

Regiobahn Das neue Modell

Hennig Brandes, Direktor des Großraumverbandes, hat ein neues Regiobahn-Konzept erarbeitet: Züge aus der Region fahren nicht durch die Innenstädte von Braunschweig und Salzgitter – und es gibt Umsteige-Terminals.

„Passagiere honorieren Schnelligkeit“

Schienenverkehrs-Experte Thomas Siefer im Interview : Wir brauchen moderne Züge, in die man sich gerne setzt

Professor Thomas Siefer, Experte für Verkehrswesen sowie Eisenbahnbau und -betrieb, ist gerade von der Hannoveraner an die Braunschweiger Universität gewechselt, um das Profil als Verkehrskompetenz-Zentrum zu stärken. Über die neuen Pläne für die Regiobahn sprach mit ihm Redakteur Uwe Hildebrandt.

Bei der Regio-Stadtbahn sollten die Regionalzüge direkt durch die Innenstädte fahren. Nun soll den Fahrgästen zugemutet werden, am Stadtrand umzusteigen. Kann man so überhaupt Fahrgäste anlocken?

Die Regio-Stadtbahn ist ein attraktives Konzept. Aber ein anderer wichtiger Ansatz ist, dass man Schnelligkeit garantiert. Wir haben in Niedersachsen einige Beispiele dafür – wie etwa die Verbindungen Oldenburg-Osnabrück oder Braunschweig-Wolfsburg –, die deutliche Fahrgaststeigerungen verzeichnen, seit sie schneller sind. Schnelligkeit wird von den Passagieren besonders honoriert. Ziel muss also sein, dass die Züge aus Gifhorn schneller nach Braunschweig kommen. Die Geschwindigkeit der Strecken muss zunächst dadurch erhöht werden, dass ihr Oberbau verbessert wird und enge Radien begradigt werden.

Wie sollten Umsteigepunkte gestaltet sein?

Das S-Bahn-System Hannover hat drei dezentrale Umsteigepunkte, die von den Fahrgästen angenommen werden. Wenn die Gesamt-Reisezeit immer noch attraktiv ist, dann wird

„Umsteigen sieht nicht so aus wie in Giesmarode, dass man 300 Meter über schlechte Wege läuft.“

Professor Thomas Siefer



auch Umsteigen akzeptiert. Umsteigen sieht dann nicht mehr so aus wie heute in Braunschweig-Giesmarode, dass man 300 Meter über einen schlechten Weg laufen muss, sondern die Stationen werden künftig eng miteinander verbunden. In Frankfurt gibt es gemeinsame Bahnsteige von S-Bahn und Stadtbahn, so dass man nur zur anderen Seite rübergeht. Das funktioniert.



Die künftige Regiobahn soll die ganze Region erfassen, also auch zum Beispiel Wolfsburg. Das Ziel ist, die Strecken schneller und für mehr Regiozüge befahrbar zu machen. Zu sehen ist das bestehende Schienennetz in der Region.

Haben Sie den Eindruck, dass für die Regio-Stadtbahn der Rückhalt in der Landesregierung gefehlt hat?

Ich kann das nicht beurteilen. Aber ich glaube das eigentlich nicht. Es gibt Sympathien für neue Systeme, wenn sie bezahlbar sind. Ein Problem ist sicherlich gewesen, dass wir hier bei der Regio-Stadtbahn eine sehr lange Planungsphase von 15 Jahren hatten und sich in dieser Zeit die Rahmenbedingungen besonders im Bereich Fahrzeugtechnik verändert haben.

Wäre die Kostenexplosion bei den Zügen also vorhersehbar gewesen?

Wir müssen ehrlich zugeben, dass es inzwischen neue europäische Richtlinien für die Konstruktion von Zü-

gen gibt wie etwa den Crash-Kopf – und die sind hier die Preistreiber.

Ist es möglicherweise eine Fehlkonstruktion, dass in einem Flächenland wie Niedersachsen drei Verkehrsverbünde vor sich hinwurschteln?

Neben der Landesnahverkehrsgesellschaft sind das die Region Hannover und der Zweckverband Großraum Braunschweig. Bisher hat das Miteinander der drei recht gut funktioniert, wie ich meine. Allerdings war man in Braunschweig in den letzten Jahren vielleicht zu sehr auf die Regiostadtbahn konzentriert, hat sich zu wenig um den sonstigen Schienennahverkehr gekümmert.

Was lässt sich gegenüber dem bisherigen Konzept beim zweiten Anlauf vielleicht sogar noch verbessern?

Wir dürfen nicht aus dem Blick verlieren, dass es in Braunschweig sehr gute Fernverbindungen gibt. Man

darf also nicht nur die Fahrgäste sehen, die in das Zentrum von Braunschweig wollen, sondern ganz wichtig ist auch die Vielzahl von Fahrgästen, die am Hauptbahnhof in den Fernverkehr umsteigt. Sie könnte von dem neuen Konzept profitieren, weil ja der Hauptbahnhof von Goslar oder Gifhorn aus schneller erreicht wird, als wenn die Züge durch die Innenstadt fahren.

Was sind wesentliche Aspekte eines zukunftsfähigen Schienen-Personenverkehrs, denen der Großraumverband gerecht werden sollte?

Der Nahverkehr steht in Konkurrenz zum Individualverkehr – er muss also, wie eingangs erwähnt, schnell sein, er muss gute Umsteigeverbindungen bieten, wenn die Züge nicht direkt ins Zentrum fahren. Und er muss komfortable Fahrzeuge auf die Schiene schicken, da haben wir in der Region Braunschweig noch Nachholbedarf. Gefragt sind moderne Züge, die klimatisiert sind, in die man sich gerne reinsetzt.

Die Regio-Stadtbahn sollte zuletzt Ende 2014 starten – lässt sich ein Alternativkonzept überhaupt noch so schnell realisieren?

Ja, das lässt sich in der Schnelligkeit machen, auch wenn 2014 die Umsteigepunkte vielleicht noch nicht optimal ausgebaut sind. Aber ein neues Angebot könnte dann durchaus schon starten.

ZITATE

Erste Reaktionen:

Reinhard Manlik (CDU), Chef der stärksten Fraktion im Großraum: „Mit dem Alternativkonzept müssten wir dann aber schnell einen besseren und komfortableren Schienen-Personenverkehr schaffen. Und es müsste exzellente City-Anbindungen geben, wenn die Züge an den Bahnhöfen halten. Vielleicht werden die Innenstadt-durchfahrten später mal möglich.“

Gabriele Heinen-Kljajic, Landtagsabgeordnete der Grünen: „Die Landesnahverkehrsgesellschaft muss den Zweckverband unterstützen. Alle vorgesehenen Landes- und Bundesgelder müssen bei einer Neuplanung weiter zur Verfügung stehen. Wir brauchen die Sicherheit, dass die Mittel nicht woanders eingesetzt werden und wir am Ende in die Röhre gucken.“ ah/hib