



RegioStadtBahn im Großraum Braunschweig.

Ein Vorschlag zur Realisierung der RSB ohne Abstriche.

Finanzen - Was fehlt denn nun?

Auf Basis des im Nahverkehrsplan 2003 ab den Seiten 248 dargestellten Finanzierungsgerüsts für den Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV) im Verbandgebiet ergeben sich folgende Fakten:

- Anteil des ZGB an den §8.1-Mitteln des Bundes auf Basis Fahrplanjahr 93/94: 15,79%. Das heißt, dass dem ZGB im Jahr 2002 nach §7.1-NNVG Mittel in Höhe von 58,9 Mio. EUR zustanden.
- Mit den sog. „X-Mitteln“ von 6,9 Mio. EUR ergibt sich eine Summe von **65,8 Mio. EUR** für die Bestellung von Leistungen im SPNV bei DB Regio.
- Das Land stellte 2002 dem ZGB jedoch nur 52,1 Mio. EUR zur Verfügung.
- Mit den in der Höhe gleichbleibenden „X-Mitteln“ (6,9 Mio. EUR) standen also **nur 58,9 Mio. EUR** bereit.

Basierend auf der Aussage des ZGB "Wenn wir die uns zustehenden Mittel (65,8 Mio. EUR) erhalten, können wir die RSB finanzieren!" darf ein Zug-km RegioStadtBahn bei 5,5 Mio Zug-km Leistung (nach Standardisierter Bewertung Mitfall 3) 5,03 EUR kosten.

Dieser Zug-km-Satz errechnet sich aus folgenden Grundlagen:

- Im RSB-Netz sollen 5,5 Mio. Zug-km geleistet werden.
- Im übrigen SPNV außerhalb des RSB-Netzes (im Folgenden vereinfachend SPNV genannt), wie z.B. die elektrifizierten Ost-West-Strecken sollen ca. 3,9 Mio. Zug-km geleistet werden.
- Insgesamt beträgt der **Zuschussatz je Zug-km laut NVP S.250, 9,59 EUR.**

D.h. für die 3,9 Mio. Zug-km SPNV-Leistungen muss der ZGB 37,8 Mio. EUR bezahlen.

- So bleiben für die Finanzierung der RSB noch **21,1 Mio. EUR statt** der nach NVP (wie oben beschrieben) zustehenden **28,0 Mio. EUR** übrig. **Dieses sind 24% weniger als zu erwarten war.**

Das wiederum bedeutet, dass im RSB-Netz bei einem Zug-km-Satz von 5,03 EUR nur ca. 4,2 Mio. Zug-km bezahlt werden können.

Hier stellen sich nun die Fragen:

- Wo soll gekürzt werden?
- Ausschließlich im RSB-Netz?
- Ausschließlich im übrigen SPNV-Netz?
- Oder in beiden Netzen?

Denn für einen SPNV-Zug-km können zwei RSB-Zug-km bezahlt werden!

Da 4,9 Mio. RSB-Zug-Km **ausreichend sind**, um das **vollständige RSB-Netz zu wirtschaftlich zu betreiben**¹, müssten also ca. 367.000 SPNV-Zug-km entfallen.

Im Folgenden wollen wir einen praktikablen Lösungsvorschlag machen, der neben den Vorteilen der Einrichtung des gesamten bislang geplanten RSB-Netzes zusätzliche fahrgastfreundliche Optionen bietet und ein mit Augenmaß dimensioniertes Fahrplanangebot bereitstellt.

Vorschlag zur Änderung des Betriebskonzeptes

(siehe Netzplan in der Anlage)

Linie A:

Helmstedt - Schöppenstedt – Braunschweig - Gifhorn Stadt Badepark

Linie B:

(Seesen -) Goslar - Bad Harzburg – Braunschweig - Harvesse

Linie C:

Salzgitter-Fredenberg – Braunschweig-Schwarzer Berg Maulbeerweg

Linie D:

Uelzen – Gifhorn Stadt - Gifhorn Bahnhof (- Wolfsburg)

Folgende Überlegungen führten zur Änderung der Linienstruktur:

¹ Dass der Ertrag pro Personenkilometer erfahrungsgemäß eher bei 9ct statt bei 6ct liegt, soll hier zunächst unberücksichtigt bleiben.

Gifhorn – Uelzen

Eine durchgehende Verbindung von Braunschweig in den Nordkreis von Gifhorn ist auf Grund der vorhandenen Verkehrsbeziehungen nicht notwendig. [Siehe Nahverkehrsplan im Kapitel F Gemeindesteckbriefe.] Daher sollten die Züge aus Uelzen in Gifhorn Bahnhof enden. Dort bestehen Anschlüsse an Züge in Richtung Hannover bzw. Wolfsburg, sowie an die RSB-Züge in Richtung Braunschweig.

Für diese RSB-Linie sind keine Hybridfahrzeuge notwendig. **Dies führt zu nennenswerten finanziellen Einsparungen.**

Eine ähnliche Variante wurde schon einmal im Mitfall 2 untersucht, der allerdings nur einen 2h-Takt auf den Strecke Gifhorn Stadt – Wittingen vorsah. Nunmehr ist für diese Abschnitt ein 1h-Stunden-Takt geplant. Außerdem liegt der Endpunkt in Gifhorn Bahnhof, um gute Umsteigemöglichkeiten zu bieten.

Für diese Linie ergeben sich interessante Erweiterungsmöglichkeiten:

Alternativ kann

- die Linie in der Hauptverkehrszeit bis Wolfsburg (VW) weitergeführt werden, oder
- die Linie als Eilzug bis Braunschweig Hbf über BS-Gliesmarode geleitet werden.

Vorteile:

- Die Trennung in Gifhorn erfordert keine zusätzlichen Fahrzeuge,
- Höhere Betriebssicherheit durch kürzere Umläufe,
- Vereinfachtes Störfallmanagement,
- Keine Toiletten im RSB-Fahrzeug notwendig für die lange Strecke nach Uelzen.

Salzgitter-Fredenberg - BS-Schwarzer Berg Maulbeerweg

Hier kommt es zu einer Substitution von innerstädtischen Stadtbahn-Leistungen (Braunschweig). Gleichzeitig hat der Endpunkt der Linie am Schwarzen Berg im Gegensatz zu einem Endpunkt am Nordbahnhof einen deutlich höheren Nutzen für die Fahrgäste.

Aus den Querschnittsbelastungsdiagrammen der Standardisierten Bewertung S.52 geht hervor, dass es ab Haltestelle „Stadion“ eine sprunghafte Änderung der Querschnittsbelastung gibt (VW-Werk, Stadion, Zubringerbus Schwarzer Berg). Daher bietet es sich an, zusätzlich zu der RSB-Linie, die Harvesse bedient, eine zweite Linie bis zum Schwarzen Berg Haltestelle Maulbeerweg zu führen.

Diese Modifikation führt zu einer Anpassung des innerstädtischen Stadtbahnnetzes. Die geplante innerstädtische Stadtbahn-Linie 10, Stadion

Schwarzer Berg – Stöckheim kann somit entfallen. Alternativ kann beispielsweise die Stadtbahn-Linie 5 über den Hauptbahnhof hinaus in Richtung Süden verlängert werden, was den Betriebsaufwand insgesamt reduziert.

Im Zuge der Stammstrecke in Braunschweig über den Bohlweg kommt es folgerichtig zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit (weniger Züge) für alle Verkehrsteilnehmer. Somit erfolgt zunächst auch eine Kompensation für die noch nicht realisierte westliche Innenstadtstrecke.

Bedeutende Punkte in Braunschweig, wie Schützenplatz, Stadion und VW-Werk sind ohne Umsteigen direkt aus Seesen, Goslar, Bad Harzburg, Salzgitter und Wolfenbüttel erreichbar.

Harvesse - Wolfenbüttel - Bad Harzburg - Goslar (- Seesen)

Grundsätzlich wird zwischen Harvesse und Wolfenbüttel ein 30 min-Takt angeboten. Der anschließende Abschnitt von Wolfenbüttel über Bad Harzburg nach Goslar wird stündlich bedient.

In den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Nachmittag werden die sonst in Wolfenbüttel beginnenden bzw. endenden Züge über Vienenburg hinaus direkt von bzw. nach Goslar geführt.

Mit einer Führung der Linie bis Seesen werden die starken Verkehrsbeziehungen (siehe Nahverkehrsplan 2003 Kapitel F) zwischen Bad Harzburg, Goslar und Langelshausen berücksichtigt.

Platzkapazitäten in den Hauptverkehrszeiten

Das im Betriebskonzept für die Standardisierte Bewertung zugrundegelegte Fahrzeug wird nach Auskunft eines niedersächsischen Fahrzeugherstellers so nicht erhältlich sein. Laut Alstom wird es den „City-Citadis“ nur in einer 36m-Ausführung geben. Dieses hat ein Platzangebot für ca. 220 Personen.

Die Betriebskonzepte der Standardisierten Bewertung gingen von einem 42m-Fahrzeug und einer Kapazität von 270 Personen aus.

Lösung A: Doppeltraktion.

Die notwendigen Verstärkungen zur HVZ könnten als Doppeltraktion ausgeführt werden. Damit können einerseits Betriebskosten (Trassengebühren und Personalkosten) eingespart sowie andererseits ein konstanter Fahrplan angeboten werden. Angesichts der bereits weit fortgeschrittenen Planungen für die Infrastruktur der RSB insbesondere in der Innenstadt von Braunschweig und der eher schwierigen politischen Diskussion wird dieser Ansatz nicht weiter verfolgt.

Lösung B: Verstärkerzüge, analog Betriebskonzept Mitfall 3.

Ein Verstärker von SZ-Fredenberg - BS Hauptbahnhof

- Ein Verstärker als Doppeltraktion von Schöppenstedt. Die Trennung erfolgt im Nahverkehrsbahnhof, so dass die beiden Wagen hintereinander durch die Innenstadt von Braunschweig fahren können. Einer der beiden Wagen endet bereits BS Nordbahnhof, der andere wird fahrplangemäß bis Gifhorn weitergeführt.
- Goslar wird in der Hauptverkehrszeit zweimal je Stunde bedient.
- Ein Verstärker zwischen Wolfenbüttel und BS Nordbahnhof.
- Ein Verstärker zwischen Meine und BS Hauptbahnhof .

Lösung C: Verstärker-Eilzüge

Eilzüge zwischen Meine und Wolfenbüttel via BS-Gliesmarode und BS Hauptbahnhof. Hier ist der Vorteil, dass hierfür „normale“ Eisenbahntriebwagen statt der RSB-Hybrid-Fahrzeuge Verwendung finden können.

Betriebskosten Allgemein

Je nach Fahrplangestaltung sind zwischen 4,5 und 4,9 Mio. Zug-km für das oben beschriebene Betriebskonzept erforderlich. Damit verbunden ist eine maßvolle Reduzierung des übrigen SPNV-Angebots (s. S. 1). Grundsätzlich stellt sich natürlich die Frage, ob die Reduzierung des Betriebsangebotes der einzige Weg zur Kosteneinsparung ist.

Einsparmöglichkeiten sind möglicherweise bei den Trassenkosten möglich. Hier bietet sich an, einzelne Strecken entweder nach NE-Standard (Nichtbundeseigene Eisenbahnen) oder nach BoStrab zu betreiben. Speziell durch die Übernahme von DB-Strecken durch ein anderes Infrastrukturunternehmen sind erhebliche Einsparungen möglich, da die Instandhaltung der Strecken ohne Beteiligung der Deutschen Bahn erheblich kostensparender ausgeführt werden kann. Dies betrifft speziell folgende Strecken:

- Wolfenbüttel - Schöppenstedt - Schöningen – Helmstedt
- BS-Schwarzer Berg Maulbeerweg – BS-Watenbüttel – Harvesse
- SZ-Drütte – SZ-Lebenstedt

Ergänzend stellt sich die Frage, wie sich der zu entrichtende Trassenpreis für die Strecken von DB-Netz zusammensetzt?

Hier ist zunächst der sog. „Regionalfaktor“ zu nennen. Dies ist ein multiplikativer Faktor, der im Gebiet des ZGB zur Zeit 1,61 beträgt. D.h. dass

nach Bestimmung des Trassenpreises aus dem Trassenpreis-Katalog von DB Netz, dieser mit 1,61 multipliziert wird um den entgeltigen Betrag zu bestimmen.

- Es ist also ein Aufschlag von 61% und damit bundesweit einer der höchsten Faktoren zu bezahlen.

Die vom ZGB zu bezahlenden Investitionen in Höhe von ca. 150 Mio. EUR in die Ertüchtigung der Gleisanlagen von DB Netz müssen mit einer wesentlichen Verringerung des Regionalfaktors einhergehen.

Der Zielwert sollte unter 1,2 liegen!

Außerdem ist die Frage, welcher Grundpreis angesetzt werden soll?

Entweder

- der S-Bahn-Trassen-Tarif von 1,43 EUR pro Zug-km oder
- der allgemeine Streckentarif von 2,00 bis 2,50 EUR pro Zug-km.

Bevor diese Fragen zum Trassenpreis nicht endgültig geklärt sind, ist eine seriöse Betriebskostenberechnung nicht möglich.

RSB Modifiziertes Betriebskonzent

