



SGNV

Studiengruppe Nahverkehr

Stefan Quast
Wabestr. 9
38106 Braunschweig
Fon 0160 55 25 989
Fax 0531 2 351 359
Mail stefan.quast@gmx.de

SGNV – Stefan Quast - Wabestr. 9 – 38106 Braunschweig

Betrifft: RegioStadtBahn

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Interesse verfolgen wir Ihre Planungen zur RegioStadtBahn. Das Problem der geplanten RSB ist, soweit wir wissen, die Bereitstellung der Mittel zur Betriebsdurchführung. Die einmaligen Investitionskosten sind gesichert.

Nach unseren Kenntnissen, soll zur Reduzierung der Betriebskosten das RSB-Netz verkleinert werden und das Betriebskonzept modifiziert werden. Es sollen folgende Streckenäste entfallen:

- Schöppenstedt - Helmstedt der S2
- Gifhorn Innenstadt der S2
- BS, Hamburger Strasse - Harvesse der S3

Das überarbeitete Betriebskonzept sieht statt des 15 Minuten Taktes einen 30 Minuten Takt zwischen Braunschweig und Gifhorn vor. Diese Taktausdünnung halten wir für einen naheliegenden Vorschlag. Die Differenzen zwischen Mitfall 1 und Mitfall 3 bei den Querschnittbelastung zeigen, dass durch den 15 Minuten Takt eine wesentliche Fahrgaststeigerung nicht erreichbar scheint. Allerdings fragen wir uns, wie die erwarteten Fahrgäste gerade in den Hauptverkehrszeiten in den Fahrzeugen Platz finden sollen?

Wie sieht hier das konkrete Betriebsangebot aus?

Beim Mitfall 1 waren Doppeltraktionen der RSB-Züge vorgesehen. Dieses Konzept stieß aber auf erhebliche Probleme in der Innenstadt von Braunschweig. Gibt es hier neue Lösungsansätze?

Das die S2 nicht mehr bis Helmstedt geführt werden soll, ist für den Abschnitt Schöningen - Helmstedt nachvollziehbar, wenn der Braunkohleabbau tatsächlich durchgeführt werden soll. Einen Grund für den Verzicht auf den Abschnitt Schöppenstedt - Schöningen können wir nicht erkennen. Immerhin

beträgt die prognostizierte Querschnittsbelastung 1100 Fahrgäste pro Werktag. Warum soll auf diesen Abschnitt verzichtet werden?

Verwundert sind wir über die Idee den Streckenast BS, Hamburger Str - Harvesse der S3 nicht zu realisieren. Immerhin wird im Mitfall 3 eine Querschnittsbelastung von bis zu 2600 Fahrgästen täglich (zwischen Watenbüttel und Maulbeeren Weg) prognostiziert. Wir haben daher, mit den uns vorliegenden Daten der Standardisierten Bewertung, eine Berechnung für die Betriebskosten des Streckenastes BS - Harvesse vorgenommen. Es wird die Differenz des erforderlichen Betriebskostenzuschusses zur Betriebsführung der S3 zum Nordbahnhofes bestimmt.

Wir sind dabei zu dem Ergebnis gekommen das mit einem Betriebskostenzuschuss von 870.000€ pro Jahr, bzw. 3,32€ pro Zugkilometer der Betrieb realisiert werden kann. Dies ist im Vergleich zu anderen Strecken ein sehr gutes Ergebnis. Der Zuschussbedarf für den heutigen Schienen Personen Nahverkehr beträgt, ca. 10€ pro Zugkilometer. Im geplanten RSB Netz wird er wohl bei ca. 7€ pro Zugkilometer liegen.

Da mit 1,65% der zur Verfügung stehenden §7(1) Regionalisierungs Mittel ca. 3,6% der Zugkilometer im Verbandsgebiet erbracht werden, erscheint uns ein Verzicht auf diese effektive Strecke nicht sinnvoll.

Ist möglich diese Strecke durchgängig nach BoStrab bzw. nach NE (Nicht bundeseigene Eisenbahn) zu betreiben?

In diesem Fall könnte der Betriebskostenzuschuss auf ca. 700.000 € pro Jahr verringert werden.

Falls wegen der Güterzüge der Mülldeponie eine durchgängige Ausführung nach BoStrab nicht möglich ist, kann aber zumindest der Abschnitt ab Abzweig Deponie bis Harvesse nach BoStrab ausgeführt werden.

In unserer Berechnung wurde nicht berücksichtigt, dass die Kosten für die vorhandene RegioBus Line eingespart werden kann. Sowie das die Anzahl der Personenkilometer im Mitfall 3 höher ausfallen. Da in der Standardisierte Bewertung nur die Angabe für den Mitfall 1 enthalten ist. Somit ist auch ein Sicherheitspolster für nicht berücksichtigte Effekte vorhanden.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag der Studiengruppe Nahverkehr

Dipl. Ing. Stefan Quast

Verteiler: Zweckverband Großraum Braunschweig

zur Kenntnisnahme: Bürgermeister Wendeburg / BI Pro-Zug-Kunft

Anhang:

1. Betriebskostenmehraufwand für RSB S3,
2. Erläuterung der Berechnung und Quellenangabe.

2. Erläuterung der Berechnung und Quellenangabe.

Streckenlänge:

Die zusätzliche Streckenlänge wenn bis Harvesse statt bis Nordbahnhof gefahren wird. Aufgeteilt in Anteil nach BoStrab und EBO

Anzahl der Umläufe:

aus Standardisierte Bewertung Blatt 15.1m

Trassenpreise:

Die Preise für die EBO Streckenanteile wurden dem Trassenpreissystem von DB Netz (Stand 2003) entnommen.

Grundpreis:	S1
Produktfaktor:	Personennahverkehrs-Takt-Trasse, 1,65
Regionalfaktor:	1,2

Da dieser Streckenabschnitt vom ZGB grundlegend erneuert werden muss, wurde ein Regionalfaktor von 1,2 gewählt. Für die BoStrab Streckenanteile wurde ein Trassenpreis von 1,5 € gewählt.

Stationsgebühren.

Da auf dem genannten Streckenast die Hälfte der Stationen vom ZGB neu errichtet werden, sollten keine Gebühren für die Stationsnutzung anfallen. Für die Unterhaltung der Stationen werden, gemäß Preissystem von DB Station+Service, 1 € je Halt angesetzt (Durchschnitt S-Bahn Hannover).

Kapitaldienste:

Da ein zusätzlicher Triebwagen erforderlich ist, wird unter Kapitaldienste die Abschreibung dieses zusätzlichen Fahrzeuges berücksichtigt.

Betriebskosten:

Diese setzen sich aus den Laufleistungsabhängigen Betriebskosten und den Zeit basierten Betriebskosten zusammen. Die Zahlen wurden der Standardisierte Bewertung Blatt 2.3, 2.4 sowie Blatt 16 entnommen.

Personalkosten:

Stundensatz Standardisierte Bewertung S. 59, Differenz der Umlaufzeit Standardisierte Bewertung Blatt 15.1m

Einnahmen:

Der Erlös pro Personenkilometer wurde für die Strecke Harvesse - BS mit 0,09€ berechnet.

Die Angabe der Personenkilometer pro Jahr wurde der Standardisierte Bewertung S.41 entnommen.

Hier ist zu beachten das diese Angabe sich auf den Mitfall 1 bezieht. Im Mitfall 3, der relevant für diese Berechnung ist, fällt dieser Wert größer aus, da die Querschnittsbelastung höher ist.