

# Der Eisenbahnpersonenverkehr im Großraum Braunschweig

## Eine Trilogie mit vier Teilen

### Eine Region wird vernetzt (1/3):

## **7:50 Minuten: Die Eingleisigkeit der Weddeler Schleife ist nicht das Problem.**

SPNV 2012 zwischen  
Wolfsburg und Braunschweig  
mit modernen Dieseltriebwagen.



Regionalbahn  
Stendal – Wolfsburg – Braunschweig Hbf  
kurz vor Braunschweig Hbf im Jahre 2010.

---

Veröffentlicht April 2012  
auf [www.braunschweig-spiegel.de](http://www.braunschweig-spiegel.de)

# Der Eisenbahnpersonenverkehr im Großraum Braunschweig

## Eine Trilogie mit Zuschlag oder Eine Trilogie mit vier Teilen

Die Teile:

**(1) Eine Region wird vernetzt (1/3)**

7:50 Minuten: Die Eingleisigkeit der Weddeler Schleife ist nicht das Problem.

**(2) Eine Region wird vernetzt (2/3)**

109 Minuten lange Eingleisigkeit und eine fast tote Strecke ins lebende Stedt.

**(3) Eine Region wird vernetzt (3/3)**

Harz! Ergib' Dich, Du bist umzingelt! Kann die Zweigleisigkeit den Harz retten?

**(4-Zuschlag) Der Anschluss in die und aus der weiten Welt**

Kann der Fernverkehr getragen und gehalten werden,  
wenn der Nahverkehr nicht auf die Beine kommt?

### Zusammenfassung (1/3)

**(1) 7:50 Minuten: Die Eingleisigkeit der Weddeler Schleife ist nicht das Problem.**

Es wird gezeigt, dass mit einer richtigen Lage des Nahverkehrs auf der eingleisigen Weddeler Schleife zwischen Braunschweig und Wolfsburg bereits heute sowohl die Anschlusssituation wesentlich verbessert, als auch die Zahl der Züge / Verbindungen erhöht werden kann. Gleichzeitig wird zusätzlich Platz für langsamere Güterzüge oder zusätzliche Fernzüge geschaffen.

Die Aussage von ZGB-Verbandsdirektor Hennig Brandes in der Pressemitteilung vom 21.12.2011 (siehe unten), dass mehr als ein Stundentakt mit der derzeitigen Infrastruktur nicht fahrbar ist, ist also nicht korrekt. Der ZGB (Zweckverband Großraum Braunschweig) könnte hier das Angebot bereits heute verbessern. Warum er dieses nicht tut, muss der ZGB erklären. Und solange der ZGB hier nicht das Angebot erhöht, obwohl es auf der bestehenden Infrastruktur möglich ist, wird auch eine Forderung nach einem 30-Minuten-Takt wirkungslos bleiben.

Unabhängig davon sollte ein zweigleisiger Ausbau der Weddeler Schleife mindestens im Abschnitt Weddel – Lehre angestrebt werden, so dass das Angebot noch weiter verbessert werden kann.

Die Eingleisigkeit der Weddeler Schleife ist also nicht das Problem. Denn es kann infrastrukturseitig bereits heute ein Stundentakt plus Überlagerung (zusätzliche Züge) angeboten werden. Die Eingleisigkeit ist sicher nicht optimal, aber hier kein Problem. Denn sie beträgt nur 7 Minuten und 50 Sekunden.

Wirkliche Probleme oder Problemstrecken sind an anderer Stelle im ZGB-Gebiet vorhanden, beispielsweise dort, wo die Eingleisigkeit über 100 Minuten beträgt. Dieses aber soll im zweiten Teil aufbereitet werden.

## Eine Region wird vernetzt (1/3)

### Die Eingleisigkeit der Weddeler Schleife ist nicht das Problem.

Der Zweckverband Großraum Braunschweig fordert in einer Pressemitteilung vom 21.12.2011:

**„Zweckverband fordert: Bund muss Priorität auf 2. Gleis für Weddeler Schleife setzen [...]**

Der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) hat jetzt auf Grundlage der Beschlüsse zum Regionalbahnkonzept 2014+ seine Vorstellungen zum Bundesverkehrswegeplan dem Land Niedersachsen übermittelt. Die Forderung des Zweckverbandes ist eine halbstündliche Verbindung zwischen Braunschweig und Wolfsburg.

Im Rahmen der Vergabe zum Elektro-Netz Niedersachsen-Ost (ENNO) **ist zunächst eine stündliche Direktverbindung zwischen Hildesheim, Braunschweig und Wolfsburg vorgesehen. Mehr ist mit der bestehenden Infrastruktur derzeit nicht fahrbar.** [...]

„Auch Peine, Helmstedt, Salzgitter, Wolfenbüttel und Goslar würden von einem Halbstundentakt zwischen Braunschweig und Wolfsburg profitieren“, so Verbandsdirektor Hennig Brandes, denn durch einen dichteren Takt würden für viele Fahrgäste die Zeiten für ihre Anschlusszüge in Braunschweig nach Wolfsburg, Helmstedt, Salzgitter, Wolfenbüttel, Schöppenstedt, Peine und Goslar erheblich verkürzt werden. "Derzeit sind die Wartezeiten im Braunschweiger Hauptbahnhof deutlich zu lang, Fahrgäste müssen teilweise über 40 Minuten warten", so Brandes weiter. Dies sei für ein attraktives Nahverkehrsangebot in der Region auf Dauer nicht hinnehmbar.“

([[ZGB, 2011-2](#)], Im Original nur Überschrift fett markiert.)

Der Verfasser hat in der März/April 2012-Ausgabe der Umweltzeitung und in einem Interview auf [www.braunschweig-spiegel.de](http://www.braunschweig-spiegel.de) ([Sellien, 2012-1 und -2]) die Situation der Weddeler Schleife dargestellt. So ist ein zweigleisiger Ausbau sinnvoll und kann auch nur unterstützt werden, doch er wird kaum kommen. Denn der Fernverkehr benötigt ihn nicht und der Nahverkehr nur bedingt. Im Folgenden soll nochmals näher dargestellt werden, dass auch ohne Ausbau mehr als ein Stundentakt angeboten werden kann, bei gleichzeitig fast komplettem Anschluss in die Region Braunschweig und zuverlässigerem / pünktlicherem Fahrplan. Gleichzeitig wird mehr Platz für Güterzüge oder Fernzüge geschaffen. Der ZGB könnte also bereits heute bzw. mit dem Regionalbahnkonzept 2014+ den Wolfsburgern und der Region ein wesentlich verbessertes Angebot bieten.

**Ist der ZGB wirklich so „hilflos“ und ohne zweigleisigem Ausbau „aufgeschmissen“, wie die Pressemitteilung es erscheinen lässt?**

#### Ausgangslage

#### Das Angebot im Schienenverkehr zwischen Braunschweig und Wolfsburg: Gutes Angebot = Gute Nachfrage?

Zwischen Braunschweig Hbf und Wolfsburg Hbf wird von Montag bis Freitag von Stunde 6 bis Stunde 22 ein Stundentakt im SPNV angeboten. Zur morgendlichen Hauptverkehrszeit (HVZ) erfolgt jeweils eine Verstärkerfahrt, zur Stunde 20 bzw. 21 besteht eine Lücke. An Wochenenden wird ein 2h-Takt angeboten. Gefahren wird überwiegend mit modernen Dieseltriebwagen in Einzel- und Doppeltraktion, einzelne Fahrten werden durch lokbespannte Züge mit modernisierten einstöckigen Wagen (fälschlicherweise oft als „Flachwagen“ bezeichnet) gefahren.

(Hinweis: Was Flachwagen sind: <http://de.wikipedia.org/wiki/Flachwagen>.)

Die fahrzeugseitige Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h bei den Diesellokomotiven und 140 km/h bei den lokbespannten Zügen. Ergänzt wird das SPNV-Angebot durch zweistündliche ICE-Verbindungen.

Zwischen Weddel und Wolfsburg darf weitgehend mit maximal 160 km/h gefahren werden.

Die Nachfrage hat sich in den letzten Jahren sehr gut entwickelt. Hier dargestellt anhand der Reisenden im Querschnitt zwischen Weddel und Fallerleben im SPNV:

- 1999: 750 Rkm/km (nach ZGB NVP 2003, S. 54)
- 2001: 1.210 Rkm/km (nach ZGB NVP 2003, S. 55)
- 2003: 1.664 Rkm/km (nach ZGB NVP 2008, S. 56)
- 2006: 2.115 Rkm/km (nach ZGB NVP 2008, S. 56)
- **2008: 1.890 Rkm/km (nach [LNVG, 2010, S. 37])**

Doch eine „sehr gute Entwicklung“ bedeutet noch nicht, dass das Ergebnis auch „sehr gut“ ist. Zunächst sieht es recht gut aus, auch wenn die Nachfrage derzeit auf rund 1.900 Reisenden etwas zurück gegangen ist. Doch auf der eingleisigen Strecke Leer(Ostfriesland) – Oldenburg(Oldb) wird bei einem Stundentakt eine Nachfrage von bis zu 3.650 Rkm/km erreicht [LNVG, 2010, S. 37]. Und selbst auf der eingleisigen Strecke zwischen (Lohne - Vechta -) Wildeshausen – Ganderkesee (- Bremen), die ebenfalls mit modernen Diesellokomotiven befahren wird, erreicht die Nachfrage bis zu 1.680 Rkm/km. Dabei haben Lohne(Oldb), Vechta, Wildeshausen und Ganderkesee zusammen nur rund 106.000 Einwohner und der Verkehr ist einseitig Richtung Bremen orientiert. Braunschweig und Wolfsburg haben zusammen rund 370.000 Einwohner und beide Endpunkte stellen wichtige Ziele dar. Die Entfernung Lohne(Oldb) – Bremen Hbf beträgt 68 km, während zwischen Braunschweig Hbf und Wolfsburg Hbf nur „kurze“ 32 km liegen.

Zwischen Braunschweig und Wolfsburg finden nach ZGB-Nahverkehrsplan (NVP) 2008, S. 41 30.005 Personenfahrten pro Werktag statt. Eigentlich müsste es hier „brummen“. Doch der SPNV erreicht bezogen auf diesen Wert nicht einmal einen Anteil von sieben Prozent. Teilweise fahren in den Zügen nach Beobachtung des Verfassers keine 40 Reisenden mit.

Nun wird gefordert, zwischen Braunschweig und Wolfsburg einen Halbstundentakt einzurichten. Das Gefühl gibt einem da sicher Recht. Und mit einem Halbstundentakt werden sicher auch noch einige Reisende gewonnen werden.

**Doch es stellt sich die Frage, warum das heutige Angebot im Stundentakt – bezogen auf andere Strecken – eine recht niedrige Nachfrage bewirkt.**

Oder anders gefragt:

**Warum ist die Nachfrage im SPNV zwischen Braunschweig und Wolfsburg relativ gering?**

An dieser Stelle kann keine umfassende Analyse erfolgen. Zum einen soll hier die Problematik der Eingleisigkeit behandelt werden und zum anderen würde es den Rahmen dieses Artikels übersteigen. Doch zumindest soll anhand eines Fahrtbeispiels von Braunschweig Rathaus nach Wolfsburg Rathaus die Situation des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) angedeutet werden. Dieses ist in der Abb. 1 einmal dargestellt.

FahrPlanner - Die Fahrplanauskunft für Niedersachsen und Bremen <http://www.fahrplanner.de/hafas/query.exe/dn?id=web&L=vbn&O...>

**Planer** 

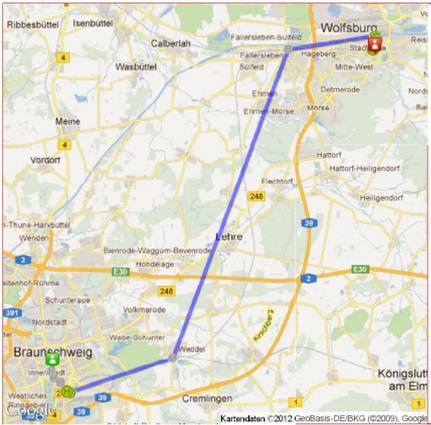
Fahrplan-Download | Mein FahrPlanner | Textversion | größere Schrift | kleinere Schrift |   Impressum

Verbindungen | Pendlerplan | Meine Haltestelle | Handy | mobiles Internet | International

<< zurück ↑ früher Druckansicht (alle Verbindungen)

von/nach	Datum	10:00	10:20	10:40	11:00	11:20	11:40	12:00	Linie(n)
1. Braunschweig Rathaus Wolfsburg Kaufhof	24.04.12	10:05		10:55					Bus 420 RB 27875 Bus 230 Dauer: 0:56, 2 Umst.

Details Druckansicht Kartenansicht ausblenden Mobil

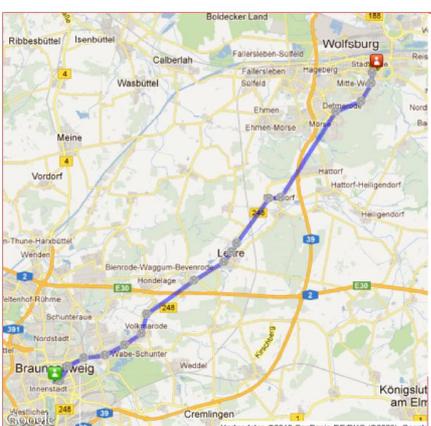


**Gesamte Route**

- ← 10:05 Braunschweig Rathaus
- ← Bus 420
- ← 10:12 10:12 Braunschweig Hbf/ZOB
- ← Fußweg
- ← 10:18 10:24 Braunschweig Hbf
- ← RB 27875
- ← 10:48 10:48 Wolfsburg Hbf
- ← Fußweg
- ← 10:51 10:51 Wolfsburg Hauptbahnhof
- ← Bus 230
- ← 10:55 10:55 Wolfsburg Kaufhof
- ← Fußweg
- ← 11:03 Wolfsburg Rathaus

2. Braunschweig Rathaus Wolfsburg Kaufhof	24.04.12		10:56		11:42				Bus 230 Dauer: 0:54, direkte Verbindung
--	----------	--	-------	--	-------	--	--	--	--

Details Druckansicht Kartenansicht ausblenden Mobil



**Gesamte Route**

- ← 10:56 Braunschweig Rathaus
- ← Bus 230
- ← 11:42 11:42 Wolfsburg Kaufhof
- ← Fußweg
- ← 11:50 Wolfsburg Rathaus

**Abbildung 1: ÖV-Verbindung Braunschweig Rathaus – Wolfsburg Rathaus**  
Nach maps.google.de beträgt die Reisezeit zwischen den beiden Rathäusern mit dem Pkw 27 bis 30 Minuten.

Bezogen auf die Reisezeit kann der ÖV mit dem Pkw nicht konkurrieren. Innerhalb des ÖVs ist der Direktbus hier sogar schneller, als die Eisenbahn. Und die Wolfsburger Verkehrs-GmbH (WVG) setzt auf dieser Bus-Linie moderne und klimatisierte Busse ein. Die Eisenbahn ist zwar zwischen den Bahnhöfen sehr schnell, doch in Braunschweig muss erst einmal zum Hauptbahnhof gefahren werden. Viele Reisende aus dem Nord-Osten Braunschweigs müssen dazu sogar erst einmal entgegen des Fahrtziels Wolfsburg fahren. In Wolfsburg muss dann für viele Fahrtziele auch wieder „zurück“ gefahren werden. Damit geht der Zeitvorteil der

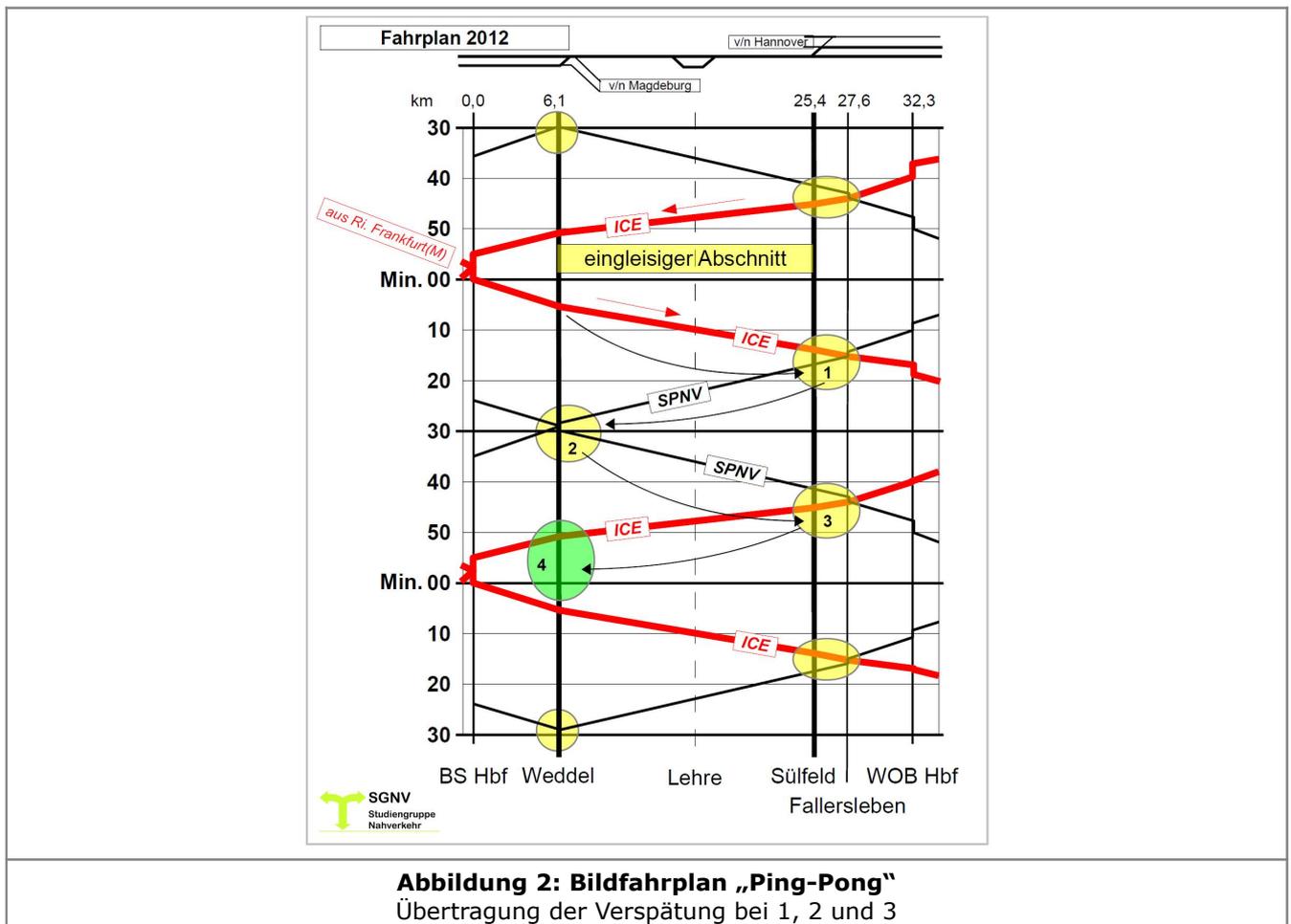
Eisenbahn wieder verloren. Der Bus ist daher für viele Verbindungen schneller und erfordert kein Umsteigen, doch zur Hauptverkehrszeit steht er gegebenenfalls ebenfalls im Stau.

Der SPNV, der Schienenpersonennahverkehr, steht zwar nicht im Stau, doch vor allem zur morgendlichen Hauptverkehrszeit hat der Aufgabenträger, der für das Angebot im SPNV verantwortlich ist, hier also der ZGB, der Zweckverband Großraum Braunschweig, zu wenig Sitzplätze bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellt, so dass die Kunden in überfüllten Zügen stehen müssen. Dieses spricht sich natürlich herum und ist daher keine Werbung für die Eisenbahn. Da nützt es auch wenig, wenn die Züge modern und klimatisiert sind.

Hinzu kommt, dass der Fahrplan nicht stabil ist. Sobald ein Zug aus der Kette

- 1) ICE nach Wolfsburg
- 2) NV aus Wolfsburg
- 3) NV nach Wolfsburg

eine größere Verspätung hat, überträgt sich diese auf den jeweils folgenden Gegenzug. Erst mit dem vierten Zug, dem ICE aus Wolfsburg, kann diese Kette in Weddel unterbrochen werden. Wobei dieser ICE seine Verspätung behält. Für Fachkundige ist dieses in der folgenden Abbildung 2 einmal grafisch dargestellt.



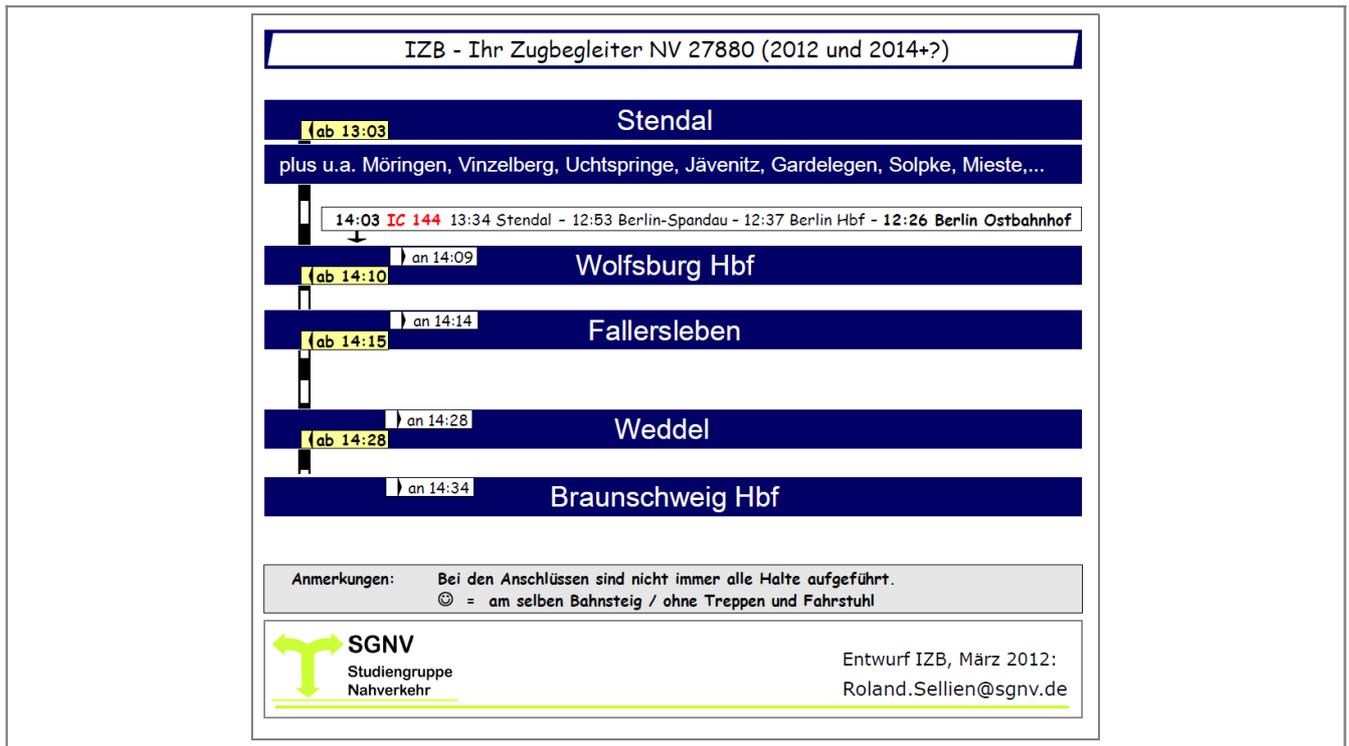
Nach dem zweigleisigen Ausbau Hildesheim – Groß Gleidingen (- Braunschweig) und der beabsichtigten Geschwindigkeitserhöhung im Nahverkehr von 120 km/h auf 160 km/h wird sich die Situation zwar entschärfen, aber grundsätzlich bestehen bleiben, zumal der ZGB in seinem Konzept 2014+ keine Änderung der Fahrplanlage beabsichtigt ([ZGB, 2010, S. 19]). Es ist zwar

als „beispielhafte Variante“ gekennzeichnet, doch es ist eine der Politik und Öffentlichkeit präsentierte Variante, die seitens des ZGB „geplant“ worden ist.

**Es bleibt also folgende Frage zu beantworten:**

**Ist dieser „Ping-Pong-Fahrplan“, wie er heute gefahren und für 2014+ weiterhin geplant wird, die einzige und sinnvolle Möglichkeit?**

Zunächst soll dazu ein Blick aus Kundensicht vorgenommen werden. Denn nur viele zahlende Kunden können einen niedrigen Zuschusssatz bewirken. Die folgende Abbildung 3 zeigt einmal die Situation 2012 mittels der Darstellung als „IZB – Ihr Zugbegleiter“.



**Abbildung 3: IZB, Ihr Zugbegleiter, Stendal – Wolfsburg – Braunschweig Hbf 2012**

„Kein Anschluss unter dieser Nummer.“ oder

„Für Vinzelberg – Braunschweig können wir Ihnen ein gutes Angebot machen.

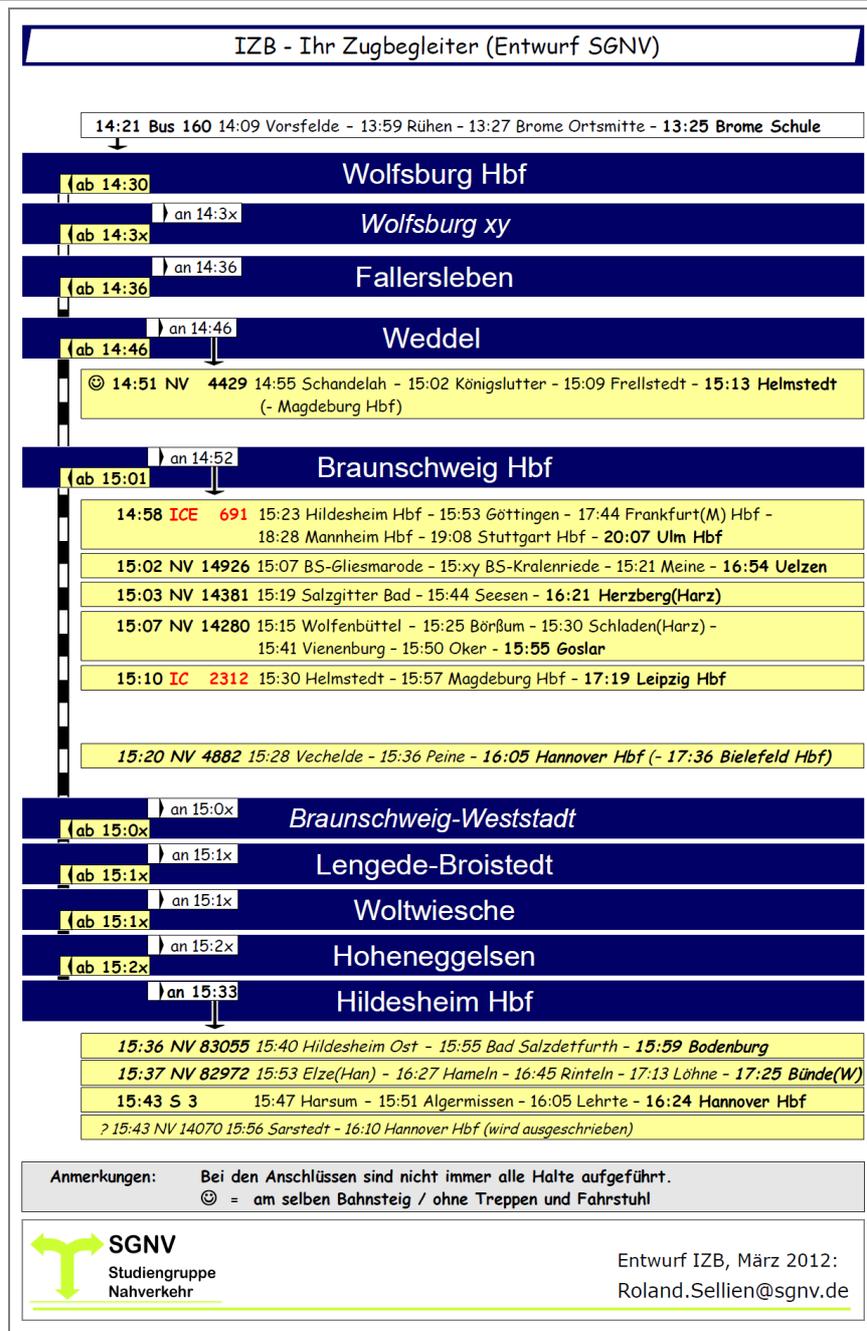
Wolfsburg – Harz? Will da überhaupt jemand fahren? Sind wir dafür zuständig?“

**Hinweis: Gegenrichtung vergleichbar.**

In Braunschweig geht es nicht weiter. Und Abends besteht in Braunschweig Hbf auch kein kundenfreundlicher Anschluss in das Stadtgebiet von Braunschweig. Und für die Relation Berlin – Braunschweig gibt es (noch) stündlich den ICE.

**Es kann also festgehalten werden: Aus zahlender Kundensicht ist diese Fahrplanlage alles andere als gut. Da wird auch ein Halbstundentakt nichts dran ändern.** Warum der ZGB diese zeitliche Lage, auch im ZGB-Konzept 2014+ aufrecht erhalten will, bleibt das Geheimnis des ZGBs.

Doch wie könnte oder müsste ein Nahverkehr im Stundentakt zwischen Wolfsburg und Braunschweig liegen? Dieses ist in der folgenden Abbildung 4 wieder mittels eines IZB's dargestellt.



**Abbildung 4: IZB, Ihr Zugbegleiter, Wolfsburg – Braunschweig Hbf – Hildesheim**

Anschluss in fast alle Richtungen, sogar nach Königslutter und Helmstedt.

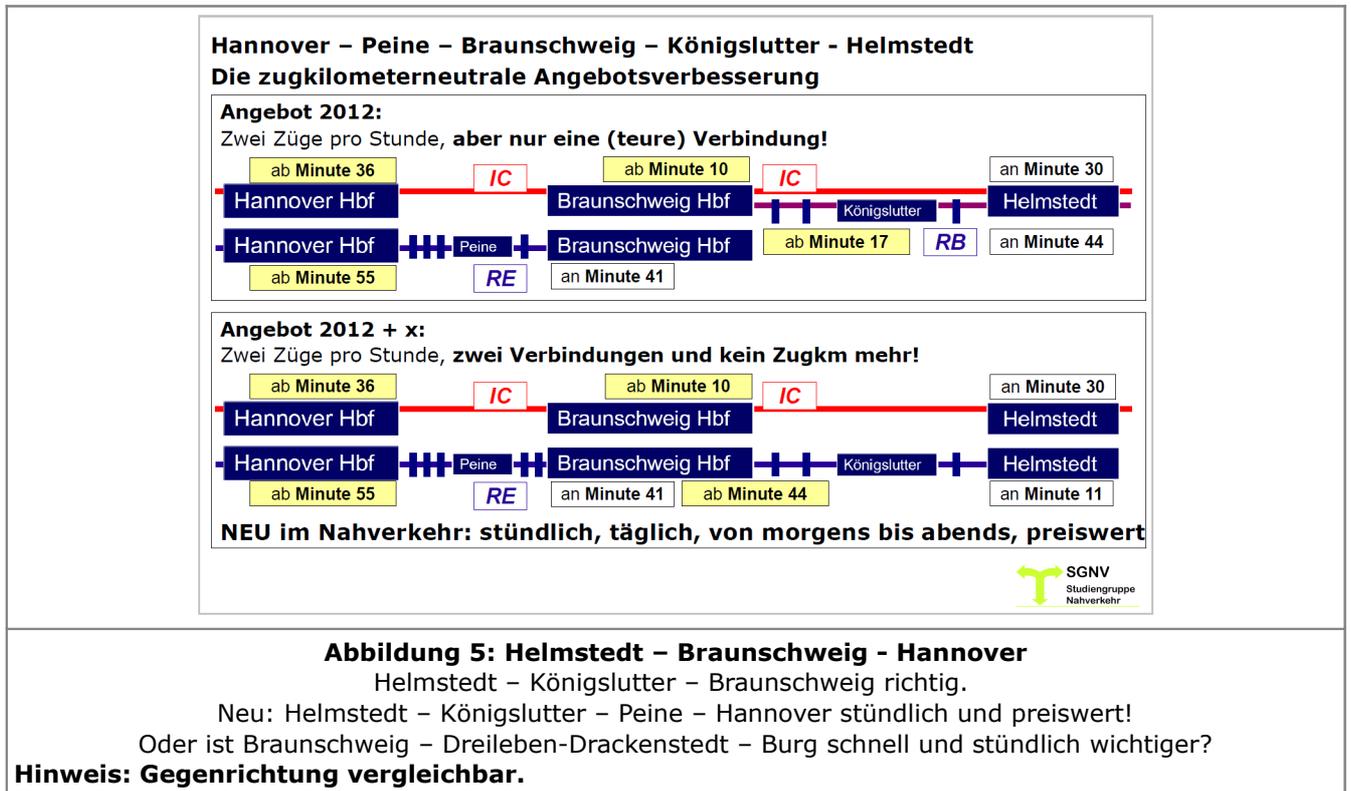
Neu: Brome und Fallersleben – Braunschweig – Frankfurt(M) – Mannheim stündlich!

**Hinweis: Gegenrichtung vergleichbar.**

Mit dieser Verschiebung der Fahrplanlage ergeben sich plötzlich sehr viele Anschlüsse, die Region wird vernetzt, obwohl noch nicht alle Anschlüsse optimal sind. Auch wird der ICE-Halt in Braunschweig gestärkt, da die SPNV-Linie Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim als Zu- und Abbringer für den ICE funktioniert. So wird beispielsweise die Verbindung Fallersleben – Frankfurt(M) Hbf auf 3:08 Stunden verkürzt und das stündlich und mit nur einmal umsteigen.

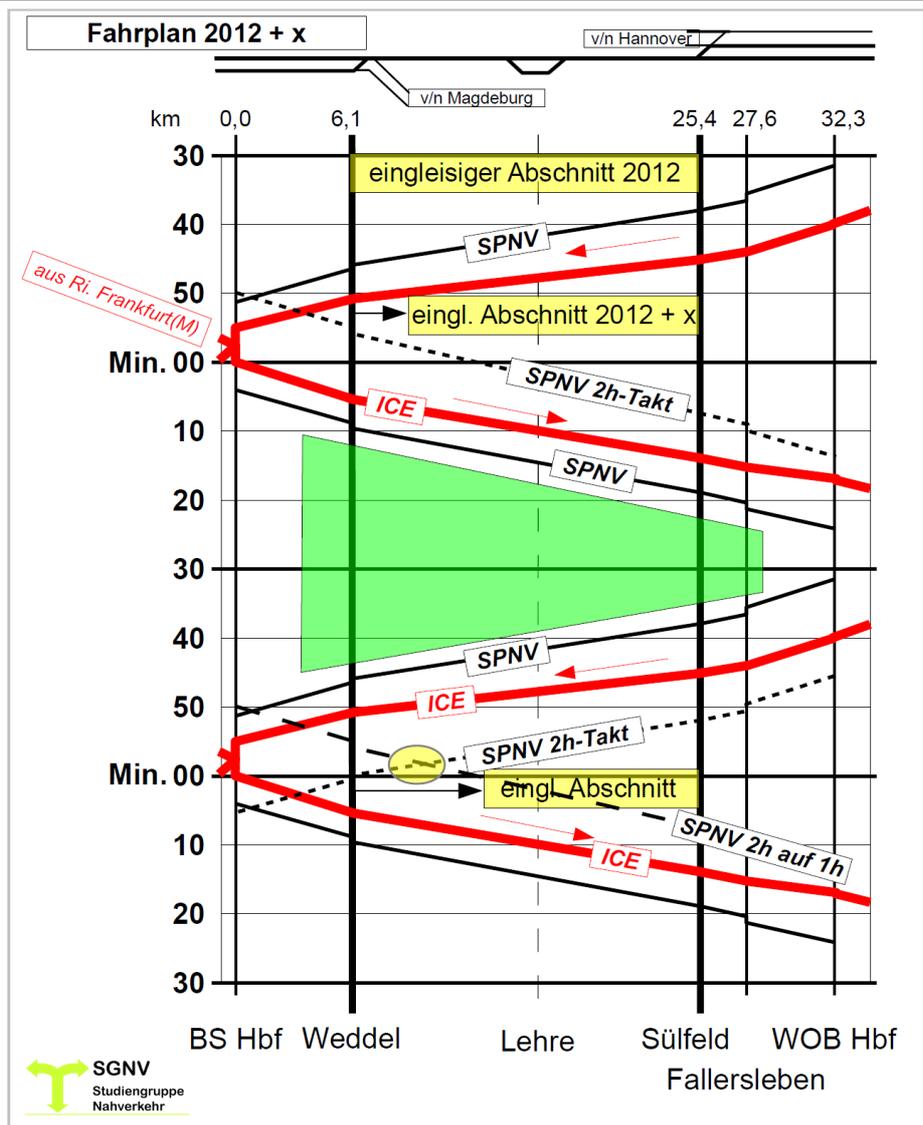
**Auch die wichtige „Über-Eck-Verbindung“ aus dem Raum „Helmstedt – Königslutter – Schandelah“ nach „Fallersleben – Wolfsburg“ wird möglich.** So gibt es zwischen Königslutter und Wolfsburg immerhin werktäglich 9.026 Personenfahrten, davon 3.750 Pendlerfahrten (Stand 2007, siehe NVP 2008 für den Großraum Braunschweig Seite 41).

Dazu muss aber die Regionalbahn (Magdeburg -) Helmstedt – Braunschweig entsprechend dem SGNV-Vorschlag verschoben werden (siehe Abbildung 5). Gleichzeitig würden den Bürgerinnen und Bürgern aus dem Raum „Helmstedt – Königslutter - Schandelah“ stündlich eine preiswerte Fahrmöglichkeit mit dem Nahverkehr nach Peine und in die eigene Landeshauptstadt Hannover ermöglicht werden (und zurück). Die Bürgerinnen und Bürger aus diesem Bereich kommen heute zwar gut und schnell nach Dreileben-Drackendstedt und Magdeburg, aber nicht nach Peine und Hannover.



**Was bedeutet diese Verlegung des Nahverkehr nach Wolfsburg aber für die betriebliche Situation auf der eingleisigen Weddeler Schleife? Bleibt der Fahrplan instabil?**

Für die Fachkundigen wird dieses zunächst in der folgenden Abbildung 6 als Bildfahrplan dargestellt und danach erklärt.



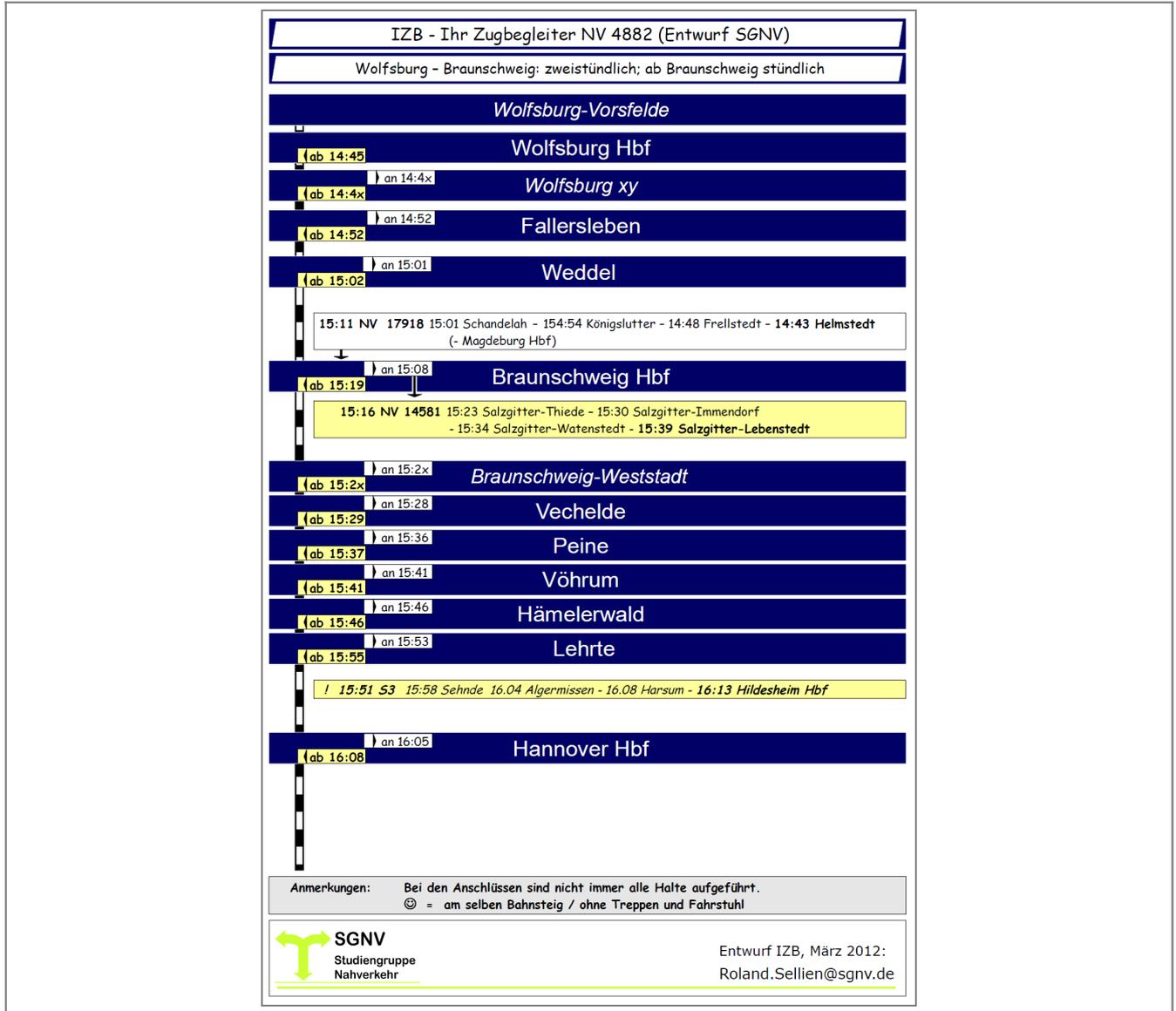
**Abbildung 6: Bildfahrplan „effektiv“**

Keine „Weitergabe“ der Verspätung und „viel Platz“ für beispielsweise Güterverkehr

Wird der Fahrplan nicht nach dem „Ping-Pong-Verfahren“ gestaltet, sondern vergleichbar einer Baustelle auf einer zweispurigen Straße, bei dem nicht immer nur ein Pkw, sondern mehrere Pkws durch die Baustelle (den „eingleisigen Abschnitt“) geführt werden, also effektiv, so ergibt sich plötzlich eine recht leistungsfähige Weddeler Schleife.

- Der stündliche SPNV (in der Grafik als „SPNV“ gekennzeichnet), verkehrt kurz vor bzw. nach dem ICE. Positiver Nebeneffekt ist die verbesserte Vernetzung, wie im IZB in Abbildung 4 dargestellt.
- Dadurch wird der Fahrplan stabiler, da keine Verspätung mehr auf die Gegenrichtung übertragen wird.
- Der Bildfahrplan ist „aufgeräumt“, so dass ein relativ großes Zeitfenster für langsamere Güterzüge oder zusätzliche Fernzüge entsteht (großer hellgrüner Bereich).
- Auch könnte bereits heute ein zusätzlicher (dem Stundentakt überlagerter) 2h-Takt zwischen Braunschweig und Wolfsburg angeboten werden („SPNV-2h-Takt“).
- Die Verdichtung auf einen Stundentakt („SPNV 2h auf 1h“) wäre dann erst mit einem zweigleisigen Ausbau Weddel – Lehre möglich.

Nun würde nach diesem Fahrplan die zusätzliche zweistündliche Verbindung zwischen Braunschweig und Wolfsburg im Abstand von nur rund 15 Minuten zur stündlichen Verbindung fahren (mit einer Zweigleisigkeit Weddel – Lehre könnte dieser Abstand etwas vergrößert werden). Doch ein 30-Minuten-Takt wäre in dieser Relation nicht angebracht, wie der folgende IZB zeigt: Es würden nicht die fehlenden Vernetzungen hergestellt.



**Abbildung 7: IZB, Ihr Zugbegleiter, Wolfsburg – Braunschweig Hbf – Peine - Hannover**  
Herstellung der fehlenden Vernetzungen.

**Hinweis: Gegenrichtung vergleichbar.**

**Eine andere Frage ist, ob ein Halbstundentakt bzw. 2 Züge pro Stunde zwischen Braunschweig und Wolfsburg derzeit überhaupt gerechtfertigt sind.**

Im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe sind zur Herstellung gleichwertiger Angebotsqualitäten sogenannte Schwellenwerte für das Angebot gebildet worden. Als Vergleichsgröße wird dazu die Nachfrage im Querschnitt herangezogen (siehe Abbildung 8).

### 4.3 Bedienungshäufigkeit / Taktfolge

Bedienungshäufigkeit  
an Nachfrage ausrichten

Neben den Verbindungen ist für die Fahrgäste, vor allem die Pendler, die Bedienungshäufigkeit bzw. die Taktfolge entscheidend für die Verkehrsmittelwahl. Mit der Einführung des integralen Taktfahrplans (ITF NRW) im Jahr 1998 wurde landesweit der Stundentakt Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr und Samstag von 7 bis 16 Uhr sowie der Zweistundentakt Samstag von 16 bis 20 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 10 bis 20 Uhr als Mindestangebot festgelegt. Aufgrund der Weiterentwicklung des ITF nach der ursprünglichen Feststellung dieses Grundstandards im Jahr 1998 haben sich das SPNV-Angebot, die Akzeptanz und die Nachfrage im SPNV deutlich verändert. Auf vielen Strecken besteht daher aufgrund der verkehrlichen Anforderungen ein dichteres Angebot durch eine Taktverdichtung oder mehrere Linien. Ausgerichtet an den Nachfragezahlen werden im Folgenden die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit zur Erreichung eines Zielstandards im NWL dargestellt.

Schwellenwerte  
zur Herstellung  
gleichwertiger  
Angebotsqualitäten

Dazu wird für geeignete Streckenabschnitte jeweils der durchschnittliche Querschnitt als Reisenden-km je km Betriebslänge (Rkm/kmBL) festgestellt. Zur Herstellung gleichwertiger Angebotsqualitäten im NWL und in NRW werden folgende Schwellenwerte gebildet:

7.500 und mehr Rkm/kmBL	mindestens 3 stündliche Verbindungen
3.000 bis unter 7.500 Rkm/kmBL	2 stündliche Verbindungen
2.000 bis unter 3.000 Rkm/kmBL	Stundentakt mit HVZ-Verdichtung oder zusätzlichem Zweistundentakt
500 bis unter 2.000 Rkm/kmBL	Stundentakt
unter 500 Rkm/kmBL	Stundentakt, in begründeten Fällen Zweistundentakt

**Abbildung 8: Bedienungshäufigkeit im NVP NWL ([NWL, 2011, S. 69])**  
Halbstundentakt erst ab etwa 3.000 Reisenden/km!

Derzeit liegt die Nachfrage zwischen Braunschweig und Wolfsburg bei rund 1.900 Reisenden (siehe oben). Demnach wäre ein Stundentakt ausreichend.

Nun ist allerdings das Potenzial zwischen Braunschweig bzw. der Region und Wolfsburg sehr hoch. Alleine zwischen Braunschweig und Wolfsburg werden werktäglich 30.000 Personenfahrten unternommen (Nahverkehrsplan 2008 für den Großraum Braunschweig S. 41). Insofern wäre ein zusätzlicher, dem Stundentakt überlagerter, und richtig gelegter Zweistundentakt gerechtfertigt.

### Exkurs Platzkapazität

Neben dem Takt ist es ein wesentliches Qualitätsmerkmal, dass die Kunden nicht stehen müssen. Attraktive Fahrzeuge, wie sie der ZGB in seinem Konzept 2014+ vorsieht, sind natürlich auch nur dann attraktiv, wenn sie genügend Sitzplätze auch zur Hauptverkehrszeit bieten und diese Sitzplätze auch entsprechend Beinfreiheit bieten. Es soll daher im Folgenden davon ausgegangen werden, dass der ZGB nur Fahrzeuge bestellt bzw. ausschreibt, die minimal den Sitzplatzabstand der heutigen Fahrzeuge haben. Zugrunde gelegt werden die heute auf der Strecke Wolfsburg – Hannover eingesetzten Elektrotriebfahrzeuge der Baureihe 425 (ET 425) und die in Braunschweig eingesetzten Doppelstockwagen (Dosto).

Wenn die Eisenbahn, gerade im Verkehr von und nach Wolfsburg zur Hauptverkehrszeit, die Straßen ansatzweise entlasten soll, dann muss sitzplatzmäßig nicht „gekleckert“, sondern „geklotzt“ werden.

Prinzipiell ist das kein Problem, da dann einfach der Zug um einige Wagen verlängert wird. Doch zwischen Braunschweig und Wolfsburg gibt es da zwei Probleme, die dieses verhindern. Das sind die Bahnsteiglängen in Weddel und Wolfsburg Hbf Gleis 8 (= Hausbahnsteig, wo die Züge heute von und nach Braunschweig fahren), die nur 140 m betragen.

Damit ergibt sich die maximale Sitzplatzkapazität für Züge zwischen Braunschweig und Wolfsburg mit Halt in Weddel und Wolfsburg Hbf Gleis 8 derzeit zu:

**Sitzplätze 1. und 2. Klasse (einschließlich Klappsitzen):**

**1) Basis: 2 x ET 425: 412 Sitzplätze** (davon 60 Klappsitze)

**2) 5 Dosto-Wagen: rund 600 Sitzplätze** (davon 74 Klappsitze)

Der Klappsitzbereich ist genau genommen der „Fahrrad- und Kinderwagenbereich“. Werden hier nun wie vorgesehen Fahrräder, Kinderwagen oder Rollstühle befördert, reduziert sich das Sitzplatzangebot im (einstöckigen) Elektrotriebwagen recht schnell und es kommt zu Qualitätseinschränkungen für die zahlenden Kunden.

**Fazit:**

Es konnte gezeigt werden, dass mit einer richtigen Lage des Nahverkehrs auf der eingleisigen Weddeler Schleife zwischen Braunschweig und Wolfsburg bereits heute sowohl die Anschlusssituation wesentlich verbessert, als auch die Zahl der Verbindungen erhöht werden kann. Gleichzeitig wird zusätzlich Platz für langsamere Güterzüge oder zusätzliche Fernzüge geschaffen.

Die Aussage von ZGB-Verbandsdirektor Hennig Brandes in der Pressemitteilung vom 21.12.2011 (siehe oben), dass mehr als ein Stundentakt mit der derzeitigen Infrastruktur nicht fahrbar ist, ist also nicht korrekt. Der ZGB (Zweckverband Großraum Braunschweig) könnte hier das Angebot bereits heute verbessern. Warum er dieses nicht tut, muss der ZGB erklären. Und solange der ZGB hier nicht das Angebot erhöht, obwohl es auf der bestehenden Infrastruktur möglich ist, wird auch eine Forderung nach einem 30-Minuten-Takt wirkungslos bleiben.

Unabhängig davon sollte ein zweigleisiger Ausbau der Weddeler Schleife mindestens im Abschnitt Weddel – Lehre angestrebt werden, so dass das Angebot noch weiter verbessert werden kann.

Die Eingleisigkeit der Weddeler Schleife ist also nicht das Problem. Denn es kann infrastrukturseitig bereits heute ein Stundentakt plus Überlagerung (zusätzliche Züge) angeboten werden. Die Eingleisigkeit ist sicher nicht optimal, aber hier kein Problem. Denn sie beträgt nur 7 Minuten und 50 Sekunden.

Wirkliche Probleme oder Problemstrecken sind an anderer Stelle im ZGB-Gebiet vorhanden, beispielsweise dort, wo die Eingleisigkeit über 100 Minuten beträgt. Dieses aber soll im zweiten Teil aufbereitet werden.

## Abkürzungen

a	Jahr
B+R	Bike and Ride
Einzelf.	Einzelfahrt
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
Fg	Fahrgäste
Fz	Fahrzeug
H+R	Hin und zurück
HVZ	Hauptverkehrszeit
KBS	Kursbuchstrecke
Kfz	Kraftfahrzeug(e) (Pkw, Lastkraftwagen, Busse, Zugmaschinen, Krafträder)
km	Kilometer
LK	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag
Moka	Monatskarte
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (hier nur Tram, U-Bahn und Bus. Eisenbahn = SPNV)
ÖPV	Öffentlicher Personenverkehr (Nah- und Fernverkehr)
ÖV	Öffentlicher Verkehr (Fern- und Nahverkehr mit Eisenbahn, Tram und Bus)
P+R	Park and Ride
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
PV	Personenverkehr
V	Geschwindigkeit
Wt	Werktag (Mo - Fr)
Sa	Sonnabend
So	Sonntag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr (nur Eisenbahn, nicht Tram und U-Bahn)
ZGB	Zweckverband Großraum Braunschweig

## Literatur- und Quellenverzeichnis

Titelfoto: Roland Sellien

- [BD Han, 1988] Bundesbahndirektion Hannover: DB-Programm Niedersachsen. Hannover im April 1988.
- [LNVG, 2010] LNVG, Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH: 2013<sup>+</sup>, Konzept zum Schienenpersonennahverkehr. Langfassung als PDF-Datei. Hannover, März 2010. unter „Broschüren und Flyer“ auf <http://www.lnvg.de/downloads/>
- [NWL, 2011] NWL, Nahverkehr Westfalen-Lippe: Nahverkehrsplan <http://www.nwl-info.de/aktuelles/2011/10/26/nahverkehrsplan.php>
- [Sellien, 2010] Sellien, Roland: Gedanken und Fragen zu SPNV, ÖPNV und RSB im Großraum Braunschweig bereits g. 23.09.2010. <http://www.vcd.org/nds/themen/SPNV/regiostadtbahnbs/regiostadtbahnbs.htm>
- [Sellien, 2012-1] Sellien, Roland: Schnelle Schließung einer mitteleuropäischen Schnellbahnstreckenlücke: Nord-Süd statt Ost-West. In „Umweltzeitung, das Umweltmagazin für die Region Braunschweig“, 19. Jahrgang, März/April 2012, S. 18, 19.
- [Sellien, 2012-2] Interview mit dem Verkehrsexperten Roland Sellien auf [www.braunschweig-spiegel.de](http://www.braunschweig-spiegel.de) am 15. März 2012: Die Stadt kann was tun, sie muss nur wirklich wollen. [http://www.braunschweig-spiegel.de/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2648:interview-mit-verkehrsexperten-die-stadt-kann-was-tun-sie-muss-nur-wirklich-wollen&catid=69:politik-kategorie-stadtentwicklung](http://www.braunschweig-spiegel.de/index.php?option=com_content&view=article&id=2648:interview-mit-verkehrsexperten-die-stadt-kann-was-tun-sie-muss-nur-wirklich-wollen&catid=69:politik-kategorie-stadtentwicklung)
- [ZGB-NVP, 2008] Zweckverband Großraum Braunschweig: Nahverkehrsplan 2008 für den Großraum Braunschweig.
- [ZGB, 2011-1] Zweckverband Großraum Braunschweig, 24. Sitzung des Ausschusses für Regionalverkehr am 09.02.2011: Protokoll der Sitzung einschließlich Folien-Präsentation „Regionalbahnkonzept 2014+ für den Großraum Braunschweig. Präsentation PDF-Seite 14 – 37 entsprechend Folie 1 – 24 der Präsentation. Download unter: [http://www.zgb.de/barrierefrei/content/sitzungsinformation/termine\\_2011.php](http://www.zgb.de/barrierefrei/content/sitzungsinformation/termine_2011.php)
- [ZGB, 2011-2] Pressemitteilung des ZGB vom 21.12.2011  
Zweckverband fordert: Bund muss Priorität auf 2. Gleis für Weddeler Schleife setzen  
Bundesverkehrswegeplan muss halbstündliche SPNV-Verbindung zwischen Braunschweig und Wolfsburg berücksichtigen  
[http://www.zgb.de/barrierefrei/content/aktuelles/pj\\_211211.shtml](http://www.zgb.de/barrierefrei/content/aktuelles/pj_211211.shtml)