

Stellungnahme

zum Schreiben der Bürgerinitiative Völkenrode/Watenbüttel – Verkehrssituation „Kritische Stellungnahme zur Reaktivierung der Bahnstrecke Braunschweig- Harvesse für den Personenverkehr“

Braunschweig, 22. Januar 2014

BUND (Kreisgruppe Braunschweig) und braunschweiger forum e.V. haben die „Kritische Stellungnahme zur Reaktivierung der Bahnstrecke Braunschweig-Harvesse für den Personenverkehr“ der Bürgerinitiative Völkenrode/Watenbüttel (ohne Datum) zur Kenntnis erhalten. Wir bedauern sehr, dass im Rahmen der gesellschaftlichen Willensbildung keine Übersendung an BUND und braunschweiger forum e.V. erfolgte.

Die Ausführungen zeigen, dass die unterbreiteten Vorschläge von BUND und braunschweiger forum e.V. nicht vollständig erfasst wurden. Es bleibt unklar, gegen was genau die BI opponiert. Wir sind gern bereit, zu den genannten Kritiken eine Stellungnahme abzugeben und damit die sachliche Aufklärung zu unterstützen.

Zur besseren Übersicht haben wir die Kritiken der BI Völkenrode/Watenbüttel *kursiv* über die jeweiligen Kommentare gestellt.

2.1 Wirtschaftlicher Nutzen

Für den Neubau, die Reaktivierung oder die Umwidmung von Bahnstrecken ist eine "Standardisierte Bewertung" vorgesehen, wenn Fördermittel der Öffentlichen Hand einfließen sollen. Mit dieser Bewertung wird das Verhältnis von volkswirtschaftlichem Nutzen N zu den Kosten K ermittelt. Für das vor mehr als zehn Jahren geplante Projekt "RegioStadtBahn" in Braunschweig (5) ergab sich insgesamt für das Verhältnis N/K ein Wert von 1,32 (Abschlussbericht, Juli 2002, Seite 63). Einzelne Strecken wurden damals nicht separat bewertet. Mit der Kenntnis des Verfahrens der "Standardisierten Bewertung" und den veröffentlichten Daten ließ sich aber für die Strecke Braunschweig-Harvesse ein Wert für N/K abschätzen, der bei 1, aber eher unter 1 lag, d.h., der volkswirtschaftliche Nutzen war geringer als die Kosten.

Die notwendigen Investitionskosten für die RegioStadtBahn nach Harvesse wurden im Jahre 2002 auf etwa 52 Millionen Euro geschätzt, die Kosten für das Gesamtprojekt sollten etwas über 250 Millionen Euro betragen. Im Jahr 2010 (6) wurde nach einer neuen Schätzung eine Kostensteigerung von 40 Prozent ermittelt.

Das bedeutet, dass die Investitionen für die Strecke Braunschweig – Harvesse mehr als 70 Millionen Euro betragen hätten. Der Nutzen/Kosten Faktor wäre auf einen Wert unter 0,7 gefallen, eine Reaktivierung der Strecke ausgeschlossen worden. Kostenabschätzungen, wie sie von BUND und braunschweiger forum (4) vorgenommen worden sind, sind Makulatur.

Kommentar zu 2.1. Wirtschaftlichen Nutzen

Wir hinterfragen die Bedeutung des Satzes „Mit der Kenntnis des Verfahrens der ‘Standardisierten Bewertung’ und den veröffentlichten Daten ließ sich aber für die Strecke Braunschweig-Harvesse ein Wert für N/K abschätzen, der bei 1, aber eher unter 1 lag, d.h., der volkswirtschaftliche Nutzen war geringer als die Kosten.“

Wir fragen, auf welchen Zahlen diese Einschätzung basiert; die uns vorliegenden Daten ließen zur Zeit der RegioStadtBahn-Planung eine höhere Inanspruchnahme erwarten, als beispielsweise der Abschnitt Braunschweig – Meine, dessen Nutzen-Kosten-Verhältnis nie strittig war.

Hier wird ein bundesweit angewandtes Verfahren zur vergleichenden Bewertung in Zweifel gezogen. Es entbehrt jeglicher Hinweise, auf welchen Grundlagen die Aussage getroffen wird, dass der volkswirtschaftliche Nutzen geringer als die Kosten ist.

Die Kosten für das Gesamtprojekt RegioStadtBahn wurden auf 250 Mio. Euro geschätzt. Auf diese Zahl bezogen sich die Kostensteigerungen um ca. 40%. Darin enthalten waren die gesamten Kosten für Infrastruktur, Fahrzeuge, Werkstätten und die bauliche Realisierung. Dazu gehörte auch die Einrichtung einer Stadtbahnstrecke in Salzgitter und somit nicht ausschließlich die Nutzung vorhandener Bahngleisanlagen, dessen Ausbau und teilweisen Reaktivierung. Insgesamt sind diese Kosten für ein Netz von Uelzen bis in den Harz realistisch geschätzt. Das strategische Vorgehen des ZGB, mit einem Gesamtnetz zu starten und nicht mit einem Teilnetz zu beginnen und dieses strategisch zu erweitern, ist leider nicht von Erfolg gekrönt gewesen. Wir sind nach wie vor davon überzeugt, dass das Projekt einen Quantensprung für das Angebot im öffentlichen Nahverkehr in der Region Braunschweig gebracht hätte.

BUND und braunschweiger forum e.V. haben auf Grundlage bekannter, weitgehend aktueller Daten eine erste Kostenschätzung vorgenommen. Wir erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Nach unserer Bewertung kann das Projekt mit bis zu 40 Mio. Euro realisiert werden. Gewissheit wird erst nach einer professionellen Bewertung und Kostenschätzung durch ein bahnaffines Bauunternehmen bestehen.

2.2 Potentielle Nutzer der Bahn

BUND und braunschweiger forum (4) ermitteln die Zahl der potentiellen Nutzer der Bahn, indem alle Einwohner, die in Siedlungen entlang der Bahn wohnen, zusammen gezählt werden. Dazu kommen nach (4) noch Personen, die in Groß Schwülper und anderen Ortsteilen wie Rothemühle und Klein Schwülper wohnen, denen die Direktbusse nach Braunschweig gestrichen werden sollen und die dann mit Bussen zur Bahn nach Harvesse gebracht werden sollen. So kommt man auf etwa 16500 Personen. Dazu kommen nach (4) zusätzlich mehr als 3500 Personen, die zur PTB, zum Heinrich-von-Thünen-Institut in Völkenrode oder zum LOZ fahren sollen, so dass insgesamt von mindestens 20 000 potentiellen Nutzern die Rede ist.

Das ist Schönfärberei: Denn PTB und Heinrich-von-Thünen Institut haben direkte Busverbindung zur Innenstadt, am LOZ sollen 220 Mitarbeiter beschäftigt werden (1,2), von denen vielleicht ein Drittel die Bahn benutzen würden. Es könnten insgesamt für die RegioBahn vielleicht 500 potentielle Nutzer sein. Aus Watenbüttel und Völkenrode würden maximal vielleicht 1000 potentielle Nutzer kommen, wenn - wie im Konzept von BUND und braunschweiger forum (4) vorgesehen die Buslinien zwar zum Teil etwas längere Taktzeiten hätten, aber weitgehend erhalten blieben. Aus Rothemühle, Klein und Groß Schwülper dürften wesentlich weniger den Zubringerbus mit Warte- und Umsteigezeiten nutzen als 4500 Personen, vielleicht 1000. In Wendeburg ist im Konzept kein Zubringerbus vorgesehen.

Die Folge wird eine geschätzte Halbierung der potentiellen Nutzer sein. Am Schwarzen Berg in Braunschweig dürfte höchstens die Hälfte der 8000 Einwohner die Bahn potentiell nutzen, weil die Straßenbahn an der Hamburger Straße fußläufig mindestens so gut wie die Bahn zu erreichen ist.

Die Zahl der potentiellen Nutzer schrumpft auf unter 10000. Diese Zahl stimmt in etwa mit der Zahl von 12000 potentiellen Nutzern überein, die BUND, braunschweiger forum, Umwelt Zentrum und VCD Verkehrsclub Deutschland in einem Anfang September 2013 veröffentlichten Papier (9) genannt haben.

zu 2.2 Potentielle Nutzer der Bahn

Zur Ermittlung potentieller Nutzerinnen und Nutzer werden allgemein die Einwohnerzahlen sowie die Arbeitsplatzzahlen herangezogen. Die Anzahl potentieller Nutzerinnen und Nutzer gibt keine Aussage darüber, wie viele Personen tatsächlich ein Angebot nutzen! Die aufgezeigten Potentiale sind also korrekt.

Auch die Stadt Braunschweig ermittelt über die Einwohnerzahlen und Anzahl der Arbeitsplätze die Potentiale, beispielsweise zur Bewertung von möglichen zukünftigen Stadtbahnstrecken.

Die Autor/innen der Bürgerinitiative Völkenrode/Watenbüttel haben die zwei vorgeschlagenen Varianten nicht im Blick. Wird die Streckenführung über Schuntersiedlung und Nordstadt betrachtet, erhöht sich das Potential entsprechend. Wird eine Streckenführung ab Bahnübergang Gifhorner Straße über die Hamburger Straße betrachtet, liegt das Potential bei ca. 12.000 Personen.

Es ist außerdem nicht transparent, auf welchen Grundlagen die Potentiale der Bürgerinitiative Völkenrode/Watenbüttel ermittelt wurden. Die vielen „vielleicht“ in den Ausführungen signalisieren eher eine subjektive Einschätzung der Autor/innen, ohne Bezug auf die Anwohnerzahlen.

2.3 Zahl der zu erwartenden Fahrgäste

Erstaunlicher Weise wird für die Zahl der zu erwartenden Fahrgäste von BUND und Forum (4) eine Machbarkeitsstudie zur RegioStadtBahn aus dem Jahr 1998 (8) herangezogen, die 4200 zu erwartende Fahrgäste prognostiziert. Die Standardisierte Bewertung, Mitfall 3, von 2002 (5) dagegen, die wesentlich fundierter ist, kommt maximal zu der Zahl 3300 auf der Strecke vom Stadion in Richtung Harvesse und zurück. Dabei wurde noch davon ausgegangen, dass aus Völkenrode und Watenbüttel etwa 1000 Fahrgäste pro Tag die Bahn nutzen, weil alle Buslinien in die Ortsteile gestrichen werden sollten, und die Wendeburger und Harvesser Schüler nach Braunschweig fahren und die Watenbütteler und Völkenroder Schüler zur Orientierungsstufe nach Wendeburg fahren, was in beiden Fällen nicht mehr zutrifft. Ein P+R in Harvesse (400 Einwohner) war bei täglich 700 prognostizierten Fahrgästen schon eingerechnet. Eine "deutliche Entlastung" von Watenbüttel vom Autoverkehr, wie in (4) prognostiziert, ist bei täglich mehr als 28000 Fahrten von PKWs und LKWs durch Watenbüttel marginal. Der Verkehr wird eher durch das in Harvesse geplante LOZ von VW noch weiter steigen. Eine realistische Schätzung für die prognostizierte Fahrgastzahl dürfte bei deutlich weniger als 2000 Personen für die Gesamtstrecke vom Stadion in Braunschweig nach Harvesse liegen.

zu 2.3. Zahl der zu erwartenden Fahrgäste

Auf welchen konkreten Schätzungen die Aussage der Bürgerinitiative Völkenrode/Watenbüttel beruht, dass die Fahrgastzahlen deutlich unter 2000 Personen liegen werden, ist leider nicht nachvollziehbar. Die RSB-Planungen gingen von deutlich höheren Zahlen aus – und das vor bald zwanzig Jahren.

Aufgrund der erhöhten Reisegeschwindigkeit von Wendeburg/Harvesse in die Braunschweiger Innenstadt und dem attraktiveren Angebot (statt derzeit alle 60 Minuten nach Realisierung der Stadtbahn alle 30 Minuten mit zusätzlichem Spätangebot) erwarten wir mehr Fahrgäste auf dieser Strecke.

Eine Anpassung des bestehenden Busnetzes wurde von uns detailliert beschrieben. Mit Umsteigen in Harvesse erhält auch Groß Schwülper ein attraktiveres Angebot als heute bei gleichzeitiger Fahrzeitreduzierung. Insgesamt wird der Leistungsumfang im Busnetz reduziert und auf das Bahnangebot verlagert.

Wir sprechen uns in unseren Vorschlägen explizit dafür aus, die bestehenden Busverbindungen von Völkenrode und Watenbüttel in die benachbarten Stadtteile Kanzlerfeld und Ölper beizubehalten, wenn auch in reduziertem Angebot. Mit sinnvollen Fahrplanverknüpfungen zwischen Bus und Bahn werden somit deutlich mehr Fahrrelationen möglich sein als heute. Die neue Anbindung der Hamburger Straße ist insbesondere für den wachsenden Standort des VW Financial Service von Bedeutung. Die messbar zunehmenden MIV Durchgangsverkehre durch Veltenhof, aber auch die zu Recht beklagte Belastung von Watenbüttel und Völkenrode durch den MIV, sind ein deutliches Indiz dafür, dass hier Angebote im öffentlichen Nahverkehr fehlen.

2.4 Technische und Sicherheitstechnische Probleme

Die eingleisige Bahnstrecke (Gütergleis) wird von 1 Güterzug (Müll) zur Zeit werktäglich genutzt, vier weitere Züge sollen nach den Schreiben des ZGB an VW vom 19.09.2013 (1,2) werktäglich dazu kommen, so dass insgesamt jeden Tag fünf bis zu 400 m lange Güterzüge auf der Strecke fahren. Die Züge sollen nach Aussagen von Herrn Hüsken (Leitung Logistik, Volkswagen, Werk Braunschweig) am 13.08.2013 auf einer Informationsveranstaltung von VW in Harvesse mit einer Geschwindigkeit von 25 km/h fahren. Für die 11,5 km lange Strecke von Harvesse bis zum Abzweig der Hafenbahn an der Gifhorner Straße in Braunschweig benötigt der Güterzug, inklusive der vorgesehenen Haltezeiten an den Bahnübergängen, mindestens 30 Minuten. Es ist bisher völlig offen, wie auf einer solchen eingleisigen Strecke Personenzüge mit hoher Geschwindigkeit (100 km/h) (4) im Halbstundentakt in jeder Richtung, d.h. alle 15 Minuten in beiden Richtungen, verkehren können.

Dazu gibt es sicherheitstechnische Probleme. Nach der geltenden Bahnbetriebsordnung EBO (7) dürfen auf einem Gütergleis, das von schweren Güterzügen befahren wird, "Leichtzüge" gar nicht fahren. Von BUND und braunschweiger forum (4, Seite 21) wird deshalb unter anderem vorgeschlagen, die Bahnstrecke in private Hände zu übergeben, um durch "erleichterte Betriebsbedingungen" die nach Eisenbahnbetriebsordnung (7) zulässige Zugsicherungstechnik und Fahrzeugbeschaffenheit zu umgehen.

zu 2.4. Technische und Sicherheitstechnische Probleme

Die im Schreiben zitierten Aussagen von Herrn Hüsken (Leitung Logistik, Volkswagen, Werk Braunschweig) zur Höchstgeschwindigkeit der Güterzüge beziehen sich auf einen geringen

Ausbauzustand der Gleisanlagen. Mit einer ausschließlichen Reaktivierung der Gleise für den Güterverkehr wird der Abschnitt nicht für höhere Geschwindigkeiten ausgebaut und mit der entsprechenden Sicherungstechnik versehen.

Bei einem kombinierten Verkehr mit Stadtbahnen wird der Güterverkehr selbstverständlich beschleunigt. Die Fahrpläne zwischen Güter- und Personenzügen werden miteinander abgestimmt. Einen dichteren Takt berücksichtigend haben BUND und braunschweiger forum entsprechende Ausweichstellen vorgesehen und kalkuliert.

Die Befürchtung, dass ein NE-Bahnbetrieb unsicherer als ein Betrieb durch die Deutsche Bahn AG wäre, ist absolut haltlos. Bei der Zulassung von Fahrzeugen ausschließlich für den Betrieb auf einem NE-Netz werden zwar geringere Anforderungen an die Fahrzeugzulassung gestellt, allerdings muss der Betrieb allen Anforderungen der EBO genügen. D.h. bei Geschwindigkeiten über 50km/h muss eine Zugsicherung mit dem identischen Wirkungsbereich der „Punktförmigen-Zugbeeinflussung“ (PZB) vorhanden sein. In Sicherheitsfragen besteht also kein Unterschied zwischen einem 160km/h schnellen RE der DB Regio und einer NE-Stadtbahn nach Wendeburg.

Die bei Eisenbahnen in der Streckenklasse D4 (hier nötig wegen des Güterverkehrs) zulässigen Achslasten liegen bei 22,5t. In der BOStrab ist keine Begrenzung der Achslast vorgegeben, allerdings müssen diese Fahrzeuge durch die Braunschweiger Innenstadt verkehren können, so dass eine Achslast zwangsläufig im Rahmen der üblichen 8 - 11t liegen muss. Unter dem folgenden Link gibt es ein paar Infos zu einer solchen Thematik:

http://home.arcor-online.de/quenter.koch/system/EBO_BOStrab4/BOSTRAB4.html

Im Übrigen steht der zitierte Herr Hüsken einem attraktiven Personenverkehr durchaus wohlwollend gegenüber, böte dies doch seinen Mitarbeitern eine Alternative zum PKW.

2.5 Ökologische und ökonomische Bilanz

Laut der Standardisierten Bewertung (5, Seite 21) verbraucht eine Bahn, wie sie für die RegioStadtBahn vorgesehen war, je nach Antrieb (Elektro- oder Dieselantrieb) das Zwei- bis Vierfache an Energie wie ein Überlandbus. Unter ökologischen Gesichtspunkten lohnt sich der Einsatz einer Bahn also nur, wenn die Zahl der mit der Bahn beförderten Personen die Zahl der mit Bussen transportierten um ein Vielfaches übersteigt. Deshalb ist eine Ist-Analyse (Zählung der Fahrgäste in den jetzt fahrenden Bussen) und eine Abfrage bei den potentiellen Nutzern dringend erforderlich, wenn man ökologische Aspekte einbeziehen will. Für eine solche Abfrage ist es natürlich notwendig, dass man ein realistisches Modell mit allen Nebenbedingungen für den Betrieb der Bahn von Braunschweig nach Harvesse (Wegfall von Bussen, Einrichtung von Zubringerbussen) den Nutzern darlegt und zur Abstimmung stellt.

Für die ökonomische Bilanz sind nicht nur die Investitionskosten, sondern auch die Betriebskosten zu berücksichtigen (siehe 2.8)

zu 2.5 Ökologische und ökonomische Bilanz

Die Deutsche Energieagentur (dena) hat unter nachfolgendem Link einen Vergleich der Energieverbräuche zwischen Pkw, Eisenbahn, Straßenbahn und Bus pro Personenkilometer aufgestellt. Daraus ist ersichtlich, dass der Energieverbrauch zwischen Bus (850 kJ) und Straßenbahn (800 kJ) nahezu gleich ist. Aufgrund der leichteren Fahrzeuge der Stadtbahn im Vergleich zum dieselbetriebenen Nahverkehrszug, ist die Energiebilanz pro Personenkilometer positiver (Stadtbahn 800 kJ, Dieseltriebwagen 1500 kJ). Das unterstreicht die Empfehlung von BUND und braunschweiger forum, die reaktivierte Strecke mit einer Stadtbahn zu betreiben, die außerdem Wendeburg, Völkenrode und Watenbüttel direkt und umsteigefrei mit der Braunschweiger Innenstadt verbindet.

<http://www.thema-energie.de/auto-verkehr/personenverkehr/individualverkehr-im-ueberblick.html>

2.6 Immissionen

Die Züge, sowohl Güterzüge als auch RegioBahn-Züge, fahren in Wendeburg, Völkenrode und Watenbüttel unmittelbar an Wohngebieten vorbei, der Abstand zu den Wohnhäusern beträgt manchmal nur wenige Meter. Ob überhaupt die Vorschriften für Lärmschutz (besonders nachts) und Schutz vor unzumutbaren Erschütterungen eingehalten werden können, ist völlig ungewiß. Während zwei Müllzüge und entsprechend Schreiben des ZGB zum Thema "Raumordnungsverfahren

Logistikzentrum Braunschweig-Harvesse" vom 19.09.2013 (1,2) vier Industriezüge nur tagsüber fahren bzw. fahren sollen, weil nachts die zulässigen Lärmpegel in Harvesse überschritten werden, schlagen BUND und braunschweiger forum (4) vor, die RegioBahn von morgens fünf Uhr bis nachts nach Mitternacht fahren zu lassen. Das bedeutet eine gravierende Belastung für unmittelbare und mittelbare Anlieger an der Bahnstrecke sowie einen dramatischen Wertverlust von deren Grundstücken und Häusern. Es muss abgewogen werden, ob das öffentliche Interesse an solch einer Reaktivierung der Bahnstrecke den Verlust von Lebensqualität und Vermögen von vielen hundert Bürgern aufwiegt.

zu 2.6 Immissionen

Es ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der vorhandenen Trasse durch Watenbüttel und Völkenrode um eine in Betrieb befindliche Eisenbahnstrecke handelt, die weder stillgelegt, noch entwidmet wurde. Ohne jegliche Maßnahmen kann der Zugverkehr auf diesem Streckenabschnitt jederzeit erweitert werden. Ein Wertverlust kann entsprechend nicht erfolgen, weil alle Bauten an einer genutzten Eisenbahnstrecke entstanden und die Rahmenbedingungen dafür allen Eigentümer/innen bekannt sind.

Mit einer attraktiven Anbindung an den schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr ist im Gegenteil eine Wertsteigerung zu erwarten. Für viele Menschen ist eine gute Bahn und Busanbindung ein wichtiges Kriterium in der Wohnstandortwahl.

Lärmemissionen sind insbesondere vom Güterverkehr zu erwarten, weil die Anforderungen an schallmindernde Maßnahmen für Güterwagen erst seit wenigen Jahren verschärft werden. Motoren und Fahrgeräusche von Triebwagen der Stadtbahn weisen nur geringe Lärmemissionen auf. Sie sind nicht lauter als ein Bus. Die für den Betrieb dieses Abschnitts neu zu beschaffenden Fahrzeuge müssen darüber hinaus dem neuesten Stand der Technik entsprechen.

Lärmprobleme der Stadtbahn bzw. allgemein im Schienenverkehr treten in engen Kurvenradien (Quietschen) und im Bereich von Weichen und Kreuzungen auf. Die Trassierung des Streckenabschnitts in Watenbüttel und Völkenrode erfolgt in großen Radien, so dass hier keine nennenswerten Lärmbelastungen zu erwarten sind. Eine gute Pflege der Gleisanlagen vorausgesetzt, sind Lärmemissionen auf ein Minimum reduziert.

Die von BUND und braunschweiger forum geforderte Begegnungsstelle „Peiner Straße“ wäre ein Neubau (siehe §1 der 16. Bundeslärmschutzverordnung), der selbstverständlich allen technischen Anforderungen entsprechen muss und mit Schallschutz an den Schienen sowie neben den Gleisanlagen versehen wird.

2.7 Behinderung des Straßenverkehrs in Völkenrode und Watenbüttel

Fünf Güterzüge (1 Müllzug und "etwa 2 Güterzugpaare") und mehr als 70 schnell fahrende Personenzüge pro Werktag würden dazu führen, dass die viel befahrenen Bahnübergänge in Völkenrode (Peiner Straße), Watenbüttel (Hans-Jürgen Straße) und südlich von Watenbüttel (B214) Stunden am Tag geschlossen werden müssten. Dass würde zu endlosen Staus und - in Völkenrode und Watenbüttel - zu einer weiteren Belastung der Bevölkerung durch Abgase und Lärm führen.

zu 2.7. Behinderung des Straßenverkehrs in Völkenrode und Watenbüttel

Die BI Watenbüttel/Völkenrode leitet die Schließzeiten der Bahnübergänge offensichtlich von den bestehenden Sicherungseinrichtungen ab. Diese sind in der Tat Relikte des alten Eisenbahnzeitalters. Deshalb ist die Erneuerung der Sicherungstechnik auch eine grundlegende Forderung von BUND und braunschweiger forum für die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf dieser Bahnstrecke.

Wir möchten an dieser Stelle auf die zahlreichen Straßen-/Stadtbahnssysteme in anderen deutschen Städten verweisen, die in ihren Außenstrecken mit Schranken und Lichtsignalanlagen arbeiten. Zu erwähnen sind hier sämtliche Strecken der Kölner Straßenbahn (Köln – Bensheim, Köln – Schievelbusch, Köln – Königsforst, Köln – Bonn sogar im Mischverkehr mit Güterzügen), der Streckenabschnitt der Münchner Straßenbahn nach Grünwald oder Düsseldorf – Krefeld, bzw. Düsseldorf – Duisburg. Die Karlsruher Stadtbahn und - quasi vor der Haustür – die Regionalstadtbahn in Kassel sind Erfolgsmodelle, die für sich sprechen. Diese Abschnitte verlaufen als Eisenbahntrassen mit Stadtbahnbetrieb auf eigenen Bahnkörpern. Die Bahnübergänge sind mit schnell schließenden bzw. öffnenden Halbschranken und

zusätzlichen Lichtsignalen gesichert. Die Taktfrequenzen in den Ballungszentren liegen bei 10 Minuten und dichter, ohne dass es zu nennenswerten Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs kommt.

2.8 Zubringer- und Betriebskosten

Im Konzept von BUND und braunschweiger forum (4) wird davon ausgegangen, dass die Stationen der RegioBahn in Harvesse und Wendeburg auch für weiter entfernt wohnende Fahrgäste nutzbar sind. In der Gemeinde Wendeburg müsste dazu ständig ein Zubringerbus kreisen, der die Fahrgäste zur Bahn bringt bzw. abholt (bisher im Konzept nicht vorgesehen). Entsprechendes gilt für die Gemeinden Groß und Klein Schwülper sowie Rothemühle. Diese ständig kreisenden Busse (19 Stunden am Tag) verursachen hohe Kosten, die den Betriebskosten der Bahn zuzurechnen sind, bisher aber in keiner Weise eingerechnet sind. Die Betriebskosten werden außerdem extrem hoch, weil die DB-Netz (Eigentümerin der Bahnstrecke) Miete für die Nutzung der Bahnstrecke fordern wird. So war es im Konzept für die RegioStadtBahn vorgesehen. Damals kalkulierte man mit 5 bis 7 Euro pro gefahrenen Kilometer, was zu einer Gesamtsumme für die Miete von mehr als 1 Million Euro führen würde. Eine realistische Abschätzung der zu erwartenden Betriebskosten erfolgte kürzlich durch den Direktor des Zweckverbandes Großraum Braunschweig, Hennig Brandes (10). Er beziffert die jährlichen Betriebskosten auf etwa 4,8 Millionen Euro.

zu 2.8 Zubringer- und Betriebskosten

Es ist bedauerlich, dass die Bürgerinitiative Völkenrode/Watenbüttel nicht die Ausführungen zum Anschlussverkehr nachvollziehen kann. Im Kapitel „3.2. Fahrplan“ stellen wir die Linienveränderungen im Bereich Wendeburg/Harvesse und Groß Schwülper vor. Bestehende Buslinien erhalten neue Linienführungen und sichern damit die Anbindung an die Stadtbahn. Nachfolgende Beispiele sind zu nennen:

- Buslinie 484 aus Richtung Lincolnsiedlung verkehrt durch das Gewerbegebiet Hansestraße, über Walle, Rothemühle und Klein Schwülper nach Harvesse. Sie endet damit zukünftig nicht mehr in Groß Schwülper.
- Buslinie 111 wird aufgeteilt in zwei Abschnitte:
 - Neue Buslinie 110: Gifhorn – Diddlese – Neubrück – Groß Schwülper – Harvesse
 - Neue Buslinie 111: Wenden – Thune – Harxbüttel – Lagesbüttel – Groß Schwülper – Harvesse
- Die heutige Linie 560 verkehrt auf dem verkürzten Linienweg Wipshausen – Wendeburg – Bortfeld – Kanzlerfeld. Damit wird mindestens ein Umlauf eingespart.

Von ständig kreisenden Bussen kann also keine Rede sein. Diese Linienführungen (für die das braunschweiger forum einen Fahrplanentwurf entwickelt hat) bieten einen Halbstundentakt (abwechselnde Fahrten von Bus 110 und Bus 111) zwischen Harvesse und Groß Schwülper sowie einen Stundentakt zwischen Rothemühle und Harvesse an. Ein Anschluss in Harvesse von und zur Stadtbahn wird eingerichtet. Die Buslinie 480 (BS Rathaus – Groß Schwülper) entfällt. Damit entstehen zum heutigen Angebot keine zusätzlichen Kosten!

Die Wege zu den Stadtbahnhaltestellen in Wendeburg sind zum Teil sehr lang. Aus diesem Grund sprechen sich BUND und braunschweiger forum auch für zwei Haltepunkte, in Wendezelle und Wendeburg), aus. Die Erfahrungen anderer Stadtbahnprojekte in Umlandgemeinden zeigen, dass Wege bis zu 1 km zurückgelegt werden. Wichtig ist, die Haltepunkte mit „Bike & Ride“ Systemen zu versehen.

Die Trassenpreise sind ein entscheidender Faktor für den Betrieb der Strecke. Deshalb schlagen BUND und braunschweiger forum eine Überführung in eine Nichtbundeseigene Eisenbahn vor. Würde ein privates Eisenbahnunternehmen (z.B. die kommunale Hafenbahn Braunschweig) die Strecke übernehmen, können sogar Trassengebühren vom VW-Konzern für die Güterzüge verlangt und damit Einnahmen erzielt werden.

2.9 Fahrziele

Die RegioBahn fährt für die meisten Bewohner von Völkenrode und Watenbüttel die gewohnten und notwendigen Fahrziele nicht an. Das gilt insbesondere für Schüler, die zu den weiterführenden Schulen fahren, für Patienten, die zu Kliniken fahren, für Besucher des Braunschweiger Marktes auf dem Altstadtmarkt, für Kunden des großen Fitness-Centers, usw.

Deshalb ist eine RegioBahn für die meisten Bewohner der Braunschweiger Stadtteile Watenbüttel und Völkenrode vollständig überflüssig.

zu 2.9 Fahrziele

Wie bereits zu Punkt 2.3 erläutert, werden die bestehenden Buslinien nicht ersatzlos eingestellt. Insgesamt werden deutlich mehr Fahrziele direkt bedient, was die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs stärkt. Erfahrungsgemäß entwickelt eine gut bediente Bahnlinie eine derart hohe Attraktivität, dass auch längere Fußwege in Kauf genommen werden.

3. Fazit

Es besteht überhaupt keine Notwendigkeit, mit extrem hohen Kosten für Investitionen und Betrieb die Pläne für die Einrichtung einer RegioBahn weiter zu verfolgen.

Abschätzungen von Kosten und voraussichtlichen Fahrgastzahlen von BUND und braunschweiger forum (4) sind einer Machbarkeitsstudie von 1998 (8) entnommen.

Diese Zahlen sind für die Argumentation, eine RegioBahn einzurichten, wesentlich günstiger als die Zahlen, die in der Standardisierten Bewertung aufgeführt sind, obwohl auch diese Zahlen schon sehr optimistisch sind.

Der Nutzen/Kosten-Faktor ist deutlich kleiner als 1, eine Beteiligung der Öffentlichen Hand verbietet sich also. Volkswagen wird sich an der Einrichtung der Strecke für den ÖPNV voraussichtlich nicht beteiligen. Die Betriebskosten einer RegioBahn (u.a. auch wegen Miete der Gleise, Kosten für die Zubringerbusse) sind außerordentlich hoch. Für viele Nutzer entlang der Strecke bedeutet die Streichung von Buslinien eine harte Einschränkung ihres bestehenden ÖPNV-Angebotes.

Die Immissionen durch die RegioBahn (Lärm, Erschütterungen, Staus) beeinträchtigen die Wohnqualität vieler Anwohner und führen zum Wertverlust der Immobilien.

zu 3. Fazit

BUND und braunschweiger forum widersprechen ausdrücklich der Bewertung der Bürgerinitiative Völkenrode/Watenbüttel. Alle RegioStadtBahn Projekte in der Bundesrepublik beweisen das Gegenteil: die Fahrgastzahlen sind bei allen Projekt um mehr als 100% gestiegen! Wer einen Vergleich der Prognosen mit den tatsächlichen Fahrgastzahlen anstellt, wird durchweg feststellen, dass die Prognosen mehr als übertroffen wurden.

Welcher Quelle der Nutzen/Kosten-Faktor von unter 1 entnommen ist, wird nicht nachgewiesen. Entsprechend ist diese Aussage haltlos.

Der Nachweis für steigende Betriebskosten aus dem Zubringersystem wurde unter 2.8 widerlegt. BUND und braunschweiger forum werben dafür, das laufende Reaktivierungsprogramm des Landes zu nutzen und die unserer Meinung nach sinnvollen Investitionen zu stemmen. Eine solche Chance besteht in den kommenden Jahren nicht wieder.

Insgesamt plädieren wir für mehr Gelassenheit für dieses Projekt. Die heraufbeschworenen Nachteile sind in der Dramatik überhöht und größtenteils unhaltbar. Die Gemeinde Wendeburg sowie eine Mehrheit der dort lebenden Bürgerinnen und Bürger wünscht eine attraktive Anbindung mit der Stadtbahn. Viele Bürgerinnen und Bürger in Völkenrode und Watenbüttel werden die Vorteile des erweiterten Systems zu schätzen wissen. Wir wagen eine Prognose: Mit Wiederaufnahme des Personenverkehrs und einem attraktiven Buszubringerdienst wird der Durchgangsverkehr durch Watenbüttel/Völkenrode merklich abnehmen, zumindest was die PKW-Fahrten angeht.

Wir empfehlen der Bürgerinitiative Völkenrode/Watenbüttel vielmehr, im konstruktiven Dialog an gemeinsamen Lösungen für konkrete Problempunkte im Streckenverlauf bzw. Schwachstellen in der Erschließung durch die Stadtbahn zu arbeiten. Zu solchen Gesprächen bieten wir gern unsere Teilnahme an.

Insgesamt sind größere Lärmemissionen nur vom Güterverkehr zu befürchten, so dass bauliche Maßnahmen für Schallschutz hier geprüft werden müssen. Ein konstruktiver Dialog unter Beteiligung der Bürgerinitiative Völkenrode/Watenbüttel zur planerischen Ausgestaltung der Haltpunkte und Bahnübergänge ist sinnvoll und wird die Akzeptanz dieses Projektes erhöhen.

Kontakt:

braunschweiger forum e.V., Michael Walther, Mail: agverkehr@bs-forum.de, Mobil 0178-5648736
BUND, Kreisgruppe Braunschweig, Robert Slawski, Telefon Büro 0531-15599