

Der Eisenbahnpersonenverkehr im Großraum Braunschweig

Eine Trilogie mit vier Teilen

Eine Region wird vernetzt (2/3):
**109 Minuten lange Eingleisigkeit und
eine fast tote Strecke ins lebende Stedt.**



Wäre man damals der Forderung der IHK Braunschweig und anderen nachgekommen, der ICE/IC könnte heute von (Kiel – Hamburg –) Uelzen über Gifhorn nach Braunschweig fahren.

Veröffentlicht November 2012
auf 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 (2/3)

(2) [109 Minuten lange Eingleisigkeit](#) und [eine fast tote Strecke ins lebende Stedt.](#)

Während die keine acht Minuten lange Eingleisigkeit der Weddeler Schleife im Zentrum der Aktivitäten steht, ist es um die 109 Minuten lange Eingleisigkeit Braunschweig – Gifhorn - Uelzen recht ruhig. Da die derzeitige Infrastruktur nur den heutigen Fahrplan als maximales Angebot zulässt, muss für ein besseres Angebot auf alle Fälle investiert werden. Die Frage ist, welches Angebot in Zukunft gefahren oder wie sich die Strecke entwickeln soll. Da aus einem Trabbi durch An- oder kleineren Umbau kein schicker Golf wird, sollte das Betriebskonzept komplett überarbeitet werden. Das Fahrgastpotenzial ist vorhanden, wie die Untersuchungen zur einst geplanten RegioStadtBahn gezeigt haben. Mit einem Rundum-Anschluss in Gifhorn, neuen Haltestellen wie beispielsweise in Isenbüttel oder Braunschweig-Kralenriede, attraktiven Anschlüssen im geplanten neuen Verknüpfungspunkt Braunschweig-Gliesmarode wie auch in Braunschweig Hbf und Uelzen, kann eine sehr hohe Nachfrage erreicht werden. Die Entwicklung eines integrierten Betriebs- und Baukonzeptes ist sehr schwierig. Daher bedarf eher diese Strecke einer hohen Aufmerksamkeit und eines verstärkten Engagements.

Auf der Strecke ins lebende Stedt ist zwar nur der Abschnitt Salzgitter-Drütte – Salzgitter-Lebenstedt eingleisig, dennoch ist die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit unter drei Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen sehr gering („fast tot“). Und das, obwohl die Verkehrsbeziehungen zwischen Salzgitter und Braunschweig höher und intensiver sind, als zwischen Wolfsburg und Braunschweig.

Doch ein qualitativ und quantitativ schlechtes Angebot lockt keine zahlenden Kunden in die Bahn. So bestehen in Braunschweig Hbf von und nach Salzgitter-Lebenstedt jeweils Anschlüsse in unterschiedlichen Relationen. Damit ist die Strecke „isoliert“. Zusätzlich bestehen im Angebot Lücken bis zu drei Stunden, obwohl ein Stundentakt infrastrukturseitig gefahren werden kann. Wie auf der Strecke nach Uelzen besteht auch hier ein sehr hohes Fahrgastpotenzial.

Für beide Strecken gilt es daher, ein zukunftsweisendes integriertes Betriebs- und Baukonzept zu erstellen, welches in mehreren Abschnitten umgesetzt werden kann.

Eine Region wird vernetzt (2/3)

109 Minuten lange Eingleisigkeit und

eine fast tote Strecke ins lebende Stedt.

I) 109 Minuten lange Eingleisigkeit

„DIE NORD-SÜD-EISENBAHN MUSS KOMMEN

Gegenstand ernster Sorge ist aber nach wie vor der Eisenbahnverkehr. Dies gilt besonders für die mangelhafte Einschaltung in den großen Nord-Süd-Verkehr. Immer wieder hat die Industrie- und Handelskammer [...] auf diesen Mangel hingewiesen. Daß es zwischen zwei großen Städten, wie Hamburg und Braunschweig, zwischen denen sich ein fast völlig ebenes Gelände ausbreitet, bis heute noch keine ausgebaute, d. h. mit modernsten Sicherungsanlagen versehene Schnellbahnstrecke gibt, dürfte in Mitteleuropa nicht noch ein zweites Mal vorkommen. [...] Die für die wirtschaftliche Entwicklung des Braunschweiger Raumes so hemmende Abseitslage, hervorgerufen durch die Vorbeiführung der Strecke Berlin – Stendal – Hannover und durch die Bevorzugung des Nord-Süd-Verkehrs auf der überlasteten Nord-Süd-Strecke über Hannover, muß überwunden werden. Zu diesem Zwecke fordert die Vollversammlung nachdrücklich – im Anschluß an die Eröffnung unseres Durchgangsbahnhofs – den Ausbau einer Schnellzug- und Schnellgüterzugstrecke zwischen Braunschweig und Uelzen, um die Direktverbindung zwischen der Küste (Lübeck, Hamburg, Bremen) über Braunschweig nach Süd- und Südwestdeutschland herzustellen und den für den Export so bedeutungsvollen Wirtschaftsraum Braunschweig / Salzgitter / Goslar / Wolfsburg kürzer, schneller und billiger an Hamburg und seinen Hafen anzuschließen.“ [IHK BS, 1960, S. 78]

Was für eine bemerkenswerte Forderung der IHK Braunschweig aus dem Jahre 1960. Zumal die Strecke Berlin – Stendal – Hannover noch keine leistungsfähige Hochgeschwindigkeitsstrecke war und sie durch entsprechendes Handeln der regionalen Politik und Wirtschaft mit dem Ausbau noch über Braunschweig hätte geführt werden können. Prinzipiell hat sich an der Darstellung der IHK Braunschweig bis heute nichts geändert. Die Probleme im Nord-Süd-Eisenbahnverkehr sind auch heute noch vorhanden.

Doch „hätte“, „könnte“ oder „wenn“, das scheint nun alles Geschichte zu sein. Die Nord-Süd-Anbindung der Region Braunschweig soll nun über eine Autobahn Wolfsburg – Lüneburg erfolgen. Und dieses in einer Zeit, in der die Kraftstoff- und Rohölpreise überdurchschnittlich steigen. Nach dem Ende der jahrzehntelang bearbeiteten Pläne für eine RegioStadtBahn (RegioTram), stellt sich nun die Frage, was mit der Nord-Süd-Verbindung Braunschweig – Gifhorn – Uelzen passieren soll.

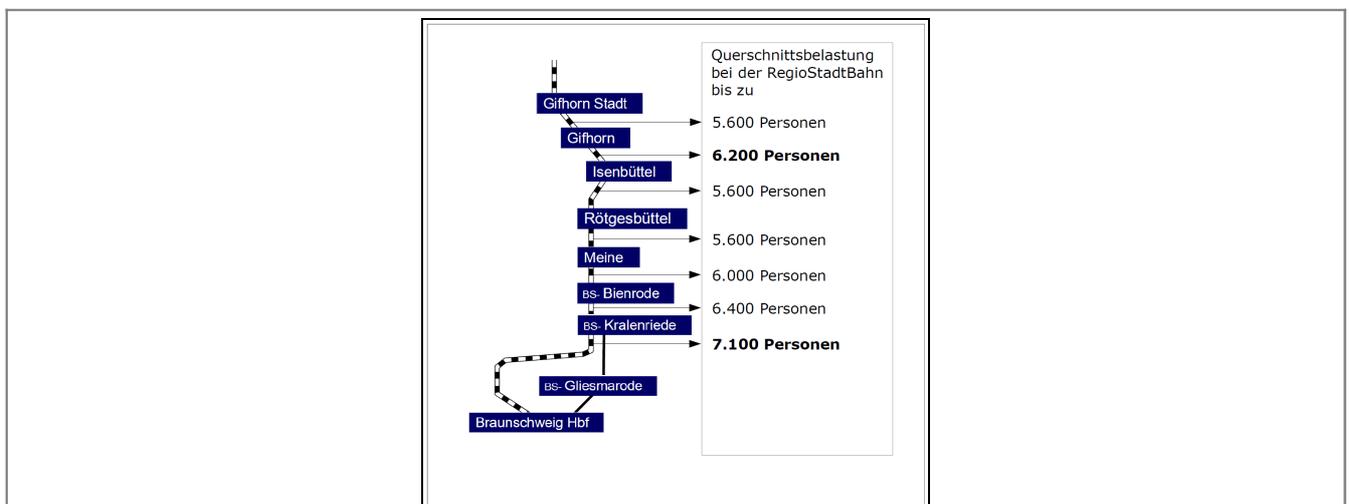


Abbildung 1: Mögliche Fahrgastnachfrage im Nahverkehr zwischen Braunschweig und Gifhorn
Mit der RegioStadtBahn direkt in die Braunschweiger Innenstadt, ohne Fernverkehr. (Quelle [ITP, 2002])

Was soll nach dem Ende der RegioStadtBahn-Planung mit der Strecke (Harz/Salzgitter-) Braunschweig – Gifhorn – Uelzen (- Hamburg) passieren?

Nachdem nun weder eine schöne Schnellbahnverbindung realisiert worden ist, noch ein sehr attraktives Angebot im Nahverkehr mit einer RegioTram, stellt sich die Frage, wie es weiter gehen soll. Denn wie Abbildung 1 zeigt, besteht zwischen Braunschweig und Gifhorn ein sehr hohes Potenzial, um eine hohe Nachfrage zu erreichen.

Was beabsichtigt der ZGB?

Derzeit sind folgende Vorhaben bekannt:

- 1) Die Einrichtung eines Stundentaktes zwischen Braunschweig und Uelzen. Dieses ergibt sich aus den geplanten Ausbauten in Rötgesbüttel und Bad Bodenteich.
- 2) Die angedachte Einrichtung eines zusätzlichen Haltes „Braunschweig Nord“ (Bienrode).
- 3) Der Ausbau der Bahnhöfe Braunschweig-Gliesmarode und Gifhorn Stadt zu Verknüpfungspunkten zwischen dem SPNV (Schienenpersonennahverkehr) und dem ÖPNV (Öffentlichen Personennahverkehr, Bus und Tram). [ZGB, 2011, S. 31,32/Folie 18, 19]

Bewertung der ZGB-Pläne

- 1) Die Einrichtung eines 1h-Taktes ist nicht verkehrt. Das Problem ist hier allerdings die isolierte Betrachtung der Strecke. Wichtige Anschlüsse zur Gewinnung neuer zahlender Kunden bleiben unberücksichtigt. So sollen in Gifhorn nur Anschlüsse Richtung Norden (Gifhorn Stadt), aber nicht Richtung Süden (Isenbüttel, Meine) hergestellt werden und auch in Braunschweig Hbf werden die Anschlüsse an die ICE-Züge wahrscheinlich nicht erreicht.
- 2) Zusätzliche Halte sind ebenfalls zu begrüßen. Doch es muss die Frage beantwortet werden, warum gerade Bienrode und nicht (auch) Kralenriede und Isenbüttel.
- 3) Der Ausbau bzw. die Neueinrichtung von Verknüpfungspunkten ist ebenfalls nicht verkehrt. Allerdings ist hier nicht die bauliche Substanz oder Schönheit der Bahnhöfe das Problem, sondern die intelligente Fahrplangestaltung und das Fahrtenangebot beim SPNV. Wenn 15 Minuten auf den Anschluss gewartet werden muss, steigt niemand um.
Bei Gifhorn Stadt stellt sich die Frage, warum ausgerechnet diese Station ausgebaut werden soll und nicht Gifhorn, wo zusätzlich die wichtige SPNV-Linie Hannover – Gifhorn – Wolfsburg hält. Sollen die Kundinnen und Kunden mit dem Bus nach Gifhorn Stadt fahren, dort in den SPNV nach Gifhorn umsteigen und dann nochmals nach Wolfsburg oder Hannover umsteigen? Das lockt keine zusätzlichen zahlenden Fahrgäste in den SPNV.

Die geplante Einrichtung eines Stundentaktes ist längst überfällig, weil Standard. So wie ein sparsamer Motor noch kein attraktives Auto ausmacht, so ist allerdings ein Stundentakt an sich noch kein Merkmal für ein attraktives Angebot. Beispielsweise fährt zwischen Bad Harzburg und Braunschweig zwischen allen Bahnhöfen jeweils ein Zug pro Stunde. Aber man kommt trotzdem nur alle zwei Stunden von Bad Harzburg nach Braunschweig.

Was ist der Grund? Fehlende Anschlüsse in Vienenburg.

Analyse der Strecke

Nachdem die Eingleisigkeit, wie beispielsweise bei der Weddeler Schleife, als das „allgemeine“ Hemmnis für einen guten Schienenpersonennahverkehr ausgemacht worden ist, soll zunächst ein Blick auf die Streckeninfrastruktur geworfen werden.

Streckeninfrastruktur

Die Streckeninfrastruktur lässt nur den heutigen 2h-Takt mit zusätzlich abschnittsweise einigen ungünstig gelegenen Zügen zu. Mehr geht derzeit nicht. Dieses liegt an folgenden Punkten:

- wenige Kreuzungsstellen
- lange Zugfolgezeiten (zeitlicher Abstand zwischen zwei Zügen in die gleiche Richtung) durch den Rückbau von Signalen/Zugfolgestellen
- geringe zulässige Höchstgeschwindigkeit (max. 80 km/h) (Braunschweig - Wieren)
- komplett eingleisig zwischen Braunschweig und Uelzen

In der folgenden Tabelle 1 ist dieses einmal mit Maß und Zahl und zusätzlich im Vergleich zur Weddeler Schleife dargestellt.

	Braunschweig – Uelzen	Weddeler Schleife
Länge der Eingleisigkeit	109 Minuten	unter 8 Minuten
Abstand der Kreuzungsstellen	bis zu 31 Minuten	rund 4 Minuten
Zugfolgezeit *)	rund 20 Minuten	rund 2 Minuten
max. zul. Höchstgeschwindigkeit	80 km/h **)	160 km/h

Tabelle 1: Streckenparameter Braunschweig – Uelzen und Weddeler Schleife

*) Die Zugfolgezeit ist die Zeit, in der ein Zug dem anderen in die gleiche Richtung folgen kann.
 **) zwischen Braunschweig und Wieren

Das Problem ist daher nicht die Weddeler Schleife, auf der mit einer richtigen „Software“, sprich Betriebskonzept, die Leistungsfähigkeit wesentlich erhöht werden kann, sondern die Strecke nach Uelzen, wo Hopfen und Malz verloren sind. Da hilft nur komplett anpacken und „neu“ bauen. So wie es die LNVG, die Landesnahverkehrsgesellschaft mbH, mit der Strecke (Hannover -) Bennemühlen – Soltau(Han) – Buchholz(Nordheide) gemacht hat. Schließlich wird aus einem Trabbi durch An- und kleinere Umbauten auch kein schickes modernes Auto der Golf-Klasse.

Lohnt sich das überhaupt? Stichwort Fahrgastpotenzial

Wie in der Abbildung 1 gezeigt, ist das mögliche Potenzial (nicht zu verwechseln mit der realen Nachfrage) im Abschnitt Braunschweig – Gifhorn sehr hoch. Zum Vergleich: Zwischen Braunschweig und Wolfsburg lag die Nachfrage 2011 werktags (Mo-Fr) bei rund 3.000 Fahrgästen. Auch wenn den Zahlen der Abbildung 1 die RegioTram zugrunde liegt, die direkt in die Braunschweiger Innenstadt gefahren wäre, so zeigen sie doch, dass in dieser Relation eine erheblich größere Nachfrage möglich sein kann, wenn das Angebot stimmt. Eine richtig umgesetzte attraktive Eisenbahnverbindung fährt zwar nicht direkt in die Braunschweiger Innenstadt, doch u. a. mit einer kundenfreundlich gestalteten Umsteigeanlage in Braunschweig-Gliesmarode kann wesentliches für ein kundenfreundliches Angebot erreicht werden. Auch sollte bedacht werden, dass im 1-km-Einzugsbereich um den Bahnhof und geplanten Verknüpfungspunkt Braunschweig-Gliesmarode 18.700 Einwohner leben [ZGB-NVP, 2008, S. 100]. Diese wären mit der RegioStadtBahn nicht an diese Nord-Süd-Verbindung angeschlossen worden. Auch ermöglicht die Eisenbahn eine schnelle Verbindung Harz/Wolfenbüttel/Salzgitter – Braunschweig-Gliesmarode – Gifhorn – Uelzen, während die RegioStadtBahn, bezogen auf Durchreisende, einen sehr langen zeitlichen Umweg über die Braunschweiger Innenstadt gefahren wäre.

Dieses ist kein Argument gegen ein RegioTram-System, sondern soll nur zeigen, dass eine Eisenbahn über Braunschweig-Gliesmarode auch Vorteile hat bzw. eine andere Zielgruppe bedient. Ideal wäre daher ein Kombiangebot aus RegioTram und Eisenbahn!

Eine attraktive Eisenbahnverbindung (Harz/Wolfenbüttel/Salzgitter-) Braunschweig – Gifhorn – Uelzen (- Hamburg) wird nicht an die prognostizierte sehr hohe Nachfrage der RegioTram heranreichen. Doch es darf im Umkehrschluss nicht der Fehler gemacht werden, dass eine sehr hohe Nachfrage mit der Eisenbahn nicht erreicht werden kann. Mit anderen Worten: Gerade die Strecke Braunschweig – Gifhorn – Uelzen bedarf hoher Aufmerksamkeit und eines verstärkten Engagements.

Was ist also zu tun?

Der Ausbau zu einer Schnellbahnverbindung (Harz – Wolfenbüttel -) Braunschweig – Gifhorn – Hamburg ist derzeit wenig realistisch, auch wenn das Potenzial dazu offenbar gegeben ist, wie die Autobahnplanung Wolfsburg – Lüneburg zeigt.

Nach dem Ende der RegioStadtBahn muss nun diskutiert werden, wie sich diese Strecke bzw. das Angebot entwickeln soll und welche Optionen möglich sein müssen.

Hier soll zunächst ein aufwärtskompatibles SPNV-Betriebs- und Baukonzept skizziert werden. Randbedingungen und Ziele eines solchen Betriebskonzeptes sind dabei

1. der Anschluss vom/zum SPNV (metronom) in Uelzen nach/von Hamburg,
2. Anschluss in Gifhorn in der Relation Uelzen – Wittingen – Gifhorn – Wolfsburg/Hannover,
3. Anschluss in Gifhorn in der Relation Braunschweig – Meine – Isenbüttel – Wolfsburg/Hannover,
4. Anschluss in Braunschweig Hbf von/zu den ICE-Zügen nach Berlin und Frankfurt(M), den IC-Zügen und/oder den NV-Zügen nach Hannover und
5. eine Durchbindung der Züge in Braunschweig Hbf ohne langen Aufenthalt Richtung Süden (Harz oder Salzgitter)
6. Mindestens zwei Züge pro Stunde und Richtung in Braunschweig-Gliesmarode, so dass eisenbahnseitig die Voraussetzungen für einen sehr gut genutzten Verknüpfungspunkt gegeben sind.

In der folgenden Abbildung 2 ist dazu eine Fahrplanskizze dargestellt, wie ein Fahrplan mit Rundum-Anschluss in Gifhorn und Verstärkerfahrten zwischen Braunschweig und Gifhorn zur Anbindung an den Fernverkehr in Braunschweig Hbf aussehen könnte.

Diese Fahrplanskizze soll nur als Idee und Diskussionsgrundlage dienen. Denn ein oder das fertige Betriebskonzept würde den Rahmen dieses Artikels übersteigen. Insofern sind auch verschiedene Varianten mit aufgeführt. Bevor irgendetwas an der Strecke Braunschweig – Wieren (- Uelzen) in die Wege geleitet wird, muss ein kundenfreundliches und innovatives Betriebskonzept für die gesamte Strecke + Anschlüssen erarbeitet werden. Schließlich bestimmt dieses bzw. der dazu notwendige Ausbau das Mobilitätsangebot und die Entwicklungsmöglichkeiten der Region für viele Jahrzehnte.

Insbesondere die Anschlusssituation in Braunschweig Hbf Richtung Harz und Salzgitter ist hier nicht einfach zu lösen, da drei Strecken berücksichtigt werden müssen: nach Bad Harzburg/Goslar, nach Salzgitter Bad – Seesen und nach Salzgitter-Lebenstedt.



Auch an eine einfache Fahrradmitnahme (und natürlich Kinderwagenmitnahme) muss gedacht werden. Vor allem im ländlichen Raum, wo der Bus eher selten fährt.

12:32				ab				Wolfenbüttel				an				13:14			
12:xy				ab				Salzgitter-Lebenstedt				ab				13:xy			
12:44				an				Braunschweig- Rünigen / Stöckheim				ab				13:12			
▼ ICE an Minute 56 und 58																▲ ICE ab Minute 58 und 00			
▼ NV aus Hannover an Minute 41																▲ NV nach Hannover ab Minute 20			
▼ IC an Minute 09 (Han) und 49 (Leipzig)																▲ IC ab Minute 51 (Han) und 11 (Leipzig)			
A1 A2 A3 A4								Anschluss u. a.				A4 A1 A2 A3 A5							
...	11:48	12:10	12:18	12:26	12:48	13:48	↓	ab	Braunschweig Hbf	an	↑	12:52	13:09	13:09	13:42	14:09	...		
...	11:53	12:15	12:23	12:31	12:53	13:53	↓	an	Braunschweig-Gliesmarode (X)	ab	↑	12:47	13:04	13:04	13:37	14:04	...		
<i>Gliesmarode: Ausbau zum längeren zweigleisigen Abschnitt</i>																			
...	11:53	12:15	12:23	12:31	12:53	13:53	↓	ab	Braunschweig-Gliesmarode (X)	an	↑	12:47	13:03	13:03	13:37	14:03	...		
...	11:57	12:19	12:27	12:35	12:57	13:57	↓	an	Braunschweig-Kralenriede (X)	ab	↑	12:43	12:59	12:59	13:33	13:59	...		
<i>Kralenriede längerer zweigleisiger Abschnitt</i>																			
...	11:58	12:19	12:27	12:35	12:58	13:58	↓	ab	Braunschweig-Kralenriede (X)	an	↑	12:43	12:59	12:59	13:33	13:59	...		
...	12:02	12:23	12:31	12:39	13:02	14:02	↓	ab	Braunschweig-Bienrode	ab	↑	12:40	12:55	12:55	13:30	13:55	...		
...	12:09	12:30	12:38	12:46	13:09	14:09	↓	an	Meine (X)	ab	↑	12:31	12:48	12:48	13:21	13:48	...		
...	12:10	12:31	12:39	12:48	13:10	14:09	↓	ab	Meine (X)	an	↑	12:30	12:47	12:47	13:20	13:47	...		
...	12:15	12:36	12:44	12:53	13:15	14:15	↓	ab	Rötgesbüttel	ab	↑	12:24	12:41	12:41	13:14	13:41	...		
...	12:20	12:41	12:49	12:58	13:20	14:20	↓	ab	Isenbüttel	ab	↑	12:19	12:36	12:36	13:09	13:36	...		
...	12:25	12:46	12:54	13:03	13:25	14:25	↓	an	Gifhorn (X)	ab	↑	12:14	12:31	12:31	13:04	13:31	...		
<i>In Gifhorn Anschluss von/nach Wolfsburg und Hannover, ab jeweils Minute 30</i>																			
...	12:31	12:46	12:54	13:03	13:31	14:31	↓	ab	Gifhorn (X)	an	↑	12:14	12:25	12:25	13:04	13:25	...		
...	12:36	12:51	12:59	13:08	13:36	14:36	↓	an	Gifhorn Stadt (X)	ab	↑	12:09	12:20	12:20	13:20	13:20	...		
...	12:37				13:37	14:37	↓	ab	Gifhorn Stadt (X)	an	↑	12:17	12:17	12:17		13:17	...		
...	12:42				13:42	14:42	↓	ab	Triangel	ab	↑	12:12	12:12	12:12		13:12	...		
...	12:48				13:48	14:48	↓	ab	Neudorf-Platendorf	ab	↑	12:06	12:06	12:06		13:06	...		
...	12:55				13:55	14:55	↓	an	Wahrenholz (X)	ab	↑	11:59	11:59	11:59		12:59	...		
...	12:59				13:59	14:59	↓	ab	Wahrenholz (X)	an	↑	11:58	11:58	11:58		12:58	...		
...					14:03		↓	ab	Schönewörde	ab	↑	11:54	11:54	11:54			...		
...					14:07		↓	ab	Vorhop	ab	↑	11:50	11:50	11:50			...		
...	13:09				14:12	15:09	↓	ab	Knesebeck	ab	↑	11:45	11:45	11:45		12:48	...		
...	13:15				14:18	15:15	↓	an	Wittingen (X)	ab	↑	11:39	11:39	11:39		12:42	...		
...	13:15				14:19	15:15	↓	ab	Wittingen (X)	an	↑	11:38	11:38	11:38		12:42	...		
...	13:26				14:30	15:26	↓	an	Bad Bodenteich (X)	ab	↑	11:27	11:27	11:27		12:31	...		
...	13:29				14:32	15:29	↓	ab	Bad Bodenteich (X)	an	↑	11:25	11:25	11:25		12:27	...		
...	13:36		14:35		14:39	15:36	↓	ab	Wieren	ab	↑	11:12	11:18	11:18		12:20	...		
...	13:41		14:39		14:44	15:41	↓	ab	Stederdorf	ab	↑	11:08	11:13	11:13		12:15	...		
...	13:49		14:45		14:52	15:49	↓	an	Uelzen	ab	↑	11:02	11:06	11:06		12:08	...		

In Uelzen Anschluss von und nach Hamburg und Soltau(Han) – Bremen

Abbildung 2: Fahrplanskizze Braunschweig – Gifhorn – Uelzen

- mit Rundum-Anschluss in Gifhorn
 - Taktverdichtung und zusätzlichen Zugangsstellen zwischen Braunschweig und Gifhorn
 - keine Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Diskussion und Erklärung im Text.

Diskussion der Fahrplanskizze Braunschweig – Gifhorn – Uelzen

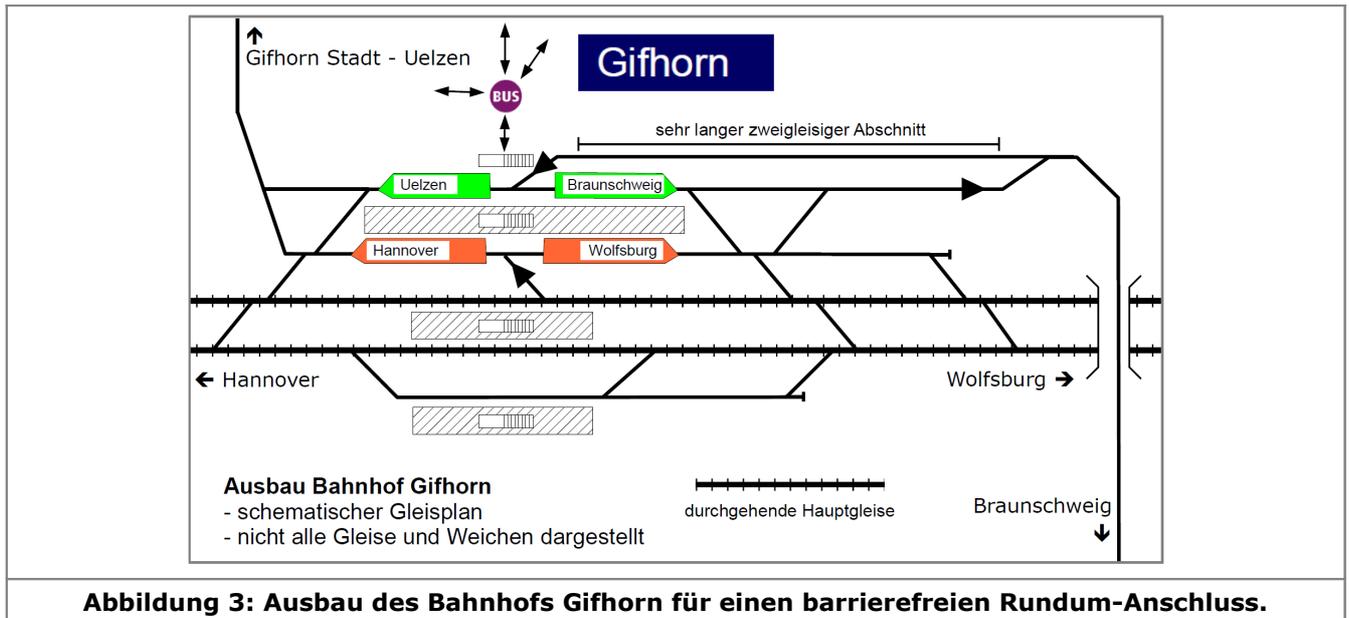
Schritt 1: 1h-Takt und zusätzliche Zugangsstellen

Zunächst müssen die notwendigen Randbedingungen bestimmt werden. Diese ergeben sich im Wesentlichen aus dem gewünschten zukünftigen Betriebskonzept. Damit können sich auch bei der Einrichtung eines Stundentaktes unterschiedliche Ausbaumaßnahmen ergeben. Die derzeitigen offiziellen Planungen scheinen in Gifhorn Anschlüsse nur in der Relation Hannover/Wolfsburg Richtung Norden, also Richtung Gifhorn Stadt – Wittingen – Uelzen, vorzusehen und insgesamt die Einrichtung nur einer neuen Zugangsstelle („Braunschweig Nord“/Bienrode). Die Anschlusssituation in Braunschweig Hbf ist nicht bekannt.

Gleicher Takt, aber andere Lage der Kreuzungsstellen

Um in Gifhorn auch die wichtigen Relationen Hannover/Wolfsburg Richtung Süden, also Isenbüttel – Meine – Braunschweig, herzustellen, kann zum einen der Takt auf 15 Minuten verdichtet werden, oder die Verknüpfung erfolgt „kurz und schnell“, indem am selben Bahnsteig der Rundum-Anschluss erfolgt, wie in Abbildung 3 einmal dargestellt. Weil ohne technische Hilfsmittel, wie Fahrstühle, barrierefrei und auf kürzestem Wege umgestiegen werden kann, bleiben die Aufenthaltszeiten relativ gering.

Mit diesem neuen Rundum-Anschluss in Gifhorn und den drei neuen Zugangsstellen in Isenbüttel und Braunschweig-Bienrode und -Kralenriede, wird eine Kreuzungsstelle in Bereich Braunschweig-Kralenriede notwendig, während die ZGB-Planung eine in oder bei Rötgesbüttel vorsieht.



Durch diese beiden gewünschten Randbedingungen (Rundum-Anschluss, drei neue Zugangsstellen), verschieben sich die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Braunschweig Hbf. Es ergibt sich allerdings der positive Nebeneffekt, dass damit gleichzeitig ein guter Übergang zum Nahverkehr von/nach Peine – Hannover möglich wird. Der Anschluss an die ICE- oder IC-Züge in Braunschweig Hbf muss daher mit einer weiteren Verbindung hergestellt werden. Da derzeit die ICE-Züge nicht erreicht werden (die Übergangszeit ist zu knapp), wird keine etablierte oder traditionelle Verbindung weggenommen, wie es beispielsweise mit der sehr gut nachgefragten Relation Salzgitter-Bad – Salzgitter-Ringelheim – Hildesheim – Hannover gemacht worden ist.

Welche Orte sollten neu angeschlossen werden?

Isenbüttel:

- 6.165 Einwohner im Jahr 2010 (wikipedia.de)
- Nachfragesprung nach oben (siehe Abbildung 1)

Braunschweig-Kralenriede:

- 3.768 Einwohner im statistischen Bezirk 45 im Jahr 2010 (www.Braunschweig.de),
- 5.613 Einwohner im Stadtbezirk 332 Schunteraue
- Gewerbegebiet
- Anbindung mit Bus zum Flughafen möglich

Braunschweig-Bienrode:

- 1.712 Einwohner im statistischen Bezirk 46 im Jahr 2010 (www.Braunschweig.de),
- 6.245 Einwohner im Stadtbezirk 112 Bienrode-Waggum-Bevenrode
- Anbindung mit Bus zum Flughafen möglich

Damit ist der 1h-Basistakt festgelegt (in Abbildung 2, Fahrplanskizze, fett markiert). Da für einen 1h-Takt auf dieser Strecke ohnehin investiert werden muss, stellt sich nicht die Frage, ob neue oder zusätzliche Kreuzungsstellen notwendig sind, sondern nur wo. Die Schwierigkeiten beginnen erst im Schritt zwei.

Schritt 2: Verstärkerfahrten und Herstellung der fehlenden Anschlüsse

Das Potenzial - und die damit verbundene mögliche sehr hohe Nachfrage im Abschnitt zwischen Braunschweig und Gifhorn - für zusätzliche Züge ist vorhanden, wie Abbildung 1 zeigt. Während auf der Weddeler Schleife trotz Eingleisigkeit bereits heute ein zusätzlicher 2h-Takt gefahren werden könnte, ist dieses zwischen Braunschweig und Gifhorn nicht möglich. Im Folgenden sollen dazu verschiedene Ansätze und deren Auswirkungen kurz diskutiert werden. Eine durchgerechnete Lösung kann und soll im Rahmen dieses Artikels für die Verstärkerfahrten nicht dargestellt werden. Vielmehr soll gezeigt werden, wie komplex und schwierig es ist, auf dieser Strecke ein ausgewogenes integriertes Betriebs- und Baukonzept mit einem Verstärker-Takt zu entwerfen.

Ansatz 1 (A1): Anschluss vom/zum ICE in Braunschweig Hbf in Abbildung 2, Fahrplanskizze

Kreuzungsstelle nördlich Rötgesbüttel

Um den Anschluss von den ICE-Zügen herzustellen, müsste die Abfahrt in Braunschweig Hbf im Bereich Minute 5 bis 10 liegen, um zu lange Umsteigezeiten zu vermeiden. Auf Grund der Ankunft des Basistakt-Zuges zur Minute 9, kann die Abfahrt erst zur Minute 10 erfolgen (türkis markiert).

Optimal wäre ein zweigleisiger Ausbau Braunschweig Hbf - Braunschweig-Gliesmarode, so dass auch im Verspätungsfall die Verspätung nicht in die Gegenrichtung übertragen wird.

Eine Abfahrt zur Minute 10 bedeutet, dass eine weitere Kreuzungsstelle nördlich Rötgesbüttel erforderlich wird.

Eine Abfahrt zur Minute 10 wirft die Frage auf, warum dann nicht der Anschluss vom zur Minute 9 ankommenden IC aus Hannover ermöglicht wird.

Dieses ist dann in Abbildung 2, Fahrplanskizze

Ansatz 2 (A2): Anschluss vom IC aus Hannover in Braunschweig Hbf

Kreuzungsstelle südlich Rötgesbüttel

Wird die Abfahrt auf die Minute 18 verschoben, würde zusätzlich ein weitgehend minutengenauer Halbstundentakt zwischen Braunschweig und Gifhorn entstehen. Eine Kreuzungsstelle wird südlich Rötgesbüttel notwendig. Auf freier Strecke sind keine Kreuzungsstellen vorhanden gewesen, so dass hier, wie in Ansatz 1, eine Neueinrichtung mit entsprechendem Grunderwerb notwendig wird. Soll dieses vermieden werden, könnte Meine als Kreuzungsstelle reaktiviert werden.

Dieses ist dann in Abbildung 2, Fahrplanskizze

Ansatz 3 (A3): Nutzung ehemaliger Kreuzungsstellen, kein Anschluss in Braunschweig

Wiederherstellung/Reaktivierung von Meine als Kreuzungsstelle

Bei dieser Variante sind kundenfreundliche Anschlüsse in Braunschweig Hbf nicht gegeben. Dafür lässt sich in Meine die Kreuzungsmöglichkeit ohne Grunderwerb wieder herstellen. Sofern eine Verknüpfung mit dem Bus erfolgen soll, könnte ein Rundum-Anschluss eingerichtet werden.

Ansätze 4 und 5: Lage der Züge Gifhorn – Braunschweig

In den Ansätzen 1 bis 3 sind die möglichen Lagen der Züge Braunschweig Richtung Gifhorn diskutiert worden. Es fehlt die Gegenrichtung.

Sollen in Braunschweig Hbf die Anschlüsse an die ICE-Züge hergestellt werden, so ergibt sich die prinzipielle Lage nach Ansatz 4. Um mit dem 1h-Basistakt kreuzen zu können, sind Kreuzungsstellen in Isenbüttel und zwischen Braunschweig Hbf und Braunschweig-Gliesmarode notwendig (gelb und rot markiert).

Soll, wie in Ansatz 5 dargestellt, in Braunschweig Hbf der IC nach Hannover erreicht werden, dann wird mit dem 1h-Basistakt eine Kreuzung in Rötgesbüttel notwendig (rot markiert). Eine umlaufmäßige Verknüpfung in Gifhorn wird um wenige Minuten verpasst.

Empfehlung für die Verstärkerfahrten

Als Variante sollten hier die Ansätze A2 und A5 vertieft untersucht werden (Verschieben der Fahrplanlagen, ebenfalls Kreuzung in Gifhorn, ...). Denn der Abstand zum 1h-Basistakt ist groß genug, der IC in die niedersächsische Landeshauptstadt (und weiter mit ICE Richtung

Ruhrgebiet/Rheinland) wird erreicht und zur Hauptverkehrszeit können die Verstärkerzüge von und nach Hannover in Gifhorn anschlussmäßig eingebunden werden.

Neben einer neuen Kreuzungsstelle im Bereich Meine/Rötgesbüttel kann möglicherweise die für den Basistakt notwendige Kreuzungsmöglichkeit im Bereich Braunschweig-Kralenriede genutzt werden, die dann ggf. verlängert werden muss. Dieses käme gleichzeitig der Verlässlichkeit des 1h-Basistaktes zugute.

Weiterhin sollte die Option für eine RegioTram zwischen Gifhorn und Braunschweig Innenstadt bestehen bleiben. Kreuzungsstellen, die im RegioTram-Abschnitt liegen, verbauen diese Option nicht.

Fazit und Schlussfolgerung Strecke Braunschweig - Gifhorn – Wieren – Uelzen

Die derzeitige Streckeninfrastruktur lässt nur den heute angebotenen Fahrplan als Maximum zu, im Gegensatz beispielsweise zur Weddeler Schleife, auf der bereits heute zum 1h-Takt ein überlagerter 2h-Takt gefahren werden kann und mit einem kurzen zweigleisigen Ausbau Weddel – Lehre dieser zu einem 1h-Takt verdichtet werden kann.

Zwischen Braunschweig und Wieren ist für einen 1h-Studenttakt nicht die Frage, ob, sondern wo investiert werden muss. Anspruchsvoll und schwierig wird es, wenn die richtige Lage für einen Verstärker-Takt gefunden werden soll, der auf Grund des Potenzials zwischen Braunschweig und Gifhorn eingerichtet werden sollte. Dieses kann und soll im Rahmen dieses Artikels nur skizziert werden mit der Empfehlung für eine Fahrplanlage. Hier bedarf es näherer Untersuchungen.

Bevor nun „Flickschusterei“ betrieben wird oder für ein Studenttakt um des Studenttaktes wegen ausgebaut wird, sollte ein zukunftsweisendes und intelligentes integriertes Betriebs- und Baukonzept für diese Strecke plus Berücksichtigung von Anschlüssen erarbeitet und umgesetzt werden. Im Gegensatz zur vorgestellten Fahrplanskizze sollte dabei zusätzlich untersucht werden, inwieweit eine, ggf. auch abschnittsweise, Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit neue Möglichkeiten eröffnet. Umfangreiche Streckenausbauten sind erfolgreich möglich, wie die LNVG beispielsweise mit der Modernisierung der Strecke (Hannover -) Bennemühlen – Soltau(Han) – Buchholz(Nordheide) (- Hamburg) zeigt.

Es muss dabei (noch) keine Schienenschnellverbindung sein, denn ein sehr hohes Potenzial ist auch für einen attraktiven Nahverkehr vorhanden. Und möglicherweise ändert das überdurchschnittliche Wachstum der Kraftstoffpreise die Ausbaunotwendigkeiten recht schnell.

Geplanter Verknüpfungspunkt Braunschweig-Gliesmarode

siehe [[→ Seite 17 mit den Abbildungen 8 und 9](#)]

[[→ zur Titelseite](#)] [[→ 109 Minuten lange Eingleisigkeit](#)]



Es muss nicht gleich ein ICE nach Uelzen - Hamburg sein.
Wenn sich eine Autobahn rechnet, warum dann nicht
160 km/h-schnelle moderne Doppelstockzüge?

Eine 160km/h-schnelle Doppelstockzugverbindung Braunschweig – Gifhorn – Uelzen – Hamburg klingt unvorstellbar. Doch wissen Sie, was 2030 angesagt ist, vor allem auf Grund des Wachstums der Energie- und Kraftstoffpreise?

Und wie war das damals mit Lettland?

Was hat Lettland mit der Eisenbahnstrecke Braunschweig – Uelzen gemeinsam?

„Aus Gründen, die den Verhaltensforschern noch recht schleierhaft sind, neigen aber andererseits Tiere wie Menschen dazu, diese jeweils bestmöglichen Anpassungen als die auf ewig einzig möglichen zu betrachten. Das führt zu einer zweifachen Blindheit: Erstens dafür, daß im Laufe der Zeit die betreffende Anpassung eben nicht mehr die bestmögliche ist, und zweitens dafür, daß es neben ihr schon immer eine ganze Reihe anderer Lösungen gegeben hat oder zumindest nun gibt. Diese doppelte Blindheit hat zwei Folgen: Erstens macht sie die Patentlösungen immer erfolgloser und die Lage immer schwieriger, und zweitens führt der damit steigende Leidensdruck zur scheinbar einzig logischen Schlußfolgerung, nämlich der Überzeugung, noch nicht genug zur Lösung getan zu haben. Man wendet also mehr derselben „Lösung“ an und erreicht damit genau mehr desselben Elends.“

Watzlawick, Paul (Anleitung zum Unglücklichsein, S. 28/29)

Nachdem die Eisen- und Straßenbahnen seit Jahrzehnten elektrisch unterwegs sind und mittlerweile auch Bremsenergie in Ökostrom umwandeln, sollen die Autos bald auch elektrisch fahren.

Ist das die „Patentlösung“?

Wie die Abbildung 4 zeigt, wachsen die Rohöl- und Kraftstoffpreise seit Mitte der 1990er-Jahre recht stark. Es wird immer Wachstum gefordert und diese Preise folgen dieser Forderung. Im Gegensatz beispielsweise zur Forderung „Güter auf die Bahn“.

Während bis Mitte der 1990er-Jahre die Kraftstoffpreise über Jahrzehnte eher stabil waren, und die Patentlösung Automobilität preislich noch akzeptabel war, sieht es mittlerweile ganz anders aus. Das Kraftstoffpreiswachstum rüttelt an dieser „Patentlösung“!

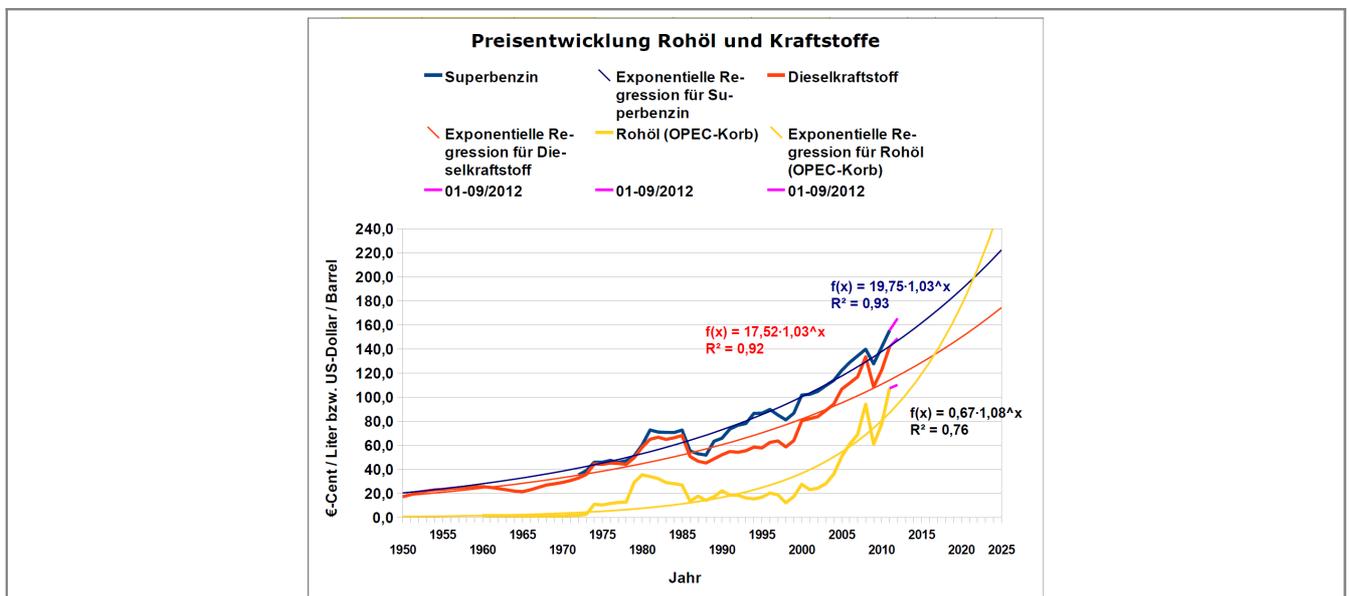


Abbildung 4: Wachstum der Rohöl- und Kraftstoffpreise.

- Was passiert in der Zukunft, wenn der Pkw-/Lkw-Markt in China, Indien usw. weiter brummt?
- Wie lange kann eine energierohstoffarme Volkswirtschaft diese wachsenden Energiepreise „wegstecken“?
- Wird das Wohnen und Leben auf dem Lande bald sehr unattraktiv? Haben dann nur noch Gemeinden mit einem attraktiven Eisenbahnanschluss eine Zukunft?
- Die Frage ist nicht, ob 1,359 oder 1,549 Euro zu hoch oder zu teuer sind, sondern aus systemischer Sicht, welcher der kritische Preis ist. Bei guter Konjunktur können das 1,729 Euro sein, bei schlechter auch nur 1,239 Euro.

Benötigt wird daher eine neue Patentlösung, bei der der Energieverbrauch pro Personenkilometer systembedingt niedrig ist, wie beim Öffentlichen Verkehr mit Bahn und Bus.

Natürlich ist es sehr schwer, sich vorzustellen und erst recht zu prognostizieren, wie der Verkehr beispielsweise im Jahre 2030, also in 18 Jahren, aussehen wird.

Wie formuliert es Volker Pispers treffend: „Hätte ich 1990 prophezeit, im Jahr 2004 tritt Lettland der Europäischen Union bei, da hätten die ersten damals gesagt: Lettland? Watt is' datt denn? Hömma, ich kenn' Legoland. Aber Lettland? Das gab es damals noch gar nicht. Das war noch alles der Russe. Wissen Sie noch? Der Russe, der eine, der immer vor der Tür stand.“

Insofern soll hier für das Jahr 2030 einmal das in der folgenden Abbildung 5 dargestellte Netz oder Angebot für die Nord-Süd-Achse Hamburg – Uelzen – Gifhorn – Braunschweig prophezeit werden. Wie im Jahre 1990 Lettland, gibt es davon vieles 2012 noch nicht. Aber einiges liegt immerhin schon hinter der Tür.

Und wohin mögen erst die Rohöl- und Kraftstoffpreise im Jahre 2030 gewachsen sein? Über 2,50 Euro pro Liter Super, wenn die Entwicklung so weitergeht?

Vielleicht wird daher umgekehrt ein Schuh daraus:

Muss so (oder vergleichbar) im Jahre 2030 das Angebot aussehen?

Nord – Süd – Achse Hamburg – Uelzen – Gifhorn – Braunschweig – Salzgitter/Harz in 2030

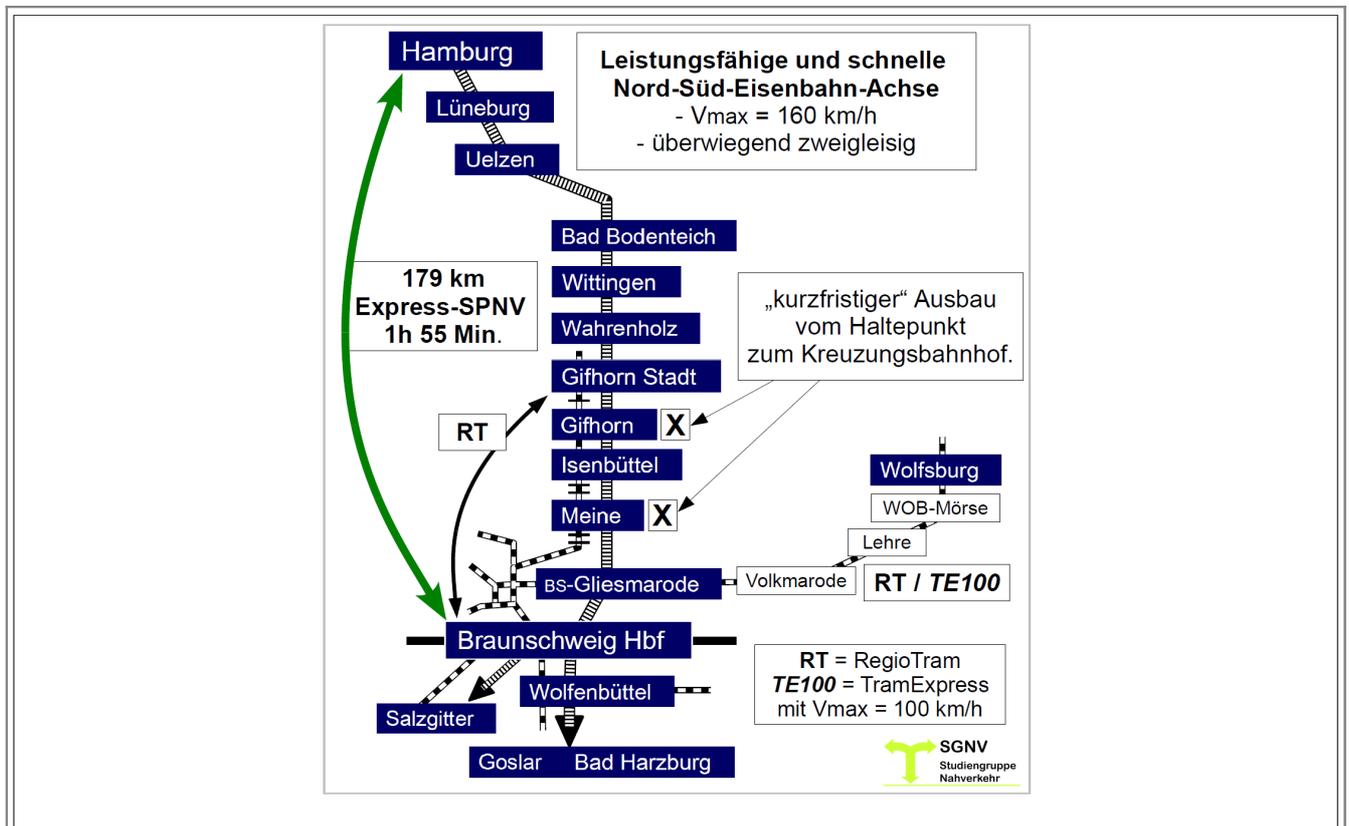


Abbildung 5: Sieht so im Jahre 2030 die Achse Uelzen – Braunschweig – Salzgitter/Harz aus?

- sehr schnelle, elektrifizierte Nord-Süd-Achse
- überlagertes RegioTram-Netz ab Gifhorn
- ausgebautes Tram-Netz in Braunschweig
- mit TramExpress über Volkmarode – Lehre – WOB-Mörse nach Wolfsburg und ggf. weiter?

Dieses mag unrealistisch erscheinen. Doch wer hat 1990 prognostiziert, dass Lettland 2004 der EU beitrifft? Und wie sieht die neue Anpassung an die steigenden Energiepreise/Kraftstoffpreise aus?

II) Eine fast tote Strecke ins lebende Stedt

Wie viele Einwohner haben Salzgitter-Lebenstedt und Salzgitter-Thiede?

Bevor gleich die Antwort geliefert wird und damit ein Raten oder Schätzen zum Vergleich unterbunden wird, soll zunächst die Nachfrage auf der Strecke Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig dargestellt werden (jeweils im Querschnitt vor Salzgitter-Lebenstedt).

- 1985: 612 Fahrgäste [BD Han, 1988, Beilage 2]
- 1999: 456 Fahrgäste [ZGB-NVP, 2003, S. 54]
- 2001: 528 Fahrgäste [ZGB-NVP, 2003, S. 55]
- 2003: 661 Fahrgäste [ZGB-NVP, 2008, S. 56]
- 2006: 745 Fahrgäste [ZGB-NVP, 2008, S. 57]
- 2008: 750 Fahrgäste [LNVG, 2010, Abb. B-12, S. 37]
- RegioStadtBahn Prognose: 4.800 Fahrgäste [ITP, 2002, S. 40]

Die Antwort: Einwohner Salzgitter mit Stand April 2012:

[http://www.salzgitter.de/rathaus/downloads/Monatsbericht_201204.pdf]

- Salzgitter (gesamt): 100.582 Einwohner (=100 %)
- **Salzgitter-Lebenstedt: 40.797 Einwohner (= 40,6 %)**
- **Salzgitter-Thiede: 10.387 Einwohner (= 10,3 %)**
- Salzgitter-Bad: 20.195 Einwohner (= 20,1 %)

An der Strecke Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig wohnen 51 % der Einwohner Salzgitters.

Der Gesamtverkehr zwischen Salzgitter und Braunschweig lag 2007 bei 62.233 Personenfahrten, davon 16.690 Pendlerfahrten [ZGB-NVP, 2008, S. 41].

Man beachte:

Personenfahrten (davon Pendlerfahrten) **Braunschweig – Wolfsburg: 30.005** (15.060)

Anteil private Fahrten/Gesamtfahrten

- Salzgitter – Braunschweig: 73 %
- Wolfsburg – Braunschweig: 50 %

Im Vergleich zu den sehr ausgeprägten Verkehrsbeziehungen zwischen Salzgitter und Braunschweig, ist die Eisenbahnstrecke mit einer abgeschöpften Nachfrage von 2,4 Prozent bezogen auf die 51 Prozent Einwohner erschreckend niedrig (fast „tot“). Die Nachfrage lässt eher auf ein größeres Dorf am Rande von Braunschweig schließen, nicht auf einen Stadtteil mit über 40.000 Einwohnern.

Während für die Relation Braunschweig – Wolfsburg sehr starkes Engagement gezeigt wird (Stichwort zweigleisiger Ausbau, Halbstundentakt), passiert hier nichts, wenn von dem allgemeinen Ziel eines 1h-Taktes abgesehen wird. Dabei sind die Beziehungen zwischen Salzgitter und Braunschweig „intensiver“ und „privater“, als zwischen Wolfsburg und Braunschweig.

Warum ist die Nachfrage im SPNV so gering?

Diese Frage ist nicht einfach oder schnell zu beantworten.

Salzgitter-Lebenstedt ist sehr gut und schnell über die Autobahn an Braunschweig und die Braunschweiger Innen-/Einkaufsstadt mit dem großzügigen Parkplatzangebot angebunden. In Zeiten überdurchschnittlich steigender Kraftstoffpreise ist dieses nicht unbedingt von Vorteil. Vor allem, wenn intensive private Beziehungen zwischen Salzgitter und Braunschweig bestehen (73 % private Fahrten). Bei fehlender attraktiver ÖV-Verbindung wird das Auto und das Zweitauto zum Zwang und das bei steigenden Kosten und der damit verbundenen Schwächung der privaten Kaufkraft.

Zunächst ein Blick auf die Anschlusssituation in Braunschweig Hbf (Abbildungen 6a und b).

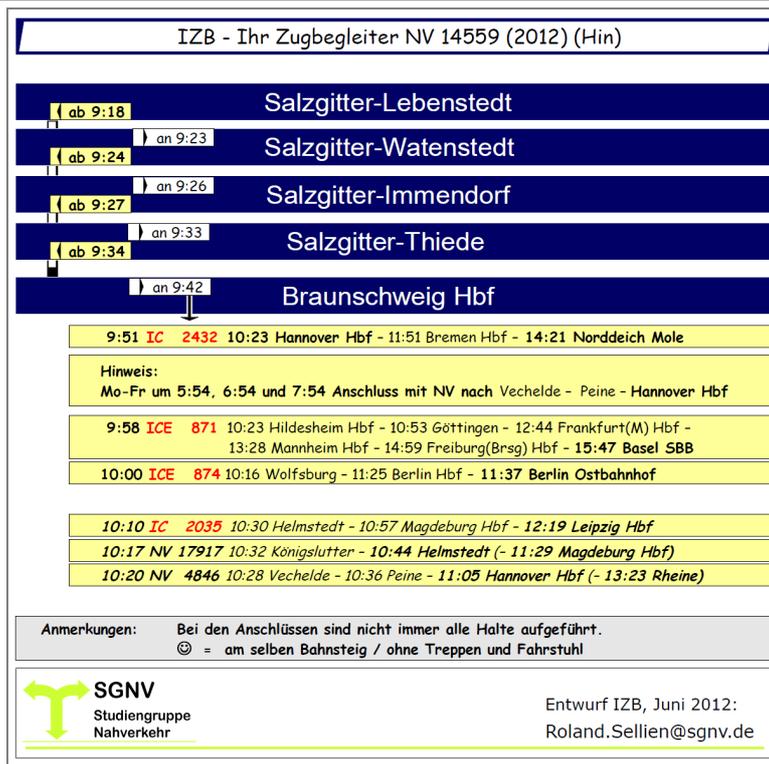


Abbildung 6a: Ihr Zugbegleiter Salzgitter-Lebenstedt – Braunschweig Hbf

Anschlussituation in Braunschweig:

- an den Fernverkehr: gut
- an den Nahverkehr in die Region: nicht vorhanden (nur morgens nach Hannover)
- in die Landeshauptstadt Hannover: mit Fernverkehr (IC/ICE)

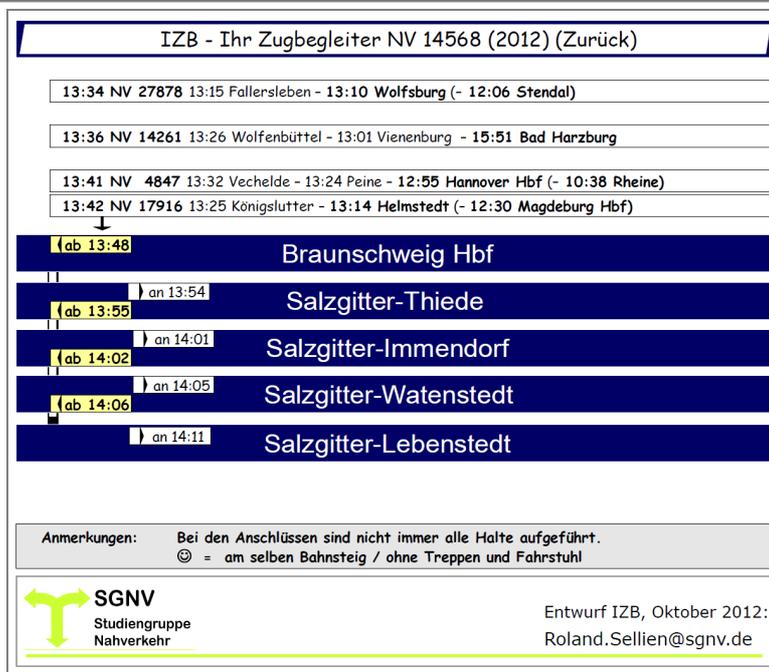


Abbildung 6b: Ihr Zugbegleiter Braunschweig Hbf - Salzgitter-Lebenstedt

Anschlussituation in Braunschweig:

- vom Fernverkehr: nicht vorhanden
- vom Nahverkehr aus der Region: durchwachsen, für Pendler aus Wolfsburg zu lange Wartezeit.
- aus der Landeshauptstadt Hannover: mit Nahverkehr

Ergebnis Anschlusssituation: isoliertes Angebot

Das SPNV-Angebot zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Braunschweig Hbf ist praktisch ein isoliertes Angebot. Von Salzgitter besteht Anschluss an den Fernverkehr, der an den Nahverkehr fehlt. Nach Salzgitter ist es umgekehrt, wobei der Anschluss vom Nahverkehr nur eingeschränkt vorhanden ist. Von und nach Hannover besteht in beiden Richtungen ein guter Anschluss, doch einmal mit dem Fern- und einmal mit dem Nahverkehr.

Nun ist nicht nur die Anschlusssituation mangelhaft (Qualität), sondern auch die Quantität des Angebotes. Lücken von drei Stunden im Angebot, wie beispielsweise ab Braunschweig Hbf von 8:48 Uhr bis 11:48 Uhr oder von 17:48 Uhr bis 20:48 Uhr und eine letzte Verbindung um 20:48 Uhr ab Braunschweig, locken freiwillig keine zahlenden Kunden in die Züge.

Fazit: Mit so einem Angebot erreicht man keine Kunden.

Folgefrage: Wie muss denn dann aber ein Angebot aussehen?

Zunächst muss natürlich ein durchgehender Stundentakt angeboten werden, von Stunde 5 bis 23. Dann müssen hin und zurück die Anschlüsse nach und aus denselben Richtungen und Zuggattungen hergestellt werden. Im Abschnitt Braunschweig Hbf – Braunschweig-Leiferde müssen dazu drei Richtungen aufeinander abgestimmt werden: von/nach Salzgitter-Lebenstedt, Salzgitter Bad – Seesen – Herzberg(Harz) und Wolfenbüttel – Harz/Schöppenstedt. Die Linie von/nach Herzberg(Harz) liegt bereits fast optimal (Anschlüsse in Herzberg(Harz), Kreuzung in Salzgitter-Ringelheim und Anschluss an beide ICE in Braunschweig Hbf), so dass diese Linie nicht verschoben werden sollte.

Die Lage des Zuges aus Salzgitter-Lebenstedt nach Braunschweig ist bereits akzeptabel. Denn zumindest morgens wird auch der Verstärker-Nahverkehr nach Hannover erreicht und im Fernverkehr werden drei von vier Richtungen zeitnah erreicht. Insofern soll diese Lage bestehen bleiben, ggf. um wenige Minuten verschoben, um die Zugkreuzung im zweigleisigen Abschnitt zu ermöglichen.

Verlegt werden muss die Lage des Zuges nach Salzgitter-Lebenstedt. Wie die neue Lage aussehen müsste zeigt die folgende Abbildung 7. Durch das neue effektive Betriebskonzept auf der Weddeler Schleife, wäre auch eine zweistündliche Verlängerung von/nach Wolfsburg möglich.

Infrastrukturseitig sieht es auf dieser Strecke wesentlich besser aus als nach Uelzen. Denn zwischen Braunschweig und Salzgitter-Drütte ist die Strecke zweigleisig und ein Stundentakt kann bereits heute gefahren werden.

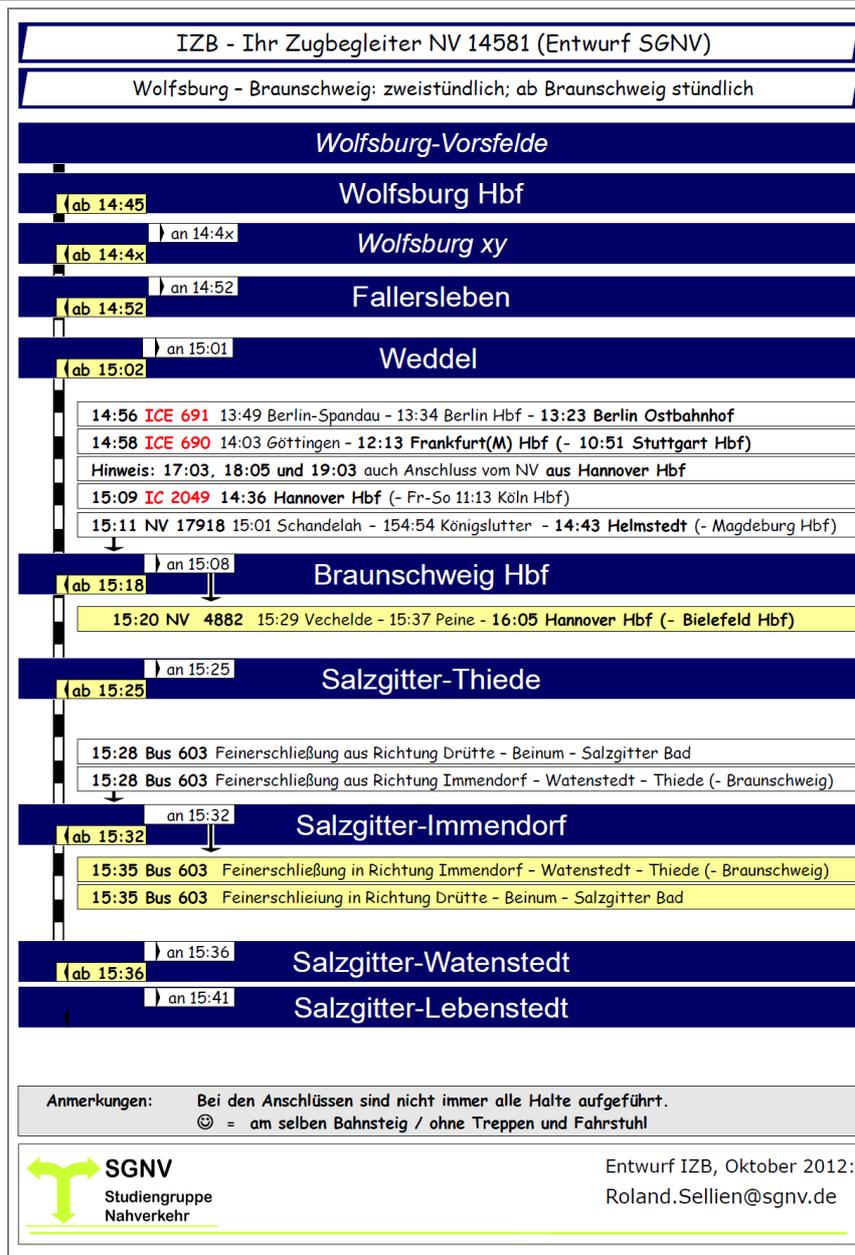


Abbildung 7: Ihr Zugbegleiter Wolfsburg - Braunschweig Hbf - Salzgitter-Lebenstedt (neu)

- Die Umstellung des Betriebskonzeptes auf der Weddeler Schleife von „Ping-Pong“ auf „effektiv“ ermöglicht eine zweistündliche Durchbindung von/nach Wolfsburg.
- Die Richtungen und Zuggattungen der Anschlüsse sind in Braunschweig Hbf in beiden Richtungen gleich.
- Zur Hauptverkehrszeit können Pendler auch mit dem Nahverkehr (NV) von Salzgitter nach Hannover und zurück fahren.
- In Salzgitter-Immendorf könnte eine Verknüpfung mit der Buslinie 603 erfolgen. Hier sind alle Richtungen dargestellt.

Sollte eine Durchbindung von/nach Wolfsburg als ergänzender Zweistudentakt nicht realisiert werden, ist auch eine Verlängerung nach Braunschweig-Gliesmarode sinnvoll. Wenn der Knotenpunkt Braunschweig-Gliesmarode ein Verknüpfungspunkt werden soll, dann muss eisenbahnseitig nicht nur die Anzahl der Verbindungen erhöht werden, sondern auch die Qualität, sprich Züge in der richtigen Zeitlage. Denn nur so werden wichtige Relationen zeitlich attraktiv. In der Abbildung 8 ist dieses (unabhängig von anderen Fahrplanvorschlägen) für die Richtung Salzgitter-Lebenstedt/Hannover - Braunschweig-Gliesmarode dargestellt.

Geplanter Verknüpfungspunkt Braunschweig-Gliesmarode

Der ZGB will den Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode zu einem Verknüpfungspunkt zwischen dem SPNV (Schienenpersonennahverkehr) und dem ÖPNV (Öffentlichen Personennahverkehr, Bus und Tram) ausbauen ([ZGB, 2011, S. 31,32/Folie 18, 19]). Dieses kann nur begrüßt werden, denn es liegt förmlich auf der Hand (siehe Abbildung 9). Dazu muss eisenbahnseitig mehr als ein Zug pro Stunde und Richtung angeboten werden und zusätzlich in richtigen Zeitlagen, so dass die Anschlüsse passen.

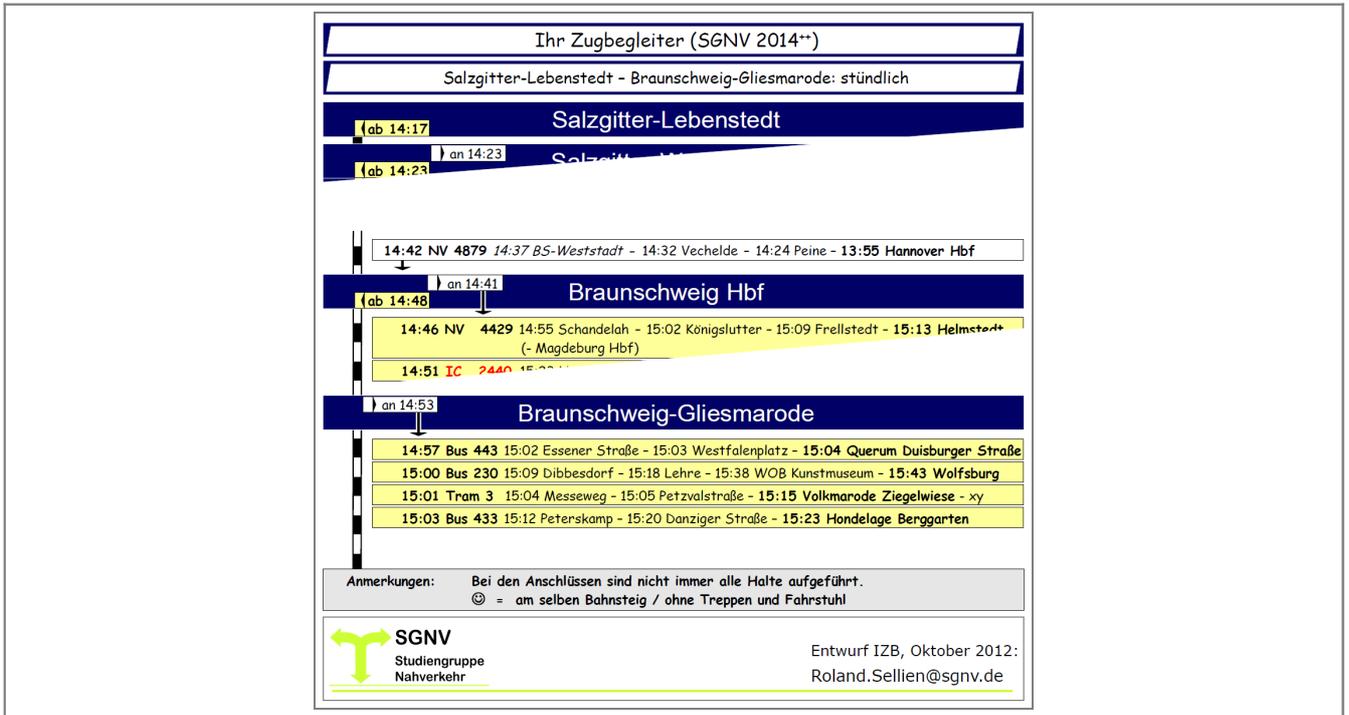


Abbildung 8: Anschluss des Verknüpfungspunktes Braunschweig-Gliesmarode (neu)

Die Linie von Salzgitter-Lebenstedt könnte in Braunschweig Hbf auch Richtung Braunschweig-Gliesmarode verlängert werden. In dieser Zeitlage würde eine zeitlich attraktive Verbindung in der Relation Hannover – Braunschweig Hbf – BS-Gliesmarode – Querum und Volkmarode – Lehre – Wolfsburg entstehen. Denn nur durch ein entsprechendes Angebot kann Braunschweig-Gliesmarode auch eisenbahnseitig die Anforderungen an einen Verknüpfungspunkt erfüllen.

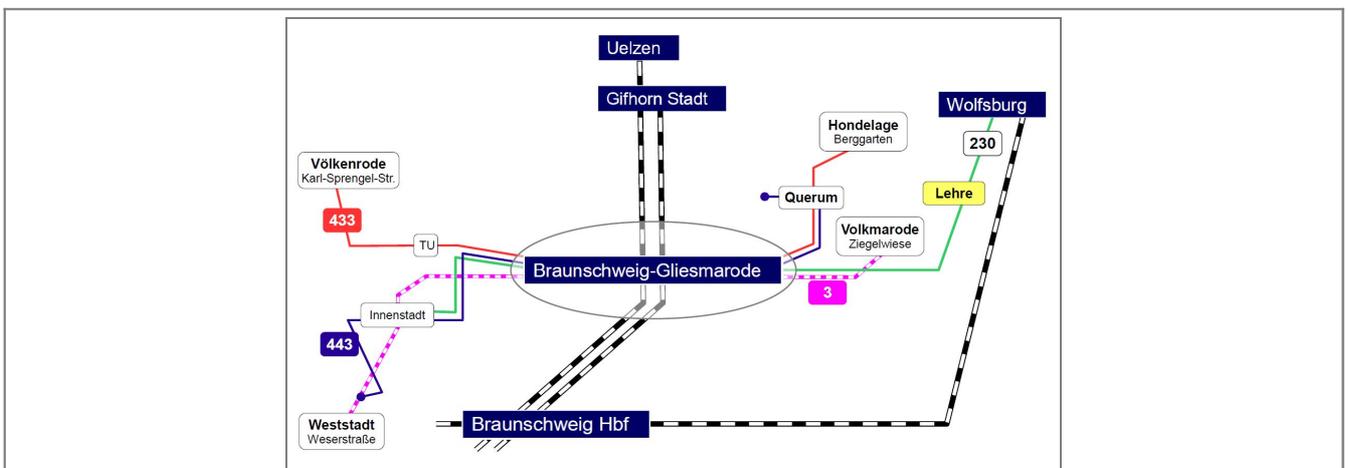


Abbildung 9: Verknüpfungspunkt Braunschweig-Gliesmarode (neu)

Mit einer auch fahrplanmäßigen guten Verknüpfung ergeben sich viele neue attraktive Relationen, vor allem durch die schnelle und direkte Verbindung Braunschweig-Gliesmarode – Braunschweig Hbf.

[➔ zurück zur Seite 10]

Angesichts der derzeit niedrigen Nachfrage auf dieser Strecke, stellt sich die Frage:

Sind die für die RegioStadtBahn prognostizierten 4.800 Fahrgäste realistisch?

Ja. Denn die RegioStadtBahn wäre

- in einem dichten und damit attraktiven Takt gefahren,
- so dass auch die Anschlüsse in Braunschweig Hbf gut bis sehr gut wären,
- sie hätte weitere große Teile von Salzgitter-Lebenstedt erschlossen,
- dichter an der Innenstadt von Salzgitter-Lebenstedt und
- umsteigefrei in und durch die Innenstadt von Braunschweig gefahren.

In Verbindung mit modernen und neuen Fahrzeugen und dem Verbundtarif, wäre damit ein sehr attraktives Angebot, vor allem bei steigenden Benzinpreisen, entstanden.

Nun kann die Eisenbahn zwar nicht direkt in die beiden Innenstädte fahren, aber das Potenzial ist vorhanden, um mit einem entsprechenden Angebot eine sehr hohe Nachfrage zu generieren. Auch hier muss, wie bei der Strecke nach Uelzen, ein entsprechendes integriertes Betriebs- und Baukonzept erarbeitet werden.

Fazit Strecke Braunschweig Hbf – Salzgitter-Lebenstedt

Im Vergleich zu den sehr ausgeprägten Verkehrsbeziehungen zwischen Salzgitter und Braunschweig, ist die Eisenbahnstrecke mit einer abgeschöpften Nachfrage von 2,4 Prozent bezogen auf die 51 Prozent Einwohner entlang der Strecke – mit den Worten des Titels formuliert - fast „tot“. Dabei steckt in dieser Strecke ein sehr hohes Potenzial, wie die Prognose für die RegioStadtBahn zeigt. Zwar wird eine Eisenbahn, die kein weiteres Gebiet in Salzgitter-Lebenstedt erschließt und auch nicht umsteigefrei bis und durch die Braunschweiger Innenstadt fährt, wahrscheinlich nicht diese sehr hohe Nachfrage erreichen.

Doch mit einem verlässlichen Stundentakt, der im Gegensatz zur Uelzener-Strecke bereits heute möglich ist, richtigen und guten Anschlüssen in Braunschweig und Salzgitter, attraktiven Fahrzeugen, einem Verbundtarif usw., kann diese Strecke zum Leben erweckt werden. Dazu bedarf es auch hier eines integrierten Betriebs- und Baukonzeptes. Wobei hier der Bau weniger dringend ist.

[\[→ zur Titelseite\]](#)

Nachtrag zum Teil 1/3 „Weddeler Schleife“

1) Nachfrage 2011

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

Kommentar:

„Artur Krüger - Donnerstag, April 26, 2012 at 09:00

Sehr geehrter Herr Sellie[e]n,

im Jahr 2011 waren an jedem Werktag (Mo-Fr) 3.007 Reisende zwischen Weddel und Fallersleben mit den Zügen des SPNV unterwegs; also nich[t] 1.900, sondern aktuell 3.007 Fahrgäste. Und die Entwicklung der Fahrgastzahlen in den vergangenen Jahren zeigt eindeutig nach oben.

Mit freundlichen Grüßen

i. A.

Artur Krüger

Zweckverband Großraum Braunschweig

Abteilung Nahverkehr

Frankfurter Straße 2

38122 Braunschweig“

2) Weddeler Schleife in der Warteschleife?

Sitzung des Niedersächsischen Landtages am 10.05.2012 - TOP 22. Antwort von Verkehrsminister Jörg Bode auf die mündliche Anfrage der Abgeordneten Detlef Tanke, Klaus-Peter Bachmann, Marcus Bosse, Petra Emmerich-Kopatsch, Karl Heinz Hausmann, u.a. (SPD)

http://www.mw.niedersachsen.de/portal/live.php?article_id=105772&navigation_id=5459&psmand=18

„[...] Die Landesregierung hält eine größere Kapazitätsnachfrage, als bei der Bedarfsplanüberprüfung ermittelt, für realistisch. Da Maßnahmen für den BVWP in erster Linie nach ihrem Nutzen für den Schienengüterverkehr und den Schienenpersonenfernverkehr bewertet werden, führt die in der Fragestellung aufgeführte Argumentationskette, die allein auf einer erhöhten SPNV-Nachfrage beruht, entsprechend BVWP-Methode nicht zu einer höheren Dringlichkeit beim Bund. [...]“

[\[→ zur Titelseite\]](#)

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

[\[→ zur Titelseite\]](#)

Literatur- und Quellenverzeichnis (alle Teile)

Alle Fotos: Roland Sellien

- [BD Han, 1988] Bundesbahndirektion Hannover: DB-Programm Niedersachsen. Hannover im April 1988.
- [IHK BS, 1960] Die Braunschweiger Wirtschaft und der neue Bahnhof. Herausgegeben von der Industrie- und Handelskammer Braunschweig aus Anlass der Eröffnung des neuen Braunschweiger Personenbahnhofs am 1. Oktober 1960.
- [ITP, 2002] Intraplan Consult GmbH: Standardisierte Bewertung RegioStadtBahn Großraum Braunschweig, Abschlussbericht, München, Juli 2002.
- [LNVG, 2010] LNVG, Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH: 2013+, 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. 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 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
- [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
- [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/pi_211211.shtml

[\[→ zur Titelseite\]](#)