



Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Zweckverband Großraum Braunschweig

Anfrage

Zukünftige Anschlusssituation in Braunschweig Hauptbahnhof

Beratungsfolge

Ausschuss für Regionalverkehr

12.02.2014

Sitzung öffentlich / nicht öffentlich

öffentlich

Braunschweig Hauptbahnhof ist die wichtigste Bahnstation der Region und der Hauptumsteigeknoten im regionalen Schienenverkehrsnetz, über den nahezu alle Hauptverkehrsverbindungen der Region verlaufen. Eine Erhöhung des Anteils des Schienenpersonennahverkehrs am regionalen Verkehr scheidet bislang nicht nur am unattraktiven Angebot auf vielen Einzelstrecken der Region, für das im Zuge des Regionalbahnkonzeptes 2014+ erste Schritte zur Verbesserung absehbar sind, sondern an den für viele Relationen mit nennenswertem Potential sehr langen Umsteigezeiten in Braunschweig. Einige (nicht vollständige) Beispiele finden sich in der folgenden Tabelle (jeweils bei Nutzung des Verbundtarifes und ohne Berücksichtigung vereinzelter Verstärkerzüge:

| | Wolfsburg | SZ-Bad | SZ-Lebenstedt | Peine | Helmstedt | Bad Harzburg |
|---------------|-----------|--------|---------------|-------|-----------|--------------|
| Wolfsburg | - | 00:29 | 00:13 | 00:46 | - | 00:52 |
| SZ-Bad | 00:08 | - | - | 00:29 | 00:26 | - |
| SZ-Lebenstedt | 00:42 | - | - | 00:38 | 00:35 | 00:44 |
| Peine | 00:42 | 00:22 | 00:07 | - | 00:36 | - |
| Helmstedt | - | 00:21 | 00:06 | 00:38 | - | 00:11 |
| Bad Harzburg | 00:48 | - | 00:12 | - | 00:41 | - |

Für die übrigen Linien Richtung Gifhorn, Hildesheim, Schöppenstedt und Goslar ergeben sich großenteils ebenfalls ungünstige Anschlusszeiten. Dies vorangeschickt fragen wir:

1. Wie beurteilt die Verbandsverwaltung den Einfluss der beschriebenen Anschlusssituation auf die Qualität und die Fahrgastzahlen des regionalen Schienenpersonennahverkehrs, insbesondere im Hinblick auf den Berufsverkehr?
2. Welche maßgeblichen Netzrestriktion sowie Anschlussrestriktionen in anderen Bahnhöfen sorgen für die beschriebene Anschlusssituation?
3. Wie werden nach Übernahme aller ausgeschriebenen Netze durch die neuen Betreiber zum großen Fahrplanwechsel 2015 die Anschlüsse sämtlicher relevanten Relationen in Braunschweig Hauptbahnhof a) von Regional- zu Regionalverkehr und b) von Regional- zu Fernverkehr und umgekehrt voraussichtlich aussehen?¹

¹ Wiedergabe als Netzgrafik ist für vollständige Darstellung ausreichend.

4. Inwiefern beabsichtigt die Verbandsverwaltung, sich für eine Verbesserung der Anschlüsse einzusetzen und welche Maßnahmen zieht sie diesbezüglich über eine Verlegung der zeitlichen Lage einzelner Linien hinaus in Erwägung (z.B. gezielte Infrastrukturverbesserungen, Taktverdichtungen)?

Gez.

Elke Kentner

Fraktionsvorsitzende



Informationsvorlage

Der Verbandsdirektor

| | | |
|----------------|--------------|------------|
| Vorlagen-Nr. | Aktenzeichen | Datum |
| 2014/14 | 3.4.5 | 12.02.2014 |
| Beratungsfolge | Sitzung | TOP |

Ausschuss für Regionalverkehr 12.02.2014 öffentlich

Anfrage Zukünftige Anschlusssituation in Braunschweig Hauptbahnhof

Der Braunschweiger Hauptbahnhof ist eingebunden in ein engmaschiges Netz von 2 Schienenpersonenfernverkehrs(SPFV)linien und 9 Schienenpersonennahverkehrs(SPNV)linien. Zusammen mit den anderen beteiligten SPNV-Aufgabenträgern und der DB Netz AG wurde ein Betriebskonzept entwickelt (Netzgrafik siehe Anlage), das die Grundlage für die Fahrplanerstellung und die Bestellung von Verkehrsleistungen im SPNV bildet. Zu beachten waren dabei die Charakteristika des Eisenbahnknotens Braunschweig und der Zulaufstrecken, die erforderlichen Haltezeiten, die einzusetzenden Fahrzeuge sowie die gewünschten Umsteigebeziehungen zwischen den Fern- und Nahverkehrszügen.

Dies vorweggeschickt beantworte ich die Anfrage wie folgt:

1. Über die Mobilitätsuntersuchung der WVI für den Großraum Braunschweig sind die Ausrichtung sowie die Anzahl der Wege und Fahrten im Verbandsgebiet grundsätzlich bekannt. Die meisten Wege und Fahrten beginnen und enden in Braunschweig. Der Bahnhof Braunschweig Hbf hat hierbei eine bedeutende Funktion für den Umstieg zwischen der Eisenbahn und städtischen Verkehrsmitteln (Stadtbahn und Bus). Die über den Bahnhof Braunschweig Hbf hinaus führenden Fahrten sind demgegenüber vergleichsweise gering. Während der Entwicklung des o. g. Betriebskonzeptes wurden die Umsteigebeziehungen mit nennenswertem Potential von Bahn zu Bahn im Bahnhof Braunschweig Hbf berücksichtigt. Die Verbandsverwaltung geht davon aus, dass deshalb die Qualität hoch ist und wie in der Vergangenheit die Fahrgastzahlen weiter ansteigen werden.
2. Vorwiegend durch die Eingleisigkeit der Strecken Braunschweig – Uelzen, Braunschweig – Wolfsburg, Wolfsburg – Oebisfelde (Nahverkehrsstrecke), Oker – Vienenburg – Halberstadt, Oker – Bad Harzburg gibt es starke Restriktionen. Außerdem liegen die Fahrplanzeiten der Züge, die zwischen Hannover – Wolfsburg und Hannover – Braunschweig fahren, durch den Knoten Hannover weitgehend fest. Ähnlich verhält es sich mit dem Knoten Magdeburg und den Zügen der Relation Braunschweig – Helmstedt – Magdeburg.

Außerdem sind Verknüpfungen an folgenden Knoten einzuhalten, die im „Regionalbahnkonzept 2014+“ festgelegt sind und Einfluss auf die Zeiten im Bahnhof Braunschweig haben:

Bahnhof Gifhorn: Verknüpfung KBS 115 (Braunschweig – Uelzen) und KBS 300 (Hannover – Wolfsburg)

Hauptbahnhof Wolfsburg: Verknüpfung KBS 300 (Hannover – Wolfsburg) und KBS 301 Ost (Wolfsburg – Stendal); der Einfluss ergibt sich indirekt durch die Verknüpfung von KBS 301 West und KBS 301 Ost (s.u.)

Hauptbahnhof Wolfsburg: Verknüpfung KBS 301 West (Braunschweig – Wolfsburg) und KBS 301 Ost (Wolfsburg – Stendal)

Bahnhof Vienenburg: Verknüpfung KBS 353 (Braunschweig – Goslar/Bad Harzburg) und KBS 330 (Goslar – Halberstadt)

Bahnhof Goslar: Verknüpfung KBS 320 (Hannover – Bad Harzburg), KBS 330, KBS 354 (Kreiensen – Bad Harzburg); der Einfluss ergibt sich indirekt durch die Verknüpfung von KBS 353 und KBS 330

Bahnhof Seesen: Verknüpfung KBS 354, KBS 358 (Braunschweig – Herzberg)

Beispielhaft sind weiter zu beachten: der geplante Halbstundentakt zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel sowie, dass über den betroffenen Streckenabschnitt Braunschweig-Leiferde – Braunschweig Hbf vier SPNV-Linien führen, die im Bahnhof Braunschweig beginnen und enden. Hinzu kommt noch Güterverkehr, dass alle diese Fahrten über höhengleiche Kreuzungen in Braunschweig-Leiferde und Wolfenbüttel führen und sich gegenseitig beeinflussen.

3. Die Anschlüsse der relevanten Relationen im Hbf Braunschweig von Regionalverkehr zu Regionalverkehr bzw. von Regional- zu Fernverkehr und umgekehrt bleiben im Wesentlichen wie heute bestehen. Mit Blick auf die Angebotserweiterungen (1-Std.-Takt) konnte u. a. für Salzgitter-Lebenstedt die Anschlusssituation an den Fernverkehr in Braunschweig verbessert werden. Weitere Details sind der beigefügten Netzgrafik zu entnehmen.
4. Im Rahmen eines noch zu erstellenden Zielkonzeptes 2030 sollen die SPNV-Leistungen konsequent weiterentwickelt werden. Ziel ist u.a. die Fahrzeiten auf der KBS 115 (Braunschweig – Gifhorn – Uelzen) zu verringern, um so die Ankunfts- und Abfahrzeiten zu optimieren, die Möglichkeiten der neuen Fahrzeuge besser auszuschöpfen und die heute für eine SPNV-Verbindung zu langen Fahrzeiten zu verkürzen. Auch auf anderen Strecken scheinen Fahrzeitverkürzungen sinnvoll und möglich, was näher untersucht werden soll, um den SPNV gegenüber dem Individualverkehr attraktiver zu machen. Daneben wird der Umfang der Verkehrsleistungen im Sinne einer Erweiterung überprüft. Alle Planungen sind mit den anderen betroffenen SPNV-Aufgabenträgern und der DB Netz AG abzustimmen, haben einen längeren Vorlauf und können nur umgesetzt werden, wenn ausreichend Finanzmittel zur Verfügung stehen.

Anlage zur Informationsvorlage 2014/14

Netzgrafik Regionalbahnkonzept 2014+

