

RSB 2.0 – Weiterentwickeltes Konzept für eine schnell umsetzbare und finanzierbare Regionalstadtbahn in und um Braunschweig

Beschreibung Ausgangslage und Problemstellung

- Technische Probleme bei der Fahrzeugzulassung durch neue EU-Vorschriften und – Normen (Crash-Sicherheit, TSI). Diese erfordern eine Neukonstruktion der für die RSB erforderlichen Hybrid-Fahrzeuge mit erheblichen Entwicklungsaufwänden und damit verbundenen Kostensteigerungen. Diese sind gegenwärtig nicht vollständig absehbar (Kostensteigerung um über 100 Mio. € bei der Fahrzeugbeschaffung, zusätzlich Kapazitätsreduzierung durch neue TSI)
- Einführung von Wettbewerb: Stadtbahnnetz in Braunschweig ist anders als das deutsche Eisenbahnnetz nicht für jedes Verkehrsunternehmen „diskriminierungsfrei“¹ nutzbar. Folglich kommt für die Ausschreibungsteilnahme gegenwärtig nur ein Wettbewerber infrage, der die Verfügungsgewalt über das Braunschweiger Stadtbahnnetz hat bzw. der in einer Arbeitsgemeinschaft mit ihm kooperiert
- Die Betriebskosten liegen nach gegenwärtiger Einschätzung des ZGB ca. 5 € je Zugkm über dem seiner Zeit kalkulierten Ansatz, was vor allem den erhöhten Fahrzeugkosten geschuldet sein soll (*aktuelle PM vom 05.10.2010: „zu erwarten sind bis zu 70 % höhere Betriebskosten als in der Kostenkalkulation veranschlagt“*)
- Großer Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG läuft noch bis Dez. 2012/2014: bei einer wettbewerblichen Vergabe wären die hierzu erforderlichen Ausschreibungsvorbereitungen unmittelbar einzuleiten, um zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 bzw. spätestens 2014 die in Rede stehenden Leistungen vergeben zu können (Ziele: günstigerer Zugkm-Preis, mehr Komfort, besserer Service)
- Finanzierungsprobleme:
 - Zuschüsse des Landes in Höhe von 5,6 Mio. € jährlich sind storniert worden und führen zu Angebotsreduzierungen vor allem im Harzraum
 - Kündigung des Verbundvertrages durch die RBB und PVG
 - Unterdeckung Betriebskostenzuschüsse RSB in der Größenordnung von ca. 15 Mio. € jährlich
 - Anstieg der Baukosten (u. a. Betriebswerkstatt, Abstellanlage) – auch in Folge von Preissteigerungen in den letzten Jahren
 - Kosten-Nutzen-Faktor von aktuell 0,8 stellt sowohl Fördermittel des Bundes als auch des Landes Niedersachsen in Frage

¹ Die diskriminierungsfreie Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) im Zuge der Bahnreform seit 1994 geregelt.

RSB 2.0 – Weiterentwicklung des RSB-Konzeptes

Die Grundintention zur Entwicklung eines neuen Angebotskonzeptes ist die bessere Verknüpfung des Eisenbahnnetzes – bei gleichzeitiger Einrichtung bzw. Reaktivierung von zusätzlichen Haltepunkten – mit dem der Stadtbahn, damit die Fahrgäste schneller und bequemer die Innenstadt erreichen können. Dies ist nicht nur durch einen Übergang von Eisenbahnfahrzeugen auf das Stadtbahnnetz zu erreichen. Die Stadtbahn wurde in Braunschweig in den letzten Jahrzehnten schon gut ausgebaut. Sie kreuzt an zahlreichen Punkten die Eisenbahn, ohne dass daraus bislang ausreichend Kapital geschlagen worden wäre.

Durch eine Entkoppelung der Eisenbahn- und der Stadtbahnentwicklung kann wieder Handlungsfreiheit gewonnen werden. Ein ähnliches Konzept war vom ZGB als sogenannter „Mitfall 5“ durchaus als Alternative mit erheblich geringerem Investitionsaufwand mit in die Betrachtung einbezogen, aber dann zu Gunsten der derzeitigen RSB-Lösung verworfen worden. Wesentlicher Punkt dieser Konzeption war eine Verknüpfung der Eisenbahn und der Stadtbahn in der Weststadt und in Gliesmarode.

Die möglichst dichte Heranführung der Fahrgäste an die Innenstadt ist damit jedoch nur für solche aus Richtung Gifhorn gelöst. Um auch die anderen Richtungen zentrumsnah heranzuführen, wäre die Weiterführung der im Hauptbahnhof ankommenden Züge aus Westen und Süden nach Gliesmarode sowie aus Osten zum Europaplatz sinnvoll. Hierzu ist die Elektrifizierung der Teilstrecke vom Hauptbahnhof nach Gliesmarode sowie eine Reaktivierung und Elektrifizierung der früher vorhandenen Gleistrasse zum Europaplatz notwendig. Die Trasse der früheren Güteranschlussbahn parallel zur Straße „Am Alten Bahnhof“ bietet sich zum Europaplatz noch an. Die eingleisigen Strecken zum neuen Innenstadtbahnhof am Europaplatz und nach Gliesmarode können höchstens im 12-min-Takt pro Richtung, also stündlich von maximal 5 Linien, bedient werden. Durch die Führung der Zugfahrten auch über den Hauptbahnhof als Fernverkehrshaltebahnhof ist ein optimaler Ausgleich zwischen den Anforderungen des Nah- und Fernverkehrs gegeben.

Die in Dieseltraktion von Süden nach Gliesmarode fahrenden Linien könnten auf dem bestehenden Industriegleis über die Schuntersiedlung zum Braunschweiger Stadion und nach Wendeburg weitergeführt werden, wodurch die nördlichen und nordwestlichen Stadtgebiete Braunschweigs gut mit der Eisenbahn erschlossen würden. Für zusätzlich sinnvolle Haltepunkte in Braunschweig und der Region kann auf die Vorschläge des RSB-Konzeptes zurückgegriffen werden. Die Stationen im Randbereich Braunschweigs erhalten bei diesem Konzept zusätzliche Funktionen als mögliche Umsteigepunkte zwischen den verschiedenen Eisenbahnlinien und zu Stadtbahnstrecken.

Vorteile des Konzeptes RSB 2.0

- Ausschreibung von SPNV kann sofort eingeleitet werden, d. h. mindestens Einsatz neuer Fahrzeuge, mehr Service, Einführung von Qualitätsparametern etc.
- Kostenreduzierung durch Nutzung am Markt verfügbarer Dieseltriebwagen sowohl bei der Beschaffung als auch den laufenden Wartungs- und Instandhaltungskosten im Vergleich zu Hybridfahrzeugen
- Durchsetzung von attraktiven, im Wettbewerb erzielten ZugKm-Preisen
- Durch die Trennung der Entwicklung von Eisenbahn- und Straßenbahnnetz kann stufenweise vorgegangen, d. h. modulartige Weiterentwicklung der Infrastruktur ist möglich: Entgegen dem bisherigen RSB-Konzept, das nur als Ganzes in Betrieb gehen kann, könnte RSB 2.0 als Netz auf Basis status quo sofort in Betrieb gehen

und dann sukzessive ausgebaut und erweitert werden (z. B. Angebotsverdichtung nach Gifhorn als ersten Schritt durch Schaffung zusätzlicher Begegnungsstellen auf der Strecke, Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte etc.)

- Überleitstellen Eisenbahn/Stadtbahn können entfallen, ebenso aufwendige Anpassungen der Bahnsteiganlagen auf RSB-(Höhen-)Niveau; die Investitionskosten im Raum Braunschweig reduzieren sich wesentlich und werden je nach der finanziellen Leistungsfähigkeit über die Jahre verteilt.
- Durch eine 12-minütige Anbindung des neuen Innenstadtbahnhofs am Europaplatz und des Bahnhofs Gleismarode wird das Zentrum Braunschweigs aus allen Richtungen bestmöglich erschlossen bei weithin gutem Übergang zum Fernverkehr im Hauptbahnhof.
- Die Vorteile des Eisenbahnverkehrs mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h und unterschiedlichen Traktionen und Wagenmaterialien können bei geringeren Kosten aufrecht erhalten bleiben (die Höchstgeschwindigkeit der RSB beträgt 90 bis 100 km/h).
- Perspektive: Die Eisenbahnlinien können je nach Fahrgastentwicklung und der finanziellen Leistungsfähigkeit zu einem S-Bahn-Netz Braunschweig weiter entwickelt werden.
- Das Beispiel Aachen zeigt, dass vergleichbare Konzepte sehr erfolgreich umgesetzt und betrieben werden können. Hier konnten in den vergangenen Jahren durch die Verdichtung des Eisenbahnnetzes und dessen Verknüpfung mit dem Busnetz (Straßenbahn wurde in Aachen vor Jahrzehnten durch Busnetz ersetzt) erheblich Fahrgastzuwächse erzielt werden, die nun die Diskussion der Wiederinbetriebnahme der Straßenbahnbeflügel

Anlage

Anregungen zu Ausbaumöglichkeiten des Eisenbahn- und Straßenbahnnetzes im Bereich des ZGB

1. Verknüpfungspunkte in Braunschweig

Durch die schnelle Heranführung der Fahrgäste an das Stadtzentrum Braunschweigs auf vorhandenen Eisenbahnstrecken bzw. zu reaktivierenden Trassen, den Ausbau bestehender bzw. neu zu schaffender Eisenbahn-Haltepunkte und optimierte Umsteigepunkte zur Braunschweiger Stadtbahn soll eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleistet werden. Die Umsteigepunkte sind so gelegen, dass die wichtigsten Ziele Braunschweigs direkt oder nur mit kurzen Stadtbahn- oder Busfahrten erreichbar sind.

Folgende Verknüpfungspunkte Eisenbahn/Stadtbahn bieten sich bei einem **Maximalkonzept** an:

1. Vorhandener Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode
2. Neu zu bauender Braunschweiger Innenstadtbahnhof am Europaplatz
3. Neu zu bauender Haltepunkt Braunschweig-Weststadt
4. Neu zu bauender Haltepunkt Braunschweig-Leiferde
5. Neu zu bauender Haltepunkt Braunschweig-Stadion
6. Vorhandener Bahnhof Wenden-Bechtsbüttel (neuer Name: Braunschweig-Wenden)

Der neu zu bauende Innenstadtbahnhof könnte am westlichen Ende des Europaplatzes errichtet werden. Neue Bahnsteige sind darüber hinaus in Braunschweig-Weststadt, Braunschweig-Leiferde und Braunschweig-Stadion zu planen. Die bestehenden Bahnhöfe Braunschweig-Wenden und Braunschweig-Gliesmarode sind behindertengerecht auszubauen (u. a. Rampen, Aufzüge), wobei bei der Gestaltung der Bahnsteige auf möglichst kurze Umsteigewege zur Stadtbahn zu achten ist.

Die Braunschweiger Stadtbahn ist in an die vorgenannten Eisenbahnstationen heranzuführen. Dies ist stadtbahnseits in Braunschweig-Gliesmarode, Braunschweig-Weststadt und Braunschweig-Stadion bereits realisiert.

Darüber hinaus könnten in Bienrode, Querum und Rünigen neue Bahnsteiganlagen im Sinne einer weiteren Verbesserung der Erschließungsqualität

2. Linienkonzept der Eisenbahn („Stadtumrahmkonzept“, siehe Linienskizze)

Durch eine Umrahmung des Stadtzentrums soll die Erschließung Braunschweigs verbessert werden. Die neuen „Rahmenpunkte“ sind neben dem Hauptbahnhof der vorhandene Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode und der neu zu bauenden Innenstadtbahnhof am Europaplatz in der Nähe des „Alten Bahnhofs“. Die neuen Rahmenpunkte werden jeweils durch Regionalzüge über den Hauptbahnhof hinaus nach Gliesmarode bzw. zum Innenstadtbahnhof ohne Richtungswechsel verlängert.

Ein mögliches Linienkonzept könnte wie folgt aussehen:

Die von Westen nach Braunschweig fahrenden Regionalzüge aus Hannover und aus Hildesheim werden jeweils stündlich über den Hauptbahnhof zum Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode geführt. Neben der vorhandenen Linie aus Uelzen und Gifhorn könnte auch die Linie aus Salzgitter-Lebenstedt sowie aus Goslar / Bad Harzburg nach Braunschweig-Gliesmarode geführt werden, später auch einmal nach Wendeburg bzw. Braunschweig-Stadion. Damit werden die östlichen und nördlichen Stadtteile Braunschweigs einschließlich des Universitätsviertels besser erschlossen.

Vier Regionalzug-Verbindungen sollen zum neu zu bauenden Braunschweiger Innenstadtbahnhof am Europaplatz geführt werden. Dies bietet sich vor allem für die Züge aus Magdeburg – Helmstedt sowie aus Wolfsburg an. Als weitere Verbindungen können von Süden her z. B. die Züge aus Schöppenstedt – Wolfenbüttel und aus Kreisensen – Salzgitter-Bad direkt zum neuen Innenstadtbahnhof geführt werden.

Eine östliche und nördliche Stadtumrahmung kann die Durchbindung von Zügen vom Hauptbahnhof über Gliesmarode und Schuntersiedlung/Kralenriede zum neu zu bauenden Haltepunkt Braunschweig-Stadion und weiter über Watenbüttel und Völkenrode nach Wendeburg bilden. Durch einen Haltepunkt Braunschweig-Stadion kann die Verknüpfung zur Stadtbahn weiter verbessert werden, die dort bereits die Hamburger Straße befährt.

Die beiden Linienäste von Goslar und Bad Harzburg können als Flügelzüge direkt nach Vienenburg geführt, dort zusammengekuppelt und vereinigt weitergeführt werden. Dadurch kann die Fahrzeit von Goslar und Oker nach Braunschweig spürbar verkürzt werden, ohne dass Nachteile für Bad Harzburg entstehen.

3. Weiternutzung des Eisenbahngleises in Salzgitter

Das RSB-Konzept 2.0 für Salzgitter könnte ebenfalls auf der bestehenden Eisenbahnlinie aufsetzen und auf die Straßenbahnlinie ohne wesentliche Einschränkungen verzichten. Der vorhandene Endpunkt Lebenstedt liegt nur 200 m vom Citytor entfernt. Die Richtung Fredenberg noch vorhandene Gleis könnte bis dorthin genutzt und bis zum Schulzentrum verlängert werden, wie dies schon bislang für die Straßenbahn vorgeschlagen wurde.

4. Infrastrukturmaßnahmen der Braunschweiger Stadtbahn

In Braunschweig-Leiferde kann die Stadtbahn vom nahe gelegenen heutigen Endpunkt in Stöckheim nach Leiferde Bahnhof verlängert werden. Die genaue Linienführung der kurzen Stadtbahn-Neubaustrecke wäre noch festzulegen.

In Braunschweig-Wenden müsste der bisherige Endpunkt bis zum Bahnhof Braunschweig-Wenden verlängert werden, was gleichzeitig die Erreichbarkeit der Stadtbahn in Wenden verbessern würde. Auch hier wäre die genaue Linienführung der kurzen Stadtbahn-Neubaustrecke noch festzulegen.

Nördlich des Braunschweiger Stadions können an der Hamburger Straße in Höhe des Bahnüberganges neue Bahnsteige für die Stadtbahn errichtet werden, um kürzeste Wege zur vorgesehenen Eisenbahnstation zu gewährleisten.