

**BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz), Kreisgruppe Braunschweig**  
Schunterstraße 17, 38106 Braunschweig, Tel: 0531-15599, info@bund-bs.de  
22. November 2010

**Stellungnahme des BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland), Kreisgruppen Braunschweig und Wolfenbüttel,**  
zur angekündigten Planungseinstellung der RegioStadtBahn im Gebiet Braunschweig, Südheide, Nordharz (Großregion Braunschweig).

### **Kurzfassung:**

Der BUND erklärt, dass er die Planungseinstellung für die bisher vorgesehene RegioStadtBahn in der Großregion Braunschweig für einen schweren Fehler hält, der die Entwicklung eines guten funktionsfähigen ÖPNV (Öffentlichen Personennahverkehrs) um Jahrzehnte zurückwirft.

Stattdessen schlagen wir vor, dass auf der Grundlage der bisherigen, weit fortgeschrittenen Planungen eine erste Referenzstrecke ("Vorzeige-Strecke") eingerichtet wird, die den Südkreis Gifhorn mit Braunschweig und Wolfenbüttel samt Umland verbindet.

Weil dabei in großem Umfang vorhandene DB-Strecken genutzt werden können, wird ein erster Teilbetrieb 2012, ein Vollbetrieb auf dieser Strecke für 2014 als möglich angesehen. Eine Netzausweitung sollte dann schnell, Jahr um Jahr, vorgenommen werden.

Wir appellieren an die verantwortlichen Politiker und Politikerinnen, insbesondere an die Mitglieder der Verbandsversammlung des ZGB (Zweckverband Großraum Braunschweig), die verbale Kennzeichnung als "Verkehrskompetenz-Region Braunschweig" nunmehr wirklich in die Tat umzusetzen.

Die Regionen Karlsruhe/Heilbronn und Kassel haben gezeigt, wie ein RegioStadtBahn-Konzept mit Erfolg eingerichtet werden kann. Dies ist auch in der Großregion Braunschweig möglich.

### **Übersicht, Gliederung:**

1. Erwartungen an eine lebens- und liebenswerte Region.
2. Bisheriger Planungsverlauf der RegioStadtBahn: Täuschung oder Selbsttäuschung?
3. Der neue Plan (Nov. 2010): Um-Etikettierung einer alten Pflichtaufgabe.
4. Der einzig sinnvolle Ansatz: Wiederherstellung der vielen kleinen Haltepunkte an den Bahnlinien. Gute und schnelle Anbindung des Umlandes an die Zentren.
5. Der Charme einer guten Idee: Freie Fahrt durch Braunschweigs Innenstadt. Nutzung der Vorleistungen.
6. Zeitliche Perspektive: Start 2014 und dann jedes Jahr eine weitere neue Strecke.
7. Kosten-Nutzen-Rechnung: annähernd beliebige Zahlenspielerei.
8. Verkehrskompetenz-Region Braunschweig. Technische Probleme nicht lösbar?
9. Was in Karlsruhe und Kassel geht, soll hier nicht möglich sein? Zukunftsoptimismus gefragt.

## **1. Erwartungen an eine lebens- und liebenswerte Region.**

Wie auch viele andere Menschen, Gruppen und Institutionen hat der BUND die Planungen für die RegioStadtBahn in der Großregion Braunschweig mit großem Interesse verfolgt und den damit vertretenen Ansatz sehr begrüßt. Als Ziel war angekündigt, eine deutliche Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu erreichen. Niemand wird bestreiten, dass ein funktionsfähiger ÖPNV einen wesentlichen Baustein für eine moderne Region in der Mitte Europas darstellt. Dies haben - bis zum krisenhaften Zusammenbruch der bisherigen Planungen - stets auch alle politischen Parteien in unserem Raum betont.

Die vielen Argumente, die für ein solches Konzept sprechen, das vor allem eine gute und schnelle Anbindung des Umlandes an die Zentren gewährleisten sollte, brauchen hier nicht wiederholt zu werden (CO<sub>2</sub>-Ersparnis, Entlastungen im KFZ-Pendlerverkehr u.a.m). Hinzuweisen ist aber doch darauf, dass neben der eindeutig umweltfreundlicheren Verkehrsabwicklung ein solches Verkehrskonzept in besonderem Maße auf die "schwächeren" Verkehrsteilnehmer eingeht (Mütter, Kinder, Schüler, ältere Personen). Soll unsere Region ein (umwelt-) freundliches Gesicht erhalten, ist unserer Meinung nach die RegioStadtBahn unverzichtbar.

## **2. Bisheriger Planungsverlauf der RegioStadtBahn: Täuschung oder Selbsttäuschung?**

Hiesiger Träger des ÖPNV im Sinne eines Verkehrsverbundes ist der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB), dessen behördlicher Verwaltungsstab durch eine Verbandsversammlung gelenkt und kontrolliert werden sollte (59 VertreterInnen als Abgesandte der politischen Parteien).

Der Zweckverband ist mit der Planung und Umsetzung des RegioStadtBahn-Konzeptes betraut worden. Die Planungen dauern seit weit über 10 Jahren an. Die Planungskosten belaufen sich inzwischen dem Vernehmen nach auf 10 Mio. Euro.

Nachdem der Starttermin der RegioStadtBahn mehrfach in die Zukunft verschoben worden war, häuften sich 2009/2010 krisenhafte Meldungen über Realisierungsprobleme. Just in diesem Zeitraum wurden die beiden Spitzenbeamten Verbandsdirektor Dr. M. Kleemeyer und Verbandsrat U. Kegel in die (Früh-) Pension entlassen. Etwa zur Jahresmitte 2010 enthüllte sich das hinterlassene Desaster, das in den veröffentlichten Mitteilungen als ein überraschend aufgetretenes Finanzierungsproblem dargestellt wurde.

Mit Stand November 2010 wurde durch den neuen Verbandsdirektor Hennig Brandes das Aus für die RegioStadtBahn in der Presse verkündet - vorbehaltlich der Zustimmung der Verbandsversammlung.

Es fällt uns sehr schwer zu glauben, dass diese Entwicklung durch die Verwaltungsspitze des ZGB oder durch die Verbandsversammlung nicht vorhersehbar war. Nichtsdestotrotz fordern wir die Verbandsversammlung auf, den so lange gehegten Plan nicht einfach "ad acta" zu legen, sondern nunmehr mit größtem Nachdruck für seine Realisierung zu sorgen.

## **3. Der neue Plan (Nov. 2010): Um-Etikettierung einer alten Pflichtaufgabe.**

Als Reaktion auf das Planungs-Desaster präsentierte der neue Verbandsdirektor des ZGB einen neuen Plan (H. Brandes in Braunschweiger Zeitung vom 9.11.2010). Dieser besagt, dass die Verkehrsträger in ihrem bisherigen Zustand belassen werden, dass jedoch für eine verbesserte Vernetzung zwischen den Systemen gesorgt werden soll (Bahn, Straßenbahn, Bus).

Dazu stellen wir fest, dass diese Vernetzung bereits bei Gründung des Zweckverbandes als eine pflichtmäßige Kernaufgabe definiert wurde. Soll daraus gefolgert werden, dass diese Pflichtaufgabe nicht sinnvoll erledigt wurde?

Es stellt keinen substantiellen Fortschritt dar, wenn nun die Erledigung einer alten Pflichtaufgabe als ein neuer Plan oder als "Alternativkonzept" ausgegeben wird.

#### **4. Der einzig sinnvolle Ansatz: Wiederherstellung der vielen kleinen Haltepunkte an den Bahnlinien. Gute und schnelle Anbindung des Umlandes an die Zentren.**

Als gänzlich in die falsche Richtung führend erweist sich ein veröffentlichtes Interview (Br.Z. 9.11.2010) mit Prof. T. Siefer, der als Verkehrsexperte gilt, jedoch mit den hiesigen regionalen Verhältnissen wenig vertraut ist. Darin wird die Anhebung der Bahn-Fahrtgeschwindigkeit zwischen Gifhorn und Braunschweig auf der DB-Trasse als sinnvolles Ziel herausgestellt: offenbar sollen die Züge 120 km/h statt bisher 80 km/h als Spitzengeschwindigkeit fahren, was aber die Neueinrichtung des Gleisbettes erfordert.

Im Sinne einer verbesserten Raumerschließung zwischen Zentren und Umland ist dies eine ganz unverständliche, kontraproduktive Auffassung. Vielmehr muss es darum gehen, die vielen kleinen Haltpunkte wieder einzurichten, die früher im Netz der Eisenbahn vorhanden waren. Für die wieder zu errichtenden Haltepunkte im Abstand von 3-6 km Entfernung ist eine Erhöhung der Höchst- und Endgeschwindigkeit nicht erforderlich und auch nicht ein Neubau des Gleisbettes.

In welchem Ausmaße die genannten kleinen Haltepunkte außer Funktion gesetzt worden sind, lässt sich auf den älteren Topographischen Karten ablesen. Im Überblick kann man davon ausgehen, dass rund drei Viertel dieser Zug-Haltestellen nicht mehr bedient werden, auch wenn vereinzelt noch die alten Bahnsteiganlagen vorhanden sind.

So fehlen heute zwischen Meine und Braunschweig-Gliesmarode die Haltepunkte Meinholz, Wenden/Bechtsbüttel und Querum. Oder zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel: Rünigen, Leiferde und Groß Stöckheim. Die eben genannten Haltepunkte zusammen mit einer Ergänzung südlich von Wolfenbüttel (Linden, Wendessen) sowie einer Ergänzung nördlich von Braunschweig (Bienrode/Flughafen) können den Kernstrang einer Referenzstrecke bilden, auf der vorgeführt werden soll, dass die RegioStadtBahn - wie in Karlsruhe und Kassel - funktionieren kann.

Das Gesamtsystem ist jedoch nicht funktionsfähig ohne die Innestadtdurchfahrt Braunschweig.

#### **5. Der Charme einer guten Idee: Freie Fahrt durch Braunschweigs Innenstadt. Nutzung der Vorleistungen.**

Selbstverständlich ist zu fragen, wodurch in Karlsruhe/Heilbronn und in Kassel ein System RegioStadtBahn tatsächlich funktioniert. Man stößt dabei schnell auf den Kernbestandteil der Innestadtdurchfahrten, die räumlich eine Anbindung von Umland und Zentrum bewirken (Karlsruhe/Heilbronn zeigt, dass dies auch in einer Region mit zwei starken Zentren funktioniert).

In technischer Hinsicht wird dies so bewerkstelligt, dass die Regio-Züge aus der Eisenbahntrasse ausgefädelt werden, dann die innerstädtische Trasse der Straßenbahn mit ihrem engeren Haltestellen-Netz nutzen, mitten durch das städtische Zentrum fahren, und dann wieder in die Eisenbahntrasse eingefädelt werden.

Solch ein System ist auch in Braunschweig anzustreben. Es ist sinnvoll, möglich und machbar.

Die bisherigen Planungen sahen dies auch vor, zumal das Eisenbahnnetz im Norden bis zur Hamburger Straße bzw. Pressehaus reicht (Zufahrt Kohlezüge zum Heizkraftwerk-Mitte).

Nicht zu vergessen ist, dass die Stadt Braunschweig bereits Vorleistungen erbracht hat, und zwar durch Verlegung eines dritten Gleises zur Spurerweiterung der Straßenbahn (z.B. am Wendentor).

Alles in allem entsteht so - auf der Grundlage bisheriger Planungen und Investitionen, die man nicht einfach verwerfen sollte - ein modernes Nahverkehrsnetz.

Als eine erste Referenzstrecke ("Vorzeige-Strecke") fordern wir die Einrichtung der Linie:  
Meine - Braunschweig/Innenstadt - Wolfenbüttel - Wendessen.

Als Haltepunkte sollen eingerichtet bzw. reaktiviert werden (mindestens):

Meine, Meinholz, Wenden/Bechtsbüttel, Bienrode/Flughafen, BS-Querum, BS-Beethovenstraße, BS-Nordbahnhof, BS-Wendentor, BS-Bohlweg, BS-Kennedyplatz, BS-Hbf., Rünigen, Leiferde, Gr.Stöckheim, Wolfenbüttel-Bhf., WF-Linden, Wendessen.

Damit wäre sichergestellt, dass die großen Wohnbaugebiete im Umland von Braunschweig und Wolfenbüttel an die beiden städtischen Zentren angebunden werden.

## **6. Zeitliche Perspektive: Probetrieb 2012/2014 und dann jedes Jahr eine weitere neue Strecke.**

Von den beiden ehemaligen Spitzenbeamten des ZGB, Kleemeyer und Kegel, wurde die Devise für die RegioStadtBahn ausgegeben: "ganz oder gar nicht", verbunden mit dem (zuletzt) angekündigten Starttermin 2014. Den vollständigen Netzbetrieb bereits zum Starttermin anzustreben halten wir für einen Fehler und setzen dagegen auf ein organisches Wachstum des Gesamtstreckennetzes einer RegioStadtBahn. Die angekündigte Terminierung kann jedoch für die vorgeschlagene Referenz-Strecke gelten, eventuell sogar mit vorgezogenem Betrieb 2012 auf zwei einzelnen Teilstrecken (vorhandene DB-Trassen).

Die **Ausweitung des Netzes** sollte im jährlichen Rhythmus erfolgen, mit dem Ziel, jedes Jahr eine zusätzliche Strecke oder eine wesentliche Streckenverlängerung zu erreichen.

Als solche kämen in Frage:

- Anbindungen im Stadtgebiet von Salzgitter
- Linie Wendeburg - Watenbüttel - Braunschweig
- Verlängerung der Referenzstrecke nördlich nach Gifhorn
- Ergänzung der Referenzstrecke südlich nach Vienenburg
- allgemein: Verdichtung des Haltepunkte-Netzes in der Nahumgebung größerer Städte (bes. Wolfsburg, Goslar)

In den meisten genannten Fällen sind die Schienenstränge bereits gänzlich oder doch weitgehend vorhanden. Ferner möchten wir darauf hinweisen, dass einige der Umland-Gemeinden im Vertrauen auf die Planung der RegioStadtBahn Vorleistungen erbracht haben und sogar die Anlage von Neubaugebieten auf das angekündigte Netz hin abgestimmt haben (z.B. Wendeburg). Soll dieses Vertrauen wirklich enttäuscht werden?

## **7. Kosten-Nutzen-Rechnung: annähernd beliebige Zahlen-Spielerei.**

Als entscheidendes Problem, das zum jetzigen Planungsstopp der RegioStadtBahn geführt hat, wird seitens des ZGB angegeben, dass sich die Kosten-Nutzen-Relation rapide verschlechtert habe.

Grundsätzlich möchten wir dazu feststellen, dass alle Berechnungen dieser Relation auf einem ganzen Bündel von Prämissen, Annahmen und Spekulationen beruhen, die jeweils nach Belieben hin- und hergerechnet werden können, wobei das Resultat wie jeweils gewünscht ausfällt.

Was die Kostenseite angeht, so ist eine entscheidende Frage, auf welchen Zeitraum die Investitionen zur Amortisierung angesetzt werden. Verteilt man die Investitionen auf 10, 20 oder 40 Betriebsjahre?

Was den Nutzen, genauer: die Einnahmeseite angeht, so ist eine Prognose kaum möglich, da diese von den tatsächlichen Nutzer-Zahlen abhängt. Niemand kann dies wirklich voraussagen. Was aber zweifelsfrei festzustellen ist: je mehr Haltepunkte nahe bei großen Siedlungsgebieten eingerichtet werden, desto mehr potentielle Nutzer werden angesprochen. Insofern erweist sich die Verdichtung des Haltepunkte-Netzes als das bessere Konzept (und nicht die Beschleunigung zwischen den bisherigen, weit voneinander entfernt liegenden Haltepunkten).

Zur Kosten-Nutzen-Rechnung gehört ferner ein großer Bereich, den man als "gesellschaftlichen Nutzen" bezeichnen kann. Dieser liegt beispielsweise in verminderter Umweltbelastung durch den Schienen-Nahverkehr gegenüber dem Individualverkehr. Wie wird dieser Nutzen in Euro und Cent eingerechnet?

Insgesamt plädieren wir dafür, die Errichtung des RegioStadtBahn-Netzes als eine Zukunftsinvestition zu betrachten. Zwar sollte sparsam gewirtschaftet werden, aber die bisher vorgetragenen Zahlen-Spielereien tragen zu einer umfassenden Beurteilung oder zu einer Entscheidung Pro oder Contra nichts Wesentliches bei.

## **8. Verkehrskompetenz-Region Braunschweig. Technische Probleme nicht lösbar?**

In den vergangenen Wochen wurde wiederholt auf ein Kostenproblem bei der RegioStadtBahn hingewiesen, das angeblich in dieser Weise nicht absehbar war: die Anschaffungskosten für die RegioZüge. Als Preistreiber wurden dabei einerseits neue Vorschriften (Crash-Kopf für Züge) genannt, andererseits die notwendige doppelte Antriebstechnik per Diesel- und Elektromotor (Straßenbahnnetz mit Elektro-Oberleitung, DB-Strecken hier zumeist ohne Elektrifizierung; eine mögliche Lösung wurde in Kassel vorgeführt). – Wir halten es ganz und gar für undenkbar, dass in einer Landschaft, die sich selbst als "Verkehrskompetenz-Region" vorstellt, technisch ansprechende Lösungen nicht gefunden werden können. Was den nunmehr vom ZGB geplanten Ankauf von Regionaldieselszügen angeht, so ist zu sagen, dass es sich um echte Nahverkehrszüge handelt, wie sie auch bisher im Bahn-Regionalverkehr eingesetzt werden. Diese Züge können ein innerstädtisches Straßenbahnnetz nicht befahren, zumal sie zu schwer sind. Ihre Technik ist auch nicht so beschaffen, dass schnell gestartet und schnell gebremst werden kann. Mit diesen Zügen wird – angesichts der Lebensdauer von 20 und mehr Jahren – eine definitive Entscheidung gegen eine RegioStadtBahn getroffen und auch gegen ein verdichtetes, engmaschiges Haltestellen-Netz.

## **9. Was in Karlsruhe und Kassel geht, soll hier nicht möglich sein? Zukunftsoptimismus gefragt.**

Die beiden Regionen Karlsruhe/Heilbronn und Kassel haben uns vorgemacht, wie ein zukunftsfähiges RegioStadtBahn-Konzept aussieht und wie es erfolgreich betrieben werden kann. Ein solches Konzept kann auch in der Großregion Braunschweig umgesetzt werden. Wie ein erster Teilschritt ("Referenz-Strecke") aussehen kann, ist im Vorangehenden dargestellt worden.

Wenn in politischen Sonntagsreden viel von Zukunftsoptimismus gesprochen wird, so ist hier ein konkretes Handlungsfeld benannt. Wir fordern die Mitglieder der Versammlung des ZGB auf:

Packen Sie jetzt die Zukunftsaufgabe RegioStadtBahn Großraum Braunschweig mutig, entschlossen und mit Optimismus an. Das erhoffte und erwünschte Resultat, die RegioStadtBahn Großraum Braunschweig, wird uns allen in vielfältiger Weise nützen!

Vorstand BUND, Kreisgruppe Braunschweig,  
i.A. G. Ispas (Geschäftsführer), R. Slawski (Beauftragter Nahverkehr)