

Zur Lage des Öffentlichen Verkehrs in der Region Braunschweig

# Ändern Sie Ihre Fahrweise

Immer weniger junge Menschen leisten sich ein eigenes Auto. Doch führt dies zu einer größeren Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Region? Ein kritischer Blick auf die Realität und das, was der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) für die Zukunft plant.

„Die neue Bahn:  
Ändern Sie Ihre Fahrweise. Damit Sie  
frisch und munter von einem Termin  
zum anderen kommen. Von Stadt zu  
Stadt. Mit dem Intercity.“

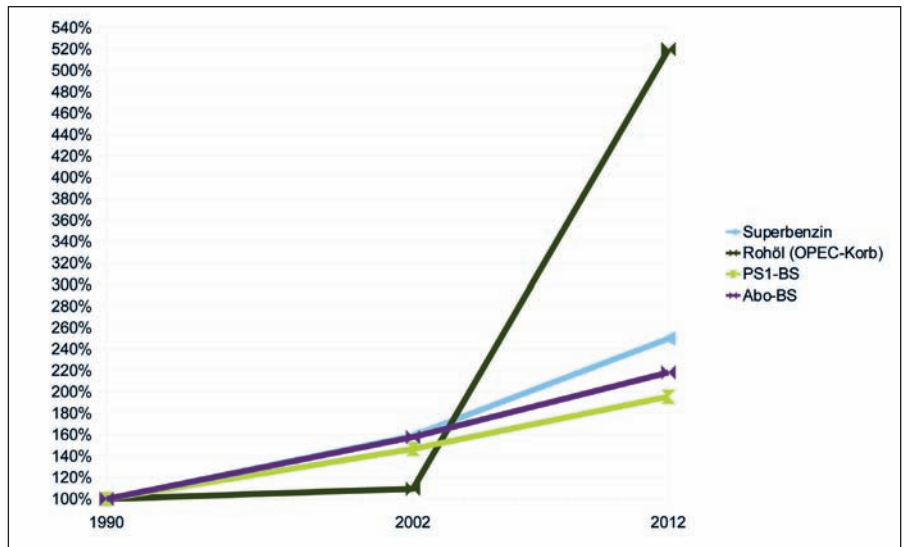
Deutsche Bundesbahn (1988)

**A**ngesichts dauerhaft steigender Kraftstoffpreise hat der Vorschlag der Deutschen Bundesbahn von 1988 auch heute an Aktualität nicht verloren. Zusätzlich ergab die Mobilitätsuntersuchung für den Großraum Braunschweig für die Stadt Braunschweig Folgendes: Die Pkw-Verfügbarkeit der unter 30-jährigen ist von 1993 bis 2010 um bis zu rund 30 Prozent gesunken. Hat die Stunde des Öffentlichen Verkehrs geschlagen und die Fahrweise ändert sich?

## Kraftstoffpreise stärker gestiegen als Fahrkartenpreise

Vergleicht man die Preisentwicklung über einen längeren Zeitraum (Grafik 1), so sind die Kraftstoffpreise stärker gestiegen, als die Einzel- und Abo-Fahrkarten für das Braunschweiger Stadtgebiet. Unterstellt man, dass der Kraftstoffverbrauch bezogen auf die Fahrzeuggröße tendenziell gesunken ist, hat der Öffentliche Verkehr keinen so deutlichen Preisvorteil mehr. Auch haben die Kraftstoffpreise erst in den letzten Jahren sehr deutlich angezogen.

In Kombination mit der sinkenden Pkw-Verfügbarkeit der jüngeren Generationen sollte sich dennoch ein deutlicher Trend nach oben bei den Fahrgastzahlen bemerkbar machen. Doch wie ein Blick auf die Grafik 2 zeigt, sieht es bei den Fahrten pro Einwohner in Braunschweig eher negativ aus. Erst in den letzten Jahren scheint nach der Statistik der Stadt Braunschweig ein Trend nach oben zu bestehen. Auch im Zeitraum 2003 bis 2010, in dem bei der üstra, der Hannoverschen Verkehrsbetriebe AG, ein leichter Aufwärtstrend zu erkennen ist, ist die Entwicklung in Braunschweig eher sta-



Grafik 1: Preisentwicklung Kraftstoffe und Fahrkarten in Braunschweig seit 1990.

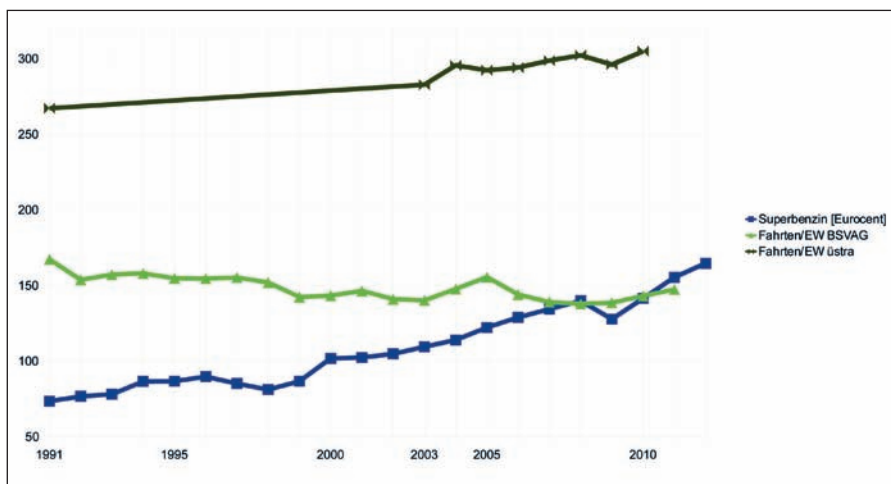
Grafik: Roland Sellien

gnierend. Natürlich gibt es immer gewisse statistische Schwankungen, doch eigentlich müsste von der Erwartung her die Steigerung recht deutlich sichtbar sein.

## Wie wirkt der Schienenpersonennahverkehr?

Bei der Einheit „Fahrten pro Einwohner“ sind natürlich auch die Fahrten dabei, die von auswärtigen Besuchern und Einpendlern unternommen werden. Hannover hat

durch die S-Bahn, den metronom, aber auch durch die ICE- und IC-Anbindungen eine exzellente Anbindung an den Schienenpersonennah- und -fernverkehr. Wie sieht es in Braunschweig aus? Der Fernverkehr hat zwar Richtung Frankfurt (Main) deutlich gewonnen, doch Richtung Westen stärker verloren. Im Schienenpersonennahverkehr hat sich nur wenig verbessert, bezogen auf die gesamte Region Braunschweig sind sogar deutliche Verschlechterungen zu verzeichnen. Dies sind beispielsweise die Anschlüs-



Grafik 2: Preisanstieg beim Superbenzin und Nutzung des ÖPNV in Fahrten pro Einwohner in Hannover und Braunschweig.

Grafik: Roland Sellien

se in Vienenburg und Salzgitter-Ringelheim. Doch nachdem die RegioStadtBahn, oder Regiobahn, Regionalbahn, RegiostadtBahn oder wie sie auch immer falsch genannt wurde, endgültig gescheitert ist, soll nun durch Ausschreibung der Verkehrsleistung alles besser werden.

### Die Rechenkünste des ZGB

Nun bedeutet „Ausschreibung“ nicht automatisch ein besseres Angebot. Denn es muss richtig und das Richtige ausgeschrieben werden. Dazu hier ein Blick auf die Ausschreibung der Verkehrsleistung auf den Elektrostrecken Hannover – Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim (Tabelle 3), offiziell etwas hochtrabend als „Netz“ ENNO (Elektronetz Nord-Ost) bezeichnet. Das

Problem hier ist nicht, dass wieder einmal der Termin verschoben wurde, sondern dass massiv korrigiert oder zusammengestrichen werden musste. Es stellt sich die Frage, wurde da seriös und belastbar bei der Ausschreibung gerechnet, wenn wenig später alles Makulatur ist? Und ist die Korrektur nun richtig? Oder kommt bald eine Korrektur der Korrektur? Warum wurde mehr als das im Nahverkehrsplan als ausreichend bezeichnete Verkehrsangebot hier ausgeschrieben?

Wo ist die Leistung zwischen Braunschweig und Helmstedt geblieben? Die gewohnte Regionalbahn im Stundentakt wurde direkt vergeben im Zuge der Linie Braunschweig – Burg (hinter Magdeburg), gegen die nun eine Klage gegen den Zweckverband Großraum Braunschweig läuft. Doch

die Verstärkerfahrten für die Berufspendler, sind die nun entfallen? Warum wird nach der Korrektur weniger als das ausreichende Angebot ausgeschrieben?

### Stundentakt ist nicht gleich Stundentakt

Wenn schon die Ausschreibung an sich viele Fragen aufwirft, wird dann wenigstens das Richtige ausgeschrieben? Neue Fahrzeuge sind hier sicher. Doch sind diese auch bequem und zuverlässig und vor allem mit genügend Sitzplätzen ausgestattet? Bezogen auf diese Strecken wird zwar wahrscheinlich ein Stundentakt ausgeschrieben, aber weniger als das ausreichend definierte Zugangebot. Wenn nicht jetzt, wann denn sonst? Aber selbst ein Stundentakt muss richtig bestellt wer-

### Webtipps



Auf der Internetseite des Zweckverbands Großraum Braunschweig (ZGB) kann der Nahverkehrsplan des Zweckverbands Großraum Braunschweig heruntergeladen werden:

[www.zgb.de/barrierefrei/content/nahverkehr/nahverkehrsplan.shtml](http://www.zgb.de/barrierefrei/content/nahverkehr/nahverkehrsplan.shtml)

Hintergründiges zur gescheiterten RSB findet sich beim [braunschweig-spiegel.de](http://braunschweig-spiegel.de/index.php?option=com_content&view=article&id=1640:das-projekt-regiostadtbahn-rsb-oder-wie-sich-die-verkehrs-kompetenzregion-braunschweig-laecherlich-macht-ein-lehrstueck&catid=69:politik-kategorie-stadtentwicklung) unter: [www.braunschweig-spiegel.de/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1640:das-projekt-regiostadtbahn-rsb-oder-wie-sich-die-verkehrs-kompetenzregion-braunschweig-laecherlich-macht-ein-lehrstueck&catid=69:politik-kategorie-stadtentwicklung](http://www.braunschweig-spiegel.de/index.php?option=com_content&view=article&id=1640:das-projekt-regiostadtbahn-rsb-oder-wie-sich-die-verkehrs-kompetenzregion-braunschweig-laecherlich-macht-ein-lehrstueck&catid=69:politik-kategorie-stadtentwicklung)

Auf unserer Partnerseite [www.braunschweig-spiegel.de](http://www.braunschweig-spiegel.de) hat sich auch der Autor ausführlicher mit dem Thema Schienenverkehr in der Region befasst.

Tabelle 3:

1. Ausschreibung	korr. Ausschreibung	Länge [km]	Anteil ZGB [km]	Ausreichendes Angebot im ZGB [1.000 Zug-km]	ENNO [1.000 Zug-km]
Hildesheim – Braunschweig	dito	42,33	21,13	277,648	556,216
Braunschweig – Wolfsburg	dito	32,25	32,25	628,878	628,878
Wolfsburg – Gifhorn – Hannover	dito	74,99	39,38	585,895	1.115,700
Braunschweig – Helmstedt	entfällt?	35,41	35,41	581,081	581,081
Summe				2.073,5	2.881,875
1. Ausschreibung					3.000
korr. Ausschreibung					2.100

*Ausschreibung und Korrektur des Elektro-Netzes Hannover – Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim: Ursprünglich sollte das Netz zum Dezember 2014 den Betrieb aufnehmen, jetzt geht man von Dezember 2015 mit der reduzierten Zugleistung aus.*

den. So besteht heute zwischen Helmstedt/Wolfsburg und Braunschweig sowie Braunschweig und Peine jeweils ein Stundentakt, doch es gibt beispielsweise keine kundenfreundliche Verbindung Peine – Wolfsburg im Nahverkehr. Dabei könnte mit einer richtigen Fahrplananlage der Nahverkehrszüge zwischen Braunschweig und

Wolfsburg hier eine kundenfreundliche und zuverlässige Verbindung eingerichtet werden, trotz Eingleisigkeit der Weddeler Schleife. Wann kommt der Rundumanschluss in Gifhorn? Oder sollen die Menschen aus Meine nicht per Zug nach Wolfsburg kommen können? Wann kommt die Eröffnung der Haltepunkte in Isenbüt-

tel oder Harlingerode, um sehr viele neue zahlende Fahrgäste zu gewinnen? Wann kommt der Haltepunkt Braunschweig-Weststadt?

**„Ich sehe was nicht, was auch du nicht siehst.“**

Viele Fragen, aber keine dazugehörigen, passenden und aussagekräftigen Antworten.

Da bisher keine offiziellen Daten veröffentlicht worden sind und erst recht kein belastbares Konzept mit Einzelheiten, muss davon ausgegangen werden, dass weiterhin der aktuell überwiegend kundenfeindliche Netzfahrplan in der Region Braunschweig gefahren wird und daher kaum neue, freiwillig zahlende Kunden gewonnen werden.

Und warum werden diese ganzen Daten nicht veröffentlicht? Ist eine Mitsprache der Bürger unerwünscht?

Insofern hatte bereits die Deutsche Bundesbahn die Zeichen der Zeit erkannt: „Ändern Sie Ihre Fahrweise.“ Sonst wandert die Jugend ohne Pkw ab – wegen falscher Fahrweise in der Verkehrspolitik.

Roland Sellien

## Bombardier testet neuartige Elektrobusse in Braunschweig

# Elektrisch um den Ring



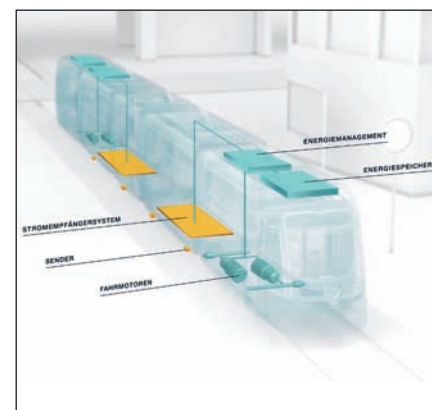
*Busse und Trams soll Primove antreiben können. Der Betrieb auf Braunschweigs Ringbuslinien ist ein ehrgeiziges Projekt.*

**E**-Mobilität wird gerne als der neueste Schrei verkauft. Doch sie ist ein uralter Hut, bewährt seit über 130 Jahren, auch in Braunschweig: Hier fährt die Straßenbahn seit 1897 elektrisch und ist heute wesentlicher Träger des öffentlichen Nahverkehrs.

Doch wie vor über 100 Jahren stören sich auch heute manche an den Oberleitungen, die das Stadtbild verschandeln, auch sind diese nicht billig in Bau und Unterhaltung. Heute werden Kupferdrähte auch gerne demontiert und nach China verkauft.

So gab es schon vor über 100 Jahren Verfahren, mit Unterleitungen oder Stromspeichern die Wagen zu versorgen, bewährt hat sich letztlich nur bei U- und S-Bahnen die Stromschiene, meist neben dem Gleis montiert. Doch seit etwa 15 Jahren sind fahrdraht-unabhängige Versorgungstechniken wieder auf dem Vormarsch, im Straßenbahnbereich sogar schon öfters angewendete, vor allem in Frankreich.

Der Schienenfahrzeughersteller Bombardier hat ein neues Verfahren entwickelt. Primove basiert auf der Induktion und kann nicht nur Straßenbahnen, sondern auch



*Schema der Energieversorgung und des Antriebs mittels Primove. Auch die Busse werden rein elektrisch betrieben und nur eine begrenzte Speicherkapazität haben.*

Busse oder Pkws oder Lkws versorgen. In Augsburg testet der Hersteller derzeit eine Straßenbahn, in Braunschweig sollen ab