

Frisch erneuert zeigt sich das Gleis bei Wendeburg – sollen da wirklich nur ein paar Güterzüge für das Volkswagenwerk langrollen?
Fotos (4): Stefan Vockrodt

Zur Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen

(K)Eine Chance für den Spargel-Express

Über die Bahnstrecke nach Wendeburg-Harvesse und die Ideen zu ihrer Nutzung für eine ökologische Mobilität hat die Umweltzeitung schon mehrfach berichtet. Immerhin gehört die Strecke zu den acht Linien, die im Zuge der von der Landesregierung groß angestrebten „Reaktivierung von Bahnstrecken“ in die engere Auswahl kamen. Die Strecken wurden im Rahmen einer sogenannten „standardisierten Bewertung“ wirtschaftlich untersucht und letztendlich ergab sich für die Bahnlinie Braunschweig – Wendeburg-Harvesse nur ein Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) von 0,7. Damit ist nach den üblichen Kriterien die Strecke wirtschaftlich knapp durchgefallen.

Das Gutachten, das dem Verfasser im Detail leider noch nicht vorliegt, wirft nach der Lektüre der Kurzfassung einige Fragen auf: Die Gutachter gehen von Investitionen in Höhe von 23,3 Mio. Euro aus. Wie kommen diese zustande? Die Strecke wird nämlich noch dieses Jahr aus ihrem rund 30-jährigen Tiefschlaf erwachen: Der Volkswagenkonzern schließt sein neues Logistikzentrum bei Harvesse auch über diese Bahnstrecke an, die Bauarbeiten sind im Mai weitgehend abgeschlossen worden. Das Gleis ist runderneuert, der Wie-

deranschluss an die Hafen- und Müllbahn in Braunschweig hergestellt und für einen Betrieb mit täglich zwei bis vier Zügen gab im Mai auch das Verwaltungsgericht „freie Fahrt“.

Fragwürdiges Gutachten und der Unwille des ZGB

Wie also kommen nun die dem Gutachten zugrunde liegenden 23,3 Mio. Euro Investitionen zustande? Sind die für die Güterzugreaktivierung (die Strecke wird dann als „Anschlussgleis“ mit stark vereinfachter Betriebsführung betrieben) notwendigen Baumaßnahmen darin enthalten? Wie sieht es mit dem Verkehrskonzept aus? Die Daten, die dem Gutachten zugrunde liegen, lieferte der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB). Verbandsdirektor Hennig Brandes (CDU) hat schon in seinem gescheiterten Wahlkampf für den Posten des Braunschweiger Oberbürgermeisters mehrfach erklärt, er lehne eine Reaktivierung der Strecke nach Wendeburg-Harvesse grundsätzlich ab.

Hat man also ein auf eine optimale Verknüpfung von Zug und Busverkehr ausgerichtetes Linienkonzept entwickelt? Oder fahren alle bisherigen Busse parallel zu den betrachteten Zügen weiter, sodass sich kei-

nerlei Synergieeffekte und echte Fahrgastgewinne ergeben? Wie sieht es mit einer Verknüpfung mit der Braunschweiger Straßenbahn aus? Dazu wäre mindestens eine neue Umsteigehaltestelle an der Gifhorner Straße erforderlich, auch sollten die Züge, wenn sie denn über die bestehende Strecke weiterfahren, das Volkswagenwerk besser erschließen.

Nur am Rande sei bemerkt, dass auch eine zweite Strecke im Großraumgebiet bewertet wurde: Die Verlängerung von Salzgitter-Lebenstedt nach Fredenberg (unmittelbar am Bundesamt für Strahlenschutz vorbei, Teil der früheren Strecke nach Dornburg) schnitt mit einem NKF von 1,82 am besten von allen bewerteten Streckenstücken ab. Ob der ZGB hier bald aktiv wird? Man denke nur an die 2010 im Konzept „2014+“ großspurig versprochenen neuen Haltepunkte in Braunschweig Nord (Bienrode) und West (Broitzem). Gibt es dafür überhaupt schon echte Pläne?

Das Problem der „Standi“

Ein großes, grundsätzliches Problem bei der Beurteilung, ob und wie Eisenbahnstrecken im ländlichen Raum wieder in Betrieb genommen werden können, bildet

die „Standardisierte Bewertung“. Denn diese ist ursprünglich für Stadt-, S- und U-Bahnprojekte in Ballungsräumen entwickelt worden und schon in der seit 2006 gültigen Fassung wird bemerkt, dass in der Version vom Jahr 2000 Veränderungen notwendig geworden seien, da „sich die Investitionsschwerpunkte tendenziell von den Ballungsraumkernen an die Ballungsraumränder verlagert haben. Hier sind im wachsenden Umfang Reaktivierungen von derzeit nicht vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bedienten Strecken oder Kombinationen von SPNV- und Stadtbahn-systemen zu bewerten.“ Gemessen daran ist ein Wert von 0,7 für die Strecke nach Wendeburg-Harvesse sogar gut, denn es handelt sich noch nicht einmal um einen



Im April 2015 wurde das Gleis bei Wendeburg grunderneuert.

„Ballungsraumrand“, sondern „nur“ um eher ländlichen Raum.

Hier kommen noch weitere Aspekte hinzu: So wird die Netzbildung (Verknüpfung verschiedener ÖPNV-Angebote) nicht berücksichtigt. Bei der Bewertung von Bahnstrecken im eher ländlichen Raum sollte auch eine qualitative Ermittlung potenzieller Fahrgastzahlen inklusive Fahrrad, Park & Ride, Zubringerbusse, Bürgerbusse, Anruf-Sammel-Taxis und so weiter einbezogen werden.

Weiter kann es eine Rolle spielen, dass der ländliche Raum Siedlungsmöglichkeiten bietet, die von denen genutzt werden, die außerhalb von Städten in der Nähe der Bahn wohnen wollen. Hinzu kämen noch touristische und Naherholungsaspekte, also der eventuell für einen Ausflugsverkehr attraktive Charakter der Strecke. Da eine „Standi“ erst ab 50 Mio. Euro Investitionssumme für Bundesprojekte im Rahmen des GVFG gefordert ist, ließe sie sich im Falle Braunschweig – Wendeburg-Harvesse möglicherweise sogar ganz umgehen ...

Die Strecke von Braunschweig Hbf. über BS-Gliesmarode nach Wendeburg und Harvesse wurde aber als reine Eisenbahn-

strecke bewertet, die die Kernstadt Braunschweig im großen, zeitraubenden Bogen umfährt. Das von der Initiative MoVeBS und Bürgern aus der Region vorgeschlagene Konzept des echten „Spargel-Expresses“, der an der Gifhorner Straße in das bestehende, um eine dritte Schiene für die Normalspur zu erweiternde Gleisnetz der Braunschweiger Straßenbahn einbiegt und so als Regio-Tram in die Innenstadt fährt, wurde nicht ansatzweise betrachtet. An dieser Stelle sei an die frühere Planung der RSB erinnert, von deren Teilstrecken der Abschnitt nach Wendeburg-Harvesse den bei weitem höchsten Nutzen versprach (damals ein NKF größer 2).

Da Niedersachsens Wirtschafts- und Verkehrsminister Lies sagt, bei entspre-



Auch dieser Bachdurchlass ist 2015 neu erbaut worden – Teil der 23,3 Millionen?

chendem politischen Willen aus der Region wolle man auch alternative Konzepte erneut prüfen, sollte hier die regionale Politik aktiv werden. Denn es spricht einiges dafür, dass die Strecke (sogar



Einst kam die Bahn von Celle – daran erinnert ein alter Kilometerstein.

als Bahn bei entsprechendem Betriebskonzept) einen hohen Nutzen aufweist. Dies nicht nur in wirtschaftlichem Sinne, sondern auch und vor allem ökologisch



So sähe die Führung des „Spargel-Express“ von Harvesse nach Braunschweig aus – durch die City und nicht drum herum!

Grafik: Leonhard Prötzel, MoVeBS

durch die Entlastung der B214 von Berufspendlern, durch eine Verbesserung der Anbindung der Orte an der Strecke an Braunschweig und damit eine Verbesserung des Wohnwertes und der Lebensqualität in den Orten selbst. Hier sollte eine Machbarkeitsstudie helfen, die nicht nur den ökonomischen und ökologischen Nutzen der Strecke bewertet, sondern auch auf die Bedenken eingeht, die aus der PTB gekommen sind: Lässt sich eine solche Strecke (und mit welchem Aufwand?) fast geräuschlos und erschütterungsfrei betreiben?

Dies wäre ein guter, erster Schritt. Und für alle, die nun denken, laute und stinkende Dieseltriebwagen würden dann durch Braunschweig brummen: Moderne Hybridfahrzeuge sind äußerst leise, erfüllen strenge Abgasnormen, fahren ruhig und haben bequeme Sitze. Darüber hinaus lässt sich auch ein Fahrzeug einsetzen, das ohne Oberleitung mit Batterien fährt – das funktioniert nicht nur bei EMIL!

Stefan Vockrodt