an dieser Stelle als Großbaustelle präsentiert.

Beschaulicher wurde es nördlich davon, wo die Straßenbahnstrecke nach Wenden mit Rasengleisen verlegt ist, die für besonders leise Fahrgeräusche sorgen. Irgendwie erinnern derartige Gleise immer an "Lehmans Gartenbahn".

Schließlich war die Endstelle Wenden ganz oben in Braunschweigs Norden erreicht. Hier enden die BVAG-Linien 4 und 7. Außerdem gibt es Anschlussmöglichkeiten zum Busnetz der Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn (VLG).

Auf dem Weg, auf dem der Triebwagen 7354 nach Wenden gekommen war, fuhr er auch bis zum Hagenmarkt zurück. Unterwegs waren noch in der Schleife Stadion imposant die Einsatzzüge der BVAG zu sehen, die hier bereits für die Rückfahrt nach dem am 13.04. stattfindenden Oberligaspiel Eintracht Braunschweig gegen Werder Bremens Amateure aufgestellt waren. Die meisten dieser Züge bestanden aus "Mannheimer" Triebwagen mit dazugehörigen Beiwagen.

Angesichts dieser eindrucksvollen Reihe von Straßenbahnzügen konnte es den Lübecker Fahrt-Teilnehmern einmal mehr die Tränen in die Augen treiben, was einem der ausschließlich auf Busse konzentrierte Nahverkehr in Lübeck alles vorenthält. Dabei haben Lübeck und Braunschweig in der allgemeinen ÖPNV-Struktur und im ÖPNV-Angebot durchaus viele Ähnlichkeiten; nur dass in Lübeck eben alles gleislos stattfindet und in Braunschweig interessante Züge auf Gleisen rollen, wie sie einst auch an der Trave zur Abwicklung des Nahverkehrs an der Tagesordnung waren. Einige Beiwagen des Lübecker Straßenbahnbetriebes wurden nach dessen Stilllegung von den damaligen Stadtwerken Braunschweig erworben und teilweise noch umfangreich modernisiert. Die letzten ehemaligen Lübecker Wagen waren in Braunschweig 1975 im Einsatz. Museal blieb von ihnen leider keiner erhalten.

Zurück zur VLV-Exkursion in der Löwenstadt, die nun zunächst - weiterhin mit dem Triebwagen 7354 - die sogenannte "Innenstadtrunde" zu bewältigen hatte. Die führte vom Hagenmarkt aus zum John-F.-Kennedy-Platz, von dort zum Friedrich-Wilhelm-Platz und erneut an dem schon erwähnten Viertel (Sie wissen schon...) vorbei zum Bohlweg/Damm und zurück zum Hagenmarkt.

Von hier aus wurde die Strecke nach Volkmarode befahren. Aus Richtung Wenden und Hamburger Straße ist sie am Hagenmarkt nicht direkt erreichbar, sondern nur auf dem Weg über die Innenstadtrunde.

Sollte es tatsächlich zu einer Umspurung der Braunschweiger Straßenbahn kommen, dann soll die Strecke nach Volkmarode die letzte sein, auf der diese Maßnahme erfolgt.

Im Moment bildet eine altersschwache Brücke auf dieser Strecke eine absolute Langsamfahrstrecke. Die Anfänge des Straßenbahnbetriebes nach Volkmarode lagen am Ende des 19. Jahrhunderts mit der Strecke nach Gliesmarode, die 1948 (als erster Straßenbahn-Strecken-neubau in Braunschweig nach dem 2. Weltkrieg) bis zum Voigtländer-Werk verlängert wurde. 1974 dann bis Volkmarode, wohin heute die Linien 3 und 8 fahren.

Nach dem dortigen Besuch fuhr Triebwagen 7354 zurück zum Betriebshof Altewiek. Den verließ gerade der historische Triebwagen 35, der nun schon mit der zweiten Gruppe an diesem Tag unterwegs war. Ein buntes, fröhliches Völkchen hatte es sich mit Kaffee und Kuchen im Triebwagen 35 gemütlich gemacht, wofür dieser Triebwagen extra über eine Buffet-Fläche verfügt.

Weiterhin bei Regen erfolgte für die VLV-Gruppe im Betriebshof Altewiek ein erneuter Fahrzeugwechsel. Hierfür stand schon Triebwagen 8160 bereit, der zur Serie von 15 Triebwagen gehört, die die BVAG 1981 bei den Linke-Hofmann-Busch-Werken in Salzgitter beschaffte. Sie erhielten viele Elemente des später noch ausgereiften Baues von Stadtbahnwagen und wurden deshalb auch als Stadtbahnwagen "Typ Braunschweig" bezeichnet. Auch Spuren von Eisenbahn-Fahrzeugkonstruktionen, die in den siebziger Jahren bei LHB entstanden, enthalten diese Fahrzeuge, die irgendwie an AKN-Züge mit Dachstromabnehmern erinnern.

Nur wenige von ihnen präsentieren sich heute ohne Werbung in altweiß mit orange. Triebwagen 8160 ist einer von ihnen und er kam deshalb auch für den letzten Teil der VLV-Straßenbahn-Sonderfahrt in Braunschweig am 13.04. zum Einsatz. Und zwar ohne Beiwagen, was eine Rarität darstellte. Denn die o. a. Wagen fahren bei der BVAG im Linienbetrieb nur mit vierachsigen Beiwagen, die hierfür in den Jahren 1981 und 1984 beschafft wurden.

Ohnehin fahren alle BVAG-Züge, soweit sie nicht Niederflurzüge darstellen, mit Beiwagen. Ausnahmen bilden nur zwei Solo-Kurse mit "Mannheimern" in der Hauptverkehrszeit und der Triebwagen 0051, der 2000 aus dem Triebwagen 7762 umgebaut wurde und in der Mitte ein Niederflurteil erhielt. Diesen Einzelgänger sahen die VLV'er auf der Rückfahrt von Wenden auf seiner Stammlinie 2, wo er bevorzugt wegen der vielen im Siegfriedviertel wohnenden, älteren Leute eingesetzt wird.

Die Stadtbahnwagen des Typs "Braunschweig" verfügen auch innen über ein Design im "Apfelsinen-Look". Ihre Einrichtung ist aber stark verschlissen und spätestens hier merkt man, wie alt auch diese Fahrzeuge inzwischen sind.

Bemerkenswert ist ihre Laufruhe und geradezu optimal sind ihre breiten Frontscheiben, die auch von innen stark an die auch von LHB gebauten AKN-Dieseltriebzüge der Baureihe VTE erinnern.

Sicher hätte LHB vor 20 Jahren gerne größere Serien dieser Stadtbahnzüge gebaut. Andere Betriebe zeigten aber kein Interesse daran. Nur die Straßenbahn im norwegischen Trondheim bestellte einige Züge des Typs "Braunschweig". Bis auf diese Ausnahme blieb es bei den Wagen für die Stadt, deren Namen ihre Typenbezeichnung trägt.

Mit dem Triebwagen 8160 wurde vom Betriebshof Altewiek aus zunächst zurück in die Braunschweiger Innenstadt zurückgekehrt. Hier waren inzwischen fleißig die Fußball-Verstärkerzüge unterwegs, die vorhin noch am Eintracht-Stadion auf ihre Einsätze gewartet hatten. Das Spiel war nun zu Ende und Braunschweig hatte 3:0 gesiegt. Der im April Oberliga-Zweite, VfB Lübeck, übrigens im benachbarten Magdeburg gegen den dortigen SC 3:2.

Das o. a. Fußball-Spiel sorgte am Nachmittag des 13.04. für sehr dichten Straßenbahnverkehr in Braunschweig. Erst südlich des JFK-Platzes wurde es ruhiger. Kurz vor dem Jahnplatz war der Weg zu erahnen, auf dem einmal von links her die Direkt-Straßenbahnstrecke vom nahen Hauptbahnhof aus durch den Heinrich-Büssing-Ring direkt zur BVAG-Strecke nach Heidberg geführt werden soll. Diese kurze Verbindungstrecke wird nun schon 30 Jahre geplant und fast scheint es so, dass der Namensgeber der Straße, durch die die Gleise hier verlaufen sollen, mit Geisterhand die Gleise im Heinrich-Büssing-Ring immer wieder verhindert. Sollten sie tatsächlich einmal verlegt werden, dann können die BVAG-Züge vom Hauptbahnhof zum Heidberg ohne den Umweg über den JFK-Platz fahren.

Kurz hinter der Einmündung des Heinrich-Büssing-Ringes bog der Triebwagen 8160 nach rechts in die Strecke zum Messegelände ab. Sie wird nur bei Veranstaltungen auf diesem Gelände befahren. Dann fährt hier die Sonder-Linie 10, die vom Radeklint zum Messegelände und zurück verkehrt. Das war z. B. an mehreren Tagen im Mai im

Verlauf der bekannten Ausstellung Harz & Heide der Fall.

Die Strecke zum Messegelände ist landschaftlich sehr schön und endet in einer malerischen Schleife nahe des Schlosses Richmond. Bis hierher fuhr bis 1968 ständig die Linie 2. Ein Jahr später wurde die Neubaustrecke nach Heidberg eröffnet und der kurze Streckenast vom Jahnplatz nach Richmond diente fortan nur noch dem Sonderverkehr. Später wurde er aber sogar noch modernisiert.

Triebwagen 8160 fuhr zunächst durch die Schleife Richmond bzw. Messegelände und dann fast bis zum Jahnplatz zurück. Dann ging es per Hilfsfahrtschalter vom Fahrzeugheck aus rückwärts durch die o. a. Schleife und genauso rückwärts in die Strecke JFK-Platz - Heidberg. Wieder "richtig herum" setzte Triebwagen 8160 auf dieser Strecke seine Fahrt in Richtung Heidberg fort.

Wobei er sich nun auf einem für ihn sehr seltenen Gleis bewegte; denn die BVAG-Wagen 8151 - 8165 und ihre Beiwagen dürfen südlich der Strecke zum Messegelände im Linienverkehr nicht zum Einsatz kommen.

Den Grund hierfür bildet die Haltestelle Sachsendamm, deren Bahnsteig mit der Höhe der untersten Trittstufe der Stadtbahnwagen "Braunschweig" um acht Zentimeter differiert. Zu bedenklich für die BVAG-Sicherheitsfachleute, die den Wagen des Typs an dieser Haltestelle deshalb ein Aus- und Einstiegsverbot verordnet haben. Die Wagen des Typs "Braunschweig" können die Strecke nach Heidberg deshalb nur im Rahmen von Sonderfahrten ohne Ausstiegshalt am Sachsendamm benutzen, so wie es am 13.04.2002 bei der VLV-Fahrt geschah.

Da die Kurven- und Gleisverhältnisse am JFK-Platz auch nicht die Fahrt von Niederflurzügen auf der o. a. Strecke erlauben, sind die einzigen BVAG-Fahrzeuge, die diese Strecke im Linienbetrieb benutzen dürfen, die Wagen des Typs "Mannheim"! Eine Tatsache, die ebenfalls den Bestand dieser im übrigen ja doch schon recht antiquierten Fahrzeuge noch über längere Zeit sichern dürfte.

Verirrt sich mal ein Wagen des Typs "Braunschweig" nach Heidberg, dann ist dies doch schon ein besonderes Ereignis, das die Teilnehmer der VLV-Fahrt am 13.04. durchaus zu würdigen wußten. Zunächst rollten sie im Triebwagen 8160 am Schloß Richmond vorüber. Danach verläuft die Strecke nach Heidberg zwischen den Fahrbahnen der an dieser Stelle autobahnmäßig ausgebauten Bundesstraße 4. Kurz hinter der schon beschriebenen Haltestelle Sachsendamm zweigt nach rechts der Beginn der geplanten BVAG-Straßenbahnstrecke nach Stöckheim ab. Wenige Meter Gleis und Fahrdrabt lassen hier nun schon seit über dreißig Jahren auf einen Bau dieser Strecke hoffen. Ihr kurzes Anfangsstück verlegte man schon 1970 mit der Heidberger Strecke.

Bald danach entstand das Projekt einer Magnetbahn ("M"-Bahn) von Braunschweig nach Wolfenbüttel, das die Straßenbahn nach Stöckheim überflüssig gemacht hätte. Die "M"-Bahn nach Wolfenbüttel wurde nie verwirklicht. Diese Bahn zog nach Berlin, wo sie inzwischen auch nicht mehr fährt. Eigentlich wäre nun in Braunschweig der Weg für die Straßenbahn nach Stöckheim frei gewesen, für deren Bau aber inzwischen kein Geld vorhanden war. Die Strecke nach Stöckheim blieb weiterhin Planungsobjekt - und ist es noch heute.

So mußte auch Triebwagen 8160 seinen Weg zur nahen Endstelle Heidberg nehmen, wo er an dieser für ihn seltenen Stelle ausgiebig fotografiert wurde. Planmäßig enden hier die Linien 4 und 8, die aus den erläuterten Gründen fest in der Hand der "Mannheimer" sind.

Auf dem Weg dieser Linien gelangte Triebwagen 8160 zurück in die Innenstadt und fuhr vom Hagenmarkt aus zum Radeklint. Auch diese Strecke weist Gleise in Râsenbettung auf. Diese Gleise sind zwischen Baumreihen verlegt, weshalb auch die Strecke zum Radeklint sehr schön ist. Sie wurde am 14.11.1987 eröffnet und stellte den Anfang einer Neubaustrecke in die Vorstädte: Lehdorf und Kanzlerfeld dar, die aber bis heute nicht realisiert wurde. Weiterhin endet die o. a. Strecke nach nur einem Kilometer in der Schleife am Petritor und damit am nordwestlichen Rand der Braunschweiger Innenstadt. Hier wenden die Linien 1 und 9, bei Veranstaltungen im

Messegelände auch die Linie 10. Die Linie 9 folgt dem Weg, der von 1987 - 1996 durch die damalige Linie 4 (Krematorium - Radeklint) befahren wurde. Diese Linie war letztes Einsatzgebiet für die BVAG-Triebwagen 6952 - 6956, die 1968 bei LHB gebaut wurden und vom Fahrzeugdesign her sehr ansprechend wirkten. Sie waren technisch aber kein Glücksgriff und beim Fahrpersonal nur wenig beliebt. Inzwischen sind diese Fahrzeuge, bei denen viele Bauteile denen von Hamburger U-Bahn-Wagen entsprachen, alle ausgemustert.

Einer von ihnen konnte museal erhalten werden, ist aber nicht betriebsfähig. Es ist der Triebwagen 6953 (ex Nr. 15). Nur in Bukarest, wohin LHB derartige Wagen ebenfalls lieferte, fahren noch Züge, die der BVAG-Reihe 6900 entsprechen.

Triebwagen 8160 fuhr vom Radeklint aus zum Donauknoten, wohin die VLV-Gruppe einige Stunden zuvor schon mit dem Triebwagen 7354 gelangt war.

Ab hier befuhren die VLV'er die zweite Straßenbahnstrecke in der Braunschweiger Weststadt, die ihren Endpunkt an der Weserstraße hat. Die dortige Endschleife (benutzt von den Linien 3 und 7) liegt mitten auf der grünen Wiese. Hier ist Braunschweig absolut zu Ende und in nicht allzu großer Entfernung sieht man von dieser Schleife aus die Gleise der DB-Strecke Braunschweig - Hannover.

Die BVAG-Gleise zur Weserstraße wurden am 28.05.1978 eröffnet. Auf ihnen fuhr Triebwagen 8160 zurück zum Friedrich-Wilhelm-Platz, wo der freundliche Fahrer, der auch dieses Fahrzeug der VLV-Exkursion am 13.04. fuhr, noch eine Überraschung bot. Er fuhr nicht direkt über den Lessingplatz zum JFK-Platz, sondern bog nochmal in den Friedrich-Wilhelm-Platz ein und benutzte am Bohlweg/Damm die im Linienverkehr nicht befahrene Rechtskurve, um so mit kleinem Umweg zum JFK-Platz zu gelangen.

Von hier aus war in kurzer Fahrt der Hauptbahnhof erreicht, wo sich noch eine weitere Überraschung anschloß. Herr Martius fuhr mit den meisten Teilnehmern der nun zu Ende gehenden VLV-Straßenbahn-Exkursion zunächst in die dortige Endschleife, von wo aus ein kurzes Gleisstück den Beginn der Strecke der irgendwann einmal zu

realisierenden Gleisverbindung durch den Heinrich-Büssing-Ring markiert. Verkeilte Weichen verhindern eine Einfahrt in diesen Gleisstummel. Dafür rangierte Herr Martius den Triebwagen 8160 noch rückwärts in die von der Hbf-Schleife abzweigende Abstellanlage mit ihren beiden Stumpfgleisen. Hier können wartende oder länger pausierende BVAG-Züge "geparkt" werden. Auch diese beiden Abstellgleise verfügen über dreischienige Gleise - wie die gesamte BVAG-Gleisanlage am Braunschweiger Hauptbahnhof. Bezahlt wurde ihr Bau aus EXPO-Geldern, da Braunschweig auch zu den Veranstaltungsorten der Weltausstellung 2000 gehörte.

Nach diesem interessanten Abstecher rückte Triebwagen 8160 zu den Bahnsteigen der o. a. Anlage vor, wo die VLV-Sonderfahrt auf dem BVAG-Gleisnetz um 17.30 Uhr ihr endgültiges Ende fand. Vorher verabschiedeten sich ihre Teilnehmer noch herzlich von Herrn Martius, der diese Fahrt in sehr freundlicher und engagierter Art betreut hatte und meist vergessen ließ, daß Petrus den ganzen Tag über alle Schleusen geöffnet hatte.

Und so stiegen die Teilnehmer, die nun noch nach Hamburg und Lübeck zurück mußten, bei anhaltendem Regen in den IC 625 ("KARL BAEDEKER", Leipzig - Köln), der sie von Braunschweig nach Hannover brachte. Von dort ging es im ICE 90 ("PRINZ EUGEN", Wien - Hamburg) nach Hamburg weiter. In beiden Zügen war es recht leer und so konnte sich hier entsprechend ausgebreitet werden. Voll wurde es nur in den Speisewagen, wo viele VLV'er den Tag ausklingen ließen. Dessen letzten Fahrtteil bildete die Reise im RE 35 132 von Hamburg nach Lübeck. Die gesamte Bahnfahrt von Braunschweig nach Lübeck verlief pünktlich und problemlos und als sich die letzten Teilnehmer am Abend des 13.04.2002 im Lübecker Hauptbahnhof voneinander verabschiedeten, waren sie sich darüber einig, daß wieder ein (trotz des Regenwetters) schöner und interessanter VLV-Ausflug zu Ende gegangen war. Wer dann vor dem Hauptbahnhof stand, der stellte sich vielleicht vor, daß ein "Mannheimer" an ihm vorüberrollt, wurde dann aber schnell von einem Citaro-Bus in die triste Lübecker ÖPNV-Wirklichkeit zurückgeholt. Glückliches Braunschweig, es waren schöne Stunden.



Daß sie stattfanden, dafür darf an dieser Stelle herzlich der Braunschweiger Verkehrs AG, und den VLV-Mitgliedern



Peter Hamann und Jens Krause gedankt werden. Peter Hamann sorgte für die Vorbereitung und Durchführung der Straßenbahn-Sonderfahrt in Braunschweig, Jens Krause für die Vorbereitung und Durchführung der Eisenbahn-Gruppenfahrt von Lübeck und Hamburg nach Braunschweig und zurück. Beide jeweils sehr gut!



Soweit der Bericht des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) über seine erfolgreiche und gelungene Straßenbahn-Sonderfahrt in Braunschweig am 13.4.2002, was nun aktuell auch schon wieder fast genau 18 Jahre lang her ist. Und der Bericht von damals bietet wohlgerne das Bild und den Überblick vom Straßenbahnbetrieb in Braunschweig zum Sonderfahrt-Zeitpunkt im April 2002 !!! Seitdem hat sich bis heute, also 18 Jahre später, auch hier schon wieder viel verändert. Insbesondere auch im Fahrzeugpark der Braunschweiger Straßenbahn, der 2020 fast ausschließl. aus Rollmaterial in Niederflur-Bauweise besteht. Das war 2002 noch anders. Damals gab es bei der Braunschweiger Straßenbahn nur vergleichsweise wenige Züge in Niederflurtechnik. Ein großer Teil des Betriebes dieser Bahn wurde noch mit Rollmaterial in alter Hochflur-Bauweise aus den 1970er u. 1980er Jahren abgewickelt. 2007 kam eine erste bei den Alstom-Werken gefertigte und aus 12 Zügen gefertigte Flotte von Niederflur-Triebzügen zur Straßenbahn in Braunschweig, die die wenigen vorher vorhandenen und 1995 bei d. ADtranz-Werken gebauten Niederflur-Züge unterstützten. Die polnischen Solaris-Werke lieferten dann 2014 eine weitere Serie von 18 Niederflur-Triebzügen hierher. Sie brachte erstmals Fahrzeuge des Typs 'Tramino' auf Braunschweig's Straßenbahngleise. Weitere dieser Zügeinheiten kommen in einer nochmal sieben Züge umfassenden Nachfolge-Serie 2020 auf diese Gleise. so daß danach für den Trambetrieb in Braunschweig nur noch Niederflur-Fahrzeuge zur Verfügung stehen und die letzten der bis dahin noch vorhandenen und teilweise auch noch eingesetzten 'Altbau'-Fahrzeuge (5 Gelenk-Triebwagen vom Typ 'Mannheim' aus dem Jahre 1977 und 8 Stadtbahn-Züge vom Typ 'Braunschweig' aus dem Jahre 1981) verzichtet werden kann.

Auch das Farbschema der Straßenbahnzüge in Braunschweig hat sich seit 2002 verändert - aktuell präsentiert es seine Fahrzeuge in rot-weisser Farbgebung.

Das Straßenbahn-Streckennetz hat sich in Braunschweig seit 2002 abermals vergrößert. Seitdem kam die seinerzeit noch in Planung befindliche Strecke vom ~~Sachsendam~~ nach Stöckheim in Braunschweig's Süden als Neubau hinzu, wodurch das o. a. Netz eine Länge von 36 km erreichte, was der längsten Streckenlänge des Tramnetzes in Braunschweig zu Zeit, längster Ausdehnung in vergangener Ära entspricht.

Die noch 2002 aktuellen Pläne einer Umstellung von Teilen des Braunschweiger Straßenbahnnetzes auf Normalspurweite und (Realisierung einer Regio-Stadtbahn, deren Züge wie in Karlsruhe, Saarbrücken und Chemnitz uauf Eisenbahngleise (in diesem Falle auf die des Braunschweiger Umlandes) übergehen und weitgehend umsteigefreie Verkehrsverbindungen aus Harz und Heide bis ins Braunschweiger Zentrum hinein schaffen sollten, wurden aber nicht realisiert und vollständig aufgegeben. Es blieb und bleibt in Braunschweig beim Straßenbahnbetrieb in ausschließl. 1.100-mm-Spurweite, der sich einzig auf Braunschweig's Kerngebiet und des Stadtrandgebiet konzentriert.

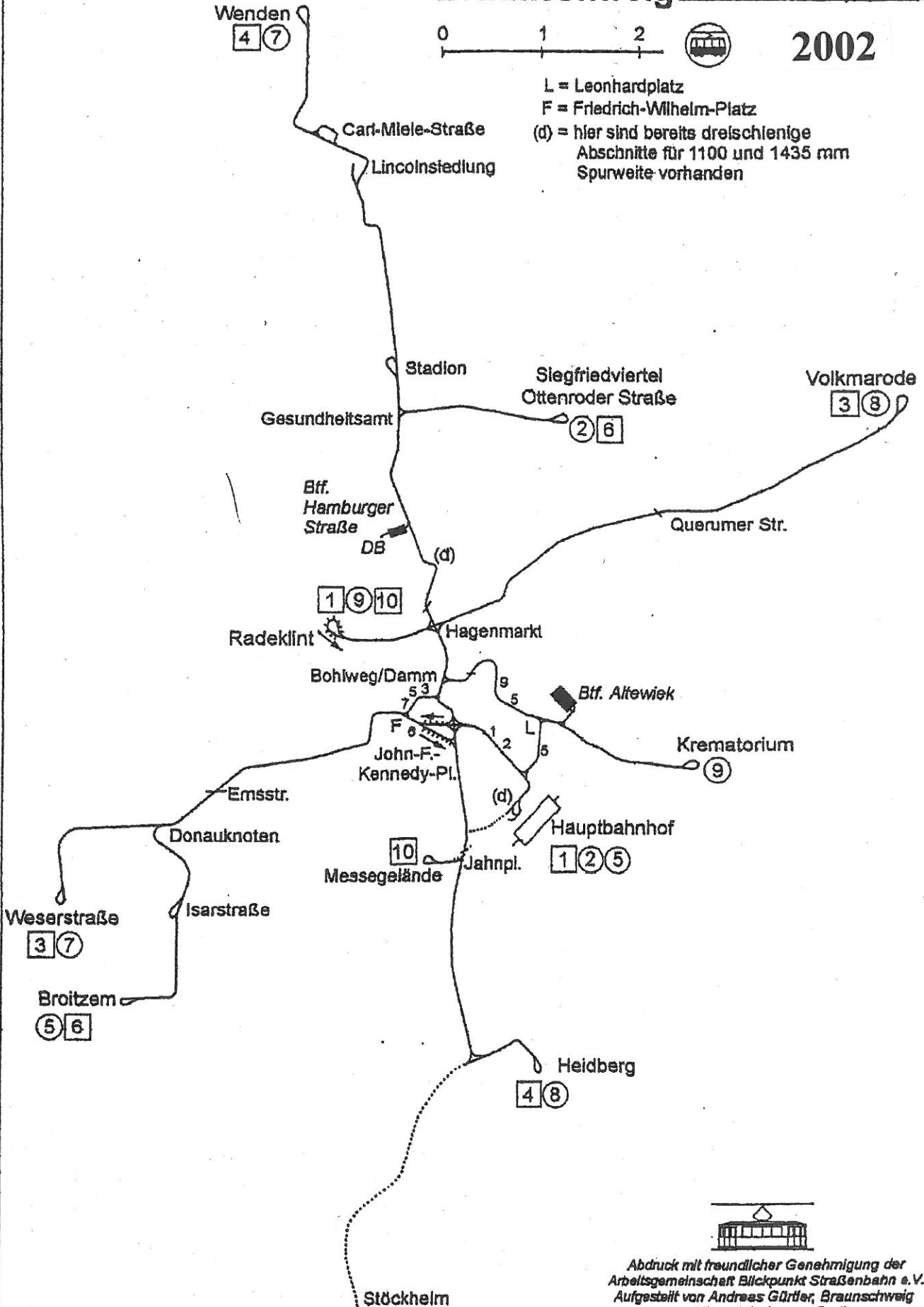
Braunschweig



L = Leonhardplatz

F = Friedrich-Wilhelm-Platz

(d) = hier sind bereits dreischienige Abschnitte für 1100 und 1435 mm Spurweite vorhanden



Abdruck mit freundlicher Genehmigung der
 Arbeitsgemeinschaft Blickpunkt Straßenbahn e.V.
 Aufgestellt von Andreas Gürtler, Braunschweig
 und Bernd Freilmann, Berlin

Wagen-nummer	Baujahr	Bauart	Hersteller	Typ	Bemerkungen
Triebwagen					
7351 - 7358	1973	6xGeIER	DUWEAG	Mannheim	1975 ex 36 - 43, 7351: dient ggf. als Ersatz-Atw, 7352: abgestellt
7551 - 7556	1975	6xGeIER	DUWEAG	Mannheim	
7751 - 7761	1977	6xGeIER	LHB*	Mannheim	*in Lizenz von DUEWAG
8151 - 8165	1981	6xGeIER	LHB	Braunschweig	
9551 - 9562	1995	6xGeIER NfV	LHB/AEG	GT6S	
0051	1977	6xGeIER NfM	LHB	GT6-NfM	Umbau 2000 bei MGB ex 6xGeIER 7762
Beiwagen					
7471 - 7476	1974	4xGrER	DUEWAG	Mannheim	1975 ex 211 - 216
7771 - 7776	1977	4xGrER	LHB*	Mannheim	*in Lizenz von DUEWAG
8171 - 8182	1981	4xGrER	LHB	Braunschweig	
8471 + 8472	1984	4xGrER	LHB	Braunschweig	
Arbeitstriebwagen					
482	1982	6xGeIZR	LHB/Schörling		Universal-Arbeitswagen
Arbeitsbeiwagen					
187	1987	2xER	Pietsch		Salzlore
287	1987	2xER	Schmidt		Schneepflug
452	1952	2xER	Eigenbau		Salzlore
Museumstriebwagen					
15	1968	6xGeIER	LHB		1999 ex 6953, 1975 ex 15, Zustand: wie 1969, nicht betriebsfähig
35	1962	6xGeIER	DUEWAG		1998 ex 6267, 1975 ex 35, Zustand: wie 1962, betriebsfähig
103	1898	2xZR	Herbrand		1996 beim MZNT Kraków restauriert, 1992 ex HSM Wehmingen, 1984 ex Kiel Atw 352, 1961 ex 146, 1928 ex 109, 1906 ex Hoerde, Zustand: betriebsfähig im Zustand einer gleichen Wagenserie für Braunschweig von 1898
113	1940	2xZR	Credé		2001 ex 1, 1978 ex Atw 413, 1973 ex 113, Zustand: wie 1973, betriebsfähig
418	1927	2xZR	Dessau		1998 ex HSM Wehmingen, 1983 ex Braunschweig Atw 418 III, 1969 ex 82 II, 1952 Wiederaufbau nach Kriegsschaden, Zustand: Atw nicht fahrfähig
Museumsbeiwagen					
201	1957	2xGrER	DWM		1989 ex 5771, 1975 ex 201, Zustand: wie 1957, betriebsfähig
250	1939	2xZR	DUEWAG		2001 ex 2, 1984 ex Kiel 62, Zustand: betriebsfähig

Aktuell besteht der Braunschweiger Straßenbahnbetrieb aus den folgenden sechs Linien!

- 1 WENDEN - STÖCKHEIM
- 2 (SIEGFRIEDVIERTEL - HEIDBERG
- 3 WESTSTADT - VOLKMARODE
- 4 RADEKLINT - HELMSTEDTER STR.
- 5 HBF - BRCITZEM
- 10 HBF - RÜHME

Die o. a. Linien werden wie die Stadtbuslinien in Braunschweig heute von der Braunschweiger Verkehrs GmbH betrieben. Die firmierte 2002 noch als AG. Der Bericht von damals, der den Besuch des VLV's bei der Braunschweiger Strassenbahn am 13.4.2002 schildert, beschreibt die Situation des Trambetriebes in Braunschweig von damals, um dieses nochmal deutlich festzustellen. Das betrifft auch die dazu gehörigen Bildseiten und das seinerzeit von der 'Arbeitsgemeinschaft Blickpunkt Strassenbahn e. V.' für den obigen Bericht zur Verfügung gestellte Kartenmaterial

Der Verein Lübecker Verkehrsfreunde e. V. (VLV) existiert heute nicht mehr. Er wurde 2012 aufgelöst.

Unabhängig davon reisen Straßenbahnfreunde aus Lübeck auch aktuell immer mal wieder nach Braunschweig, um dort in den Tramzügen auf 1.100-mm-Gleisen zu fahren, was einst auch in Lübeck, heute aber auf derartigen Gleisen nur noch in Braunschweig möglich ist. Sieht man mal von einigen wenigen 1.100-mm-Gleisen im Straßenbahnmuseum in Schönberger Strand an der Ostsee ab.

Zum Braunschweiger Straßenbahnbetrieb bleibt noch zu ergänzen, daß er anders als noch 2002, auch nicht mehr über seinen damaligen Betriebshof 'Altewiek' verfügt. Der wurde inzwischen durch eine Neubau-Anlage im Osten von Braunschweig nahe der Helmstedter Str. abgelöst.

Ein weiteres 'Highlight' im anhaltend interessanten Trambahnwesen der Stadt Braunschweig dürfte die in der dortigen Stadthalle am 7. und 8. März 2020 stattfindende 'INTERNATIONALE MODELLSTRAßENBAHNAUSSTELLUNG' in deren 17. Ausgabe (und zum ersten Mal in Braunschweig !) bilden. Besucher der einstigen 1.100-mm-Tram-Schwesterstadt Lübeck sind dort sicher auch zu erwarten.

Michael Hecht

AKTUELLER FAHRZEUGBESTAND DES STRAßENBAHNBETRIEBES IN BRAUNSCHWEIG

Triebwagen

Betr.-Nr.	Anzahl	Hersteller	Baujahr	Fahrzeugtyp
7751-7761 m. Lücken	5	DÜWAG	1977	EGT6 ('Mannheim')
8151-8165 m. Lücken	8	LHB	1981	EGT6 ('Braunschweig')
9551-9562	12	Adtranz	NF 1995	NFGT6-S1100 ('Bremen')
0751-0762	12	Alstom	NF 2007	NGT8D-BS ('Magdeburg')
1451-14688	18	Solaris	NF 2014-2016	GT8S ('Tramino')
2051-2057	7	Solaris	NF 2020	GT8S ('Tramino')
482	1	LHB/Schörling	1982	ZGT6 -Arbeitstriebwagen-

NF = Niederflur-Triebzüge

Beiwagen

Betr.-Nr.	Anzahl	Hersteller	Baujahr	Fahrzeugtyp
7471-7476 m. Lücken)	10	DÜWAG	1974	EB 4 (Bw f. EGT6-Tw)
7771-7776 m. Lücken)		DÜWAG	1977	EB 4 (Bw f. EGT6-Tw)
8171-8182 m. Lücken)	8	LHB	1981	EB 4 (Bw f. EGT6-Tw)
8471-8472		LHB	1984	EB 4 (Bw f. EGT6-Tw)

EB4-Beiwg. kamen auch zusammen mit NGT8D-BS-Triebwg. zum Einsatz (dieses mit gesperrter Hintertür, wegen Zuglängen). Es handelte sich um EB4 d.Bj.1974/77.

Zu den o. a. Tw und Bw kommen die histor. Fahrzeuge hinzu. Ihr Bestand entspricht dem von 2002.

Zu den o. a. Bw kommen einige Loren für Bau- und Arbeitszwecke sowie ein Schneepflug.



Während der VLV-Exkursion am 13.4.2002 genöß Iw 8160 die Nachbarschaft von allen momentan eingesetzten Fahrzeugtypen des BVAG-Strassenbahnbetriebes.

An der Endstelle Heideberg die des 'Mannheimer' Iw's 7551, wobei derartige Züge die einzigen sind, die im Linienverkehr hierher fahren dürfen !



An der Endstelle Radekline am Rande der Braunschweiger Innenstadt war ein Niederflrzug Nachbar von Iw 8160.



... und in der Endschleife Donaustr. (wo Braunschweig auf der grünen Wiese endet) der Fahrzeugbruder Iw 8165 (der zuletzt gebaute Iw des Typs 'Braunschweig').

Fotos:
Michael Hecht

Volkmarode war das nächste Ziel, wo ein Zug der Linie 3 die dortige Endschleife verließ.

Tw 7354, ein Fahrzeug des DÜWAG-Typs 'Mannheim', warb im April 2002 für das 'Braunschweig Classix Festival'.



Das dritte Fahrzeug der VLV-Strassenbahn-Exkursion in Niedersachsens zweitgrößter Stadt war der Triebwagen 8160, der zum Stadtbahntyp 'Braunschweig' gehört und als einer der wenigen BVAG-Züge dieses Typs keine Außenwerbung besitzt. Hier hat er mit der VLV-Gruppe die malerische Schleife Messegelände am Schloß Richmond erreicht, die sonst nur bei Messe-Veranstaltungen benutzt wird.



Eine Aufnahme mit Seltenheitswert, weil die Züge des Typs 'Braunschweig' die BVAG-Strecke zum Heidelberg im Linienverkehr nicht befahren dürfen. Grund hierfür ist die Haltestelle 'Sachsendamm', deren Bahnsteige einen Aus- u. Einstieg bei den o. a. Zügen nicht zulassen. So mußte Tw 8160 hier während d. VLV-Fahrt ohne Halt durchfahren.



Zum Abschluß dieser Fahrt rangierte er in die ebenfalls schon mit Dreischiengleisen ausgerüstete BVAG-Abstellanlage am Hbf.



Fotos: Michael Hecht





Das obere der obigen Bilder zeigt nochmal den Beiwagen 282 der Braunschweiger Straßenbahn am 12.5.1972 auf dem Hbf-Vorplatz von Braunschweig in einem Zug d. damaligen Linie 3. Dieser 1949 gebaute Zweiachs-Beiwagen wurde 1960 von der stillgelegten Straßenbahn in Lübeck übernommen, wo er unter der Nr. 310 zum Einsatz kam. In Braunschweig wurde dieser Beiwagen 1964 zum Einrichtungs-Fahrzeug für schaffnerlosen Betrieb mit automatischen Türen umgebaut. 1975 erfolgte die Ausmusterung des oben abgebildeten ex-Lübecker Beiwagens und anschließend seine Verschrottung

Von den Straßenbahn-Fahrzeugen der Bauart 'KSW', die 1949 fabrikneu direkt an Braunschweig's Trambetrieb geliefert wurden, bauten die Kasseler Credé-Werke 1959 und 1960 einige Trieb- und Beiwagen in dreiteilige Gelenk-Triebwagen mit schwebendem Mittelteil um. Insgesamt entstanden drei derartige Gelenk-Triebwagen, die die Nr. 21-23 erhielten. Von ihnen ist (auf d. unteren d. obigen Bilder der Tw 23 am 11.5.1972 in d. Endschleife Röhme der Braunschweiger Straßenbahn zu sehen. Die Gelenk-Triebwg. 21-23 blieben bei ihr bis zum Ende der 1970er Jahre im Einsatz. Dann wurden alle drei dieser Fahrzeug-Einheiten ausgemustert und verschrottet. Leider blieb keiner dieser urigen Züge mit ihrer eigenwillig anmutenden Konstruktion museal erhalten.

Fotos: Michael Hecht.

Im Mai 1972, veranstaltete der Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF) seine jährliche, auch als 'Bundesverbandstag' bekannte Jahrestagung in Braunschweig, wo damals zum Tagungsprogramm auch eine am 11.5.1972 durchgeführte Straßenbahn-Sonderfahrt in dieser schönen Stadt gehörte. Für sie kamen der schon an anderer Stelle beschriebene und abgebildete 'Popfarben' (Zweiachs-Tw 114 sowie zwei der ebenfalls schon beschriebenen KSW-Gel.-Triebwagen zum Einsatz. Die neben stehenden Bilder zeigen alle drei der o. a. für die BDEF-Straßenbahn-Sonderfahrt in Braunschweig am 11.5.1972 eingesetzten Fahrzeuge an diesem Tag in der Endschleife Rühme (oben und unten) sowie in der Endschleife Heidberg (Mitte). D. Sonderwagen-Korso begegnete hier auch an beiden Endpunkten der seinerzeitigen Straßenbahnlinie 2 Gelenkzügen des regulären Braunschweiger Straßenbahn-Linienbetriebs. Darunter befand sich auch der auf dem mittleren Bild zu sehende Triebwg. 17, der zu einer Serie von sechs 1968 bei den LHB-Werken gebauten Gelenk-Tw gehörte. Trotz ihrer Formschönheit bewährten sich diese Fahrzeuge techn.u.betriebl.leider nicht. Die Endschleife Rühme verlief damals, 1972, noch durch ein Spargelfeld hindurch.

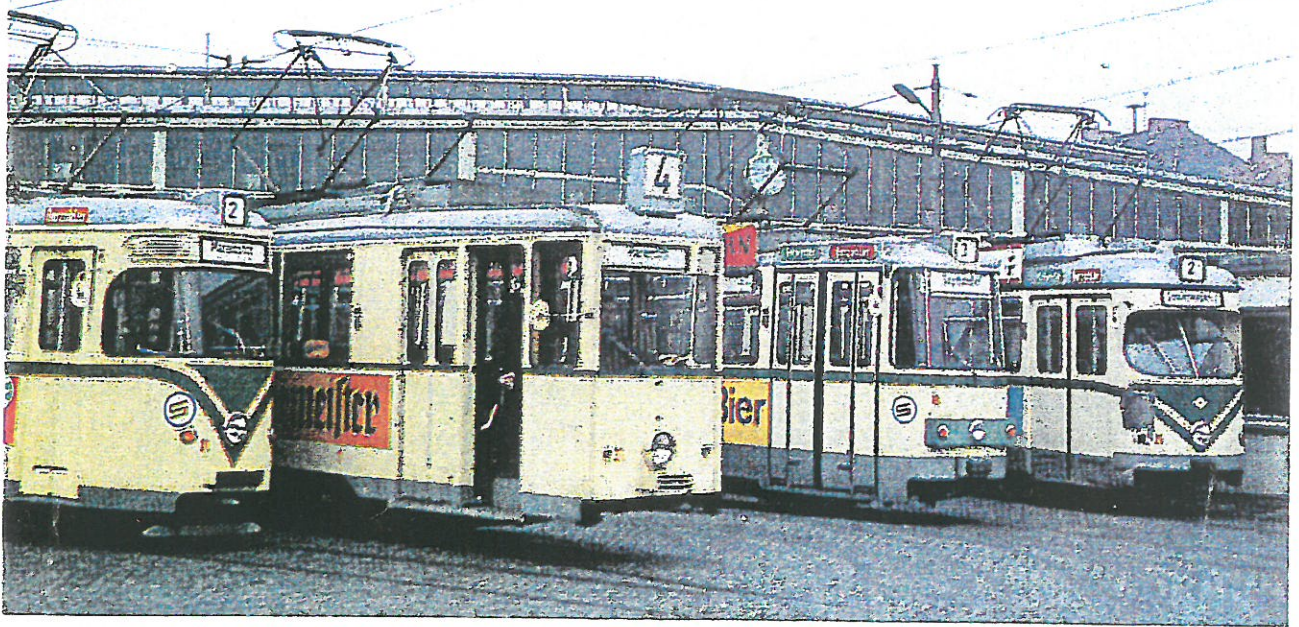


Hier im Norden von Braunschweig endete die Straßenbahn seinerzeit noch auf der 'grünen Wiese'. Heute verläuft diese Strecke noch weiter nach Norden bis nach Wenden. Die Wendeschleife in Rühme blieb in nunmehr bebauter Umgebung aber dennoch erhalten. Die drei für die beschriebene BDEF-Straßenbahn-Sonderfahrt in Braunschweig am 11.5.1972 eingesetzten Triebwagen gibt es heute alle nicht mehr. Sie wurden in den 1970er Jahren ausgemustert und verschrottet. Von den sechs 1968 gebauten LHB-Gelenk-Triebwagen blieb einer als nicht betriebsfähiges Museums-Fahrzeug in Braunschweig erhalten. Fotos: Michael Hecht.



Der oben abgebildete Triebwagen 7354 der Braunschweiger Straßenbahn gehört zu den ersten bei ihr beschafften Straßenbahn-Fahrzeugen des Typs 'Mannheim'. Zu den Aufnahme-Zeitpunkten in den Jahren 2001 und 2002 gehörte er mit einem damaligen Alter von fast 30 Jahren zu den den seinerzeit ältesten Triebwagen beim Trambetrieb in Braunschweig. In der genannten Zeit wurde dieser Triebwagen gerne zur Zielwerbung für einzelne damalige Braunschweiger Veranstaltungen verwendet und kam daher als einziges Fahrzeug seiner 'Alt-Serie' noch recht häufig zum Einsatz. Meistens auf den seinerzeitigen Braunschweiger Straßenbahn-Linien 2 und 6. Auf der oberen Aufnahme ist der Tw 7354 in der Totalwerbung für die damals in Braunschweig veranstaltete 'Troja-Ausstellung' am 14.6.2001 auf d. Tramlinie 2 in Ri. Hbf an der Haltestelle Hagenmarkt zu sehen. Auf dem unteren Bild präsentiert sich Tw 7354 am 2.4.2002 im Straßenbahn-Betriebshof Altewiek. Zum genannten Termin wies er werbemäßig auf das zu diesem Zeitpunkt durchgeführte 'Vraunschweig Classix Festival' hin.

Fotos: Oben = Gert Schmitt. Unten = Peter Hamann.



Vier Gelenktriebwagen verschiedener Bauarten noch in einheitlicher Farbgebung gelb mit grünem Streifen am 23. November 1969 im Betriebshof Altewiek: 11, Umbaujahr 1962, ex GR-Tw 11, 1957 LHB; 21, ex KSW-Tw + -Bw, Umbaujahr 1959, Crede; LHB 1968, und 35, DUEWAG, 1962. Foto: D. Höltge

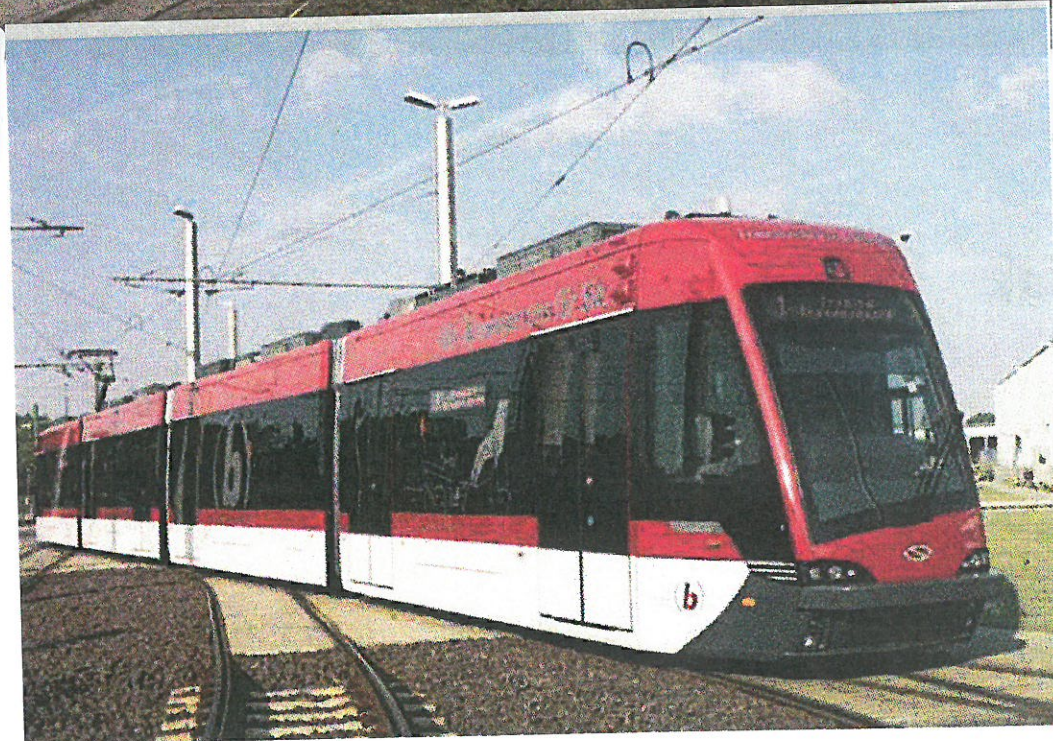


Aktuell (2020) geht auch beim Straßenbahnbetrieb in Braunschweig die Zeit der von diesem Betrieb in den Jahren 1973 bis 1977 in mehreren Serien (insgesamt 26 Fahrzeuge) beschafften DÜWAG-Gelenk-Triebwagen vom Typ 'Mannheim' endgültig zu Ende. Bislang waren immer noch einige DÜWAG-Triebwagen der 1977 gelieferten Letzt-Serie, von denen einer auf dem obigen Bild zu sehen ist, bei der Braunschweiger Verkehrs GmbH (BSVG) vorhanden und auch noch im Einsatz. Die Neuauslieferung der zweiten Braunschweiger Serie von Tramino-Niederflur-Zügen schiebt aber auch die letzten 'Mannheimer' bei d. BSVG endgültig auf's Abstellgleis. Es ist zu hoffen, daß auch einer dieser für Braunschweig's Tram einst markanten und hier sehr lange eingesetzten Gelenk-Triebwg. museal erhalten bleibt. Das obige Bild zeigt den dort zu sehenden 'Mannheimer' der BSVG, so wie er sich farblich zuletzt präsentierte. Es handelt sich um den Tw 7756. Die 12 Fahrzeuge seiner 1977 gefertigten Serie wurden abweichend von den zuvor nach Braunschweig gelieferten 'Mannheimern' nicht direkt bei den DÜWAG-Werken, sondern in DÄWAG-Lizenz bei LHB in Salzgitter gebaut. Foto: BIN.

Heute (2020) bestimmen auch bei der Straßenbahn in Braunschweig mehrteilige Triebzüge in Niederfler-Bauweise das Betriebs- und Liniengeschehen, was auch die nebenstehenden Bilder zum Ausdruck bringen. Sie zeigen BSVG-Niederfler-Tramzüge von allen drei Braunschweiger Generationen dieser Fahrzeugbauart. Ganz unten ist ein Zug der jüngsten dieser Generationen zu sehen: Ein Zug d. Bauart 'Tramino'. Die Bilder verdeutlichen ebenfalls d. aktuelle Farbgebung der derzeit von der Braunschweiger Verkehrs GmbH (BSVG) eingesetzten Tramzüge und Linienbusse.

Auch wenn in Braunschweig's Straßenbahnbetrieb inzwischen vieles verändert und modernisiert wurde, ist dieser Betrieb als weltweit einziger Schienenverkehrs-Betrieb mit Gleisen in 1.100 mm Spurweite immer NOCH SEHR interessant und stets EINEN BESUCH WERT!

Fotos: BSVG u. BIN.



Linienverzeichnis

Network overview

Gültig ab 3. Oktober 2019 · Valid from 3rd October 2019

Tram

- Tram 1** Stöckheim ↔ Hauptbahnhof ↔ Rathaus ↔ Wenden
- Tram 10** Hauptbahnhof ↔ Rathaus ↔ Rühme
- Tram 2** Heidberg ↔ Leisewitzstraße (oder Hauptbahnhof) ↔ Rathaus ↔ Siegfriedviertel
- Tram 3** Weststadt Weserstraße ↔ Fr.-Wilhelm-Platz ↔ Rathaus ↔ Volkmarode
- Tram 4** Helmstedter Straße ↔ Rathaus ↔ Radeklint
- Tram 5** Broitzem ↔ Fr.-Wilhelm-Platz ↔ Leonhardplatz ↔ Hauptbahnhof

Bus

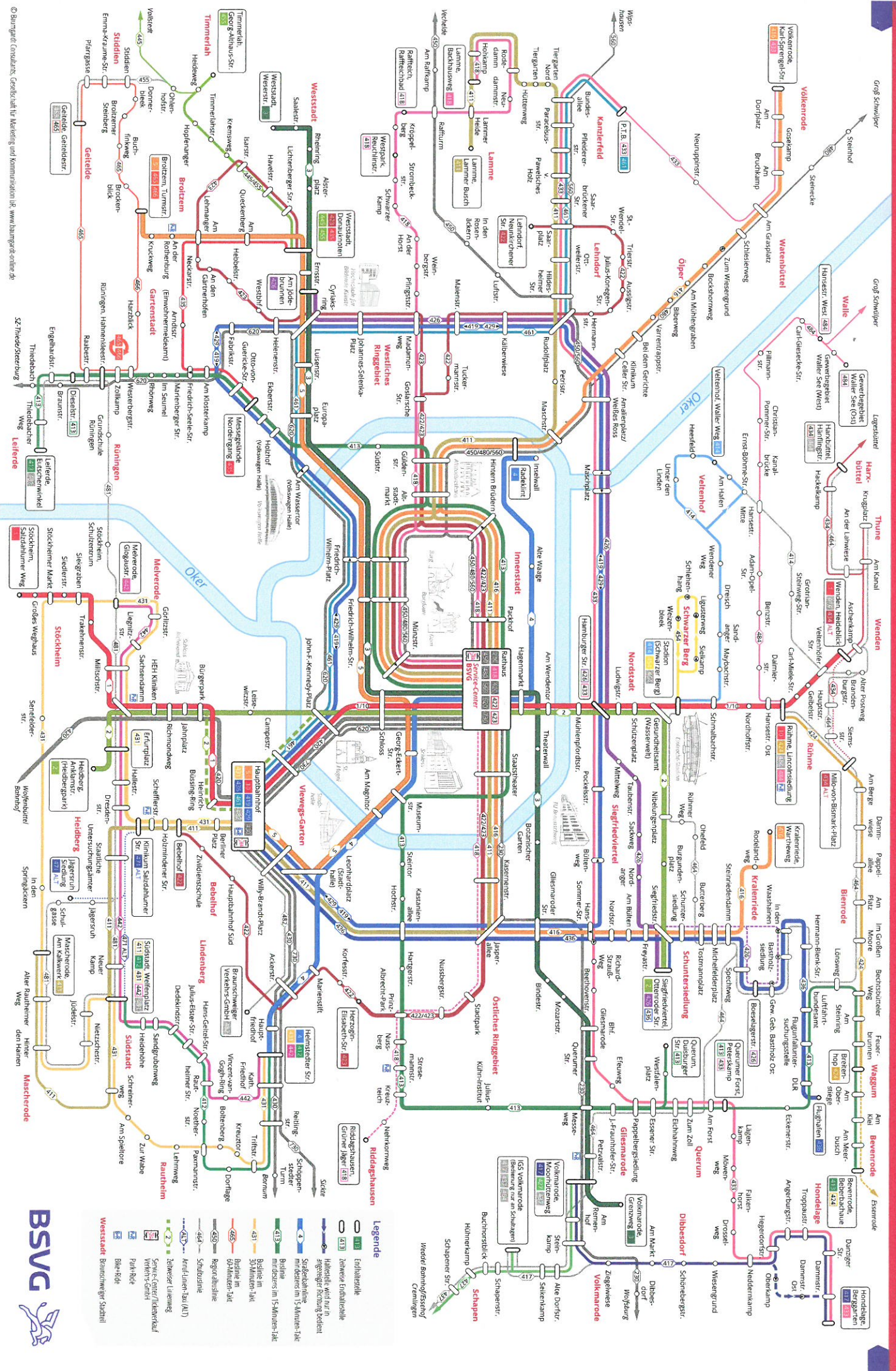
- Bus 411** Lamme ↔ Kanzlerfeld ↔ Rathaus ↔ Hauptbahnhof ↔ Südstadt ↔ Mascherode
- Bus 412** Helmstedter Straße ↔ Rautheim ↔ Lindenberg ↔ Südstadt
- Bus 413** Leiferde ↔ Rünigen ↔ Rathaus ↔ Querum ↔ Bevenrode
- Bus 414** Veltenhof ↔ Stadion (Schwarzer Berg)
- Bus 416** Völkenrode ↔ Ölper ↔ Rathaus ↔ Kralenriede
- Bus 417** Hondelage ↔ Volkmarode
- Bus 418** Lamme ↔ Westpark ↔ Rathaus (↔ Riddagshausen)
- Bus 419** Hauptbahnhof ▶ Ost-Ring ▶ West-Ring ▶ Hauptbahnhof
- R 420** BS Rathaus ↔ BS Hauptbahnhof ↔ WF Bahnhof
- Bus 422** Lehdorf ↔ Rathaus ↔ Herzogin-Elisabeth-Straße ↔ Bebelhof
- Bus 423** Weststadt Donauknoten ↔ Am Lehmanager ↔ Rathaus ↔ Herzogin-Elisabeth-Straße
- Bus 424** Rühme ↔ Waggum (↔ Bevenrode ↔ Essenrode)
- Bus 426** Cyriaksring (Am Jödebrunnen) ↔ Hamburger Straße ↔ Siegfriedviertel (↔ Kralenriede)
- Bus 427** Essehof ↔ Weddel ↔ Volkmarode
- Bus 429** Hauptbahnhof ▶ West-Ring ▶ Ost-Ring ▶ Hauptbahnhof
- R 430** BS Hauptbahnhof ↔ Cremlingen ↔ Veltheim ↔ Destedt ↔ Gardessen/Bornum
- Bus 431** Hauptbahnhof ↔ Heidberg ↔ Stöckheim ↔ Südstadt ↔ Rautheim ↔ Helmstedter Straße
- Bus 433** Völkenrode ↔ P.T.B. ↔ Hamburger Straße ↔ Querumer Forst ↔ Hondelage
- Bus 434** Wenden ↔ Harxbüttel ↔ Lagesbüttel
- Bus 435** Weststadt Donauknoten ↔ Arndtstraße (Einwohnermeldeamt) ↔ Messegelände Nordeingang
- Bus 436** Hauptbahnhof ↔ Siegfriedviertel ↔ Kralenriede ↔ Flughafen
- Bus 437** Volkmarode ↔ Cremlingen
- Bus 442** Helmstedter Straße ↔ Lindenberg ↔ Südstadt ↔ Heidberg ↔ Merverode
- Bus 445** BS Weststadt Donauknoten ↔ Timmerlah ↔ Vallstedt
- R 450** Vechede ↔ Wedtlenstedt ↔ Denstorf ↔ BS Rathaus
- Bus 454** Stadion ↔ Schwarzer Berg
- Bus 455** Timmerlah ↔ Weststadt Donauknoten
- Bus 461** P.T.B. ↔ Kanzlerfeld ↔ Hauptbahnhof
- Bus 464** Harxbüttel ↔ Querum ↔ Volkmarode oder Rühme ↔ Stadion
- Bus 465** Broitzem ↔ Geitelde ↔ Rünigen
- Bus 466** Rünigen ↔ Broitzem
- R 480** Groß Schwülper ↔ BS Watenbüttel ↔ BS Rathaus
- Bus 481** Leiferde ↔ Stöckheim ↔ Südstadt
- Bus 482** Hauptbahnhof ↔ Braunschweiger Verkehrs-GmbH
- Bus 484** Groß Schwülper ↔ Hansestraße West ↔ BS Rühme
- Bus 493** BS Rathaus ↔ Sickte ↔ Neuerkerode
- R 560** Wipshausen ↔ Wendeburg ↔ Bortfeld ↔ BS Rathaus
- Bus 566** Zweidorf ↔ Wahle ↔ Vechede

AnrufLinienTaxi (ALT)

- ALT 471** ALT: Klinikum Salzdahlumer Str. ↔ Jägersruh

Linienetzplan Braunschweiger Verkehrs-GmbH gültig ab 3. Oktober 2019

Network Plan Braunschweiger Verkehrs-GmbH valid from 3rd October 2019



Legende

- Endhaltestelle
- Zweifach Endhaltestelle
- Haltestelle, die nicht nur in abgewandter Richtung bedient
- Sackhaltestelle
- Haltestelle in 5-Minuten-Takt
- Haltestelle in 15-Minuten-Takt
- Haltestelle in 30-Minuten-Takt
- Haltestelle in 45-Minuten-Takt
- Haltestelle in 60-Minuten-Takt
- Haltestelle in 90-Minuten-Takt
- Haltestelle in 120-Minuten-Takt
- Haltestelle in 150-Minuten-Takt
- Haltestelle in 180-Minuten-Takt
- Haltestelle in 210-Minuten-Takt
- Haltestelle in 240-Minuten-Takt
- Haltestelle in 270-Minuten-Takt
- Haltestelle in 300-Minuten-Takt
- Haltestelle in 330-Minuten-Takt
- Haltestelle in 360-Minuten-Takt
- Haltestelle in 390-Minuten-Takt
- Haltestelle in 420-Minuten-Takt
- Haltestelle in 450-Minuten-Takt
- Haltestelle in 480-Minuten-Takt
- Haltestelle in 510-Minuten-Takt
- Haltestelle in 540-Minuten-Takt
- Haltestelle in 570-Minuten-Takt
- Haltestelle in 600-Minuten-Takt
- Haltestelle in 630-Minuten-Takt
- Haltestelle in 660-Minuten-Takt
- Haltestelle in 690-Minuten-Takt
- Haltestelle in 720-Minuten-Takt
- Haltestelle in 750-Minuten-Takt
- Haltestelle in 780-Minuten-Takt
- Haltestelle in 810-Minuten-Takt
- Haltestelle in 840-Minuten-Takt
- Haltestelle in 870-Minuten-Takt
- Haltestelle in 900-Minuten-Takt
- Haltestelle in 930-Minuten-Takt
- Haltestelle in 960-Minuten-Takt
- Haltestelle in 990-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1020-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1050-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1080-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1110-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1140-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1170-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1200-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1230-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1260-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1290-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1320-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1350-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1380-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1410-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1440-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1470-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1500-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1530-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1560-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1590-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1620-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1650-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1680-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1710-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1740-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1770-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1800-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1830-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1860-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1890-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1920-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1950-Minuten-Takt
- Haltestelle in 1980-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2010-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2040-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2070-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2100-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2130-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2160-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2190-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2220-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2250-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2280-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2310-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2340-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2370-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2400-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2430-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2460-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2490-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2520-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2550-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2580-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2610-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2640-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2670-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2700-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2730-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2760-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2790-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2820-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2850-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2880-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2910-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2940-Minuten-Takt
- Haltestelle in 2970-Minuten-Takt
- Haltestelle in 3000-Minuten-Takt

