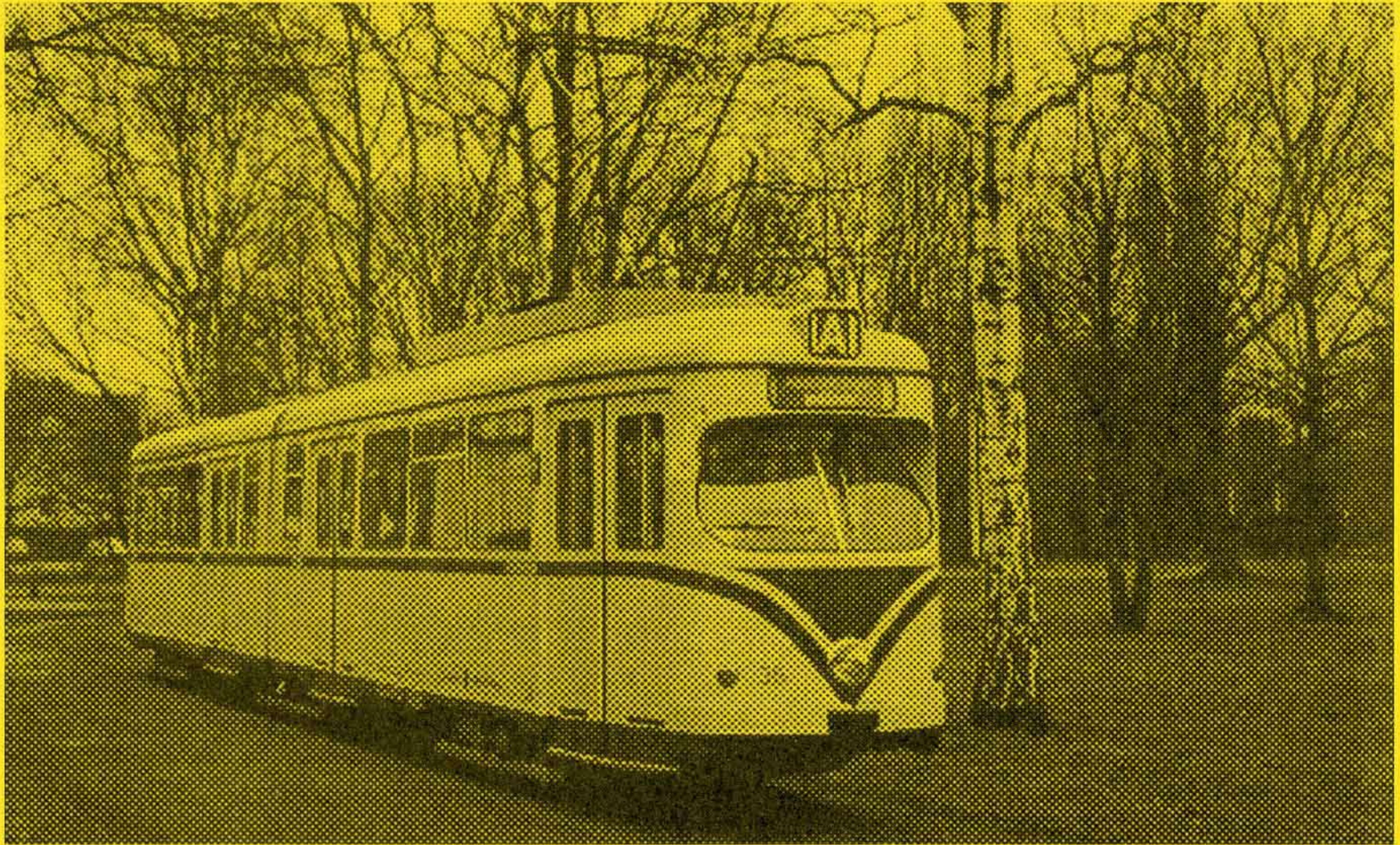




**Braunschweiger
Interessengemeinschaft
Nahverkehr e.V.**



Ausgabe 1/99

5. Jahrgang

Mitteilungsblatt der Braunschweiger
Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V.

Inhalt

Terminkalender	Seite 3
Impressum	Seite 3
Aktuelles aus dem Nahverkehr Braunschweigs	Seite 4
Allgemeines	Seite 4
Umbau des Hauptbahnhofsvorplatzes	Seite 4
Warnstreik	Seite 5
Straßenbahn	Seite 5
Bericht über den Stand der Projekte zur Verbesserung und Erweiterung des Stadtbahn- netzes	Seite 5
Auf den Spuren des Tw 7762 – Teil 2	Seite 11
Omnibus	Seite 15
Diesel-elektrischer Bus in Braunschweig	Seite 15
Fahrplan	Seite 17
Fahrplanwechsel 1999	Seite 17
Sonstiges	Seite 17
US Lease-in/Lease-out (LiLo) Transaktionen für Stadtbahnwagen der BVAG	Seite 17
Berichte aus dem Verein	Seite 22
Zum Titelbild	Seite 22
Anmerkungen zur Nikolausfahrt vom 6.12.1998	Seite 24
Mit Alt und Neu einträglich über das Schienennetz	Seite 26
Wir bieten an	Seite 28

Titelbild: Der aufgearbeitete Triebwagen 35 in der Wendeschleife Eisenbütteler Straße an der Abfahrtshaltestelle Messegelände Südeingang (als Linie A ausgeschildert) – Bericht hierzu auf Seite 22.

Terminkalender der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.:

Mittwoch, 21.04.99	Mitgliedertreffen, 19.30 Uhr, Nordbahnhof
Samstag, 01.05.99	Sonderfahrt mit Straßenbahnen der 60er Jahre. 11.00 Uhr ab Betriebshof Altewiek, Ende gegen 16.00 Uhr. Fahrpreis 25,- DM (ermäßigter Preis für Vereinsmitglieder auf Anfrage), Überweisung auf Konto 200 65 67 Nord/LB Braunschweig, BLZ 250 500 00 unter Angabe der Adresse. Infos unter Tel.: 05341/26 88 83 (nach 19.30 Uhr)
Samstag, 08.05.99	Foto-Sonderfahrt in Halberstadt (Veranstalter: Straßenbahn- und U-Bahn-Freunde Köln e.V.). 14.00 Uhr – 18.00 Uhr, einschl. Betriebshofbesichtigung, Fahrpreis 25,- DM. Interessierte BIN-Mitglieder melden sich bitte bis zum 31.03.99 bei Thomas Nabert (Tel. 0531/50 86 55).
Mittwoch, 19.05.99	Redaktionsschluß für BIN-Info 3/99
Mittwoch, 19.05.99	Mitgliedertreffen, 19.30 Uhr, Nordbahnhof
Sonntag, 30.05.99	Besuchstag beim VBV (BIN Info- und Verkaufstand)
Mittwoch, 16.06.99	Mitgliedertreffen, 19.30 Uhr, Nordbahnhof

Impressum

Das Mitteilungsblatt „BIN-Info“ ist offizielles Organ der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V., c/o Herrn Jens Winnig, Am Wendenwehr 21, 38114 Braunschweig (1. Vorsitzender). Mit Namen versehene Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. oder der Redaktion wieder.

Redaktion: Thomas Nabert, Karlsbrunner Straße 3, 38116 Braunschweig, Tel.: 0531 / 50 86 55

Mitarbeiter/innen dieser Ausgabe: Andreas Gürtler, Christian Lammers, Annette Meschkat, Jörg-Michael Meschkat, Stefan Meyer.

BIN-Info Heft 1/1999 vom 17.03.1999 - Auflage: 100

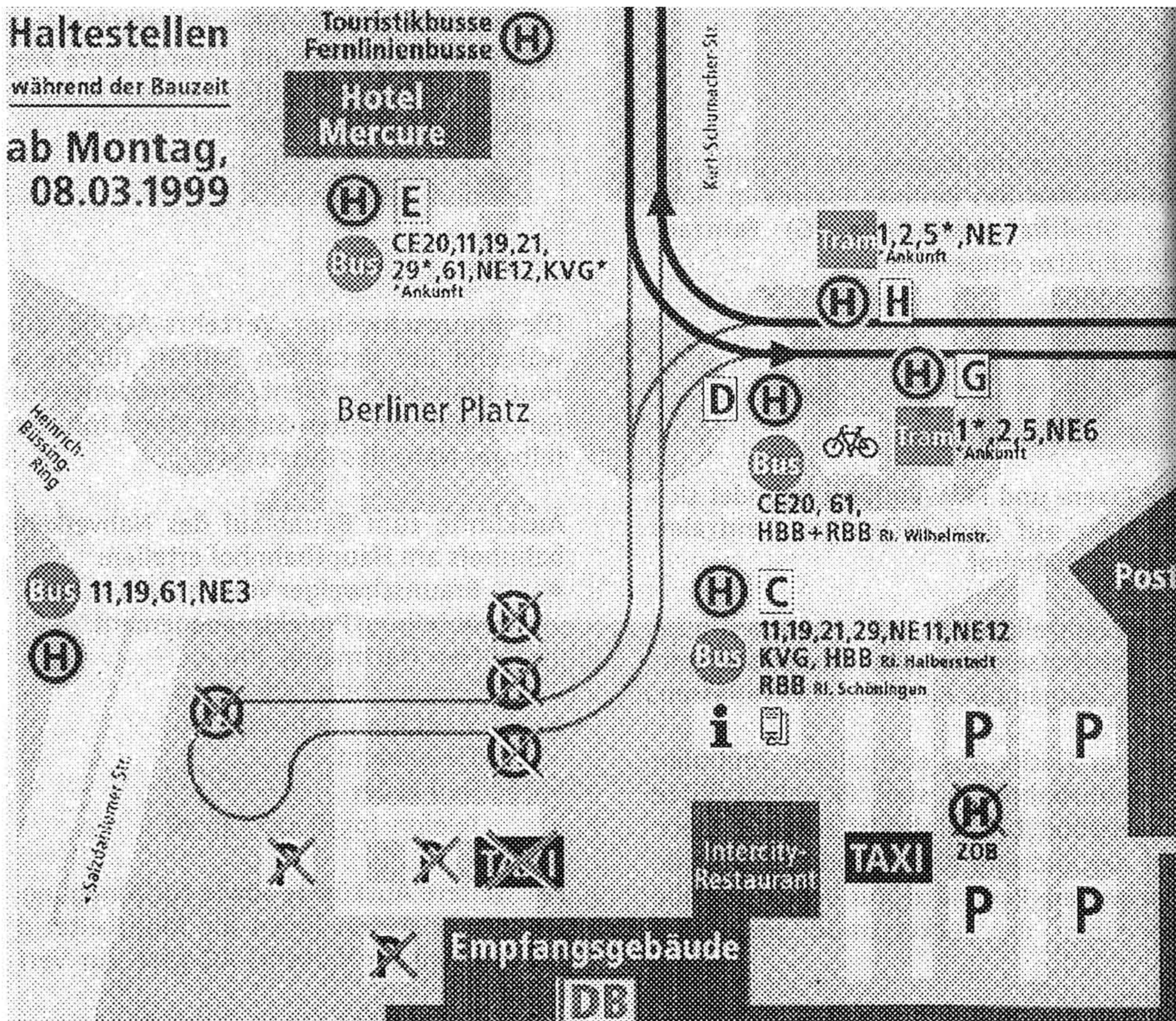
Aktuelles aus dem Nahverkehr Braunschweigs

Allgemeines

Umbau des Hauptbahnhofsvorplatzes

Nachdem bereits die Fußgängerbrücke auf dem Berliner Platz abgerissen worden war, haben nun am 08.03.1999 die Arbeiten für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes begonnen. Bis zum 01.06.2000 soll ein attraktiver Nahverkehrsbahnhof entstehen.

Während der Bauzeit müssen Haltestellen, Taxenvorfahrt, Fahrradabstellung und Parkplätze verlegt werden:



Warnstreik

Am 25.02.99 fuhren Busse und Bahnen erst um 6.30 Uhr von den Betriebshöfen. Die Gewerkschaft hatte zu einem Warnstreik aufgerufen. Gegen 7.30 Uhr fuhren alle Busse und Bahnen wieder planmäßig.

Straßenbahn

Bericht über den Stand der Projekte zur Verbesserung und Erweiterung des Stadtbahnnetzes

Im Rahmen der unternehmerischen Zielsetzung der Braunschweiger Verkehrs-AG zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, zur Anpassung des Verkehrsangebotes an die Nachfrage und zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit hat die Braunschweiger Verkehrs-AG eine Vielzahl von Projekten zur Verbesserung und Erweiterung des Stadtbahnnetzes in einem Projekteheft zusammengefaßt.

Ein wesentlicher Teil dieser Projekte ist in die Anlage zum ersten Stadtbahnfinanzierungsvertrag vom 13.12.95 zwischen der Stadt Braunschweig und dem Land Niedersachsen eingeflossen. Dieser Vertrag hat eine Laufzeit vom 01.01.1996 – 31.12.2000 und ein Finanzvolumen von 100 Mio. DM.

Parallel dazu wurde sowohl für den Stadtbahn- als auch für den Omnibusbereich die Einführung des Niederflersystems vorangetrieben. So werden seit Ende 1992 nur noch Niederflur-Omnibusse beschafft und im Stadtbahnbereich sind 12 Niederflurfahrzeuge im Oktober 1995 in Betrieb genommen worden.

Der Stand der Projekte zur Verbesserung und Erweiterung des Stadtbahnnetzes stellt sich zum Jahresende 1998 wie folgt dar:

ÖPNV-Bevorrechtigung der Stadtbahnstrecken

Die Bevorrechtigung für die südliche Innenstadt vom Europaplatz bis einschließlich J.-F.-Kennedy-Platz wurde im Oktober 1998 in Betrieb

genommen. Im Frühjahr 1999 sollen die Linien 4 und 8 im Zuge der Wolfenbütteler Straße bis zur Anklamstraße im Heidberg in das ÖPNV-Bevorrechtigungsprogramm einbezogen werden.

Im Zusammenhang mit der Bezuschussung des ÖPNV-Bevorrechtigungsprogramms wird seitens des Zuschußgebers eine Vereinbarung zwischen Stadt Braunschweig und Braunschweiger Verkehrs-AG erwartet, in der sich die Vertragspartner verpflichten, das mit öffentlichen Mitteln geförderte ÖPNV-Bevorrechtigungsprogramm auch zukünftig zweckentsprechend zu nutzen. Eine entsprechende Vereinbarung ist inzwischen formuliert worden. Über die meisten Inhalte besteht zwischen Stadt Braunschweig und der Braunschweiger Verkehrs-AG grundsätzlich Einvernehmen, über einzelne Passagen dieser Vereinbarung sind jedoch noch abschließende Gespräche zu führen, bevor die Vereinbarung unterzeichnet werden kann.

Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Am 12.10.1998 ist der Leitstellenbetrieb planmäßig in seinen neuen Räumlichkeiten an der Taubenstraße zunächst nur mit den Grundfunktionen Funk und Videoüberwachung von Haltestellen und Verkehrsknoten aufgenommen worden. Die Installation der RBL-Software ist abgeschlossen und alle Omnibusse sind inzwischen mit den fahrzeugseitigen Komponenten ausgestattet. Die Ausrüstung der Stadtbahnfahrzeuge wird ebenfalls in Kürze abgeschlossen sein.

Der eigentliche rechnergestützte Betrieb soll im 1.Quartal 1999 auf den Stadtbahnlinien 3 und 7 sowie den Omnibuslinien 12, 13, 16 und 21 aufgenommen werden. Danach folgt die sukzessive Inbetriebnahme weiterer Linien.

Für das 2.Quartal 1999 ist die Installation von dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen an ausgewählten Haltestellen vorgesehen, die für die Herstellung von verbesserter Anschlußsicherheit von besonderer Bedeutung sind.

Niederflurgerechter Umbau der Stadtbahnhaltestellen

1998 wurden die Haltestellen „Ottenroder Straße“, „Siegfriedstraße“ und „Gesundheitsamt“ niederflurgerecht umgebaut und am 1.11.1998 in Betrieb genommen.

Der Umbau der Haltestelle „Stadion“ mit Verknüpfung zum Bus sowie der Neubau der Haltestelle „Sielkamp“ zur besseren Erschließung der Siedlung „Schwarzer Berg“ sind aufgrund erneuten Abstimmungsbedarfes mit der Stadt Braunschweig auf das Jahr 1999 verschoben worden.

Die Vorbereitungen für den Umbau entlang der Strecke in den Heidberg werden fortgesetzt.

Wendentor

Die Bauarbeiten sind im August 1998 begonnen worden und gehen zügig voran, so daß aus heutiger Sicht mit einer fristgerechten Inbetriebnahme der Gleisanlage im November 1999 gerechnet wird. Auch der Abschluß der Gesamtbaumaßnahme vor Beginn der EXPO 2000 kann damit rechtzeitig erfolgen. Da dieses Projekt eng mit dem Projekt Regionalstadtbahn Braunschweig und der Umstellung des Stadtbahnbetriebes auf die Regelspurweite 1435 mm verknüpft ist, wird die 3. Schiene für die Regelspurweite mit eingebaut.

Verlängerung der Stadtbahn nach Wenden

Der Brückenbau und das Gleichrichterunterwerk sind fertiggestellt und wurden inzwischen abgenommen. Die Bauarbeiten für die Verkehrsanlagen sind im Juni 1998 begonnen worden. Die Maßnahme verläuft im Zeitplan. Die Inbetriebnahme der Strecke zum Frühherbst 1999 wird angestrebt.

Die Genehmigung für die notwendige Verlängerung der Wendeschleife zur Errichtung einer dezentralen Abstellanlage wurde als Planänderung bei der Bezirksregierung Braunschweig beantragt, um eine zeitnahe Realisierung der ersten dezentralen Abstellanlage zu erreichen.

Neubau einer kombinierten Stadtbahn- und Omnibuszentralwerkstatt mit dezentralen Abstellanlagen

In seiner Sitzung am 30.10.1997 hat der Aufsichtsrat dem Konzept für den Neubau einer kombinierten Stadtbahn- und Omnibuszentralwerkstatt in Stöckheim mit dezentralen Abstellanlagen zugestimmt.

Um die erwarteten Einsparungen durch die dezentrale Fahrzeugabstellung und die damit einhergehende Reduzierung der Leerkilometer zu erreichen, soll die erste dezentrale Abstellanlage in Rühme errichtet werden. Der erforderliche Grundstückserwerb für die Erweiterung der Gleisanlage und die Abstellhalle ist inzwischen getätigt und eine Planungsgemeinschaft mit der weiteren Ausplanung des Projektes beauftragt worden. Die Fertigstellung der dezentralen Abstellanlage in Rühme ist für Ende 1999 vorgesehen.

Ab Januar 1999 soll auch die erste dezentrale Abstellung von Omnibussen auf dem vorhandenen Betriebshof der Kraftverkehr Mundstock GmbH realisiert sein. Auch damit wird eine Reduzierung von Leerkilometern erreicht.

Für die kombinierte Stadtbahn- und Omnibuszentralwerkstatt ist das Anforderungsprofil erarbeitet worden, so daß im Dezember 1998 mit der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen begonnen werden konnte.

Gliesmaroder Straße und Fallersleber Straße

Die Planunterlagen für den 1. Bauabschnitt zwischen Abtstraße und Linnéstraße wurden in Abstimmung mit der Stadt Braunschweig überarbeitet, um künftige 2,65 m-breite Fahrzeuge zu berücksichtigen. Die Bezirksregierung hat den Planänderungen bezüglich der Gleisachsaufweitung zugestimmt.

Die Ausführungsplanung wird derzeit durch ein Ingenieurbüro erarbeitet und ist nahezu abgeschlossen. Der Baubeginn für den 1. Bauabschnitt könnte im Sommer 1999 erfolgen, wenn bis dahin geklärt ist, wie der Anschluß an den zweiten Bauabschnitt (Linnéstraße bis Theaterwall) erfolgen soll.

In diesem Zusammenhang ist von besonderer Bedeutung, daß der Zuschußgeber zu diesem Projekt deutlich gemacht hat, daß eine eindeutige Bevorrechtigung (besonderer Bahnkörper) des Stadtbahnbetriebes im Straßenzug Humboldtstraße, Am Fallersleber Tore, Fallersleber Straße Grundvoraussetzung für eine Bezuschussung im Rahmen des GVFG für die Gesamtmaßnahme Gliesmaroder Straße / Fallersleber Straße darstellt.

Westliche Innenstadtstrecke über Gördelingerstraße – Brabandtstraße

Die Planungen für dieses Projekt befinden sich nach wie vor in der Ab-

stimmungsphase mit der Stadt Braunschweig und werden wegen der Besonderheiten dieses Projektes noch Zeit in Anspruch nehmen. Aus heutiger Sicht ist mit dem Beginn der Realisierung dieses Projektes erst ab dem Jahr 2001 zu rechnen.

Unabhängig davon ist diese zweite Innenstadtstrecke als Entlastungsstrecke wesentliche Grundvoraussetzung für die Führung der Regionalstadtbahn über die Trasse Hagenmarkt – Bohlweg – Kennedy-Platz. Unter Berücksichtigung dieser Tatsache soll die weitere Ausplanung dieser Stadtbahnstrecke nach dem Ratsbeschluß über das Erschließungskonzept Innenstadt intensiv vorangetrieben werden.

Regionalstadtbahn Braunschweig

Die in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) von der Braunschweiger Bus- und Bahnbetriebsgesellschaft mbH (BBBG) bei der Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK) in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie liegt inzwischen vor. Sie kommt für die möglichen Regionalstadtbahnverbindungen von Braunschweig nach Gifhorn, Wendeburg und Salzgitter zu einer insgesamt positiven Bewertung.

Zur Frage der Umstellung des Stadtbahnbetriebs von der Spurweite 1100 mm auf die Regelspurweite 1435 mm kann nach wie vor davon ausgegangen werden, daß die erste Regelspurstrecke von der Siegfriedstraße bis nach Stöckheim verlaufen könnte.

Bericht über das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur Regionalstadtbahn Braunschweig

In Zusammenarbeit mit dem Zweckverband Großraum Braunschweig ist im August 1997 von der BBBG eine Machbarkeitsstudie zur Regionalstadtbahn Braunschweig an die Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK) in Auftrag gegeben worden. Das Ergebnis dieser Studie sollte von TTK im Herbst 1998 vorgelegt werden.

Im Oktober 1998 hat die TTK die Machbarkeitsstudie zur Einführung einer Regionalstadtbahn im Großraum Braunschweig vorgelegt, deren Ergebnisse hier in gestraffter Form zusammengefaßt dargestellt werden.

Vertieft untersucht wurden in der Studie folgende Varianten:

GIFHORN

Von Gifhorn-Kästorf über Hamburger Straße, Konrad-Adenauer-Straße, Lindenstraße, Konrad-Adenauer-Straße, weiter über vorhandene Bahntrasse bis Bahnhof Gifhorn-Stadt, Ausschleifung in die Braunschweiger Straße, Einbindung in vorhandene Bahntrasse vor dem Bahnhof Gifhorn.

KORRIDOR BRAUNSCHWEIG – GIFHORN

Vorhandene Bahntrasse vom Bahnhof Gifhorn über Wenden-Bechtsbüttel, Abzweig Höhe Ottenroder Straße, Einbindung in die Stadtbahntrasse Siegfriedstraße, Weiterführung über Hamburger Straße in die Innenstadt (Variante Siegfriedstraße)

Vorhandene Bahntrasse vom Bahnhof Gifhorn über Wenden-Bechtsbüttel, Abzweig Höhe Abtstraße, Anbindung an das Güterverkehrsgleis über Nordbahnhof, Einbindung in die Stadtbahntrasse in der Hamburger Straße Höhe Pressehaus (Variante Nordbahnhof).

KORRIDOR BRAUNSCHWEIG – WENDEBURG

Vorhandene Trasse ab Wipshausen / Harvesse / Wendezelle über Watenbüttel und Völkenrode zum Schwarzen Berg, Einbindung in die Stadtbahntrasse in der Gifhorer Straße, Weiterführung über die Hamburger Straße in die Innenstadt.

BRAUNSCHWEIG

Führung der RegioStadtBahn auf der Stadtbahntrasse über Lampestraße, Am Wendenwehr, Mühlenpfordtstraße, Am Wendentor, Wendenstraße, Bohlweg, Stobenstraße, Auguststraße, John-F.-Kennedy-Platz, Kurt-Schumacher-Straße zum Nahverkehrsbahnhof am Hauptbahnhof mit Anschluß an die vorhandene Bahntrasse nach Salzgitter und Wolfenbüttel.

KORRIDOR BRAUNSCHWEIG – SALZGITTER-LEBENSTEDT

Vorhandene Trasse von Salzgitter-Fredenbergl über Salzgitter-Lebenstedt weiter bis Braunschweig, Ausschleifung in Nahverkehrsbahnhof.

Die vertiefte Untersuchung umfaßt die Abschätzung der erforderlichen Baumaßnahmen, die Entwicklung und Bewertung von Betriebskonzepten sowie die kosten- und erlösseitige Beurteilung.

Das dabei zugrunde gelegte Betriebskonzept sieht auf allen Linien Regelzüge im 30-Minuten-Takt vor. Im Korridor Braunschweig – Gifhorn

sind zusätzlich Schnellzüge im 30-Minuten-Takt (Variante Siegfriedstraße) bzw. im 60-Minuten-Takt (Variante Nordbahnhof) geplant.

Aufgrund der vertieften Betrachtung werden von TTK folgende Linien zur Umsetzung empfohlen:

Braunschweig Hbf. – Trasse Nordbahnhof – Gifhorn-Kästorf (Variante Nordbahnhof)

Wendezelle – Braunschweig Hbf. – Salzgitter-Fredenbergl

Eine spätere Verlängerung nach Harvesse und Wipshausen ist möglich. Dabei räumt TTK ein, daß auch die Variante Siegfriedstraße, der von der Braunschweiger Verkehrs-AG der Vorzug gegeben wird, zu etwa gleichen Ergebnissen führen kann, wenn die Bevorrechtigung der Stadtbahn auf der Nord-Süd-Trasse im Netz der Braunschweiger Verkehrs-AG und in der Siegfriedstraße konsequent umgesetzt wird.

Die Studie kommt abschließend zu dem Ergebnis, daß für das Projekt Regionalstadtbahn Braunschweig ein betriebswirtschaftlich ausgeglichenes Ergebnis erwartet wird. TTK empfiehlt daher, das Projekt weiter voranzutreiben.

Als nächster Schritt ist nunmehr die Anfertigung einer Kosten-Nutzen-Analyse unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten erforderlich, die Voraussetzung für die Förderung aus Bundes- und/oder Landesmitteln und Grundlage für einen konkreten GVFG-Antrag darstellt.

BBBG und Braunschweiger Verkehrs-AG beabsichtigen, zusammen mit einem kompetenten Partner mit Erfahrung von Betrieb und Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) an der Realisierung dieses Projektes mitzuwirken. Entsprechende Kontakte mit der Deutschen Bahn-AG sind bereits vorgesehen.

Auf den Spuren des Triebwagens 7762 - Teil 2 (Fortsetzung)

In Heft 3/98 wurde berichtet, wie Tw 7762 verladen und abtransportiert wurde.

Am 18.11.1998 um 07.00 Uhr trafen sich sieben Vereinsmitglieder am Braunschweiger Hauptbahnhof, um den Verbleib des Tw 7762 aufzuspüren.

Aus sicherer Quelle wußten wir, daß die Bahn bei der Mittenwalder Gerätebau GmbH sein soll.

Mit einem Kleinbus ging es auf die A 2 Richtung Berlin und dann weiter nach Mittenwalde. Nach ca. 2 ½ Stunden trafen wir auf dem Betriebsgelände der Mittenwalder Gerätebau GmbH ein. Irgendwie sah hier alles etwas komisch aus. In einer Ecke standen vergammelte Dortmunder Straßenbahnen. Auch Reste von Augsburger Bahnen waren zu erkennen. Weit verteilt befanden sich auf dem Gelände die Arbeitshallen. Nach einigem Suchen fanden wir auch die Geschäftsleitung. Dort wurden wir vom Produktionsleiter - Herrn Munack - begrüßt und mit Kaffee bewirtet. Nach einer kleinen Ansprache lud uns Herr Munack zu einer Betriebsbesichtigung ein. Auf dem weitläufigen Gelände landeten wir in der ersten Halle. Hier befanden sich verunfallte Straßenbahnfahrzeuge aus Mühlheim, Gent sowie ein ehemaliger Stuttgarter GT 4 - jetzt Nordhausen -, die sich im total auseinandergenommenen Zustand befanden. An diesen Rohkarossen wurden die Unfallschäden beseitigt bzw. erste Karosseriemaßnahmen zur Einfügung eines Niederflurmittelteils ausgeführt. Vom Tw 7762 keine Spur!

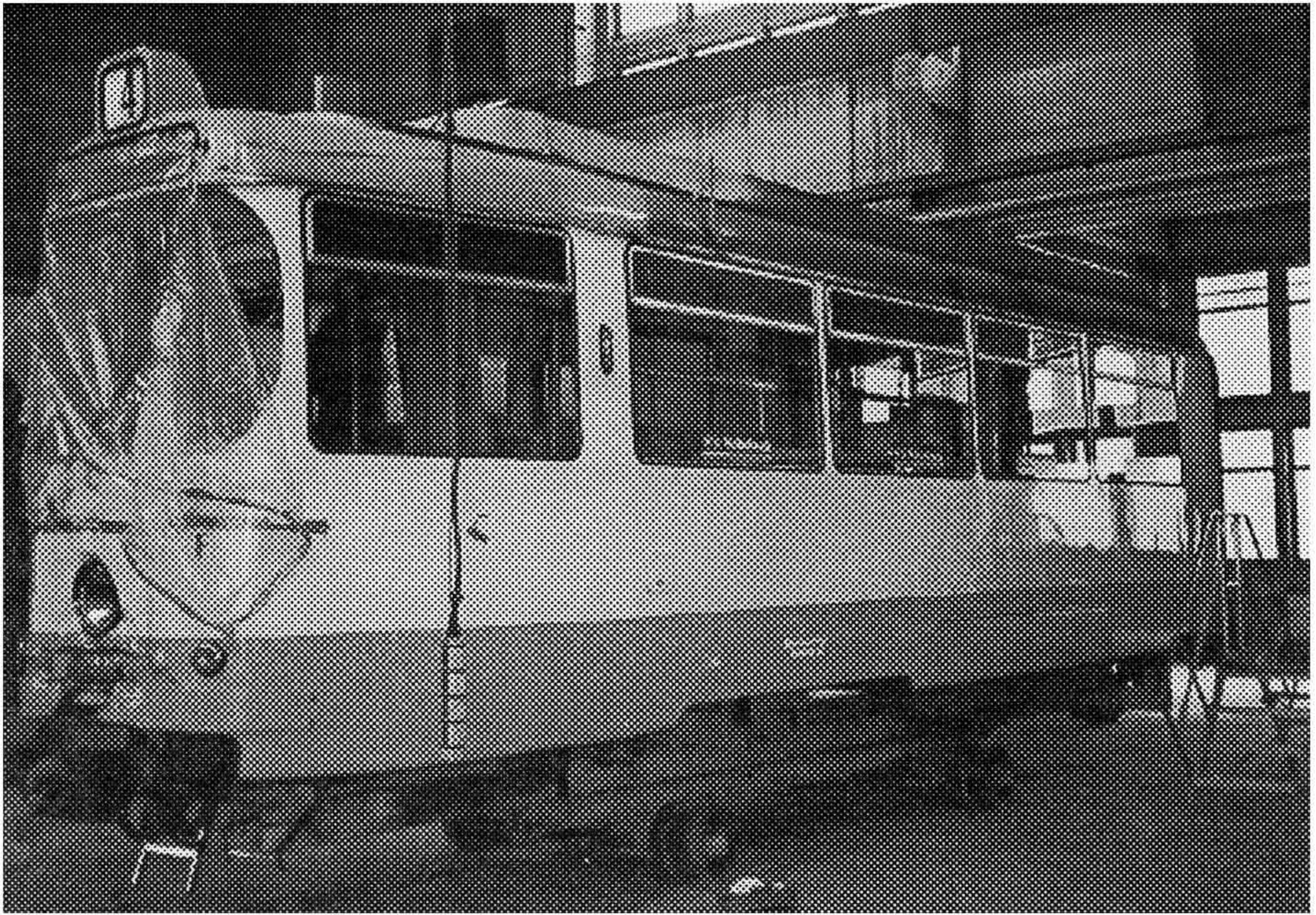
Dann ging es weiter über ein Freigelände, wo Eisenbahnwaggons ihr Dasein fristeten. Dazwischen ein Potsdamer Tatra KT 4D sowie jede Menge Straßenbahnfahrgestelle verschiedener Hersteller.

Halt, inmitten dieser Fahrgestelle was Bekanntes. Die Fahrgestelle des Tw 7762. Aber wo ist das restliche Fahrzeug?

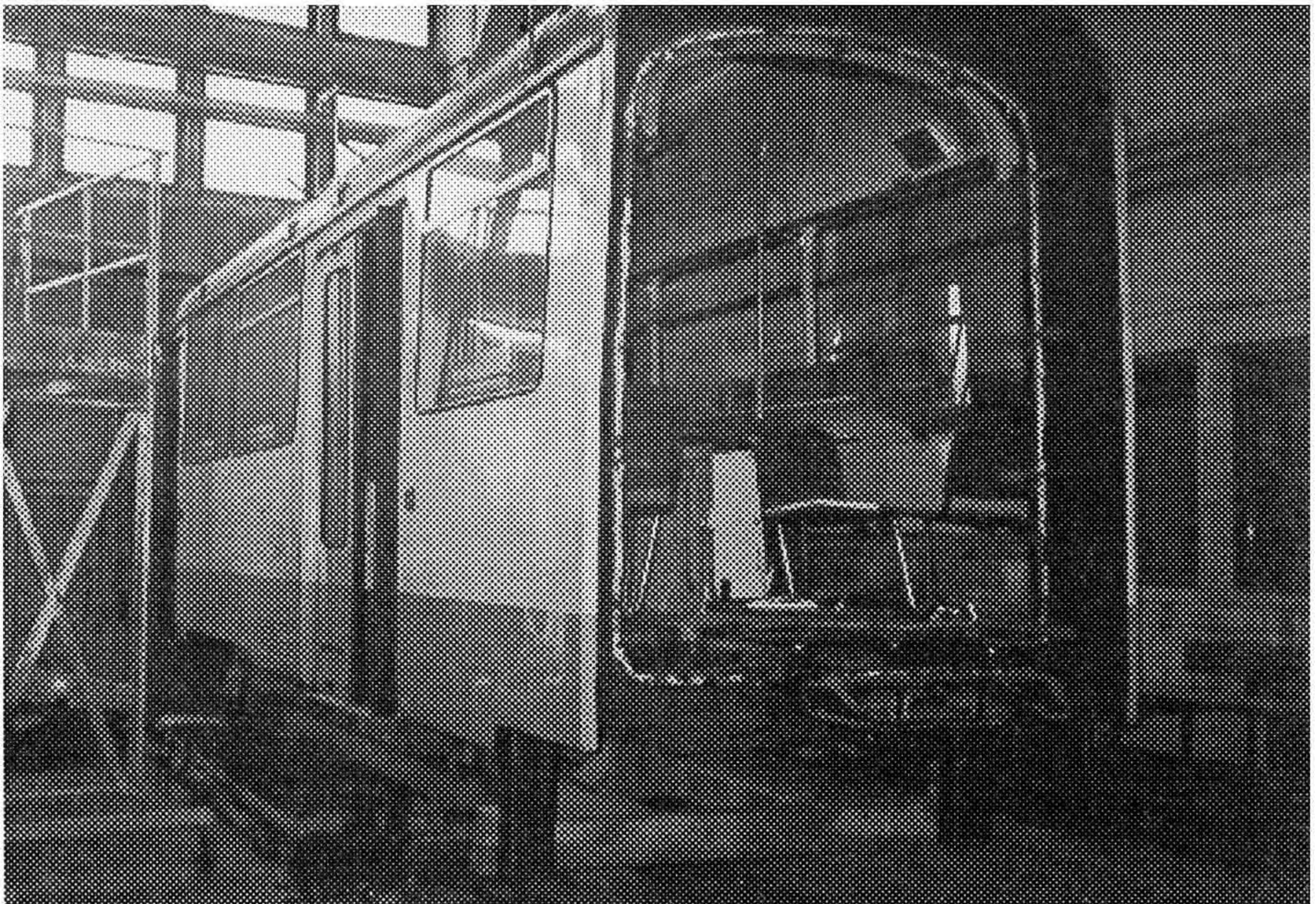
Jetzt bekamen wir die moderne Lackieranlage zu sehen. Da es hier stark nach Lösungsmitteln roch, verließen wir diese Räumlichkeiten rasch. In der nächsten Halle - der Abnahmehalle - befand sich ein 8achsiger Düwag-Zweirichtungswagen der Verkehrsbetriebe Bielefeld. Dieses Fahrzeug wurde zum Partywagen umgebaut und sollte am darauffolgenden Tage nach Bielefeld überführt werden.

Jetzt wurden wir in die neuerrichtete Endmontagehalle geführt. Hier befanden sich drei Mühlheimer GTM, davon eines mit einem eingefügten Niederflurmittelteil. Diese Fahrzeuge wurden nach schweren Unfällen komplett neu aufgebaut und machten einen sehr ordentlichen Eindruck, was das Arbeitsergebnis zeigte. Aber wo ist Tw 7762?

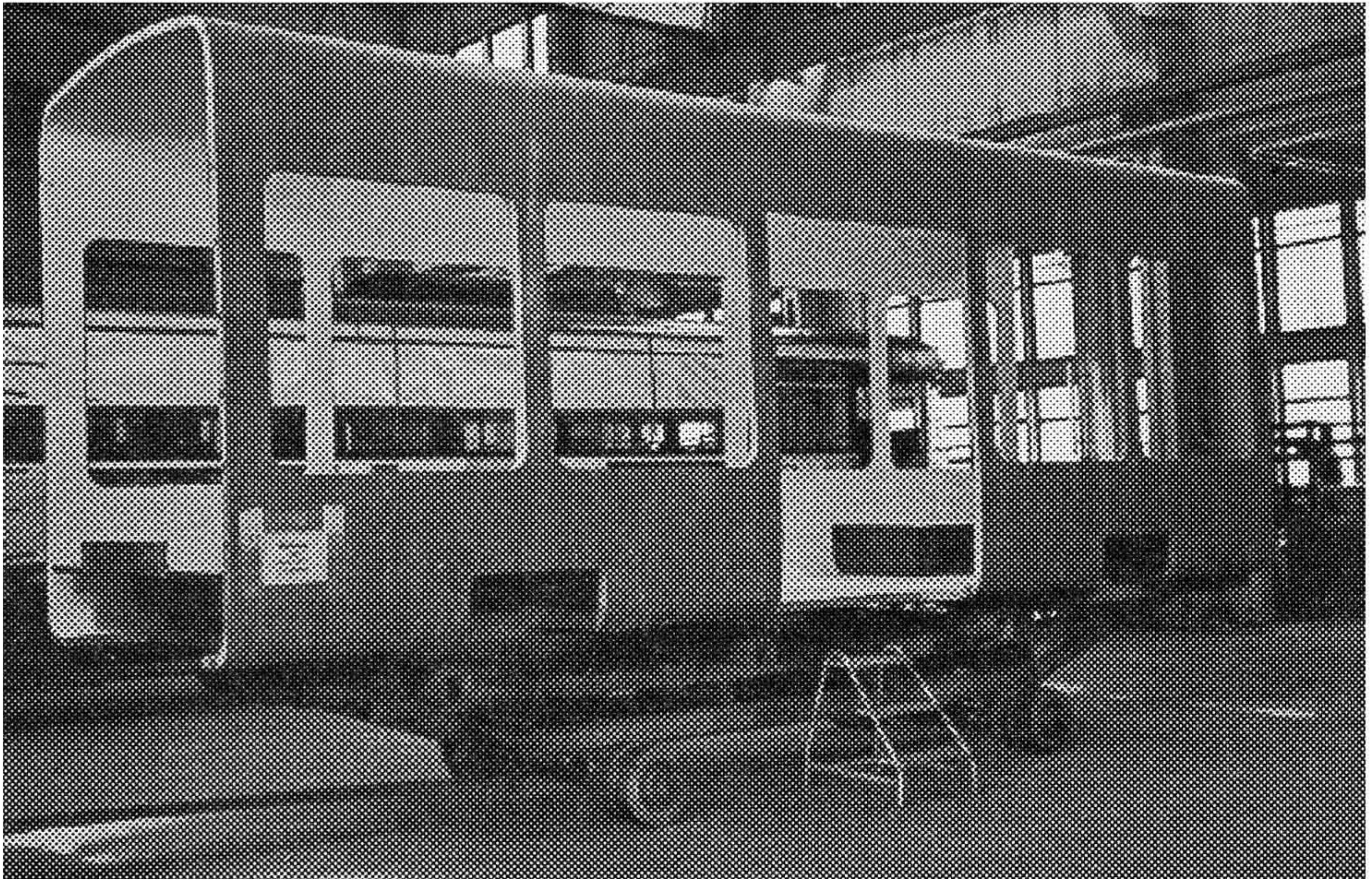
Des weiteren befanden sich noch 2 Tatra KT 4D der Verkehrsbetriebe Brandenburg, bei denen ebenfalls Niederflurmittelteile eingefügt wurden. Nun ging es weiter zur nächsten Halle. Hier gab es einen trostlosen Anblick. Neben einem Unfallwagen aus Gent stand auf einem Rollgestell der A-Wagen des Tw 7762 und daneben, ebenfalls auf einem Rollgestell, der B-Wagen. Deutlich zu erkennen sind jetzt die Schäden, die das Fahrzeug bei dem Auffahrunfall erlitten hat. Neben dem erkennbaren Frontschaden sind erhebliche Stauchschäden im Bereich der Aufnahmen des Drehgelenks entstanden. Hier bietet es sich jetzt



Tw 7762 getrennt in A- und B-Teil in Mittenwalde am 18.11.1998



an, ein Niederflurmittelteil einzufügen, da dafür die Aufnahmen des Drehgelenks umgestaltet werden müssen. Wie aus sicherer Quelle zu erfahren ist, soll dieser Umbau stattfinden.



Ein Niederflurmittelteil im Rohbau in Mittenwalde

Nach dieser umfangreichen Führung lud uns Herr Munack noch zu einem kleinen Gespräch ein, um uns über das Niederflurmittelteil zu informieren. Dieses aus Faserverbundstoff hergestellte Teil ist eine Neuheit im Straßenbahnbau. Entwickelt und hergestellt von der Schindler Waggon AG ist der Wagenkasten im Wickelverfahren als Sandwich-Konstruktion ausgeführt. Die jeweils ca. 5 mm innere und äußere Deckschicht besteht aus glasfaserverstärktem Polyester, der ca. 40 mm dicke Kern aus PMI-Schaum und glasfaserverstärkten Ringspanten. Der Rohbauwagenkasten ist fest mit einem Untergestellrahmen verschraubt. Durch die Verwendung gelenkter Losradachsen der FIAT-SIG Schienenfahrzeuge AG ist der Wagen 100% niederflurig ausgeführt. Dadurch kann eine geräumige Innengestaltung angeboten werden. Der Zugang zu den A- und B-Wagenteilen ist bequem über 3 Stufen zu erreichen. Die Wagenkästen sind im unteren Bereich durch Kugeldrehgelenke, im oberen Bereich durch Dämpfungsglieder miteinander verbunden. Die

Mittenwalder Gerätebau GmbH hofft, daß sich dieser Umbau in Braunschweig bewährt, damit noch weitere Fahrzeuge umgebaut werden können.

Zum Schluß sprach Herr Munack eine erneute Einladung aus, wenn Tw 7762 sich im Umbau befindet. Diese Einladung wurde natürlich dankend angenommen. Danach machten wir uns wieder auf den Heimweg mit einem Abstecher über Potsdam - in der Hoffnung, mit dem Combino fahren zu können. Leider befand sich dieses Fahrzeug auf Schulungsfahrten und so machten wir uns endgültig auf den Weg Richtung Braunschweig.

Selbstverständlich wird über die weitere Entwicklung von Tw 7762 berichtet.

Omnibus

Diesel- elektrischer Bus in Braunschweig

Vom 24. November bis 18. Dezember 1998 wurde in Braunschweig ein MAN Niederflerbus mit diesel-elektrischem (DE) Antrieb getestet.

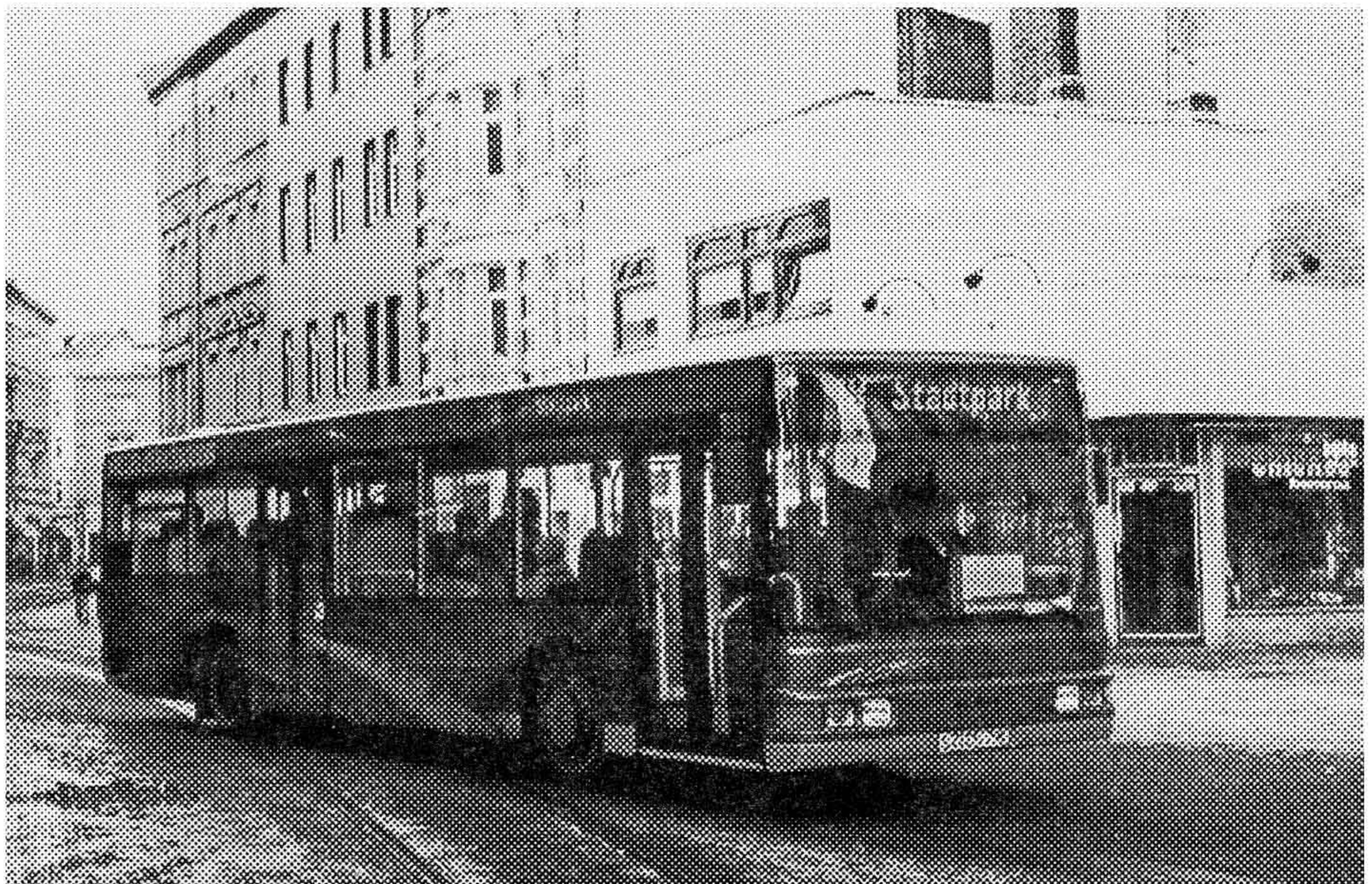


Diesel-elektrischer Bus am 9.12.98 auf dem Altstadtmarkt

Der Bus hat einen serienmäßigen MAN Dieselmotor der immer mit der gleichen Drehzahl läuft und die beiden elektrischen Fahrmotoren mit Strom versorgt. Die künftigen Regionalstadtbahnwagen, die zwischen Braunschweig und Gifhorn eingesetzt werden, bekommen eine ähnliche Antriebstechnik.

Das Fahrzeug wurde nur auf der Omnibuslinie 18 eingesetzt.
Der Bus stand auf der Nutzfahrzeug IAA 1998 in Hannover auf dem Freigelände.

Ein baugleiches Fahrzeug mit der Nummer 999 wird bei der VAG in Nürnberg getestet, Bremen testet zur Zeit DE Busse aus dem Hause Neoplan.



Der diesel-elektrische Omnibus auf der Linie 18 am 9.12.98 kurz vor der Einfahrt in die Münzstraße

Fahrplan

Fahrplanwechsel 1999

Für den 30.05.1999 ist ein Fahrplanwechsel bei der Braunschweiger Verkehrs-AG vorgesehen. Über die Änderungen werden wir in der nächsten BIN-Ausgabe berichten.

Eine Änderung wird es jedoch bereits vor dem 30.5.99 geben. Der Fahrplan der Omnibuslinie 90 wird voraussichtlich in gestraffter Form angeboten. So ist geplant, sie nur noch in der Zeit vom 01.05. bis zum 03.10. verkehren zu lassen. Die Fahrtenzahl wird reduziert, so daß sich ein 120 Min.-Takt ergibt. Entfallen soll auch der Fahrradbus, mit dem in der Vergangenheit jeweils eine Hinfahrt und eine Rückfahrt angeboten wurde.

Neu wird eine Verknüpfung mit den Zügen der Deutschen Bahn AG in Königslutter sein. Die Fahrt in den Elm kann daher zukünftig auch mit dem Zug angetreten werden, wobei die Linie 90 am Bahnhof Königslutter die Fahrgäste weiter befördert.

Für Fahrten ab Braunschweig ist ein Fahrschein der Preisstufe 3 erforderlich.

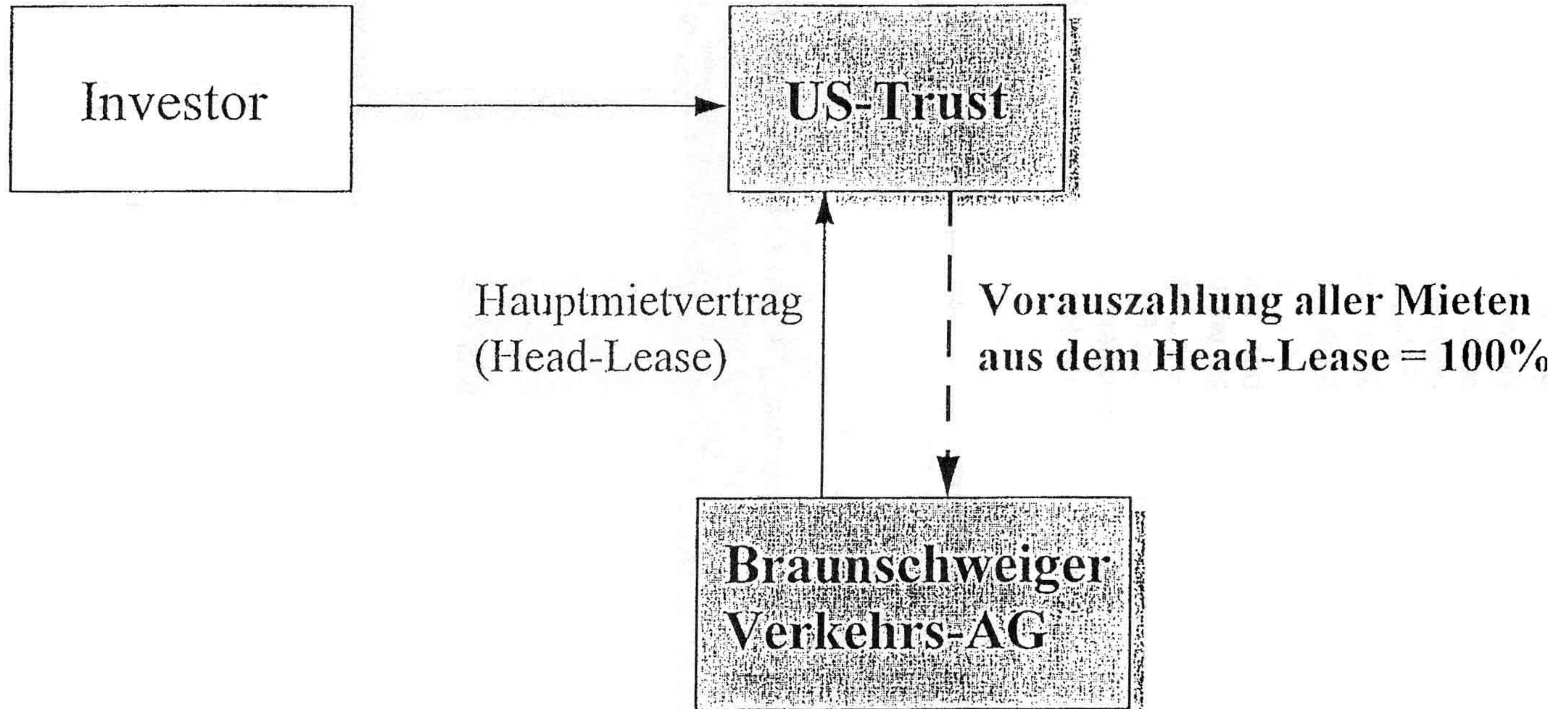
Sonstiges

US Lease-in/ Lease-out (LiLo) Transaktionen für Stadtbahnwagen der Braunschweiger Verkehrs-AG

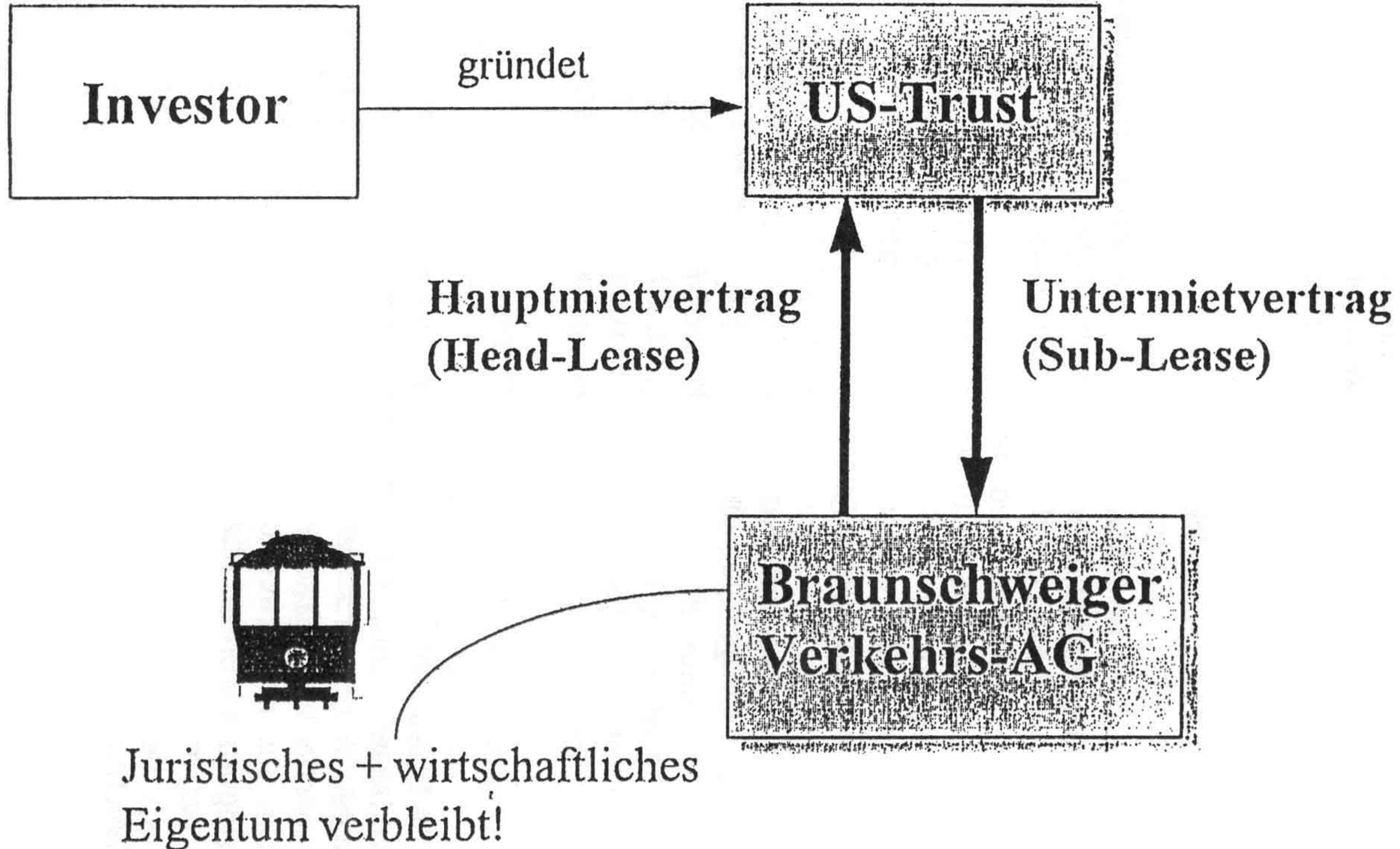
Das US-Steuerrecht bietet durch das zeitgleiche Vermieten und Zurückmieten (Lease in / Lease out = LiLo) eines Wirtschaftsgutes für US-Investoren die Möglichkeit, Steuerstundungsvorteile auszunutzen. Der deutsche Vertragspartner partizipiert an diesen Steuerstundungseffekten und erhält eine einmalige Zahlung, den Barwertvorteil.

Nachdem bereits eine Vielzahl von deutschen Verkehrsunternehmen, darunter auch die ÜSTRA, den erfolgreichen Abschluß von sogenannten US-Leasingtransaktionen vorweisen können, besteht auch nach wie

Vorauszahlung der Mieten im Head-Lease



Haupt- und Untermietvertrag



vor für die Braunschweiger Verkehrs-AG die Chance, mit der Durchführung dieser Maßnahme einen Zusatzertrag in Höhe von rd. 2,5 Mio DM aus den zum größten Teil aus GVFG-Mitteln finanzierten und seit 1995 in Betrieb befindlichen 12 Niederflurstadtbahnwagen zu erzielen. Nachfolgend wird über die grundlegenden Ziele, Inhalte, das weitere Vorgehen sowie über die gegebenenfalls zu treffenden Entscheidungen informiert.

Grundstruktur eines US-Lease

Der US-Lease erhält sein typisches Gepräge durch zwei zwischen den selben Vertragspartnern zeitgleich abgeschlossene Leasingverträge. Die beiden Leasingverträge unterscheiden sich insbesondere hinsichtlich ihrer Laufzeiten und der Höhe der Leasingraten. Mit dem Hauptmietvertrag (Lease-in) überträgt die Braunschweiger Verkehrs-AG das Nutzungsrecht für die – nach US-Recht zu bestimmende – betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer auf eine eigens für diese Transaktion gegründete US-Treuhandgesellschaft.

Mit dem Lease-out (rück-) überträgt die US-Treuhandgesellschaft der Braunschweiger Verkehrs-AG das Nutzungsrecht an dem Wirtschaftsgut. Die Laufzeit dieses Untermietvertrages ist kürzer als die des Hauptmietvertrages und beträgt ca. 20 Jahre. Während der Laufzeit des Untermietvertrages behält die Braunschweiger Verkehrs-AG das wirtschaftliche und juristische Eigentum an dem Wirtschaftsgut.

Vorverlagerung der Zahlungsströme

Die Braunschweiger Verkehrs-AG ist während der Laufzeit der Leasingverträge von laufenden Zahlungsverpflichtungen befreit. Möglich ist dies, weil die Mietzahlungen aus beiden Leasingverträgen bereits bei Abschluß der Transaktion feststehen und im voraus geleistet werden. Die von der Braunschweiger Verkehrs-AG vorab vereinnahmten Leasingraten werden abzüglich des verbleibenden Barwertvorteils an eine oder mehrere Depotbanken überwiesen. Diese stellen sicher, daß die von der Braunschweiger Verkehrs-AG eingegangenen Zahlungsverpflichtungen während der gesamten Vertragslaufzeit erfüllt werden. Durch das zeitgleiche Vermieten und wieder Zurückmieten können US-Investoren Steuerstundungsvorteile nach US-Steuerrecht geltend machen, die an das Verkehrsunternehmen als Barwertvorteil teilweise zurückfließen.

- Barwertvorteil fließt dem Unternehmen sofort bei Vertragsunterzeichnung zu.
- Juristisches und wirtschaftliches Eigentum der Stadtbahnen verbleibt beim Unternehmen.
- Zahlungsverpflichtungen aus den Mietverträgen werden während der Laufzeit (ca. 30 Jahre) zeitgerecht durch die Banken geleistet (vereinbarte Schuldmitübernahme sog. Defeasance).
- Zahlungsströme stehen bereits bei Vertragsabschluß fest.
- Bisher haben zahlreiche Verkehrsunternehmen Leasingtransaktionen erfolgreich abgeschlossen: Üstra-AG (Abschlüsse 12/97, 8/98); Würzburger Straßenbahn GmbH (Abschluß 7/98); Essener Verkehrs-AG (Abschluß 12/97) ; Dortmunder Stadtwerke AG (Abschluß 12/97)...

Barwertvorteil

Ausgehend von dem Fahrzeugbestand der Braunschweiger Verkehrs-AG würde sich ein wahrscheinliches Transaktionsvolumen von 50 Mio. DM errechnen. Bei einem zur Zeit realistischen Wert von 5% ergibt sich für die Verkehrs-AG, nach Abzug der Transaktionskosten, ein Netto-barwertvorteil in Höhe von rd. 2,5 Mio. DM.

Risiken

Transaktionskostenrisiko

Das wesentliche Risiko liegt in einem Abbruch der Verhandlungen aufgrund einer Änderung der für die Transaktion grundlegenden US-Steuerregeln. Bis zur Unterzeichnung der Verträge entstehen Transaktionskosten in Höhe von ca. 1 Mio. DM. Dieses Risiko kann durch Mandatierung einer als Arrangeur fungierenden Bank vertraglich übernommen werden.

Währungsrisiko

Ein Währungsrisiko besteht nicht, da die Zahlungsströme bereits bei Vertragsabschluß festgeschrieben sind. Umrechnungen während der Laufzeit sind nicht erforderlich, da die Verträge auf US\$ Basis abgeschlossen werden.

Umsatzsteuer

Der Barwertvorteil ist umsatzsteuerpflichtig. Der Vertragspartner (US-Trust) sollte daher die Möglichkeit zum Vorsteuerabzug haben. (Abstimmung mit der Finanzbehörde ist erforderlich)

Ertragssteuer

Der als Liquiditätszufluß realisierte Barwertvorteil wird voraussichtlich im Jahr des Zuflusses ertragssteuerlich veranlagt.

Subventionen

Für die GFVG geförderten Stadtbahnwagen ist ein Zustimmungsbescheid vom Wirtschaftsministerium erforderlich.

Sonstige Risiken

Während der Vertragslaufzeit muß gewährleistet werden, daß die Stadtbahnen nicht untergehen. Der US-Trust kann zur Absicherung eine entsprechende Versicherung verlangen.

Berichte aus dem Verein

Zum Titelbild:

Wir alle kennen den allseits bekannten Ausspruch – „Totgesagte leben länger“ -. Den Nagel genau auf dem Kopf getroffen gilt dieses auch für unseren alten Bekannten, den Gelenktriebwagen 6267. Im Jahre 1996 ausgemustert, konnte er bislang noch so manchen Liniendienst absolvieren.

Unser 1995 gegründeter Verein Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e. V. hatte es sich zur Aufgabe gemacht, den Gelenktriebwagen 6267 für die Nachwelt zu erhalten. In enger Zusammenarbeit mit der Braunschweiger Verkehrs AG wurde dieses Vorhaben denn auch in die Realität umgesetzt. Zuvor war aber eine Vielzahl von Fragen – auch in puncto technische Voraussetzungen des 37 Jahre alten Triebwagens an zukünftige Anforderungen im Netz der Braunschweiger Stadtbahn – zu klären. Ein Experiment, daß hohe Kosten verschlingen wird. Aber ein erster Anfang ist gemacht. Nach Klärung

aller noch offenen Fragen konnte im Frühherbst letzten Jahres endlich der Startschuß für ein erstes wichtiges Vorhaben gegeben werden. Die Umlackierung des Gelenktriebwagens in den Auslieferungszustand des Jahres 1962. In relativ kurzer Zeit, genau genommen innerhalb neun Wochen, wurden durch die Vereinsmitglieder alle hierfür notwendigen Vorarbeiten geleistet. Insgesamt ca. 700 Stunden Freizeit wurden samstags bzw. unter der Woche abends investiert, um dem Triebwagen rechtzeitig vor der Nikolausfahrt wieder sein ursprüngliches Erscheinungsbild zu verleihen.

Die museale Erhaltung von älteren Straßenbahnwagen erfreut sich in der Bundesrepublik Deutschland zwischenzeitlich zunehmender Beliebtheit. Einzelne Verkehrsbetriebe haben eigens hierzu in den letzten Jahren sogenannte Verkehrsmuseen errichtet. Köln sowie Frankfurt am Main seien hier nur als Beispiel genannt.

Die Braunschweiger Verkehrs AG darf sich nunmehr glücklich schätzen, neben den Museumstriebwagen 1 und 2, 103, dem Beiwagen 5771 nun auch den jüngsten Oldtimer, den Gelenktriebwagen 35 vorweisen zu können.

Besonderer Dank gilt in diesem Zusammenhang der Braunschweiger Verkehrs AG, die die Räumlichkeiten, Material sowie ihr fachliches Know-how zur Verfügung gestellt hat. Insbesondere Vorstand und Geschäftsleitung der Braunschweiger Verkehrs AG haben bei diesem Projekt mit dem Verein kooperativ zusammengearbeitet. Danken möchten wir auch den Vereinsmitgliedern, die unzählige Stunden ihrer Freizeit der Restaurierung des Gelenktriebwagens 35 schenkten. Wenn man das Ergebnis betrachtet, hat sich der Einsatz gelohnt. Teil 1 des Vorhabens der Restaurierung ist geschafft; Teil 2, die Restaurierung des Innenraumes von Wagen 35 soll in diesem Jahr in Angriff genommen werden. Damit nicht nur Braunschweiger Verkehrs AG und Verein etwas von dem Gelenktriebwagen haben, ist das „Rühren“ der sogenannten Werbetrommel unerlässlich, damit am Ende auch die Braunschweiger Bevölkerung von der Restaurierung profitiert.

Anmerkung zur Nikolausfahrt vom 6.12.98

Unser Vereinsmitglied Annette Meschkat hat ein schönes Gedicht zu unserer Straßenbahnfahrt zum Nikolaus verfaßt, welches an dieser Stelle veröffentlicht werden soll:

Neues vom Nikolaus

Der moderne Nikolaus
kommt nicht mehr zu Dir nach Haus .
Doch Du kannst ihn gern besuchen,
mußt nur einen Fahrschein buchen.
Durch den weißen Wintertag
fährst du ohne Müh`und Plag`
mit der Straßenbahnlinie „N“
zum Wohnsitz des frommen Mannes hin.

Die BIN hat diese Fahrt kreierte
und auch die Tram schick restauriert:
Wie vor sechsunddreißig Jahren
wirst Du sicher durch Braunschweig gefahren.
In beige gehalten ist der Lack
und die Bahn selbst technisch auf Zack.
Mit Tannengrün und Weihnachtsmotiven geschmückt
fühlst Du Dich der hektischen Zeit ganz entrückt.

Ringsumher versinkt die Welt
im Schnee, der dicht vom Himmel fällt.
Doch die Bahn ist mollig warm.
Nimm die Schwester schnell beim Arm,
denn schon bald seid Ihr am Ziel:
Fleißige Hände packten viel
in die kleinen Beutel ein,
die an Euch verteilt soll`n sein.

Endstation, die Bahn kommt an,
schnell hinaus geht es sodann
an die kalte Winterluft.
Aus der Nähe kommt ein Duft
nach heißem Kakao und Wein, der glüht

und den Eltern in die Beine zieht.
Daneben der Knecht Ruprecht steht
und nun zur Begrüßung an`s Mikro geht.

„Hallo, willkommen! Na, kleiner Klaus?
Siehst Du denn schon den Nikolaus?
Ruf ihn herbei, doch rufe laut,
damit der fromme Mann sich traut!“
Der Ruf erschallt laut, es ist ein Genuß –
da öffnet sich die Tür vom Büssing-Bus
und es tritt aus dem Fahrzeug heraus
der rot gewandete Nikolaus.

Er geht und setzt sich auf seinen Thron,
die vielen Kinder erwarten ihn schon.
Jetzt beginnt das Geschenkeverteilen,
aber bitte nicht drängeln, nicht eilen!
Ein paar nette Worte, die müssen schon sein.
Fällt jemandem ein Gedicht vielleicht ein?
Darüber freut sich der Nikolaus
und packt seinen Korb mit Geschenken aus.

Wer beim Bescheren war schon dran,
stellt sich gern bei den Getränken an.
Kakao und Glühwein, heiß in Tassen
die Füße wieder tauen lassen.
Vereinzelt soll`s auch Brause sein,
dann steigen alle wieder ein
zur Rückfahrt an den Ausgangsort.
Husch, husch ist auch der Nik`laus fort.

Doch keine Angst, im nächsten Jahr
da ist er wieder für Euch da.
Wie restaurierte Tram oder Büssing-Bus –
Bewährtes kommt wieder, weil es einfach muß;
die Bürger, ob sie groß oder klein
wollen doch schließlich gut versorgt sein.
So gehört auch die Nikolaus-Fahrt inzwischen schon
zur lieb gewonnenen Tradition.
Liebe BIN, darüber sind wir sehr froh!
Wir bitten dich herzlich: Mach weiter so!

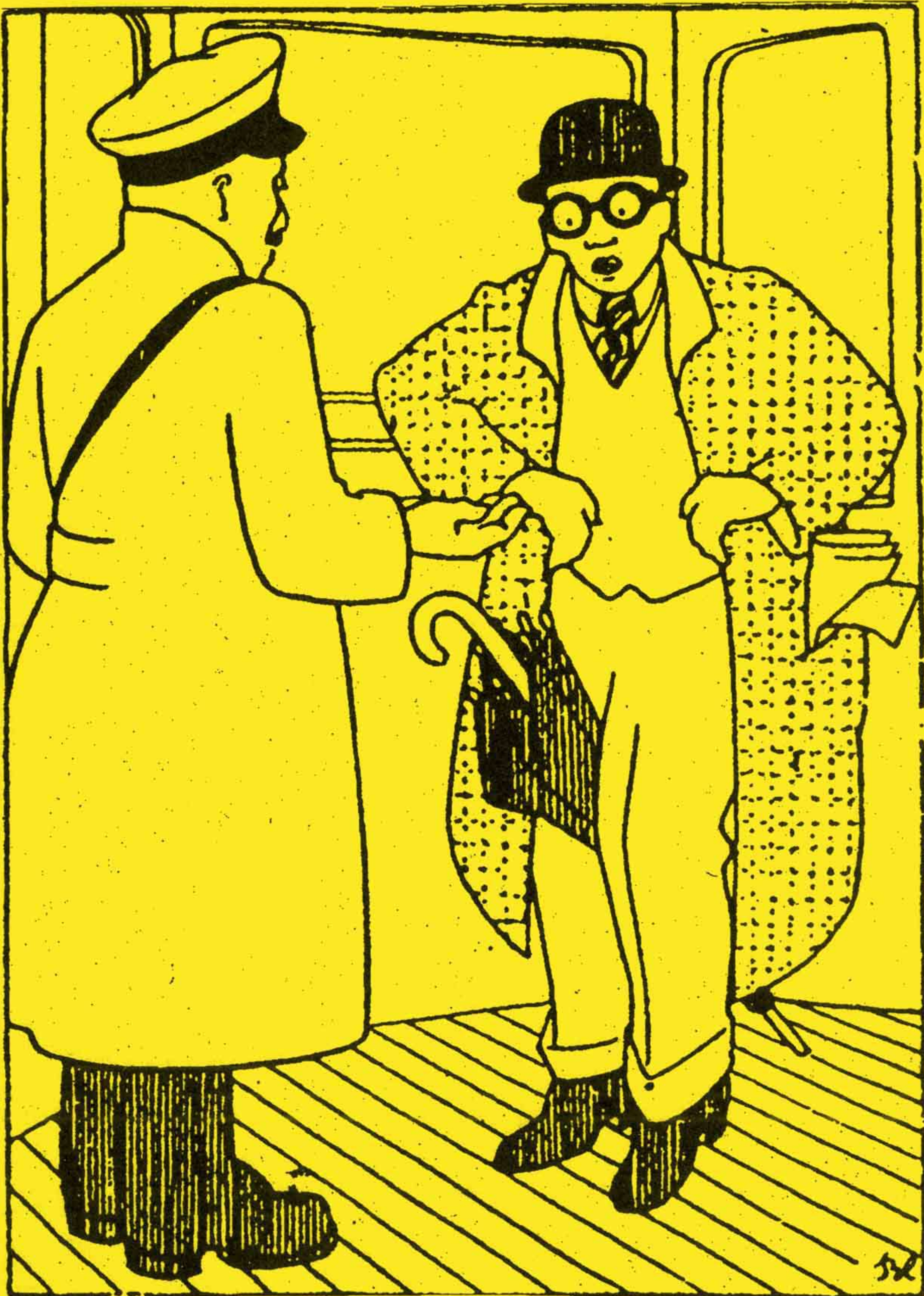
Mit Alt und Neu einträchtig über das Schienennetz

Dreiunddreißig Jahre Lebenserfahrung im Dienste der öffentlichen Personenbeförderung trennen den Niederflurwagen 9551 und den frisch restaurierten Triebwagen 35 aus dem Jahre 1962 - am 3. Januar aber starteten beide Fahrzeuge einträchtig, ausgebucht und bei frühlinghaftem Wetter zur traditionellen Neujahrswandfahrt der Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr e.V.

Diesmal führte die Route vom Hauptbahnhof über den Kennedy-Platz, den Waisenhausdamm, den Friedrich-Wilhelm-Platz zum Lehmanger in der Weststadt. Von dort ging es über den Friedrich-Wilhelm-Platz, den Kennedy-Platz, Am Wendentor nach Rühme zur Wendeanlage Lincolnsiedlung. Die Rückfahrt führte über den Schützenplatz, den Hagenmarkt, den Kennedy-Platz, den Friedrich-Wilhelm-Platz, den Waisenhausdamm, die Georg-Eckert-Straße über die Stadthalle zum Hauptbahnhof.

Die erstmals bei einer Neujahrswandfahrt gefahrene Strecke Friedrich-Wilhelm-Platz/Waisenhausdamm ermöglichte insbesondere den auswärtigen Fahrgästen ganz neue Einblicke in die Braunschweiger Innenstadt. Am Lehmanger und in der Lincolnsiedlung gab es die begehrten Foto-Termine, an der Umsteigeanlage in Rühme erstmals einen Imbiß mit heißen Würstchen, Glühwein und kalten Getränken. Auch der Souvenir-Verkauf weckte allgemeines Interesse.

An dieser Stelle bedankt sich die BIN bei allen, die die Fahrt durch ihr Engagement zu einem Erfolg werden ließen.



Der Unsteigfahrschein wird vermißt,
Wenn man ihn sucht, wo er nicht ist.

Wir bieten an:

Postkarten – 21 Motive Braunschweig	je	1,00 DM
Postkarten – Set Braunschweig		18,50 DM
Postkarten – diverse Städte schwarz/weiß	je	0,80 DM
Stoffbeutel		2,50 DM
Kaffeebecher (Motiv 62er Strab)		8,90 DM
Kaffeebecher (Motiv 69er Strab)		8,90 DM
Krawattennadeln (62er Strab, 69er Strab, 95er Strab, 1 ½ Decker-Bus, MAN Gelenkbus)	je	15,00 DM
Anstecker (Motiv wie Krawattennadeln)	je	15,00 DM
Datenmappe (Gelenk-Straßenbahnen und Bw)		15,90 DM
Ziel- und Seitenfilme (bis 1995 aus Strab)	je	15,00 DM
Ziel-, Seiten- und Nummernfilm-Set		25,00 DM
Buch „Die Braunschweiger Straßenbahn“ v. D. Höltge		39,80 DM

Sämtliche Modelle der Firma Hamann sowie der Firma Hödl können auf Anfrage geliefert werden. Vereinsmitglieder erhalten auf alle Artikel (Ausnahme Buch „Die Braunschweiger Straßenbahn“) Rabatt.

Bestellungen nimmt entgegen:

Jens Winnig, Am Wendenwehr 21, 38114 Braunschweig

Tel./Fax.: 0531 / 33 59 27