

RegionalSchnellBahn für die Region Braunschweig



STUFENKONZEPT FÜR EINEN
EISENBAHNPERSONENNAHVERKEHR IN UND UM
BRAUNSCHWEIG

FACHFORUM BRAUNSCHWEIG, 4. MÄRZ 2011

DR.-ING. CARSTEN HEIN

Gliederung



- Ausgangslage
- Kurzanalyse der Verkehrssituation und sich daraus ergebende Fragen
- Ziele eines Eisenbahnkonzeptes
- Umsetzung des Konzeptes
- Erläuterung der Ausbaustufen
- Fazit

Ausgangslage



- Projekt Regiostadtbahn wird nicht realisiert
- Ursprüngliche Ziele (Innenstadtanbindung und Angebotsverbesserungen) erreichbar?
- Derzeit Verschlechterung des Eisenbahnfahrplans aus Kostengründen
- Zugleistungen in Braunschweig derzeit überdurchschnittlich teuer
- Ausschreibungen werden noch vorbereitet
- Neuvergabe die Rahmenbedingung liegen fest im Wettbewerb für 8, 10 oder 15 Jahre?

Kurzanalyse der aktuellen Verkehrssituation



- 5 von 10 Eisenbahnlinien im Stundentakt, 2 Linien haben fast 6-stündige Angebotslücke
- Abgelegener Hauptbahnhof einzig vernünftig genutzter Bahnhof
- Dadurch tlw. lange Reisezeiten
- Niedrige Reisendenzahlen in Braunschweig Hbf
- Vergleichbare Städte haben dichteres Angebot und bessere direkte Stadterschließung (Aachen, Kassel, Freiburg)
- Ungünstige Verknüpfung Eisenbahn – Stadtbahn / Bus



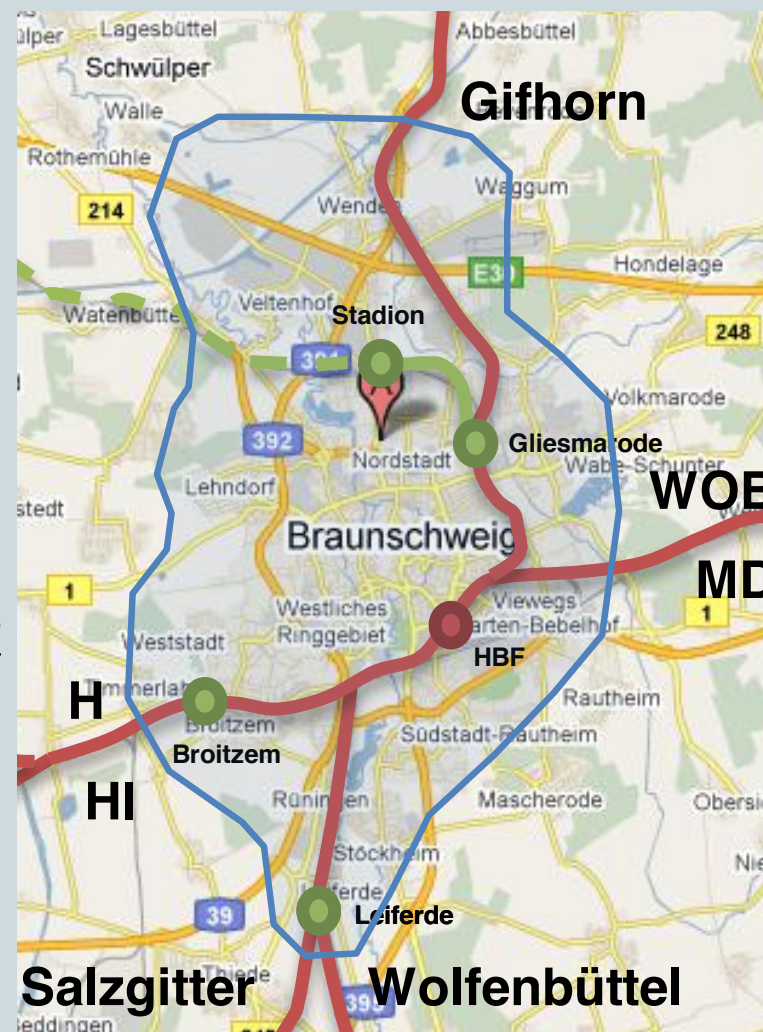
Offene Fragen

- Was wird aus ursprünglichen Zielen der RSB in den nächsten Jahren?
- Kann es Verbesserungen ähnlich RSB-Zielen bis 2024 geben?
- Warum werden vorhandene Güterbahngleise im Norden Braunschweigs nicht genutzt?



Ziele eines Eisenbahn-Konzeptes

- Enge Fahrplanvertaktung der Eisenbahn
- Konkurrenzfähige Reisezeiten durch Schaffung neuer siedlungsnaher Haltepunkte
- Bessere Stadterschließung der Eisenbahn durch Nutzung vorhandener Eisenbahnstrecken
- Enge Verknüpfung Eisenbahn mit Stadtbahn / Bus
- Ausgangspunkt: vorhandenes Budget
- Realisierung in zeitnahen Ausbaustufen



Umsetzung des RegionalSchnellBahn-Konzeptes



- Fahrplanverbesserungen vor 2014 ohne Mehrkosten (Nachverhandeln, ggf. Übergangsbetreiber)
- Vor Ausschreibung festlegen, welche Ausbaustufen innerhalb der Laufzeit möglich sind (Betriebs-, Fahrzeug-, Infrastrukturnutzungskonzept)
- Ausschreibung der Eisenbahnverkehre in zwei (oder drei) Ausbaustufen mit unterschiedlichem Infrastrukturausbau
- Entkoppelung der Betriebsleistungsausschreibung vom Zeitengpass Fahrzeugbestellung durch Nutzung des Landes-Fahrzeugpools prüfen

Ausbaustufe 1 der RegionalSchnellBahn

- Betrieb ohne Infrastrukturausbau
- Taktverdichtungen gegenüber Fahrplan 2010



Ausbaustufe 2 der RegionalSchnellBahn

- Betrieb mit bahnsteigseitigem Infrastrukturneubau
- Neue Umsteigeanlagen in BS-Weststadt, Gliesmarode (versetzt) u. Leiferde
- Ggf. weitere Haltepunkte in Querum, Bienrode, Wenden u. WF-Groß Stöckheim



Ausbaustufe 3 der RegionalSchnellBahn

- Wie Stufe 2, zusätzlich Ausbau Gliesmarode – BS-Stadion (-Wendeburg)
- Neue Umsteigeanlage in Nähe BS-Stadion
- Ggf. neue Haltepunkte in Schuntersiedlung, Watenbüttel, Völkenrode u. Wendeburg



Fazit



- Möglichkeiten zur Verbesserung auch bei reinen Eisenbahnkonzepten vorhanden
- Mehr Haltepunkte und Ausbau des Streckennetzes verkürzen Reisezeiten und stärken Attraktivität
- Schnelle Einleitung der Wettbewerbsverfahren darf Berücksichtigung weiterer Ausbaustufen nicht verhindern
 - -> kostengünstige Angebotsverbesserungen zu Wettbewerbspreisen
- Schnelle Fahrplanverbesserungen noch vor 2014 ausloten