



**120 JAHRE**  
ELEKTRISCHE

---

MIT TRADITION → IN DIE ZUKUNFT

# MINO

Der gute Geist der Straßenbahn

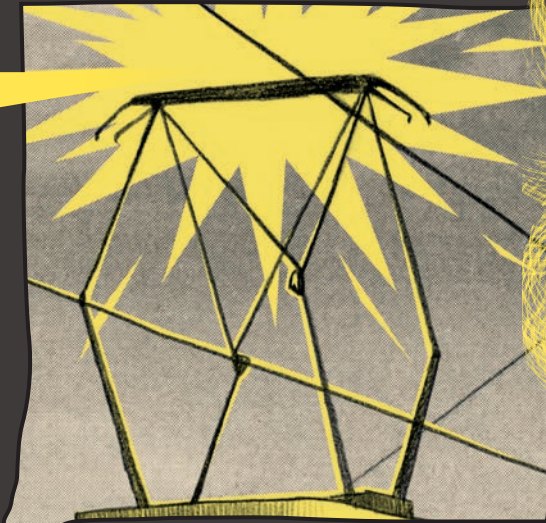


Hi! Ich bin Mino,  
der Hausgeist der  
Braunschweiger  
Straßenbahnen.



Mino ist seit seiner Geburt in den Straßenbahnen mitgefahren. Er muss sich mit seinem speziellen Helm regelmäßig an die Oberleitungen anschließen, um Energie zu erhalten.

Als die allererste Braunschweiger Straßenbahn 1897 ans Netz angeschlossen wurde, gab es dabei einen großen Knall, es zischte, knirschte und blitzte ...



So wurde  
ich geboren!



Mino reist durch die Zeit, erlebt dabei jede Epoche und kennt natürlich alle Geschichten und Geheimnisse der Straßenbahnen.

Ich sitze gern auf dem Dach der Bahnen oder vorn bei den Fahrern – nur diese können mich sehen. Für alle anderen bin ich unsichtbar!



Zum Jubiläum, berichte ich nun über die 120 Jahre Elektrische in Braunschweig.





# 120 Jahre Elektrische in Braunschweig

**D**er Personennahverkehr bewegt die Menschen in Braunschweig **seit über 140 Jahren**. Alles begann mit den Pferde-Omnibussen des Unternehmers Carl Grove, der 1873 die erste Linienkonzession bekam. Nach Vorbild der Metropolen London, Paris oder Berlin sollte in Braunschweig bald eine komfortablere Variante der Mobilität Einzug halten: Eine auf Schienen fahrende Pferdebahn. 1879 war es soweit, die erste Strecke wurde in der Innenstadt in Betrieb genommen. Schon 18 Jahre später, am **28. Oktober 1897**, fuhr die erste elektrische Straßenbahn ab Augustplatz bis nach Wolfenbüttel zum Landratsamt.

In den folgenden 120 Jahren erlebte die Elektrische in der Löwenstadt eine wechselhafte Geschichte: Bis zum Zweiten Weltkrieg als modernes, komfortables Fortbewegungsmittel gelobt, in den 50er und 60er Jahren als Sanierungsfall gesehen, später als Massenverkehrsmittel für die Anbindung neuer Außenbezirke wiederentdeckt und heute schließlich als Rückgrat des ÖPNV mit Wachstumsperspektive anerkannt.

**Reisen Sie mit uns durch 120 Jahre (Stadt-)Bahngeschichte, und erfahren Sie mehr über das Verkehrsmittel, das die Stadt bewegt – mit Tradition in die Zukunft!**



1879 →  
Tierisch unterwegs



Pferdebahn auf dem Kohlmarkt

# Mit 100 PS durch Braunschweig!

Als die erste Braunschweiger Pferdebahn am 11. Oktober 1879 mit zwei Linien den Betrieb durch die Braunschweiger Innenstadt aufnahm, legte sie im wahrsten Sinn des Wortes einen holprigen Start hin. Um Fußgänger nicht über die üblichen Rillenschienen stolpern zu lassen, hatte man sich für das System der Lochschiene entschieden. Im Betrieb zeigte es jedoch erhebliche Nachteile. Die Schiene war im Profil wie ein umgekehrtes „U“ geformt, auf dessen Lauffläche sich in einem Abstand von ca. 25 Zentimetern runde Laufflöcher befanden. Darin hakten sich Zapfen ein, die sich an den Radkränzen der Bahnen befanden. Bei ungleichmäßigem Gang der vorgespannten Pferde spran-

gen die Räder schnell aus der Schiene und brachten die Bahn zum Entgleisen. Nach einigen Rechtsstreitigkeiten zwischen dem Magistrat der Stadt, der 1879 gegründeten Betreibergesellschaft und dem Fuhrmann, dem die Pferde gehörten, wurde 1881 schließlich auf die Rillenschiene umgestellt und das Netz bis 1897 auf nahezu 14 Kilometer ausgebaut. 33 Personenwagen und 100 Pferde bildeten den Fuhrpark. Auf neuen Schienen verlässlicher unterwegs, erfreute sich die Braunschweiger Pferdebahn schließlich doch noch wachsender Beliebtheit. Ein- und Ausstieg erfolgten übrigens nach Bedarf der Fahrgäste – Haltestellen wurden erst ab 1893 gebaut.

## Braunschweiger Fahrmarken

Noch heute sprechen die Braunschweiger von Fahrmarken, wenn sie eine Fahrkarte oder neudeutsch ein Ticket für Bus und Straßenbahn kaufen. Ihren Ursprung hat die Bezeichnung Fahrmarke in den Anfängen der Braunschweiger Straßenbahngeschichte. Zahlungsmittel für eine Fahrt mit der Pferdebahn war eine Münze, etwa in der Größe eines heutigen 5-Cent-Stückes, die sogenannte Fahrmarke. Der Fahrpreis betrug 10 Pfennige.





→ 1897  
Die Straßenbahn  
wird elektrisch

# Unter Strom

## Vom Kutscher zum Straßenbahnfahrer.

Ab Mitte der 1880er Jahre stellten immer mehr Städte in Deutschland die Pferdebahnen auf den elektrischen Betrieb um. Auch in Braunschweig sollte dieser Fortschritt Einzug halten, doch im Magistrat hatte man zunächst Bedenken gegen die Oberleitungsdrähte. Viele befürchteten, der Anblick könnte das Stadtbild beeinträchtigen. Schließlich erhielt die Braunschweiger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft aber doch die Konzession zur Einführung des elektrischen Betriebs in der Stadt und für die 10,5 km

*„Die Elektrische scheint tatsächlich ganz Braunschweig elektrisiert zu haben!“*

(Neueste Nachrichten, 1. 11. 1897)

lange Strecke ab Augustplatz über die Wolfenbütteler Straße, das Lechlumer Holz, die Lange Herzogstraße und Krambuden in Wolfenbüttel zum Landratsamt.

Sechs Monate benötigte die mit dem Bau beauftragte Berliner Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG), bis am 28. Oktober 1897 der erste Motorwagen mit Gästen aus Mitgliedern des Eisenbahnkommissariats, des Staatsministeriums und des Magistrats in Richtung Wolfenbüttel fahren konnte.

1898

### Der erste „Stadttarif Braunschweig“

Mit Inbetriebnahme der Elektrischen wurde auch der Fahrpreis neu gestaffelt – nach Kilometern. Doch schon damals war die Preisgestaltung Gegenstand öffentlicher Diskussion und der Entfernungstarif, nach dem drei Kilometer 10 Pfennig, vier Kilometer 15 Pfennig und Fahrten darüber hinaus 20 Pfennig kosteten, hielt sich nicht lange. Im Stadtgebiet galt ab März 1898 wieder der 10-Pfennig-Einheitspreis, sozusagen ein Vorläufer des im Jahr 2015 eingeführten Stadttarifs Braunschweig. Die Fahrten nach Wolfenbüttel kosteten aber weiterhin mehr.

*„Die Wagen sind recht bequem eingerichtet, gut beheizt und beleuchtet. Sie fahren äußerst ruhig und ohne das ruckartige Anstoßen der Pferdebahnwagen.“*

(Braunschweigische Landeszeitung, 29. 10. 1897)

Um 1898

### Erstes Wagendepot

Das erste Kraftwerk zur Erzeugung des Stroms für den Straßenbahnbetrieb wurde in Richmond errichtet. Es verfügte über drei Dampfmaschinen zu je 300 PS und drei Gleichstromdynamomas für je 200 Kilowatt Leistung, sowie einen Zusatzdynamo mit 23,4 Kilowatt. Neben dem Kraftwerk wurde das erste Wagendepot errichtet, in dem 55 Motorwagen und 44 Anhänger Platz fanden.



Abnahmefahrt der Strecke nach Wolfenbüttel am 28.10.1897 mit Zwischenstopp im Lechlumer Holz für ein Foto

1900

### 8 Millionen Fahrgäste

Bis zur Jahrhundertwende nutzten knapp 8 Millionen Fahrgäste die Braunschweiger Elektrische pro Jahr. Davon entfielen 1 Million Fahrgäste auf die Strecke nach Wolfenbüttel, an deren Erfolg das straßenbahneigene Ausflugslokal Sternhaus im Lechlumer Holz mit eigener Haltestelle nicht unwesentlichen Anteil hatte.

## Rasend schnell in die neue Zeit.

Dieses Mal läutete die Jungfernfahrt von Beginn an eine Erfolgsgeschichte ein. Gelobt wurden in den Tageszeitungen der folgenden Tage vor allem der Komfort der Fahrzeuge und das „enorme“ Tempo. **Übrigens galt in der Stadt eine Höchstgeschwindigkeit von 12 bis 15 Kilometern pro Stunde, außerhalb der Stadtgrenzen von 25 Stundenkilometern.** Gleich am ersten Tag zählte die Elektrische 1.722 Fahrgäste. Am folgenden Sonntag sollen Menschentrauben Haltestellen und Wagen belagert haben. Man zählte sage und schreibe 7.640 Fahrgäste an diesem Tag.

*„Die Geschwindigkeit auf offener Strecke außerhalb der Stadt ist eine ganz enorme, so dass der Pferdebetrieb keinen Vergleich damit aushalten kann.“*

(Braunschweiger Tageblatt, 29. 10. 1897)



Der restaurierte und heute für Oldie-Rundfahrten genutzte TW 103 ist baugleich mit der ersten in Braunschweig eingesetzten Fahrzeugserie



1900 → 1910

Die Elektrische nimmt Fahrt auf

# Blumenpflücken während der Fahrt erwünscht!

In den frühen Jahren des 20. Jahrhunderts fuhren die Straßenbahnen in Braunschweig bereits elektrisch und waren das öffentliche Verkehrsmittel der Stadt. Zu dieser Zeit waren die Bahnen noch recht schwach motorisiert und daher eher langsam. Da die Stadt auf relativ flachem Gebiet gebaut ist, gab es kaum Anstiege und große Anstrengungen für die Tram. Der „Hügel“ mit der langsamsten Fahrt befand sich

am Fallersleber Tor – und so war es im Frühjahr üblich, dass **junge Männer an der Oker Blumen pflückten, auf die im Schrittempo fahrenden Bahnen aufsprangen und den Damen ein Sträußchen überreichten.** Es wurde auch erzählt, dass die meisten Fahrer der Tram die ohnehin schon langsame Fahrt den „Berg hinauf“ noch etwas behäbiger fuhren, damit die Herren sicher auf- und wieder abspringen konnten.

Blumen für Sie, junge Frau? Das war ein Spaß! Mit einem Sträußchen vom Okerufer habe ich so mancher Braunschweiger Schönen eine Freude gemacht. Und bevor Sie sich noch wundern konnte, war ich längst wieder verschwunden!



1908

## Erste Liniennummern

Zunächst wurden die Linien nur mit unterschiedlichen Farbschildern gekennzeichnet. Ab 1908 wurden die Dachlaternen zusätzlich mit Liniennummern versehen, die Linienfarben entfielen aber erst gut 20 Jahre später. Nur die Wolfenbütteler Linie erhielt noch keine Nummerierung und wurde weiterhin ausschließlich über die Farbe Rot gekennzeichnet:

- Linie 1: Richmond – Schützenhaus
- Linie 2: Hauptbahnhof – Nordbahnhof
- Linie 3: Gliesmarode – Ruhfäutchenplatz
- Linie 4: Madamenweg – Friedhof (Helmstedter Str.)
- Linie 5: Augusttor – Ölper
- Linie 6: Stadtpark – Hauptbahnhofvorplatz
- Linie 7: Westbahnhof – Kastanienallee
- Linie Rot: Braunschweig – Wolfenbüttel

Steinweg mit Theater um 1906



Schloss um 1900

Oben: Fallersleber Tor/Humboldtstr. um 1911

1909

## Die Elektrische nimmt Fahrt auf

Das Netz der Elektrischen wurde im Stadtgebiet ausgebaut, noch vor der Jahrhundertwende folgte die Anbindung der Dörfer Ölper und Gliesmarode. Im Jahr 1909 verkehrten bereits acht Straßenbahnlinien auf einer Streckenlänge von 28,3 km und rund 40 km Gleis in der Löwenstadt und nach Wolfenbüttel.

Friedrich-Wilhelm-Platz 1907



## Drei Amerikaner in Braunschweig

1901 wurde der Straßenbahnbetrieb international. Drei amerikanische Triebwagen, in Einzelteilen geliefert, baute man auf dem damaligen Betriebshof in Richmond zusammen. Irgendjemand hatte wohl nicht richtig aufgepasst, denn die Wagenkästen waren für das kleine Braunschweig viel zu breit. Die schönen Fahrzeuge standen fünf Jahre lang im Depot bevor sie nach Halle verkauft wurden. Dort fuhren unsere Amerikaner – zuletzt als Anhänger – bis Ende der 40er-Jahre auf der Halle-Merseburger-Überlandbahn.



Einer der amerikanischen Triebwagen 1901



1910 → 1920

Zwischen Fortschritt und Kriegsnot

# Der Krieg verändert alles!

Auf dem Zenit ihrer bisherigen Entwicklung stellte der Ausbruch des Ersten Weltkrieges ab 1914 auch den Betrieb der Straßenbahn auf den Kopf. Sie wurde während der Kriegsjahre zu einem wichtigen Transportmittel für Waren aller Art umfunktioniert und zum Massenverkehrsmittel ihrer Zeit. Einige Triebwagen bekamen neue Fahrgestelle mit stärkeren Motoren, damit zwei Beiwagen gezogen werden konnten. **Ab 1915 setzte man die Elektrische zum Transport von Kriegsverwundeten ein** – ausgehend von einem Stichgleis vom Hauptbahnhof fuhr sie zum Krankenhaus an der Celler Straße und zum Krankenhaus Rotes Kreuz (heute Gesundheitsamt) sowie zum Sternhaus, dessen Gaststätte zum Hilfslazarett umgebaut wurde.

1911

## Im Großraumwagen über Land

Im Jahr 1911 umfasste der Fuhrpark bereits 78 Triebwagen, 81 Beiwagen, vier Güterwagen und sieben Salzwagen. Vier Jahre später wurden neun vierachsige Triebwagen des Herstellers Herbrand mit 11,43 Meter Länge beschafft und mit zwei Rollenstromabnehmern ausgestattet.

Ihre 29 erstmals teilgepolsterten Sitze trugen sehr zum Komfort der Fahrgäste bei, und die zu den Triebwagen gehörigen neun 8,635 Meter langen Beiwagen galten als die ersten „Großraumwagen“ ihrer Zeit. Ab Sommer 1915 auf der Wolfenbütteler Linie eingesetzt, fanden sie große Beachtung in der Lokalpresse.

Ab 1911 wurden etliche Strecken der Innenstadt mit **Doppelgleisen** ausgestattet, so dass nach und nach der Zweirichtungsbetrieb in beide Fahrtrichtungen Einzug in der Oker-Stadt halten konnte.



## Frauen an der Kurbel

Der durch die Mobilmachung entstandene Mangel an männlichem Personal öffnete den Beruf des Schaffners und des Fahrers für Frauen. Bereits im August 1914 wurden die ersten Schaffnerinnen eingesetzt, später ersetzten ausgebildete Fahrerinnen ihre männlichen Kollegen. Schließlich zwangen der zunehmende Kohle- und Ersatzteilmangel die Braunschweiger Straßen-Eisenbahngesellschaft den Linienverkehr einzuschränken. Trotzdem stieg die Zahl der beförderten Personen von 1913 mit über 13 Millionen Fahrgästen pro Jahr auf 21,4 Millionen im Jahr 1918.

Braunschweiger Fahrerinnen und Schaffnerinnen um 1916

„Die Straßenbahngesellschaft zahlt Hungerlöhne“.

(Braunschweiger Volksfreund)

1910 – 1920

## Was sonst noch los war

- 1910 · Bevölkerungszahl der Stadt Braunschweig: 143.552.
- 1912 · Ersatz der Pferdebespannung der Feuerwehr durch Kraftwagenbetrieb.
- 1913 · Zum 1. Internationalen Frauentag hielt Rosa Luxemburg einen Festvortrag.
  - Kaiserin Viktoria Luise und Erbprinz Ernst August von Hannover heirateten, der Braunschweiger Herzogthron fiel wieder an die Welfen.
- 1914 · Erster Weltkrieg. Die Zivilbevölkerung litt unter der schwierigen Versorgungslage. Metall-, Fahrzeug- und Konservenindustrie in Braunschweig boomten unter der Rüstungsproduktion.
- 1918 · Novemberrevolution.
- 1919 · Gründung der Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig.
  - Der „Muff“ sorgte für warme Frauenhände.
  - Das Korsett war auf dem Rückzug.



Großraumwagen TW 201 – der Stolz der Braunschweiger Straßen-Eisenbahngesellschaft

## Wiegen beim Morgenappell!

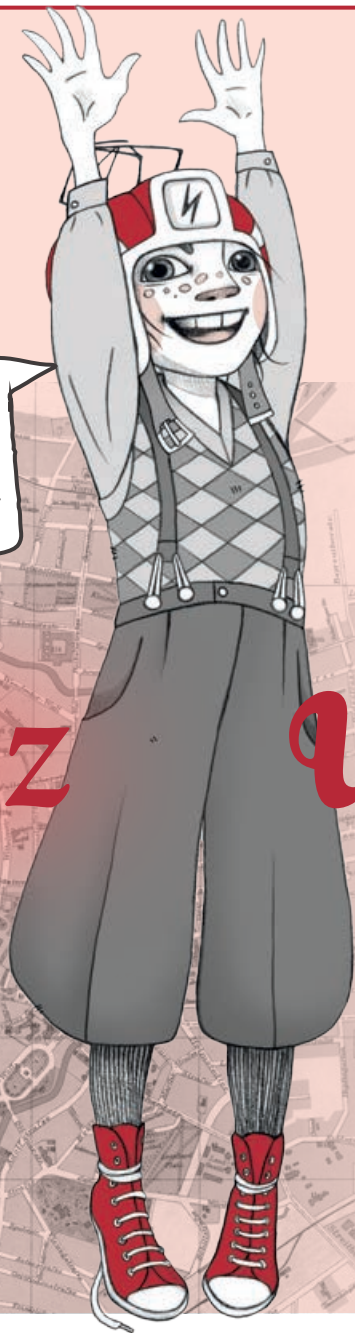
Nach dem ersten Weltkrieg behauptete der „Braunschweiger Volksfreund“, die Straßenbahngesellschaft zahle Hungerlöhne. **Den Vorwurf der Hungerlöhne wollte Straßenbahndirektor Ribbentrop nicht auf sich sitzen lassen und ließ alle Fahrer und Schaffner beim Morgenappell wiegen.** Über das Ergebnis berichtete die Braunschweigische Landeszeitung, dass keineswegs Hungerlöhne bezahlt werden. Denn schließlich würde kein Fahrer oder Schaffner weniger als 140 Pfund auf die Waage bringen. Monatlich verdienten Schaffner bei der Einstellung 100 Mark, Fahrer 80 Mark. Ein Brot kostete in Deutschland im Jahr 1919 um die 1,72 Mark, ein Liter Milch 0,44 Mark und ein Ei 0,23 Mark.



1920 → 1930

Die Straßenbahn wird städtisch

Prachtvoll!  
Wir fahren über  
die Kastanienallee!



Plan der Stadt Braunschweig,  
1926, Straßenbahnstrecken

1920 – 1930

#### Was sonst noch los war

- Rundfunk und Film gewannen als Massenmedien Bedeutung, die Landschaft der Tageszeitungen verbreiterte sich.
- Neue, moderne Wohnsiedlungen entstanden, darunter das Siegfriedviertel und der August-Bebel-Hof als erstes Beispiel sozialen Wohnungsbaus.

1925 · Bevölkerungszahl der Stadt Braunschweig: 146.654.

1929 · Weltwirtschaftskrise.

1930 · In Braunschweig kam bereits eine Koalition mit der NSDAP an die Macht.

· Coco Chanel bachte den „Bubikopf“ in Mode, der sehr gut zu den Hemd- und Stilkleidern passte.

· Fuchsschwänze trug Frau um die Schulter – viel später dann trug Mann sie am Auto.

· Nach „Bauhaus“ im Art Deco Stil richtete man sich neu ein.

# Das Netz wächst!

1920 kaufte die Stadt Braunschweig der Allgemeinen Lokal- und Straßenbahngesellschaft Berlin ein großes Aktienpaket ab und besaß damit 51 % der „Braunschweiger Straßen-Eisenbahngesellschaft“.

Im Mai 1922 wurden dann Straßenbahn und die städtische Energieversorgung zusammengefasst. Sie firmierten künftig unter „**Elektrizitätswerk und Straßenbahn Braunschweig AG**“.

Bis 1928 wurden nun die Strecken verlängert, mit viel Anstrengung zweigleisig ausgebaut und

1923

#### In Eintracht mit Eintracht

Im Jahr 1923 bezog Eintracht Braunschweig das neu gebaute Stadion an der Hamburger Straße. Fünf Jahre später folgte schließlich mit einer Verlängerung der Strecke ab Rotes Kreuz (heute Gesundheitsamt) der Anschluss des Stadions an das Straßenbahnnetz. Schon damals wurden E-Wagen zu den Spielen eingesetzt, um die Zuschauer zum Stadion zu bringen.



Bus der Linie A,  
1930



Stadioneröffnung 1923, BTVS Eintracht von 1895 e.V.

Knotenpunkte in der Stadt erneuert. Zu Zeiten des Herzogtums gab es eine Prachtallee in Braunschweig: die Kastanienallee! Damals war es vom Herzoglichen Staatsministerium noch streng untersagt, in dieser Allee Schienen zu legen und die Pracht darunter leiden zu lassen. Im Freistaat Braunschweig sah man dies nun, in Zeiten der Weimarer Republik, nicht mehr so eng, und bald fuhr das Braunschweiger Volk per Straßenbahn durch die trotzdem noch prachtvolle Kastanienallee!

1923

#### Explodierte Preise

Die Inflation in der Weimarer Republik ließ innerhalb kurzer Zeit Preise und Einnahmen explodieren: 1923 betrug die Fahrgeldeinnahmen auf den Stadtlinien 68.392.212.725.648.231 Mark und auf der Wolfenbütteler Linie 18.446.261.078.452.439 Mark. Zusammen rund 87 Milliarden Mark!

## Das Ende des Monopols

Ende der Zwanziger Jahre fiel schließlich die Monopolstellung der Straßenbahn als alleiniger Träger des öffentlichen Nahverkehrs innerhalb der Stadtgrenzen. 1928 wurde die Braunschweiger Omnibusgesellschaft mbH zur Beförderung von Personen und Sachen innerhalb der Stadt Braunschweig gegründet. Zunächst nahmen zwei Omnibuslinien den Betrieb auf (Linie A als Ringlinie zwischen Lehndorf – Rudolfplatz – Altwiekring – Neustadtring – Lehndorf und Linie B als Ringlinie zwischen Büldenweg – Göttingstraße – Rudolfplatz – Büldenweg).

Die Konkurrenz des neuen Verkehrsträgers in der Stadt verhinderte in den 20er Jahren auch die geplante Erweiterung des Straßenbahnnetzes in das noch nicht eingemeindete Riddagshausen. Denn die Kraftverkehrsgesellschaft besaß die alleinige Konzession für den ÖPNV außerhalb der Stadtgrenzen. Erst 1935 wurde die Straßenbahn-Linie 7 über die heutige Ebertallee durch den Prinzenpark bis zum Kreuzteich/Gaststätte Herrenkrug im mittlerweile eingemeindeten Riddagshausen in Betrieb genommen.

Die Linie 7 fährt nach Riddagshausen und befördert Braunschweigs Ausflügler zur Gaststätte Herrenkrug am Kreuzteich





# 1930 → 1940

Straßenbahn auf Marathon-Distanz

Über 42 km  
Linienlänge in  
unserer Stadt!

1937

## Das Netz

Das Netz der Straßenbahn sah 1937 wie folgt aus und änderte sich bis zum Zweiten Weltkrieg auch nicht mehr wesentlich:

- Linie 1: Richmond – Siegfriedstraße
- Linie 2: Schleinitzstraße – Nordbahnhof
- Linie 3: Westbahnhof – Gliesmarode
- Linie 4: Madamenweg – Marienstift
- Linie 5: Augusttor – Ölper
- Linie 6: Hauptbahnhof – Stadtpark
- Linie 7: Hauptbahnhof – Riddagshausen
- Linie A: Hagenmarkt – Wolfenbüttel



Umsteigeverkehr am Ruhfäutchenplatz Ecke Münzstraße/Dankwardstraße

1930 – 1940

## Was sonst noch los war

• „Braunes“ Braunschweig – die Nationalsozialisten veränderten die Stadt.

1934 • Hafeneröffnung am Mittellandkanal.

1936 • Autobahnanschluss für die Mobilmachung.

1938 • Trauriger Höhepunkt des dunkelsten Kapitels der Stadt – die gegen die jüdische Bevölkerung gerichtete Programnacht am 10. 11.

1940 • Bevölkerungsanzahl der Stadt Braunschweig: 217.000

• Arbeiter-Siedlungen entstanden u. a. in Lehdorf, der Südstadt oder Gartenstadt.

• Die ersten Einbauküchen wurden in Stadtwohnungen verbaut.

• Ein Waschtisch mit Marmorplatte gehörte in jedes Schlafzimmer.

1938

## Stadtwerke Braunschweig

Gründung der Stadtwerke Braunschweig am 1. Januar 1938, denen der Straßenbahn- und Omnibusverkehr als Abteilung „Verkehrsbetriebe“ zugeordnet wurde.



Straßenbahn in der Casparstraße in den 1930er Jahren

# Reiseziel Riddagshausen

1937  
fuhr jeder  
Braunschweiger  
statistisch  
100 Mal im Jahr  
Straßenbahn!

Urlaub kannten die wenigsten Braunschweiger in dieser Zeit – aber am freien Sonntag unternahmen alle gern Ausflüge in die Umgebung! Ob zum Baden an die Oker, zur Kaffeezeit nach Ölper oder mal raus bis Riddagshausen zur Erholung – meistens „reisten“ die Ausflügler per Straßenbahn zum Ziel.

Dort wurden nach einem Spaziergang die Decken ausgebreitet und die Picknickkörbe ausgepackt. Auf dem Rückweg wurde so mancher Fahrer mit den Resten aus den Körben verpflegt. Das soll auch ein Grund gewesen sein, weshalb die Sonntagsdienste sehr begehrt gewesen sind.



Fahrerschein der Linie A nach Wolfenbüttel



# 1940 → 1950

Zerstörung und Wiederaufbau

## Eine Stadt im Umbruch!

Die Bombenangriffe auf Braunschweig im Jahr 1944 legten schließlich nicht nur weite Teile der Innenstadt in Schutt und Asche. Auch große Teile des Straßenbahn- und Busfuhrparks wurden zerstört.

Anfang 1945 musste die Straßenbahn wegen des Näherrückens der Front ihren Betrieb einstellen und einige Fahrzeuge wurden als Panzersperren auf Ausfallstraßen gestellt. Aber bereits relativ kurze Zeit nach Kriegsende nahmen im Juni 1945 die Linien nach Wolfenbüttel und Ölper wieder ihren Betrieb auf, weitere Linien folgten schrittweise bis Ende 1945. Zeitgleich begannen die Verkehrsbetriebe den Wagenpark wieder aufzubauen. 1952 war die ganze Flotte wieder in Betrieb!



Fast unbeschädigt führen die abgebildeten Züge 1946 wieder über den zerstörten Steinweg

1940–1950

### Was sonst noch los war

- 1939 · Zweiter Weltkrieg. Stadt, Alltag und Kultur lagen in Trümmern. Die Straßenbahnen mussten abgedunkelt fahren.
- 1945 · Die Ernährungslage wurde katastrophal, als im Februar ein Okerhochwasser die Stadt flutete.
- 1948 · Bevölkerungszahl der Stadt Braunschweig: 202.441.
- 1949 · Eröffnung der Schlosspassage als erste Einkaufszone in der Innenstadt. Immer mehr Kinos und Lichtspieltheater öffneten ihre Türen, und Ausfluglokale nahmen wieder ihren Betrieb auf, so auch der Grüne Jäger in Riddagshausen.
- In der Küche war alles weiß, im Wohnzimmer stand das geblünte Sofa und dunkel und wuchtig war es im Schlafzimmer mit Möbeln aus den 40ern.
- Ab 1948 lösten Bügelstromabnehmer die alten Rollenstromabnehmer an den Straßenbahnen ab.

Stobenstraße um 1947



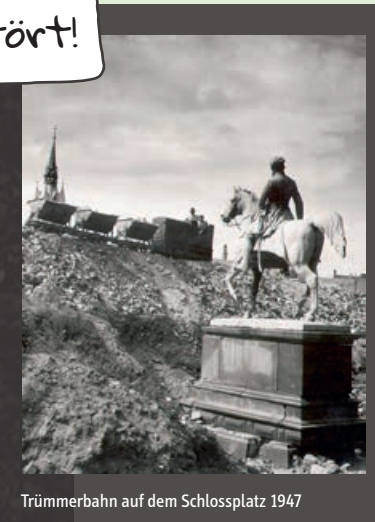
1941

### Betriebshof

Ein wichtiges Bauprojekt für die Braunschweiger Straßenbahn wurde Anfang der 40er Jahre noch umgesetzt: der Bau des Betriebshofes Altwiek mit 17 Gleisen! Er blieb das Stamm-Depot bis zu seinem Abbruch im Jahr 2009.



Luftaufnahme vom Betriebshof Altwiek 1950



Trümmerbahn auf dem Schlossplatz 1947

1940/41

### Triebwagen (TW) 113

Das Bild zeigt den TW 113 im Linienverkehr. Heute ist dieses Fahrzeug – einer der 1940 beschafften Triebwagen des Herstellers Credé/AEG – restauriert und für Sonderfahrten im Netz der Verkehrs-GmbH unterwegs.



TW 113, um 1940

### Akkurat mit Kopfbedeckung!

Auf den ersten Blick zu erkennen war ein Mann schon immer an seiner Kopfbedeckung. Sie zeigte, ob es sich um einen Polizeibeamten, einen Marinekapitän oder eben einen Straßenbahnfahrer handelte. Und man soll nicht glauben, was sich im Hutband eines Straßenbahnerhutes in den Vierzigern alles sammeln ließ: es heißt, dass dies das beste Versteck für handgeschriebene Zettel mit Liebesgrüßen war und für den Notgroschen, falls ein Fahrer mal einem weiblichen Fahrgast galant aus der Bredouille helfen wollte.

In den nächsten Jahrzehnten gab es mehrere Wechsel in der Dienst-

kleidung: die Kopfbedeckung verschwand mal, die Farben wechselten und waren mal grau, blau, oder schwarz, jeweils mit einer Kontrastfarbe wie Rot oder Türkis. Seitdem die Uniformität grundsätzlich nicht mehr akzeptiert wurde, gab es auch bei der Dienstkleidung eine Auswahl von Kleidungsstücken, frei kombinierbar.



Kopfbedeckung damals und heute

Und was ist aus dem Hut geworden? Der ist seit einigen Jahren als „Cap“ bei Fahrern wieder im Kommen!



# 1950 → 1960

Die Wirtschaft nimmt Fahrt auf

Schaffnerinnen ab 1940



1950 – 1960

## Der Bus expandiert

- Natürlich Büssing! Verkehrsbetriebe kauften beim Braunschweiger Omnibushersteller sogenannte Trambusse – und das fast zwei Jahrzehnte lang!
- Immer mehr Straßenbahnlinien wurden eingestellt – Motto: Die Tram soll fahren wo es möglich ist, Busse da wo es nötig ist!
- Am 1. 7. 1954 fuhr die letzte „A“ nach Wolfenbüttel.
- Keine Einfahrt für Straßenbahnen! Im Stadtteil „Lindenberg“ entstand 1958 der große Bus-Betriebshof.
- Ölper wurde ab 1959 abgehängt – nur noch per Bus zum Tanz ins Waldhaus.

# Die Schaffnerin und der Spargel!

Zur Spargelzeit – also von Ende April bis zum 24. Juni – konnte man, wie heute auch, überall in der Stadt und auf dem Lande frischen, echten Braunschweiger Spargel kaufen. Bei den etwas „feineren Damen und Herren“ der Gesellschaft war vor allem bereits geschälter Spargel sehr begehrt und so verdiente sich mancher Spargelverkäufer mit dem Schälen der beliebten Spezialität noch etwas dazu. So auch „Bienchen“, eine emsige Straßenbahnschaffnerin, die in den 50er und 60er Jahren bei den Stadtwerken arbeitete. Nach der Kontrolle der Fahrscheine nahm sie im hinteren Teil der

Tram Platz und bot Spargel zum Verkauf an. Und nicht nur das. Es gab auch fertigen Spargel, den sie während der Fahrt schälte, besonders günstig und immer frisch. Es wird erzählt, dass – je nach Anzahl der zu fahrenden Haltestellen – ein Fahrgast bis zu 5 Pfund Spargel bei ihr frisch geschält kaufen konnte, da die Dame äußerst geübt im Schälen war. Manch einer erzählt auch, dass der zuständige Fahrdienstleiter dies gestattete, aber spätestens am 24. Juni keinen Spargel mehr essen mochte. Aber das ist eine andere Geschichte ...



Abschiedsfest  
Linie A, 1954

## Das Ende der Linie A

Selten – oder eigentlich vorher und nachher gar nicht – ging es so emotional zu, wie bei der Einstellung des Betriebes der Linie A nach Wolfenbüttel. Viele Wolfenbütteler säumten die Straßen, als der letzte offizielle Zug von Wolfenbüttel nach Braunschweig fuhr. Auch in den Köpfen vieler Braunschweiger spielte die Linie A als Außenlinie über Land immer eine besondere Rolle. Brigitte und Norbert Bachmann wohnten damals direkt am Zimmerhof, wo die Straßenbahn eine eigene Brücke über die Oker befuhr. Im Haus links neben der Brücke wohnten die Geschwister und betrachteten die Brücke davor immer sehr gerne als Spielplatz. Solange, bis die nächste Bahn um die Ecke bog und dann Richtung Bahnhof durch den Bahnhofspark fuhr und der Schaffner aus der offenen Tür in schöner braunschweigischer Mundart androhte: „Ihr kricht glaach aane jetachtelt – wech vonne Glaase!“ und mit der Hand fuchtelte.

1950 – 1960

## Was sonst noch los war

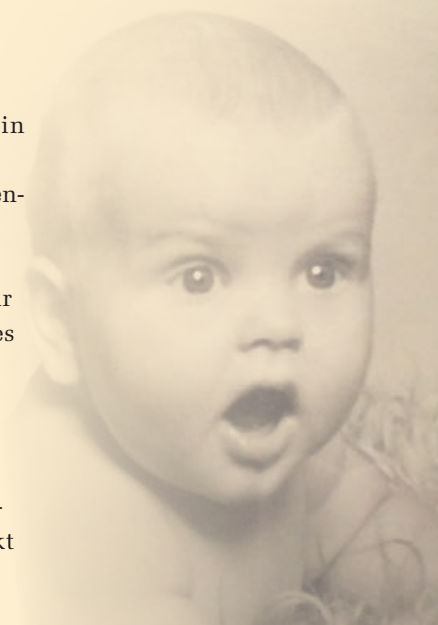
- Wirtschaftswunder, Wiederaufbau und das Wunder von Bern – Deutschland gewann die Fußball-WM.
- Individualverkehr begann mit dem Goggomobil: Die „Isetta“ machte den Straßenbahnen Konkurrenz.
- Zu Rock n' Roll und Schlager – am liebsten italienisch – wurden die Petticoats geschwungen!
- Abends gab es „Was bin ich?“ noch in schwarz-weiß
- Das „Schwarzwalddädel“ kam als erster deutscher Nachkriegsfilm in die Kinos; dort traf man auch auf Heinz Rühmann, Romy Schneider und Hilde Knef oder Marilyn Monroe.

*„Der Schaffner war sehr freundlich und kümmerte sich um mich. Es ruckelte ganz schön und ich hatte schon Bedenken, dass ich mein Kind unterwegs am Hagenmarkt bekommen würde. Beim Umsteigen half mir der freundliche Schaffner noch und wünschte alles Gute!“*

Esther Schmidt

## Ungeboren schon auf Tour

Esther Schmidt war zu Besuch bei ihrer Mutter in der Lincolnsiedlung. Im Jahre 1959 musste sie dafür vom Fliederweg aus mit dem Bus über Welfenplatz zum Augustplatz fahren und dann mit der Linie 2 zum Roten Kreuz. Danach ging es mit der 14a zur Lincolnsiedlung. Damals, im März, war sie hochschwanger und trat die Heimfahrt an, da es ihr unwohl wurde. Nach dem Umstieg in die Linie 2 setzten die Wehen ein und sie versuchte, eine gute Sitzposition zu finden. „Der Schaffner war sehr freundlich und kümmerte sich um mich. Es ruckelte ganz schön und ich hatte schon Bedenken, dass ich mein Kind unterwegs am Hagenmarkt bekommen würde. Beim Umsteigen half mir der freundliche Schaffner noch und wünschte alles Gute!“ In derselben Nacht kam ihr Sohn Jörg zur Welt, der das wohl als Anlass sah, später selbst einmal Straßenbahner zu werden.



Jörg, späterer Straßenbahnliebhaber und -fahrer  
(bis heute)



# 1960 → 1970

Viel Bus – weniger Straßenbahn

## Weniger geht nicht!



TW 15, Berliner Straße, um 1960

**D**urch die Baumaßnahme Berliner Straße **schrumpfte 1969 das Streckennetz auf gerade mal 12 Kilometer zusammen.** Die Linie 3 wurde durch Busse ersetzt und bekam an der Querumer Straße ein provisorisches Wendedreieck. Durch den Straßenausbau verloren die Häuser an der Berliner Straße ihre Vorgärten, die Allee-bäume und die Linie 3 die idyllische eingleisige Strecke nach Voigtländer.

1967

### Drei Mal drehen für den 4er-Streifen!

Fahrscheinautomaten sind heute ein „alter Hut“. Bis 1967 gab es welche am Hauptbahnhof und am Rathaus. Für 3 Mark und drei Mal kurbeln gab es einen 4er-Streifen aus Pappe zum Abstempeln.



Fahrscheinautomat 1967

1960 – 1970

### Erneuerungen der Straßenbahn

- 1960 · Der neue Hauptbahnhof wurde eröffnet. Doch wieder mit Straßenbahnbindung!
- In den 60ern wurde es 6-achsig. Einige der alten vierachsigen Wagen wurden umgebaut, gekauft nur noch 6-Achser.
- 1966 · Rauchverbot in allen Straßenbahnen!
- 1967 · Die ersten Streifenkarten-Automaten wurden an den Haltestellen aufgestellt!
- 1968 · Entwerter kamen in die Straßenbahnen für den schaffnerlosen Verkehr.
- 1969 · Eröffnung 1,9 km-Neubaustrecke nach Rühme.
- 1970 · Neubaustrecke in den Heidberg wurde eröffnet.

Die haben den Einbau der Schienen in Riddagshausen echt vergessen!

Nix los auf 12 km. Das war echt 'ne ruhige Zeit für mich!

Gleisreste am Prinzenpark in den 90er Jahren

1960 – 1970

### Was sonst noch los war

- Vollbeschäftigung in Deutschland – Gastarbeiter waren herzlich willkommen!
- Erste Mondlandung.
- In Farbe zu sehen: Bonanza, Raumschiff Enterprise!
- James Bond und Winnetou rockten das Kino, die Beatles und die Beach Boys rockten sowieso.
- Individuell statt uniformiert kleiden. Bunt – mit Minirock, Bikini und Bienenkorbfrisur – beeindruckten Frauen Männer, die jetzt keine Hüte mehr trugen – dafür längere Haare, Koteletten und Bärte!
- Passend dazu fühlte sich die Hippie-Generation in Wohnungen mit gemusterten Wänden und Teppichen in ihrem Element.

## Riddagshausen ohne Bahn

**N**ach der Sanierung der Kastanienallee gab es zwischen Hochstraße und Prinzenpark **keine Schienen mehr für die Linie 8 nach Riddagshausen.** Der Legende nach will man den Einbau der Schienen „vergessen“ haben. Irgendwie war man sich über den Fortbestand der Strecke nicht so richtig einig. Bis Ende der 60er-Jahre hing noch die Oberleitung über der eingleisigen Strecke am Prinzenpark bis Riddagshausen. Die letzten großen Gleisreste wurden erst 2008 entfernt.





1970 → 1980

Ab in die Außenbezirke

# Es geht wieder vorwärts.

Eine damalige Schülerin berichtet: „Viele von uns Baby-Boo- mern lebten in der modernen Siedlung am westlichen Rande der Stadt und mussten per Bus zu den weiterführenden Schulen in die Innenstadt fahren. Leider war es so eng in den Bussen, dass wir grundsätzlich gestapelt auf den Sitzen saßen oder in gegenseitiger Umarmung und umfallsicher in den Linien 13 oder 16 ans Ziel kamen. Gern drehten wir auch am Rad der seitlichen Linienanzeige – so wurde aus einer „13“ mal eben eine „12“ und die Schüler der Konkurrenzschule stiegen natürlich nicht ein!“

**Was hatten wir für einen Spaß! Trotzdem waren wir glücklich, als die Straßenbahn 1978 unseren Stadtteil „Weststadt“ eroberte.** Endlich konnte man nämlich seine Schulaufgaben auf der Fahrt in die Schule erledigen. Auf der Heimfahrt wurde im Anhänger der Linie 3 gern weitergestrickt, was unter dem Schultisch begonnen worden war, oder gemeinsam „Schere, Stein, Papier“ gespielt. Weststadt-Jungs, die total cool waren, flectzten sich auch mal allein auf einen Zweier-Sitz mit trockener Zigarette im Mund. Der Fahrer war ja weit weg.

1971

## Neues Logo

1971 wurde die „Braunschweiger Verkehrs-AG“ als Tochtergesellschaft der Stadtwerke Braunschweig GmbH gegründet.



## Baumaßnahme Heidbergstrecke

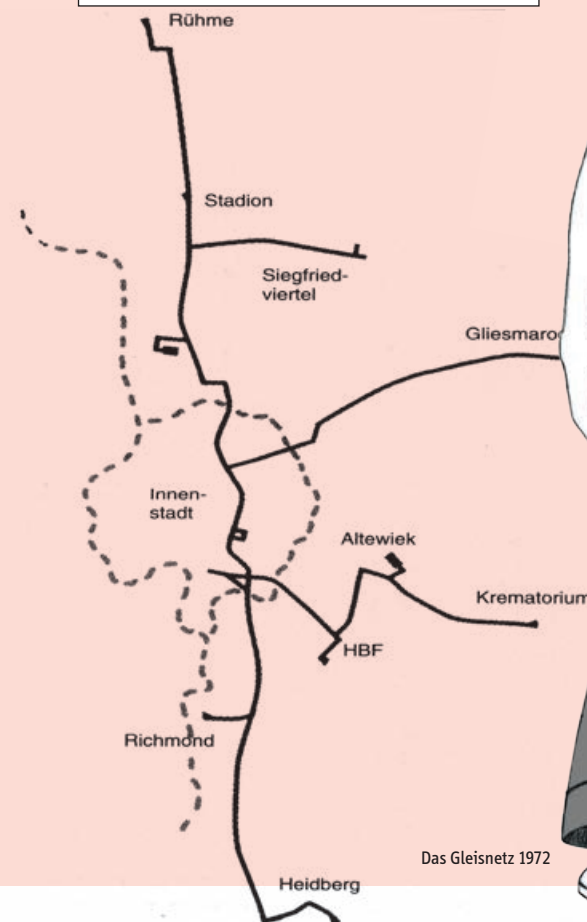
Es ging wieder vorwärts. Nach vielen Jahren der Streckenstilllegungen wurde die Heidbergsiedlung als aufstrebender Stadtteil an das Straßennetz angeschlossen.

„Als die Gleise schon lagen, haben wir die zwei Kipploren eingeleist und haben Wettfahrten gemacht. Wer zuerst an der Weiche am Kiosk Anklamstraße war, hatte gewonnen.“ Wolfgang, Detlev und viele andere Kinder gingen in das neue Schulzentrum an der Anklamstraße und nutzten die Straßenbahnbaustelle als Spielplatz. „Ab und zu kam die Polizei und verjagte uns und entgleiste die Loren. Aber wir waren sehr geschickt und brachten sie wieder auf die Schienen.“ Der erste Triebwagen war dann ein 62er-Umbauwagen, der Anfang August 1970 in den Heidberg fuhr. Die Einweihungsfeier am 24.8.1970 fand unter dem Titel „Tram-tam-tam“ statt. Jazzkapellen spielten in der Straßenbahn und der damalige OB unserer Stadt, Bernhard Ließ, eröffnete auf der Sachsendammbrücke mit den Worten: „Vielleicht fährt die Straßenbahn auch bald wieder nach Wolfenbüttel!“

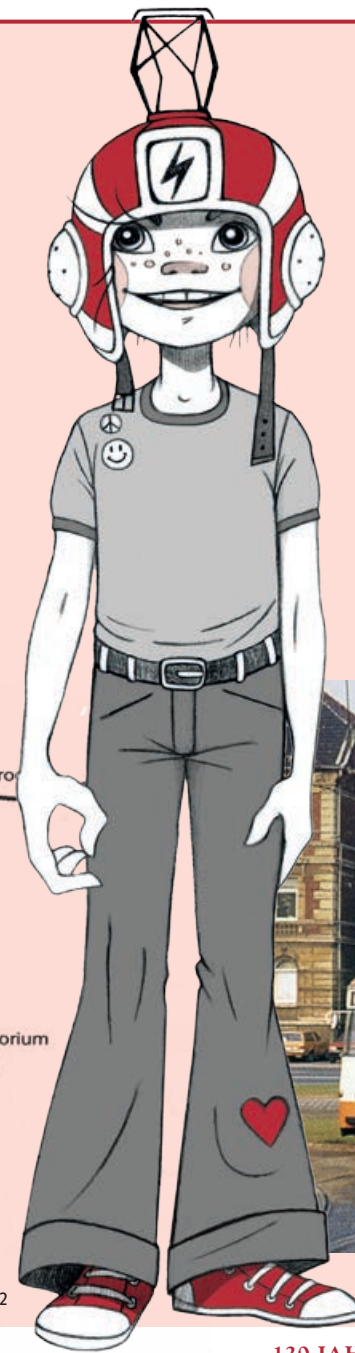
1970–1980

## Was sonst noch los war

- Die „Kleine Schaffnerin“ (sprich: die Fahrkartenverkäuferin in jeder Tram), hatte keinen Job mehr. Ab Oktober 1974 fuhren alle Straßenbahnen im „Einmann-Betrieb“. Erst ab 1.4.1991 gab es auch Straßenbahnfahrerinnen in Braunschweig.
- Mit Schlaghosen und Plateausohlen „wuchsen“ Männer und Frauen über sich hinaus.
- Die Pril-Klebeblumen verschönerten die pastellfarbenen Küchenmöbel.
- 1976 wurde Gerhard Glogowski mit 33 Jahren jüngster Oberbürgermeister Braunschweigs.



Das Gleisnetz 1972



## Freche Farbe

1973 wollte die Verkehrs-AG mal Farbe bekennen. Es fuhren nun statt den ewig elfenbein-grün-farbigen Straßenbahnen türkise Wagen mit inka-farbiger Bauchbinde durch die Stadt. So machte man die Bahnen im Dunkeln quasi unsichtbar und schon ab 1974 wurden andere Farben bestellt: altweiß mit Bauchbinde in pastellorange. Passend zu sämtlichen Küchengeräten und den Telefonapparaten der Siebziger!



Gelenk-TW 6257 am 2.6.1981 auf dem J.-F.-Kennedy-Platz



oben: TW 114 am 3.9.1972 als erster Wagen mit Ganzreklame

unten: Trieb- und Beiwagen 1974 in den Farben Türkis mit Bänderole in Inka



1980 → 1990

Schienenstrecken – modern und grün

## Neue Trasse im Rasenbett

Die Lange Straße bekam 1987 ein völlig neues Gesicht, als die Linie 4 auf neuer Trasse vom Hagenmarkt zum Radeklint fuhr. Bis 1959 gab es die Linie 5, die vom Altstadtmarkt kommend über den Radeklint nach Ölper fuhr. Beim Bau der neuen Strecke wurden die seitdem zugeschütteten Gleise der Linie 5 am Radeklint freigelegt und erzählten für kurze Zeit ein kleines Stück Straßenbahngeschichte. In der Wendeschleife wird noch heute ein altes Stück der Trasse der Linie 5 befahren. Leise, schnell und elegant fuhr die Straßenbahn über die ersten, in gepflegtes Grün eingebetteten Schienen in der Langen Straße. Für Braunschweigs Städteplaner war es ein Muss, immer mehr alte Schotterpisten bei Sanierungen als Rasengleise zu verschönern. Nachteil: Die Pflege des Rasengleises war deutlich teurer und Fußballspielen auf diesem „Grün“ war verboten.

1980 – 1990

### Was sonst noch los war

- Das Informationszeitalter begann mit dem Computer C64, Microwelle, Anrufbeantworter, Videorekorder, Airbags, Katalysatoren, Kopierern, Tageslichtprojektor, Telefax und Videotext.
- Man hörte von „Ein bisschen Frieden“ bis Nenas „99 Luftballons“ und machte Aerobic.
- Modisch gestylt mit Ballonhosen, Fledermausärmeln, Neonfarben, schmalen Lederkrawatten und weißen Tennissocken und natürlich Dauerwelle.
- Popper, Punker und Yuppies – saßen vor McDonalds am Bohlweg und versuchten Rubik's Zauberwürfel zu knacken.
- Braunschweig lag 1989 wieder mitten in Deutschland – die innerdeutsche Grenze war gefallen, die DDR gab es nicht mehr.



### Die „Karton-Straßenbahnen“

Keine stromlinienförmigen Bögen, keine verspielten Rundungen und kein heimeliger Schnickschnack – die neuen Straßenbahnen waren gradlinig und rechteckig. Der „Chic“ der Fahrzeugserie: viel Blech und noch mehr Plastik! Die Fahrer foppten sich gegenseitig mit den Worten: „Fährst du heute Straßenbahn oder musst du mit 'nem Karton auf die Schiene?“.

So viele Jugendliche sind mit mir in einem „Karton“ ins „Jolly“ gefahren – manche mit einer „Stresa-Pizza“ dabei. War verboten in der Bahn, aber lecker!

„Bist du heute mit 'nem Karton unterwegs!?“

„Sie können uns kennenlernen!“

Am 29. März 1981 sind wir für Sie frei.

Tag der offenen Tür.  
Sonntag, 29. März 1981, 10-16 Uhr  
Straßenbahnbetriebshof  
Georg-Wilhelm-Allee 1-2



oben: Werbeplakat zum Tag der offenen Tür 1981  
unten: eine sogenannte „Karton-Straßenbahn“ 1983



Rasenmäher 1988 auf dem Gleis Lange Straße



1990 → 2000

Braunschweig – Brasilien

# Einzigartige Spurbreite?

1990 – 2000

## Was sonst noch los war

- Die Diddl-Mäuse eroberten die Herzen von Jung und Alt.
- Die Strecke von Rühme nach Wenden wurde eröffnet.
- Boy- und Girl-Groups eroberten den Musikmarkt und machten auch Mode
- Man wohnte in „Ikea“ oder gönnte sich Designer-Stücke.

## Die dritte Schiene

Die besondere Spurweite von 1.100 mm der Braunschweiger Straßenbahn ist so alt wie ihre Geschichte. Mit dem Bau der ersten Strecke der Pferdebahn im Jahr 1879 wurde das schon damals in Deutschland ungewöhnliche Maß festgelegt. Es wurde mitgebracht von der englischen Firma, die von der neu gegründeten „City of Brunswick Tramway Company Ltd.“ mit dem Bau beauftragt worden war.

Die erste Chance zur Umspurung ergab sich schon 1881, als die betriebsunsichere Lochschiene gegen die Rillenschiene getauscht wurde. Aber die Spurweite stand damals nicht zur Diskussion. Im Gegenteil, in den engen Straßen der Braunschweiger Innenstadt bot sich der schmale Abstand zwischen den Schienen nahezu an. Nur die sogenannte „Bonde“, die Straßenbahn von Santa Teresa in Rio de Janeiro, fuhr auch auf dieser Spurweite.

Doch die Umspurung blieb Thema. 1998 beschloss der Zweckverband Großraum Braunschweig die Regio-Stadtbahn, mit der die Durchquerung der Innenstadt mit Dieselhybridfahrzeugen auf Normalspur ermöglicht werden sollte. Hierfür musste ein drittes Gleis eingebaut werden.



Die sichtbare dritte Spur auf dem Bohlweg

## Barrierefreie Straßenbahn

Eines der beherrschenden Themen der neunziger Jahre war die Barrierefreiheit im Öffentlichen Nahverkehr und die Möglichkeit, endlich Straßenbahnen zu konstruieren, in die man ohne drei bis vier Stufen „hochzuklettern“ einsteigen konnte. Seit Langen gab es zwar schon Versuche, den Wagenboden teilweise abzusenken, um den Einstieg vom Straßenniveau in das Fahrzeug zu vereinfachen. Aber erst die Konstruktion der sogenannten Niederflurfahrzeuge brachte den Erfolg. Kleinere Räder, angelenkte Einzelräder und kompaktere Drehgestelle sowie die Verlegung von elektrischen Bauteilen in Containern auf das Wagendach gaben den Raum unter dem Wagenboden frei. Die kleineren leistungsstarken Elektromotoren schafften zusätzlich Raum unter dem Wagenboden und ermöglichten eine



1995er  
Niederflurbahn

niederflurige Bauweise. Nachdem die gesamte Busflotte bereits auf Niederflur-Fahrzeuge umgestellt war, begann nun auch für die Straßenbahn das barrierefreie Zeitalter. Im Jahr 1995 kamen auch die ersten zwölf Niederflur-Gelenktriebwagen des Herstellers LHB („Linke-Hofmann-Busch“ aus Salzgitter, heute „Alstom“) nach Braunschweig. Nach und nach wurden die Haltestellen mit Hochborden umgebaut und ermöglichen seitdem einen fast ebenerdigen Einstieg. Über ausfahrbare Rampen an der vorderen Tür stiegen nun auch Rollstuhlfahrer leicht ein und aus.

*Mit viel Jubel und dekoriertes Straßenbahn wurde die Friedrich-Wilhelm-Straße am 19.7.1998 eröffnet!*



Guck mal!  
Einzigartig in  
Europa!

Haltestelle Rathaus beim Ausbau 2006 mit dritter Schiene



2000 → 2010

Aufbruch ins neue Jahrtausend

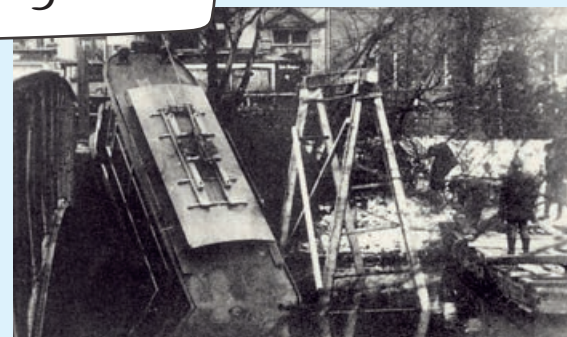
# Eine Straßenbahn geht baden!



Der Okersturz 2003



Ein unfreiwilliger Tauchgang! Aber seit 1917 habe ich immer meine Ausrüstung dabei!



Der Okersturz 1917

2000 – 2010

## Was sonst noch los war

- Smartphone-Jahrzehnt, Höhepunkt 2007 mit dem ersten iPhone.
- Zum Heiraten und für andere Partys wurden außergewöhnliche Lokationen (auch in der Straßenbahn!) und Mottos ausgewählt.
- Von Hüftosen mit sichtbarem „Arschgeweih“ über die Röhre für alle auf der einen Seite bis zum stilvollen Nude-Trend auf der anderen Seite, kennzeichneten die Individualität der „Nuller“.
- 2007 bekam Braunschweig wieder ein(e) Schloss(fassade) mit Quadriga auf dem Portikus.
- Das Projekt Regio-Stadtbahn in Braunschweig wurde 2010 offiziell beendet.

2001

## Farbwechsel

Die Braunschweiger Verkehrs-AG bekam ein neues Logo und neue Unternehmensfarben.



2005 – 2009

## Bauprojekte

- 2005 · Eröffnung der Strecke nach Stöckheim.
- 2006 · Der Bohlweg mit dem 3. Gleis für die Regio-Stadtbahn wurde fertiggestellt.
- 2009 · Einzug ins neue Tramdepot am Hauptgüterbahnhof.



Straßenbahn auf dem Betriebshof

In der 120-jährigen Geschichte der Braunschweiger Straßenbahn gab es zwei Unfälle der besonderen Art. Im Jahr 1917 stürzte am Europaplatz ein Triebwagen nach einer Entgleisung in die Oker. Es kam niemand zu größerem Schaden. Nach gut 86 Jahren ging am 18. November 2003 erneut eine Straßenbahn baden – und wieder am Europaplatz. Auch diesmal gab es bei den rund 100 Fahrgästen nur kleine Verletzungen, der Triebwagen war allerdings Schrott. Glaubt man der Statistik, kann ein erneuter Okersturz erst im Jahre 2089 passieren.

„Die kleine Radmutter eines LKW in der Schiene hat eine große Wirkung erzielt.“

„Trotz spektakulärem Sturz in die Oker wurden nur wenige Fahrgäste leicht verletzt.“

Betriebsbericht Verkehrs AG, 18. 11. 2003

## Noch mehr Niederflurfahrzeuge

Im Jahr 2007 wurde die Fahrzeugflotte der Verkehrs-AG mit zwölf weiteren Niederflurfahrzeugen erweitert und ältere hochflurige Bahnen außer Dienst gestellt. Mit einer Gesamtlänge von ca. 30 Metern waren diese Bahnen bei steigenden Fahrgastzahlen jedoch nicht groß genug. So beschloss man, Beiwagen aus der Baureihe der 1974er Waggonen umzubauen. Da die Züge nun aber für einige Haltestellen im Netz zu lang waren, musste die letzte Tür an den Beiwagen zugeschweißt werden. Noch heute fahren diese kombinierten Züge in Braunschweig.





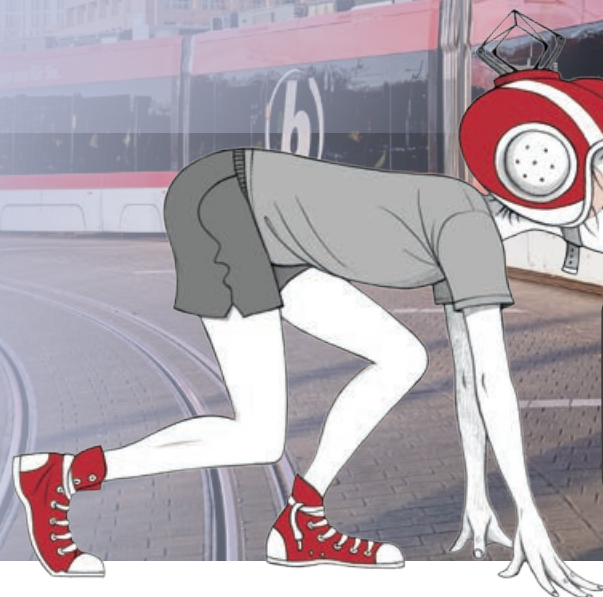
2010 →

Neue Straßenbahnen – neue Strecken

# Die Zukunft ist schon heute!

## Der Tramino

Ziel der Verkehrs-GmbH war es weiterhin, auch die Straßenbahnflotte zu 100 % mit Niederflurfahrzeugen auszustatten. Daher wurden bei der Firma Solaris 18 moderne und zu 100 % barrierefreie Straßenbahnen bestellt. So kam im Jahr 2014 der „Tramino Braunschweig“ in die Löwenstadt. Mit seinem red dot®-prämierten Design prägt er nunmehr das Stadtbild. Sieben weitere Niederflurbahnen sind bereits bestellt. Mit ihrer Inbetriebnahme wird die Stadtbahnflotte ab 2019 komplett niederflurig sein.



2014

### GmbH statt AG

Aus der Braunschweiger Verkehrs-AG wurde die Braunschweiger Verkehrs-GmbH.

links: Tramino vor dem Hauptbahnhof, 2017

## Stadt.Bahn.Plus

Die Löwenstadt wächst und mit ihr die Anforderungen an ein leistungsfähiges, komfortables Nahverkehrssystem der Zukunft. Im Stadtbahnausbaukonzept **Stadt.Bahn.Plus** werden sechs Projekte geplant, die das Gleisnetz bis zum Jahr 2030 um rund 18 Kilometer in weitere Stadtteile wachsen lassen

können: Volkmarode-Nord, Rautheim, Salzdahlumer Straße/Heidberg, Campusbahn, westliche Innenstadtstrecke und Lehdorf/Kanzlerfeld.

Es liegen also spannende Jahre vor Mino, der Braunschweiger Verkehrs-GmbH und allen Braunschweigern, denen die Mobilität am Herzen liegt!



Der Infopavillon vor dem Hauptbahnhof

*„Mobilität ist der Schlüssel. Sie bedeutet Lebensqualität für uns alle. Der regionale Bahn- und Busverkehr erhält dichtere Takte und mit erheblichen Investitionen in die Infrastruktur auch kürzere Fahrzeiten. Das wird mehr Menschen zum Umsteigen in den ÖPNV bewegen“*

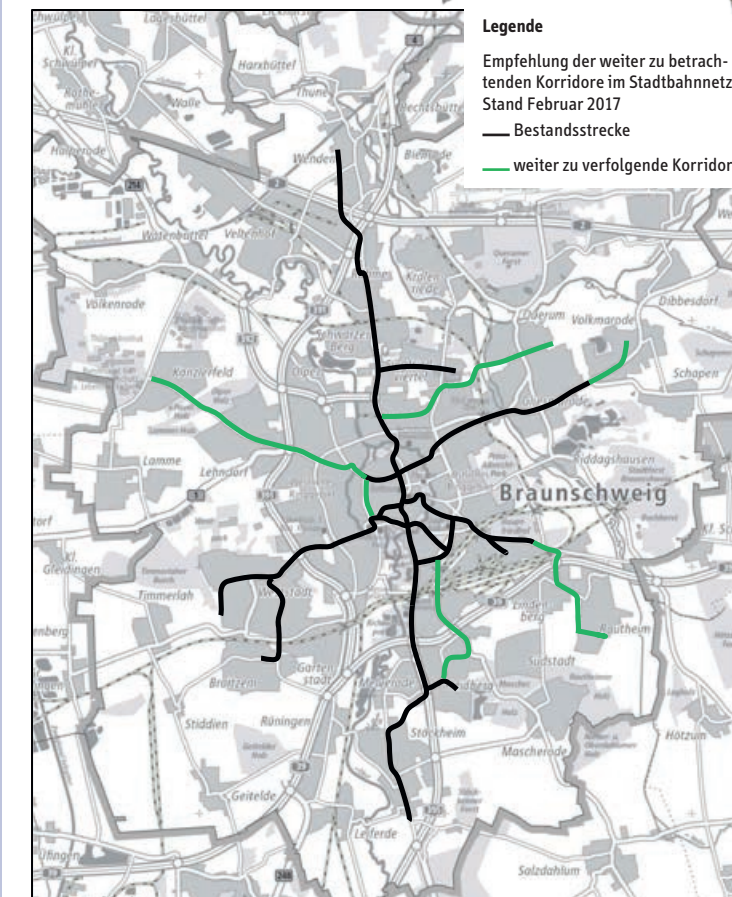
Zitat: Ulrich Markurth, Oberbürgermeister, 13.01.2017

2016

### Das Projekt-Logo



**Stadt.Bahn.Plus.**  
Bringt Braunschweig weiter!





# Zukunfts- gedanken

*Ein gutes Angebot, das stetig noch besser wird!*



Ulrich Markurth, Oberbürgermeister

**I**ch gratuliere allen Braunschweigerinnen und Braunschweigern zum 120-jährigen Bestehen ihrer Straßenbahn sehr herzlich, denn ich weiß, dass sie im Herzen unserer Bürgerinnen und Bürger bis heute einen wichtigen Platz einnimmt. **Unsere Straßenbahn stellt das leistungsfähige Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs in Braunschweig dar.**

Nicht umsonst hat der Rat der Stadt Braunschweig im Februar dieses Jahres entschieden, dass wir mit den Detailplanungen zum Ausbau der Straßenbahn beginnen. Große Stadtteile sollen zukünftig mit der Schiene angebunden werden. Lange Hauptbuslinien, wie beispielsweise die Buslinie 411, sollen möglichst durch eine neue Stadtbahnlinie ersetzt werden.

Ein attraktives Angebot mit Stadtbahn und Bus ist gekennzeichnet durch moderne und barrierefreie Fahrzeuge, ansprechende Haltestellen mit allen notwendigen Informationen zum Fahrplan und einem attraktiven Takt. **Wir haben ein gutes Angebot in Braunschweig und wir arbeiten gemeinsam daran, dass es noch besser wird.**

Fahren Sie weiterhin sicher und unfallfrei mit unseren Stadtbahnen und Bussen.

Ihr

Ulrich Markurth  
Oberbürgermeister



Jörg Reincke, Geschäftsführer der  
Braunschweiger Verkehrs-GmbH

*Umweltgerecht unterwegs zu sein, wird zukünftig noch angenehmer!*

**120** Jahre sind wir mit unseren Straßenbahnen in Braunschweig schon elektrisch unterwegs. Heute ist ein umweltfreundlicher, elektromobiler ÖPNV mehr denn je ein wichtiger Baustein für die Weiterentwicklung der Mobilität unserer Gesellschaft. Ein dickes Plus für unser heutiges System Stadtbahn, das mit seinem weiteren Ausbau und mit mehr Elektromobilität auf den Straßen Braunschweigs unsere ÖPNV-Zukunft gestalten wird.

Blicken wir zurück in die spannende Geschichte der Braunschweiger Straßenbahn mit seinen Wechseln aus Trassenerweiterungen und auch so manchem Rückbau von Schienenverbindungen. Wir stellen fest, dass die Straßenbahn in Braunschweig die Stadt und die Menschen seit ihrer ersten Betriebsaufnahme bewegt hat. Gerade in ihrer jüngsten Entwicklung hat sie einen Aufschwung in unserer Löwenstadt erfahren und wird immer mehr von Braunschweigern und ihren Gästen genutzt. Sie ist fester Bestandteil unserer Stadtkultur.

Dies wollen wir weiter ausbauen. In den kommenden Jahren soll das Liniennetz unserer Stadtbahn weiter wachsen und der Einsatz modernster Stadtbahnfahrzeuge es noch leichter und angenehmer machen, sich umweltgerecht zu bewegen. Eine zunehmende Digitalisierung im ÖPNV wird die Servicequalität begleitend steigern. Immer aktuelle Informationen, ein einfacher Ticketerwerb und vernetzte Mobilitätsangebote, daran arbeiten wir.

**Freuen wir uns also gemeinsam auf die Zukunft und arbeiten daran, dass auf das Jubiläum „120 Jahre Elektrische in Braunschweig“ noch viele weitere Jubiläen folgen werden.**

Wir danken Ihnen für Ihre Treue und wünschen Ihnen weiterhin gute Fahrt mit Ihrer Braunschweiger Verkehrs-GmbH!

Ihr

Jörg Reincke





Ich wünsche allen  
eine gute Fahrt  
in den Straßen-  
bahnen der  
Verkehrs-GmbH!



## Kontakt und Impressum

### Herausgeber:

Braunschweiger Verkehrs-GmbH  
Am Hauptgüterbahnhof 28, 38126 Braunschweig

### Redaktion:

Braunschweiger Verkehrs-GmbH

### Konzeption/Gestaltung:

typografix WERBEAGENTUR

### Illustrationen:

Johanna Seipelt

Alle Rechte vorbehalten:

Braunschweiger Verkehrs-GmbH, August 2017

### Bildmaterial/Quellenverzeichnis:

Fotos aus dem Archiv der Braunschweiger Verkehrs-GmbH und mit freundlicher Unterstützung:

- Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr; aus dem Fotopool
- Dieter Höltge, „Die Braunschweiger Straßenbahn“, 1. Auflage, 1997
- Stadtarchiv Braunschweig
- Jubiläumsbroschüren „Unsere Elektrische ist 75“ und „99 Jahre Straßenbahn Braunschweig“ der Stadtwerke Braunschweig GmbH, 1972/1978
- Jubiläumsbuch „Wie wir vorankommen“ zum Jubiläum „100 Jahre Elektrische“, 1997



