



Zweckverband Großraum Braunschweig Der Verbandsdirektor
Eing.: 27. Feb. 2017
Gesch.-Z.: _____
_____ Anlagen

23. Februar 2017

Antrag

Prüfung eines Schienenersatzverkehrs zwischen Braunschweig und Gifhorn

Beratungsfolge	Datum	Sitzung öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Regionalverkehr	08.03.2017	öffentlich
Verbandsversammlung	30.03.2017	öffentlich

Die Versammlung möge beschließen:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, Varianten zu prüfen, in denen bis zur Herstellung einer Kreuzungsmöglichkeit in Rötgesbüttel auf der Kursbuchstrecke 115 (Mühlenbahn Braunschweig - Wieren) ein Schienenvorlaufbetrieb zwischen Braunschweig und Gifhorn eingerichtet werden kann, der in Form eines Schnellbusses den bestehenden SPNV-Takt auf einen Stundentakt verdichtet. Dieser soll zwischen Braunschweig und Gifhorn ausschließlich an den aktuellen Unterwegsbahnhöfen des SPNVs (Meine und Rötgesbüttel) halten.
2. Die Prüfung beinhaltet insbesondere die Ermittlung der unter Fahrgast-, Potential- und Umlaufgesichtspunkten optimalen Endpunkte in den Stadtgebieten Braunschweig und Gifhorn.
3. Der Versammlung sind anschließend die Ergebnisse der Untersuchung vorzustellen und ihr ist die auf Basis dieser ermittelte Vorzugsvariante zur Beschlussfassung vorzulegen.

Begründung:

Durch die anhaltende Verzögerung der Kreuzungsmöglichkeit im bisherigen Haltepunkt Rötgesbüttel kann aktuell trotz der nunmehr geltenden Novelle des Landesnahverkehrsgesetzes kein Stundentakt im SPNV zwischen Braunschweig und Gifhorn bestellt und gefahren werden. Um bereits zeitnah zumindest eine deutliche Verbesserung der aktuellen Verkehrssituation zu erzielen, kommt daher trotz der damit einhergehenden Reisegeschwindigkeits- und Komfortverluste nur ein Busverkehr in Frage, sofern keine Verschiebung der Fahrplanlage der heutigen Züge erfolgen soll. Ziel der Vorlage ist daher die Ermittlung einer optimalen Ausgestaltung eines solchen Verkehrs, der zumindest bis zu einem gewissen Grad die gegenüber den Fahrgästen gemachten Ankündigungen erfüllen kann.



gez. Holger Herlitschke
Fraktionsvorsitzender



Informationsvorlage

Der Verbandsdirektor

Vorlage-Nr.	Aktenzeichen	Datum
2017/26	3.2.4.1	09.03.2017
Beratungsfolge	Sitzung	TOP
Verbandsausschuss	23.03.2017	öffentlich

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen; Prüfung eines Schienenersatzverkehrs (SEV) zwischen Braunschweig und Gifhorn

1. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat einen Antrag zur Prüfung eines Schienenersatz- bzw. -vorlaufverkehrs zwischen Braunschweig und Gifhorn eingereicht. Es sollen Varianten geprüft werden, in denen bis zur Herstellung einer Kreuzungsmöglichkeit in Rötgesbüttel auf der Kursbuchstrecke 115 (SPNV-Linie RB47) ein Schienenvorlaufbetrieb zwischen Braunschweig und Gifhorn eingerichtet werden kann, der in Form eines Schnellbusses den bestehenden SPNV-Takt verdichtet. Dieser soll zwischen Braunschweig und Gifhorn ausschließlich an den aktuellen Unterwegsbahnhöfen (Meine und Rötgesbüttel) des SPNV halten.
2. Die Prüfung soll insbesondere die Ermittlung der unter Fahrgast-, Potential- und Umlaufgesichtspunkten optimalen Endpunkte in den Stadtgebieten Braunschweig und Gifhorn beinhalten.
3. Der Versammlung sind anschließend die Ergebnisse der Untersuchung vorzustellen und ihr ist die auf dieser Basis ermittelte Vorzugsvariante zur Beschlussfassung vorzulegen.

Die Verbandsverwaltung kommt zu folgendem Prüfergebnis:

Zu. 1: Vorlaufbetrieb eines Schnellbusses bis zur Herstellung der Kreuzungsmöglichkeit in Rötgesbüttel und der Einführung eines Stundentaktes auf der RB47

- Ein Schienenersatzverkehr (SEV) würde formal voraussetzen, dass es einen Schienenverkehr gibt, dessen Angebot bei vorhersehbaren Zugausfällen durch Busse ersetzt wird. Dies wäre hier nicht der Fall. Ein SEV würde zudem die bestehenden SPNV-Stationen und -bahnhöfe bedienen müssen. Damit würde die Fahrzeit des Busverkehrs (SEV) zwischen dem Bahnhof Gifhorn Stadt und Braunschweig Hauptbahnhof bei ca. 63 Minuten liegen (zu Grunde gelegt wurden bei der Fahrzeitermittlung die bisherigen SEV-Fahrpläne von erixx für die RB47). Es würde sich deshalb in diesem Fall nicht um einen SEV, sondern um einen Vorlaufbetrieb für das künftige SPNV-Angebot der Linie RB47 handeln.

- Die Fahrzeit mit dem Zug beträgt 36 bzw. 37 Minuten, ein Schnellbus zwischen Gifhorn und Braunschweig müsste auf dem schnellsten Weg ohne Stichfahrten zu Bahnhöfen oder SPNV-Stationen fahren. In Braunschweig würde ein Schnellbus entweder über die Westtangente A391 bis zum Hauptbahnhof oder z. B. über Gifhorner Straße/Hamburger Straße bis zum Rathaus fahren.
- Eine Bedienung der Taktlage des Fahrplans der Linie RB47 wäre mit einem Schnellbus dennoch nicht möglich, weil die Fahrzeiten des Busverkehrs in jedem Fall länger wären als die der Bahn.
- Ein Schnellbus wäre also kein gleichwertiger Ersatz für SPNV-Leistungen; die Fahrzeiten wären länger, die Qualität geringer, es würden nicht alle SPNV-Haltepunkte bedient werden und der Zweistundentakt könnte nicht zu einem verlässlichen stündlichen Gesamtangebot verdichtet werden.
- Aus rechtlicher Sicht müsste geklärt werden, ob es sich um einen SEV handelt oder ob es ein „normaler“ Busverkehr ist, der nach dem PBefG entsprechend zu behandeln wäre. Wenn ein Vorlaufbetrieb vorgesehen werden soll, der von einem SEV abweicht, müsste die Konkurrenz zu den bestehenden Bus- und Stadtbahnverkehren einbezogen werden. Ein Betrieb über eine bestehende Liniengenehmigung erscheint nicht bzw. nur schwerlich möglich. Es würde in jedem Fall mehrere Monate bis zur Einführung dauern – soweit der Verkehr genehmigungsfähig wäre.
- Der Zeitraum eines solchen Vorlaufbetriebes wäre also relativ kurz. Bis zur Einführung würden mehrere Monate vergehen. Nach derzeitiger Planung soll die Kreuzung in Rötgesbüttel in der zweiten Jahreshälfte 2018 fertiggestellt sein (Grundlage: neuer Planfeststellungsbeschluss) und der Stundentakt voraussichtlich im Dezember 2018 umgesetzt werden.

Zu. 2: Prüfung von Optionen für die Linienführung und von optimalen Umläufen

- Wie zuvor ausgeführt, gibt es einen Unterschied zwischen einem Schienenersatzverkehr und einem Vorläuferbetrieb. Wenn im Zuge eines SEV die bestehenden SPNV- Stationen und -bahnhöfe bedient würden, würde es wenig alternative Möglichkeiten für die Linienführung geben, die Fahrzeit wäre zu lang. Bei einem Vorläuferbetrieb könnte man von der ausschließlichen Bedienung der SPNV- Stationen und -bahnhöfe abweichen. Das würde aber zu einer Konkurrenz zu bestehenden Linienverkehren mit Stadtbahn und Bus führen und nicht ohne weiteres genehmigungsfähig sein.
- Der erhebliche Aufwand für Potentialanalysen sowie Linien- und Umlaufplanungen erscheint angesichts der zu erwartenden Dauer des Betriebs unverhältnismäßig hoch.

Zu. 3: Prüfergebnisse den Gremien vorlegen

Die Verwaltung rät davon ab, eine vertiefte Prüfung vornehmen. Eine überschlägliche Kalkulation lässt zudem ein zu finanzierendes Defizit in der Größenordnung von 350 bis 450 T€ jährlich erwarten (Linienlänge: 31,5 km, Fahrten/Tag: 16 in beiden Richtungen, Verkehrstage: 365 (Mo.-So.).

Nach Abwägung der Rahmenbedingungen mit den oben geschilderten Vor- und Nachteilen eines SEV/Vorlaufverkehrs zwischen Gifhorn und Braunschweig bis zur Aufnahme des stündlichen SPNV-Betriebs in dieser Relation schlägt die Verwaltung vor, einen Vorlaufbetrieb nicht näher zu untersuchen.