

Ein Zug für Wendeburg und die Region:

Der Spargel-Express



MoVeBs, Bürgerinitiative pro Zug-kunft

Braunschweig und Wendeburg, April 2018

Inhalt:

Die Chance: Teilreaktivierung einer stillgelegten Eisenbahnstrecke	3
Vorteile einer Reaktivierung Harvesse – Braunschweig	5
Streckendetails Harvesse – Braunschweig	12
Gute Anschlüsse für den Spargel-Express	16
Zusammenfassung und Ausblick	19

Autoren:

Eike Sören Bolle

Josef Efken

Leonhard Pröttel

Stefan Vockrodt

Martin Schwerter

Rosi Waldeck

Kontakt und Impressum:

MoVeBs: www.movebs.de, kontakt@movebs.de

Bürgerinitiative pro Zug-kunft, Kontakt: efkenjoop@gmx.de

Die Chance: Teilreaktivierung einer stillgelegten Eisenbahnstrecke

Die Eisenbahnstrecke zwischen Braunschweig und Celle ist längst Geschichte. Doch ein Teil wurde nach ihrer Stilllegung im Jahre 1991 nicht zurückgebaut und existiert noch heute. Auf dem 14,2 km langem Abschnitt zwischen dem Abzweig Nordkurve an der Eisenbahnstrecke Braunschweig – Gifhorn auf Braunschweiger Stadtgebiet und Wendeburg-Harvesse sollen neben einzelnen Güterzügen auch wieder Nahverkehrszüge fahren.

Auf dem 4,85 km langen eingleisigen Abschnitt von Harvesse (km 41,3) über Wendeburg/Wendezelle (km 43,6) bis zur neu eingerichteten Abzweigstelle Braunschweig-RAUA (Braunschweig-Restabfallumschlaganlage) fuhren von 1992 bis 2015 keine Züge. Der anschließende eingleisige Gleisabschnitt, fast ausschließlich auf Braunschweiger Stadtgebiet gelegen, wird durch Güterzüge regelmäßig befahren. Dieser Gleisabschnitt führt entlang der Stadtteile Völkenrode und Watenbüttel (km 48,1) bis zum Bahnhof Rühme an der Gifhorner Straße (km 52,8).



Güterzug aus dem Hafen Braunschweig im Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode.

Foto: S. Vockrodt

Von dort führt die Strecke weiter entlang des VW-Werkes Braunschweig und der Schunter-siedlung bis zum ehemaligen Bahnhof Nordkurve. Im Jahr 1998 wurde der Abschnitt zwischen dem Bahnhof Rühme und der Abzweigstelle Braunschweig-RAUA erneuert.

Franz Einhaus, Landrat Kreis Peine, zum „Spargel-Express“:



„Das Angebot eines modernen ökologischen Regionalverkehrs muss wesentlicher Bestandteil einer zukunftsweisenden Regionalpolitik sein.

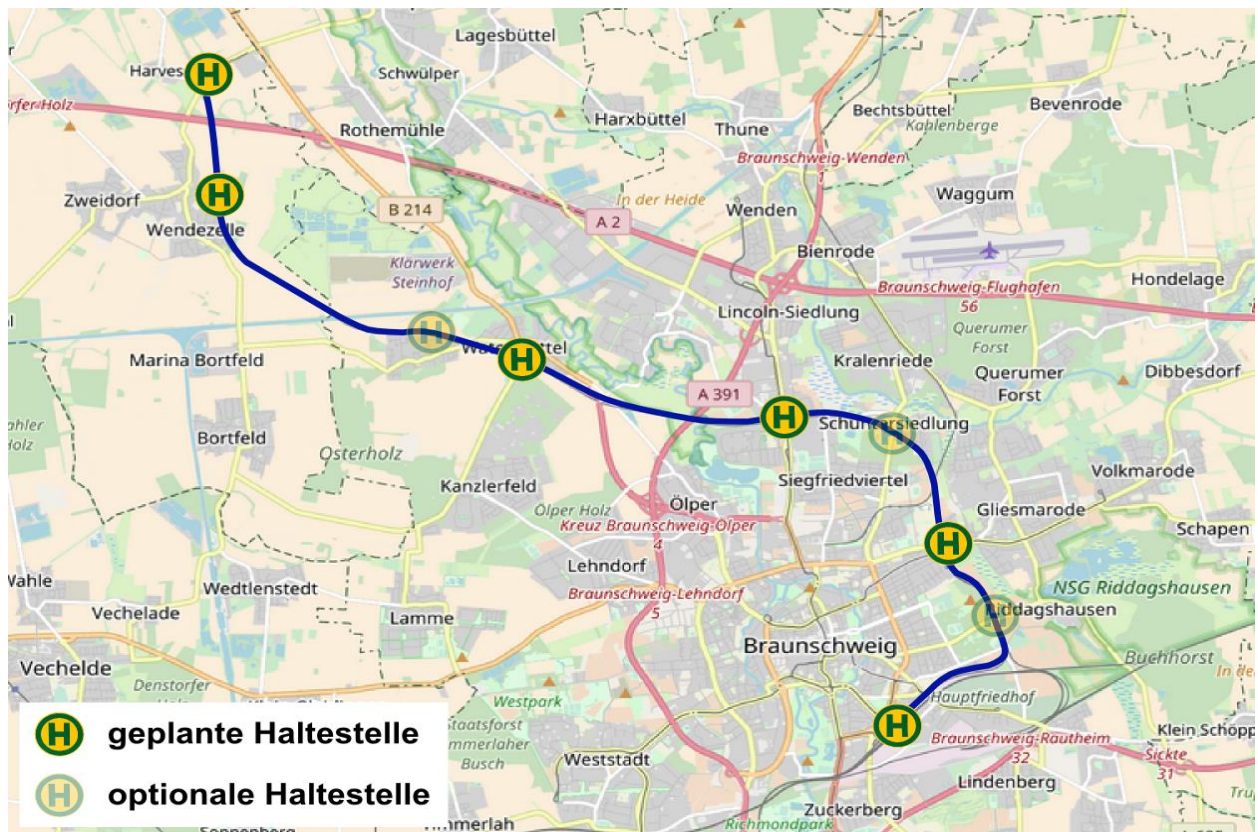
Die maßgebende Zielorientierung des Landkreises Peine ist diesbezüglich auf die Tarifstruktur, Taktung und dementsprechend Inanspruchnahme der Achse Hannover-Peine-Braunschweig ausgerichtet. Die Verbindungen zwischen den Oberzentren und dem ländlichen Raum bilden einen entscheidenden Schwerpunkt für die infrastrukturelle Weiterentwicklung.

Ergänzend könnte die alte bestehende Bahnstrecke zwischen Harvesse/Wendeburg und Braunschweig infrastrukturell hierfür einen interessanten Baustein liefern, da nicht nur das neue Logistikzentrum, sondern auch der weitere nordöstliche Einzugsbereich der Pendlerströme zum Oberzentrum Braunschweig ein Fahrgastpotenzial darstellt.

Im Auftrag des Niedersächsischen Wirtschaftsministeriums ist bereits eine Reaktivierung alter Bahnstrecken untersucht worden. In diesem Zusammenhang unterstütze ich den gemeinsamen Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD und CDU in der Verbandsversammlung des Regionalverbandes Großraum Braunschweig, eine neue Nutzen-Kosten-Bewertung der Verbindung Harvesse – Braunschweig unter den geänderten Bedingungen (Berücksichtigung der bereits erfolgten Sanierung der Strecke für den Güterverkehr, Berücksichtigung von P+R, Busverknüpfung) durchzuführen. Insofern halte ich es für folgerichtig, wenn diese Verbindung ggf. dem Land konkret als Reaktivierungsstrecke vorgeschlagen wird.“

Die Volkswagen Konzernlogistik GmbH & Co. OHG hat 2015 ein neues Logistikzentrum in Harvesse in Betrieb genommen. Dafür ist der 4,85 km lange Abschnitt zwischen Abzweigstelle Braunschweig-RAUA und Harvesse erneuert und als Anschlussbahn für den Güterverkehr wieder in Betrieb genommen worden.

2016 ließ die damalige niedersächsische Landesregierung eine Reaktivierung der Strecke untersuchen, allerdings ohne Berücksichtigung der durch Volkswagen zwischenzeitlich getätigten Investitionen zur Wiederinbetriebnahme der Gleisanlagen. Dadurch konnte kein wirtschaftlich tragfähiger Nutzen-Kostenfaktor (NKF) ermittelt werden. Auch zeigt eine kritische Beurteilung der damals durchgeführten Standardisierten Bewertung, dass u.a. parallele Buslinien erhalten werden sollten, was zu einer Verschlechterung des NKF beigetragen hat.



Verlauf der Bahnstrecke Harvesse – Braunschweig (blau markiert) mit den vorgesehenen und den möglichen zusätzlichen Haltepunkten.

Grafik: Martin Schwerter, Kartengrundlage: OpenStreetMap

Im Herbst 2017 durchgeführte Versuchsfahrten zur Ermittlung der Schwingungsstörungen bei hochempfindlichen Messungen der PTB ergaben, dass eine Reaktivierung auch für den Personenverkehr keine unzumutbaren Belastungen der Messeinrichtungen ergibt.

Auf Initiative der Stadt Braunschweig und der anliegenden Gemeinden und Landkreise soll daher erneut die Wirtschaftlichkeit einer Reaktivierung im Schienen-Personennahverkehr (SPNV) untersucht werden. Dieses Papier zeigt die Vorzüge des Projekts auf und gibt Hinweise, wie eine gute Wirtschaftlichkeit, also ein NKF > 1, erreicht werden kann.

Vorteile einer Reaktivierung Harvesse – Braunschweig

Nutzen für die Wohnbevölkerung

Die Gemeinde Wendeburg (einschließlich der Ortschaft Harvesse) besitzt eine hohe Bevölkerungsdichte. Die bisherige Anbindung nach Braunschweig im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfolgt ausschließlich über Busverbindungen und ist unzureichend. Für eine Eisenbahnstrecke ist deswegen eine starke Nutzung durch die Wohnbevölkerung zu prognostizieren. Die Gemeinde Wendeburg expandiert, die Raum- und Siedlungsplanung ist auf die

schon vor Jahren im Rahmen der RegioStadtBahn angekündigte und bislang nicht umgesetzte Bahnanbindung ausgerichtet. Auch die Wohnbevölkerung weiterer Gemeinden kann durch Zubringerverkehre mit einbezogen werden. Dabei ist insbesondere die Samtgemeinde Schwülper zu betrachten.

Entlastung vom Pendlerverkehr

Die Umlandgemeinden im Nordwesten von Braunschweigs Siedlungszentrum werden durch einen extrem hohen Pendlerverkehr belastet, der vor allem auf die Bundesstraße B214 gerichtet ist bzw. auf dieser Straße verläuft. Erfahrungsgemäß bietet eine Bahnstrecke für Autofahrer eine hochattraktive Alternative. Eine deutliche Entlastung vom Durchgangsverkehr ist so für die Gemeinden im Nordwesten und dabei insbesondere für Watenbüttel und Völkenrode möglich, sofern an der B214 bei Harvesse ein Umstieg vom Auto auf die Bahn durch ein attraktives P+R-Angebote (P+R: „Park and Ride“) ermöglicht wird und auch an den anderen Haltestellen ein bequemer Umstieg von den anderen Verkehrsmitteln auf die Bahn angeboten wird.

Gerd Albrecht, Bürgermeister der Gemeinde Wendeburg, zum Spargel-Express:



„Im prosperierenden Raum Braunschweig setzt sich auch die positive Entwicklung der Gemeinde Wendeburg unaufhaltsam fort. Mit der Einwohnerzahl steigt auch der Mobilitätsbedarf, der unter Beachtung der aktuellen Umwelt- und Klimaziele zukunftsgerichtet und nachhaltig zu decken ist. Die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen dem Oberzentrum Braunschweig mit den Stadtteilen Watenbüttel und Völkenrode und der Gemeinde Wendeburg auch für den Personenverkehr würde maßgeblich dazu beitragen, die Straßen von den umfangreichen Pendlerströmen aus dem Norden und Westen des Braunschweiger Umlands zu entlasten und die Bevölkerung und unsere Umwelt vor den negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu schützen.“

Schon lange nicht mehr standen die Vorzeichen für eine politische Verständigung zwischen dem Land Niedersachsen, dem Regionalverband Großraum Braunschweig, der Stadt Braunschweig, dem Landkreis Peine, der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt und der Gemeinde Wendeburg zum Umstieg auf die Bahn so gut. Lassen Sie uns zusammenrücken und gemeinsam die Chance für ein zukunftsweisendes Mobilitäts- und Umweltprojekt in der Region nutzen. Die Bahn verbindet – der Wohlstand braucht Mobilität – die Umwelt braucht unseren Schutz!“

Anschluss von Großfirmen

Entlang der geplanten Strecke befinden sich mehrere große Firmen mit tausenden Arbeitsplätzen. Den Beschäftigten wird durch die Bahn eine bequeme und umweltfreundliche Möglichkeit geboten, ihre Arbeitsplätze zu erreichen. Dabei werden Anbindungen neu geschaffen oder bestehende Verbindungen verbessert.

Erwähnenswert ist auch die Verbindung der VW-Standorte mit Realisierung der Bahn Wendeburg – Braunschweig. Das Werk an der Hamburger Straße wird mit dem Logistikzentrum umsteigefrei verbunden.

Uwe Fritsch, Betriebsratsvorsitzender Volkswagenwerk Braunschweig, zum Spargel-Express:



„Die Errichtung eines eigenen Logistik-Optimierungszentrums in Braunschweig ist ein Gewinn für Volkswagen und die Region. Volkswagen verbessert seine Logistik und leistet durch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene einen ökologischen Beitrag. Diese Verlagerung führt auch zur Entlastung der Straßen. Die notwendige Herichtung der Strecke zwischen Harvesse und Wendeburg bietet darüber hinaus die Möglichkeit zur Nutzung für den Personennahverkehr. Der Ausbau und die Reaktivierung böte nicht nur unseren Kolleginnen und Kollegen aus der Region die Chance, auto- und staufrei zur Arbeit zu kommen, sondern auch unser Eintracht in der Bundesliga autofrei zu unterstützen. Ein aus meiner Sicht notwendiger Schritt zur Stärkung der gesamten Region.“

Siedlungsstruktur und Fahrgastpotentiale entlang der Eisenbahntrasse

Die Gemeinde Wendeburg im Landkreis Peine zählt heute fast 11.000 Einwohner/innen mit stark wachsender Tendenz. In den von der Strecke direkt erschlossenen Ortsteilen leben 4200 Menschen in Wendeburg und 400 in Harvesse.

In den Braunschweiger Stadtteilen Völkenrode (1700), Watenbüttel (2500), Schwarzer Berg (4700) leben insgesamt 8900 Einwohner/innen, die so Anschluss an das Eisenbahnnetz erhielten.

Werden vier neue Haltepunkte (Harvesse, Wendeburg, Völkenrode/Watenbüttel und BS-Gifhorner Straße) eingerichtet, umfasst das Erschließungspotenzial bei einem Erschließungsradius von 1000 m die Siedlungsbereiche Schwarzer Berg und Harvesse vollständig sowie Wendeburg, Watenbüttel und Völkenrode zu 80% und erreicht damit rund 13.500 Menschen.

In der Kernstadt führt die Strecke durch die Stadtteile Gliesmarode (4100), östliches Ringgebiet (26.600) und Viewegs Garten (13.100) mit insgesamt 43.800 Einwohner/innen, wo die

bereits vorhandene Eisenbahnanbindung ausgebaut wird. Hier kann ein Großteil der Einwohner über die Halte Gifhorner Straße und Gliesmarode erreicht werden.

Ines Kielhorn, Bürgermeisterin der Samtgemeinde Papenteich, zum Spargel-Express:



„Die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Wendeburg und Braunschweig in Verbindung mit einer Park & Ride- Anlage ist auch für die Bürgerinnen und Bürger der Samtgemeinde Papenteich ein sehr attraktives Angebot. Zusätzlich werden wir alle von der zu erwartenden Entlastung des überregionalen Straßennetzes durch die Verringerung des Güter- und Individualverkehrs profitieren.“

Im Weiteren muss die Erschließungswirkung auch weiterer größerer Ortschaften im Umkreis von bis zu 3 km um die geplanten Haltestellen durch P+R- sowie B+R-Angebote (B+R: „Bike and Ride“) berücksichtigt werden.

Von der geplanten Endhaltestelle Harvesse liegen die Ortsteile Groß Schwülper, Klein Schwülper und Rothemühle der Gemeinde Schwülper in einem Umkreis von 3 km Entfernung. Diese Ortsteile zusammen umfassen rund 6800 Einwohner/innen, die mit sinnvollen Busanbindungen kurze Fahrzeiten zur schnellen Eisenbahn zum Braunschweiger Hauptbahnhof erhalten.

Im VW-Logistikzentrum in Harvesse arbeiten 120 Mitarbeiter/innen in bis zu drei Schichten. In Wendeburg gibt es insgesamt ca. 500 Arbeitsplätze. Die Strecke führt an den großen Bundesforschungseinrichtungen Physikalisch-Technische-Bundesanstalt (PTB, 1800 Mitarbeiter/innen) und Thünen-Institut (ca. 1000 Beschäftigte) entlang.

Außerdem liegen große Arbeitgeber und Sportstätten direkt oder in der Nähe der Bahnstrecke, wie zum Beispiel:

- Volkswagen Braunschweig mit ca. 5000 Beschäftigten
- Volkswagen-Financial-Services mit ca. 6000 Beschäftigten
- Siemens mit ca. 3000 Beschäftigten
- TU-Braunschweig, Campus Ost und Nord mit 5-6000 Studierenden und Mitarbeiter/innen
- Eintracht Stadion mit über 20.000 Besucher/innen

Das Gesamtfahrgastpotenzial der reaktivierten Eisenbahnstrecke außerhalb der Kernstadt Braunschweigs erfasst somit weit über 20.000 Personen.

Die Machbarkeitsuntersuchung zur Einführung einer RegionalStadtBahn im Großraum Braunschweig¹ prognostizierte bereits im Jahr 1998 bis zu 4200 Fahrgäste pro Tag und veranschlagte Betriebskosten in Höhe von ca. 450.000 bis 500.000 Euro² jährlich. Für den Betrieb einer Eisenbahn wurden im Jahr 2015 gutachterlich ca. 420.000 € Betriebskosten für einen Stundentakt ermittelt.

Franz Algermissen, Geschäftsführer Fa. Sternico, Wendeburg, zum Spargel-Express:



„Die Sternico GmbH ist ein Software Unternehmen in Wendeburg. Wir haben eigene Produkte für die Mobilitäts- und Automatisierungstechnik entwickelt und vertreiben diese europaweit.

Zurzeit haben wir 60 MitarbeiterInnen und wachsen jährlich um ca. 80%. Ich bin einer der Gesellschafter und Mitglied des Beirates. Wir arbeiten mit unseren Entwicklern und Projektmanagern auch in Braunschweig für internationale Unternehmen und für Forschungseinrichtungen.

Im letzten Jahr haben wir 1.8 Millionen € in ein neues Bürogebäude in Wendeburg investiert.

Wir haben uns aus wirtschaftlichen Überlegungen für einen Standort im ländlichen Umfeld von Braunschweig entschieden. Die Baupreise sind finanzierbar und Wendeburg bietet von seiner Lage im Mittelpunkt von Braunschweig, Wolfsburg, Hannover/Flughafen eine gute Basis. Hinzu kommt die gute dörfliche Infrastruktur. Ein großes Problem ist, und wird es in Zukunft immer stärker werden, die Verkehrsanbindung. Der zähe, oft stehende Verkehr in den Städten kostet Zeit und wird immer stärker zur Belastung der Verkehrsteilnehmer und Anwohner. So benötigen MitarbeiterInnen, die 3 Kilometer von Wendeburg entfernt im westlichen Randgebiet Braunschweigs wohnen, mit dem Bus 45 Minuten, vom östlichen Randgebiet 1 ¼ Stunden bis nach Wendeburg. Da hilft es nicht im bestehenden Denken zu verharren und Fahrpläne zu modifizieren. Wir müssen an den Ursachen arbeiten und das System verändern. Dabei sehen wir einen wesentlichen Schritt darin, den Verkehr möglichst auf die Schiene zu verlagern. Wir entzerren den Individualverkehr dort wo es sinnvoll ist und von den Kunden angenommen wird.

Unsere MitarbeiterInnen kommen nicht nur aus Braunschweig, sondern auch aus dem Vorharzbereich, Hannover, Gifhorn. Wir haben junge Teams, die sich bewusst für einen ländlichen Arbeitsplatz entschieden haben. Zunehmend bauen sie auch in Wendeburg oder suchen Eigentumswohnungen. Viele von Ihnen verzichten auf ein Auto. Arbeitsqualität in Verbindung mit Lebensqualität steht immer mehr im Vordergrund. Daher ist es wichtig, günstige und umweltfreundliche Verkehrsverbindungen in die Stadtbezirke zu schaffen. Ein weiterer, sehr

¹ Quelle: Machbarkeitsuntersuchung zur Einführung einer RegionalStadtBahn im Großraum Braunschweig (Machbarkeitsuntersuchung ZGB), 1. Entwurf Endbericht; Stand: 09.06.98; TTK - TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH

² Aus DM-Angaben in Euro umgerechnet

wichtiger Aspekt ist, dass wir so vermeiden können, dass ländliche Bereiche abgekoppelt werden, mit all seinen politischen und sozialen Folgen. Es hat sich in den USA und bei uns in Deutschland in den letzten Jahren gezeigt, dass polemisierende Politik dort aufgenommen wird, wo die Menschen in den ländlichen Bereichen keine Arbeit und eine extrem schlechte Verkehrsanbindung haben.

Eine durchgehende Bahnverbindung vom Harz bis Wendeburg zu schaffen – also eine Nord/Südachse wäre ein erster Schritt. Das würde eine unmittelbare Anbindung an das VW Werk und an VW FS an der Gifhorner Straße ermöglichen und Verkehrs- und Umweltbelastung in Braunschweig reduzieren. Wenn wir über den Tellerrand schauen und nicht den technischen Status von gestern und heute als Handlungsgrundlage nehmen, können wir Braunschweig und sein Umland zu einem Modell für eine zukunftsweisende regenerative Mobilität entwickeln. Die Technik und die Unternehmen hierfür stehen vor der Tür. Wir müssen diese Tür nur öffnen.“

Angebotsverbesserung mittels Eisenbahn gegenüber dem Status Quo

Wendeburg ist heute mit der Buslinie **560** an die Stadt Braunschweig angebunden. Die Buslinie fährt von Harvesse über Wendeburg, Bortfeld, Kanzlerfeld, Lehdorf in die Braunschweiger Innenstadt. Die Fahrzeit von Harvesse und Wendeburg nach Braunschweig, Rathaus beträgt ca. 40 Minuten. Werktags wird zwischen 6 Uhr und 21 Uhr ein Stunden-, teilweise auch ein 30-Minuten-Taktangeboten. Sonntags verkehrt die Linie zwischen 10 Uhr und 20 Uhr im Zweistundentakt.

Die geplante Reisezeit mit der Eisenbahn beträgt 30 Minuten und mindert somit die Fahrzeit deutlich.

Groß Schwülper wird derzeit mit drei Buslinien (BSVG 480, BSVG 484, VLG111) an die Stadt Braunschweig angebunden.

Die Buslinie **480** verkehrt montags bis freitags von Groß Schwülper über Klein Schwülper, Rothemühle, Watenbüttel und die Autobahn A392 nach Braunschweig Rathaus. Zwischen 6 Uhr und 10 Uhr wird ein Stundentakt, zwischen 10 Uhr und 18 Uhr ein Zweistundentakt angeboten. In Gegenrichtung wird der Verkehr gegen 9.30 Uhr aufgenommen. Die Linie verkehrt bis ca. 14.30 Uhr im Zweistundentakt und wird bis 18.30 Uhr auf einen Stundentakt verdichtet. Die letzte Fahrt erfolgt um 20.30 Uhr. Die Reisezeit beträgt 35 Minuten.

Die Buslinie **484** verkehrt von Groß Schwülper über Klein Schwülper, Rothemühle, Walle, Gewerbegebiet Hansestraße nach Rühme. Dort besteht Anschluss zur Stadtbahnlinie 1 Richtung Braunschweiger Innenstadt. Die Linie 484 verkehrt montags bis freitags zwischen 5.30 Uhr und 20.30 Uhr im Stundentakt, samstags 5.30 Uhr bis 14.30 Uhr im Stundentakt, anschließend bis 20.30 Uhr im Zweistundentakt. Sonn- und feiertags werden zwischen

11.30 Uhr und 18.30 Uhr Einzelfahrten angeboten. Die Fahrzeit von Groß Schwülper nach BS-Rathaus (inkl. Umsteigezeit) beträgt etwa 43 Minuten.

Die Buslinie **111** fährt von Groß Schwülper über Lagesbüttel, Harxbüttel und Thune nach Wenden. Dort besteht Anschluss zur Straßenbahnlinie 1 Richtung Braunschweiger Innenstadt. Montags bis freitags wird zwischen 5.30 Uhr und 20.30 Uhr ein Stundentakt angeboten. Samstags wird zwischen 5.30 Uhr und 16.30 Uhr ein Stundentakt, sonn- und feiertags vier Einzelfahrten angeboten. Die Reisezeit von Groß Schwülper nach Braunschweig, Rathaus (inkl. Umsteigezeit) beträgt 45 Minuten.

Bei Realisierung der Eisenbahn wird ein Busverkehr zwischen Groß Schwülper und Harvesse eingerichtet. Die Fahrzeit beträgt 5 Minuten. Die geplante Reisezeit zwischen Groß Schwülper und Braunschweig, Rathaus beträgt (inkl. Umsteigezeit) weniger als 40 Minuten.

Michael Kramer, Verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion im Großraum Braunschweig, zum Spargel-Express:



„Seit der Bürgerbefragung zur Einrichtung einer RegioStadtBahn 2003, habe ich als CDU-Vertreter im Regionalverband Braunschweig die Bemühungen der Bürgerinitiativen in Wendeburg unterstützt. 2008 habe ich im Namen der CDU-Kreistagsfraktion eine Resolution zu dem Thema in den Kreistag Peine eingebracht, die einstimmig angenommen wurde.

Jetzt im Februar 2018 hat die CDU im Ausschuss für Regionalverkehr des Regionalverbands Braunschweig den Antrag der Grünen, gemeinsam mit der SPD-Fraktion eingebracht und verabschiedet. Ich halte das für eine politisch positive Gemeinschaftsaktion. Gerade weil sich seit der ersten Bewertung vor über zehn Jahren, durch die wieder Instandsetzung der Bahnstrecke von Volkswagen, an der Infrastruktur wesentliches verbessert hat und jetzt auch die PTB keine Einschränkungen mehr durch einen Personenzugverkehr befürchtet, ist die aktuelle Bewertung der technischen Machbarkeit sowie der Wirtschaftlichkeit unerlässlich.

Ich weise aber daraufhin, dass damit noch kein Start der Linie erfolgt, sondern erneut erst einmal eine gesellschaftliche Wirtschaftlichkeitsberechnung nach unterschiedlichsten Kriterien durchgeführt wird. Sollte diese Analyse erfolgreich sein, sind weitere politische und finanzielle Entscheidungen zu fällen. Die millionenschweren Investitionen für einen möglichen Personennahverkehr sind vom Bund und Land zu stemmen, denn dem Regionalverband Braunschweig stehen dafür keine Mittel zur Verfügung. Auch für einen späteren Betrieb müssten Zusagen vom Land zur laufenden Finanzierung der Strecke erfolgen.“

Streckendetails Harvesse – Braunschweig

Streckenverlauf

Die Strecke des Spargel-Express folgt ab Braunschweig Hauptbahnhof bis zum Bahnhof Braunschweig-Gliesmarode der vorhandenen Strecke 1902 in Richtung Gifhorn. Ab dem Bahnhof Gliesmarode wird die Strecke 1722 über den Bahnhof Rühme in Richtung Wendeburg (früher weiter über Plockhorst nach Celle) befahren.

In Harvesse kann autobahn- und bahnhofsnahe ein P+R-Parkplatz eingerichtet werden, optional ist im Ort Harvesse die Einrichtung eines Bedarfshaltes möglich. Die nächste Station liegt im östlichen Teil von Wendeburg. Weiter verläuft die Strecke über die Braunschweiger Stadtteile Völkenrode und Watenbüttel. In Watenbüttel kann ein Haltepunkt zwischen den Bahnübergängen Peiner Straße und der Hans-Jürgen-Straße eingerichtet werden, sodass auch die PTB gut erreicht werden kann. Im nördlichen Stadtgebiet erfolgt an der Station Gifhorer Straße ein Anschluss an das Braunschweiger Stadtbahnnetz in Richtung Innenstadt sowie des Stadtteils Schwarzer Berg. Ab hier werden auch das VW-Werk und Volkswagen Financial Services als große Arbeitgeber sowie das Stadion für die Freizeitverkehre erreicht.

Resolution des Kreistages des Landkreises Peine vom 07.03.2018 – einstimmig verabschiedet

„Vor dem Hintergrund der Ankündigung der Landesregierung, die Reaktivierung von Bahnstrecken im Land Niedersachsen fortzuführen und weiter zu verbessern, bekennt sich der Kreistag ausdrücklich zum Schienenpersonennahverkehr im Landkreis Peine. Er sieht darin einen wichtigen Pfeiler für den ÖPNV und damit Mobilitätsvorteile für alle Menschen, die entlang der Bahnlinie wohnen, arbeiten oder ihrem Freizeitverlangen nachkommen.

Der Kreistag begrüßt, dass die Strecke Harvesse - Braunschweig ausgelöst durch neue Messergebnisse der PTB, eine zusätzliche Chance erhält, das Projekt umzusetzen. Auch das angekündigte Projekt der PTB, auf dieser Strecke ein neues Geschäftsfeld zu erschließen und die Entwicklung extra leiser Züge auf einer Strecke zu testen, bietet dem sog. Spargelexpress eine weitere Aussicht auf eine erfolgreiche Umsetzung und überregionaler Beachtung.

Die Reaktivierung dieser Bahnstrecke wäre ein großer Gewinn für die Region.

Der Kreistag fordert den Regionalverband auf, Maßnahmen zu ergreifen, die Wirtschaftlichkeit der Strecke nach heutigen Standards und unter Berücksichtigung der bereits durch VW vorgenommenen Investitionen erneut zu überprüfen.“

Im weiteren Verlauf fährt der Spargel-Express zum Bahnhof Gliesmarode, wo ein Umstieg auf die Stadtbahn in Richtung Innenstadt und Volkmarode sowie zur Regionalbuslinie 230 über Lehre nach Wolfsburg sowie weitere Stadtbushaltestellen besteht.

Ab dem Braunschweiger Hauptbahnhof wird der Spargelexpress mit bereit verkehrenden Regionalbahnlinien, in unserem Beispiel mit den Linien RB 44 und 48, verknüpft und erschließt den Großraum. Außerdem bestehen hier vielfältige Umsteigemöglichkeiten zum Nah- und Fernverkehr in alle Richtungen sowie diversen Linien des Stadtverkehrs.

Fahrplan

Im Verlauf der RegioStadtBahn-Planung, eingestellt im Herbst 2010, hat der damalige Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) bereits einen vollständigen Fahrplan entwickelt, der einen 30-Minuten-Takt vorsah. Wir halten diese Taktung mit Blick auf die Verkehrsbedürfnisse nach wie vor für sinnvoll. Die Reisezeit von Harvesse zum Braunschweiger Hauptbahnhof beträgt ca. 30 Minuten. In technischer Hinsicht wird beim 30-Minuten-Takt eine zusätzliche Ausweichstelle im Streckenverlauf benötigt. Die Linie wird fahrplantechnisch mit den bestehenden Linien RB 44 und RB 48 (Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt) verbunden, indem sie diese vom Braunschweiger Hauptbahnhof nach Wendeburg-Harvesse verlängert.

Am neu zu errichtenden Haltepunkt „Schwarzer Berg“ (Übergang Gifhorner Straße) wird eine Umsteigehaltestelle zur Stadtbahnlinie 1 eingerichtet, so dass sich inklusive Umsteigezeit eine Reisezeit von Harvesse in die Braunschweiger Innenstadt (Rathaus) von 28 Minuten ergibt. Gegenüber dem heutigen Angebot ergibt sich ein Reisezeitgewinn von rund 30%. In Gegenrichtung ergibt sich eine Reisezeit von 30 Minuten.

Ein Fahrplan könnte dann (die heutige Führung der Linien RB44/48 wird beibehalten) werktags wie folgt aussehen:

a) Braunschweig Hbf. – Wendeburg - Harvesse

Station/Linie		RB 44 von SZ- Leben- stedt	RB 48 von SZ- Leben- stedt	RB 44 von SZ- Leben- stedt	RB 45/48 von Schöppen- stedt	Alle 30 Min.	RB 48 von SZ- Leben- stedt	RB 44 von SZ- Leben- stedt	RB 48	RB 48
Braunschweig Hbf.	an	05:40	06:09	06:40	07:03		21:09	21:40	22:09	23:40
Braunschweig Hbf.	ab	05:42	06:12	06:42	07:12		21:12	21:42	22:12	00:12
Tram 3 ü. Rathaus	an	05:38	06:08	06:37	07:08		21:08	21:38	22:08	00:08
BS-Gliesmarode	an	05:46	06:16	06:46	07:16		21:16	21:46	22:16	00:16
BS-Gliesmarode	ab	05:47	06:17	06:47	07:17		21:17	21:47	22:17	00:17
Tram 1 ü. Rathaus	an	05:41	06:11	06:48	07:18		21:10	21:40	22:10	00:10
BS-Hamburger Str.		05:53	06:23	06:53	07:23		21:23	21:53	22:23	00:23
Völkenrode/Watenbüttel	an	05:59	06:29	06:59	07:29		21:29	21:59	22:29	00:29
Völkenrode/Watenbüttel	ab	06:00	06:30	07:00	07:30		21:30	22:00	22:30	00:30
Wendeburg		06:06	06:36	07:06	07:06		21:36	22:06	22:36	00:36
Harvesse		06:10	06:40	07:10	07:10		21:40	22:10	22:40	00:40

b) in der Gegenrichtung

Station/Linie		RB 44	RB 48	RB 44	RB 48		RB 44	RB 48	RB 44
Harvesse		05:48	06:18	06:48	07:18	Alle 30 Min.	21:48	22:18	23:18
Wendeburg		05:52	06:22	06:52	07:22		21:52	22:22	23:22
Völkenrode/Watenbüttel	an	05:58	06:28	06:58	07:28		21:58	22:28	23:28
Völkenrode/Watenbüttel	ab	06:00	06:30	07:00	07:30		22:00	22:30	23:30
BS-Hamburger Str.		06:06	06:36	07:06	07:36		22:06	22:36	23:36
Tram 1 ü. Rathaus	ab	06:16	06:46	07:16	07:46		22:14	22:44	23:44
BS-Gliesmarode	an	06:11	06:41	07:11	07:41		22:11	22:41	23:41
BS-Gliesmarode	ab	06:12	06:42	07:12	07:42		22:12	22:42	23:42
Tram 3 ü. Rathaus	ab	06:23	06:54	07:23	07:53		22:17	22:47	23:47
Braunschweig Hbf.	an	06:17	06:47	07:17	07:47		22:17	22:47	23:47
Braunschweig Hbf.	ab	06:19	06:51	07:19	07:51		22:19	22:51	23:51
		nach SZ- Leben- stedt	nach SZ- Leben- stedt	nach SZ- Leben- stedt	nach SZ- Leben- stedt		nach SZ- Leben- stedt	nach SZ- Leben- stedt	nach SZ- Leben- stedt

Die beiden Regionalbahnlinien verkehren ab Braunschweig Hbf. wie bisher planmäßig nach Salzgitter – Lebenstedt, sodass auch eine durchgehende Verbindung von der nord-westlichen Region um Braunschweig mit Salzgitter entsteht.

Zusätzliche Haltepunkte, möglich an der Ebertallee und der Schuntersiedlung, bedeuten aber eine Fahrzeitverlängerung und sind nur bei entsprechender Bedarfsprognose in Betracht zu ziehen.

Veränderungen der anschließenden Buslinien

Bus 416: Verkehrt unverändert, jedoch ab Ölper halbstündlich nach Watenbüttel und Völkenrode. Am Bahnhofpunkt Völkenrode-Watenbüttel besteht Anschluss von der Regionalbahn aus Wendeburg in Richtung Ölper und Klinikum Celler Str. bzw. nach Wendeburg.

Bus 433: Verkehrt unverändert und stellt eine schnelle Verbindung zur P.T.B sowie zum Kanzlerfeld her.

Bus 454: Einstellung der Ringlinie in der Siedlung Schwarzer Berg. Mit Einrichtung der Bahnhaltestelle Gifhorner Straße sind auch die östlichen Siedlungsbereiche gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar.

Aufteilung der Buslinie **111** in zwei Äste, eventuell als zwei eigene Linien geführt:

- ein Ast verkehrt im Stundentakt Harvesse – Groß Schwülper – Didderse – Leiferde – Gifhorn

- ein zweiter Ast verbindet im Stundentakt Harvesse via Groß Schwülper – Lagesbüttel – Harxbüttel – Thune mit Wenden mit Anschluss zur Stadtbahnlinie 1.
Somit ergibt sich ein Halbstundentakt (Anschluss auf jede Regionalbahn) zwischen Harvesse und Groß Schwülper.

Bus **480**: ersatzlose Einstellung

Bus **484**: Linie verkehrt künftig von Rühme kommend über Walle – Rothemühle – Klein Schwülper nach Harvesse.

Bus **560**: verkehrt verkürzt auf dem Abschnitt Wipshausen – Harvesse – Wendeburg – Bortfeld – Kanzlerfeld mit Anschluss zur Buslinie 411 und weiter nach Völkenrode-Watenbüttel mit Anschluss an die Regionalbahn. Mit Ausbau der Stadtbahn nach Lehndorf-Kanzlerfeld und Lamme erfolgt hier der Anschluss zur Stadtbahn und die Verlängerung nach Völkenrode-Watenbüttel ist nicht mehr notwendig. In Harvesse besteht in und aus Richtung Wipshausen Anschluss zur Regionalbahn, ebenso in Völkenrode-Watenbüttel.

Gleis- und Signalanlagen

Die vorhandene Trassierung lässt nach einer Sanierung der Gleise und Anpassung der Sicherungstechnik Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h für eine Regionalbahn zu. Der in Betrieb befindliche Streckenabschnitt ist in gutem Zustand und bedarf einer Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik sowie einer geringfügigen Korrektur der Gleislage (Nachstopfen).

Südlich des Bahnübergangs Peiner Straße ist am Haltepunkt Völkenrode-Watenbüttel ein dreigleisiger Bahnhof einzurichten. Die äußeren Gleise erhalten je einen 120 Meter langen Bahnsteig in Seitenlage, das Mittelgleis wird auf eine maximale (Güter-)Zuglänge von 740 m ausgelegt und dient der Kreuzung bzw. Überholung. Vier Weichen werden benötigt. Die gesamte Strecke muss signaltechnisch aufgerüstet werden, sodass ein gleichzeitiger Verkehr mit mehreren Zügen durchführbar wird. Auch sind die vorhandenen und derzeit von Hand bedienten Bahnübergänge durch LSA und mit automatischen Halbschranken gesicherte (BÜ-Sicherungsanlage, ggf. BÜSTRA-Anlage) zu ersetzen. Das und die im folgenden beschriebenen Haltepunkte sind die Hauptinvestitionen, die für einen Betrieb im SPNV erforderlich sind.

Haltepunkte

Die Haltepunkte erhalten einheitlich Bahnsteige mit einer Länge von 120 m (entspricht einer Doppeltraktion aus LINT-54®), ausgestattet mit Fahrkartenautomaten und einem Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten. Des Weiteren werden an den Haltepunkten sichere Stellplätze für Fahrräder eingerichtet.

Fahrzeuge

Die notwendigen Fahrzeuge sind schon vorhanden, die Deutsche Bahn AG verfügt über ausreichend moderne Regionaltriebzüge, die den Zusatzbedarf durch den Spargelexpress (max. zwei Einheiten) abdecken können.

Schallschutz

Um eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung für die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke zu generieren, ist das Thema Schallschutz aktiv zu thematisieren. Hier sind allerdings deutlich höhere Schallemissionen durch den Güterverkehr zu erwarten. Ein moderner Regionalbahnzug ist relativ leise und verursacht nachweislich auch nur geringe Körperschallemissionen, wie die Messfahrten vom 22. Oktober 2017 auch nachgewiesen haben.

Schallschutzwände niedriger Bauart sind zwischen Gifhorner Straße und Maulbeerweg zur Siedlung Schwarzer Berg, entlang der Bebauung in Watenbüttel (nördlich der Gleisanlagen) sowie Völkenrode (südlich der Gleisanlagen) vorzusehen. In Wendezelle/Wendeburg sind Schallschutzwände westlich der Gleise vorzusehen.

Gute Anschlüsse für den Spargel-Express

Wichtig ist es, die neue(n) RB-Linie(n) mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot sinnvoll zu verknüpfen bzw. bestehende Buslinien auf das neue Angebot hin auszurichten. Geht man von folgenden Haltestellen des neuen Zuges aus:

- Harvesse
- Wendeburg
- BS-Völkenrode/Watenbüttel
- BS-Gifhorner Str.
- optional: BS-Schuntersiedlung
- BS-Gliesmarode
- BS Hbf.

so bestehen folgende Verknüpfungsmöglich- und -notwendigkeiten:

An der Endstelle **Harvesse** sollte nahe der B 214 ein P&R Platz für Berufspendler eingerichtet werden. Das Busangebot in der Gemeinde **Wendeburg** ist auf den Anschluss an den Spargel-Express im (neuen) Haltepunkt **Wendeburg** auszurichten, Busse sollten an ankommende Züge anschließen bzw. vor Abfahrt des Zuges die Fahrgäste aus den Teilgemeinden bringen (s.o.).

In **Völkenrode** oder **Watenbüttel** ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt einzurichten. Hier sind die Linien 560 (aus Wendeburg via Lamme), 111 (aus Groß Schwülper) sowie 461 (aus der Stadt Braunschweig) mit dem Spargel-Express zu verknüpfen (s.o.). Anstelle der Linie 111 kann auch die bestehende Linie 196 (Meine – Groß Schwülper) nach Watenbüttel/Völkenrode verlängert werden. Jede Linie sollte werktags im 30 Minuten-Takt verkehren, die aus der Stadt kommende 461 schließt an Züge Richtung Harvesse an, die Linien 111 (196) und 560 kommen immer kurz vor Ankunft des Zuges Richtung BS-Hbf. Im neuen Verknüpfungspunkt an und verlassen nach Abfahrt des Zuges Richtung Harvesse den Knoten.

Bei geeigneter Wahl des neuen Haltepunktes (er kann nahe der Peiner Straße aber auch auf Höhe des Bahnübergangs Bundesallee/H. Jürgen Straße liegen) sollte hier auch ein Kreuzungspunkt eingerichtet werden. Außerdem bieten sich auch hier Möglichkeiten eines P&R und B&R Platzes.

***Klaus-Dieter Balke, Wendeburg, Referent für das Thema "Klimawandel, ja oder nein",
zum Spargel-Express:***



„Am 3. April 1904 startete für Wendeburg-Braunschweig die erste Autobuslinie der Welt durch Heinrich Büssing. Durch z.B. eine zukunfts-trächtige Bahn Wendeburg-Braunschweig mit der Wasserstoff-Lokomotive von Alstom aus Salzgitter würde wieder ein Meilenstein gesetzt. Wendeburg und Braunschweig würden Vorbild-Gemeinden auf dem Weg zur Erhaltung des Planeten. Unendlich viele Fahrzeuge mit fossilen Antrieben stehen heute in Watenbüttel aus allen Richtungen im Stau und behindern sich gegenseitig. Mit der Bahn erfolgt damit nach mehr als hundert Jahren ein richtiger Schritt für zukünftige Generationen in dieser Region. Die Umsetzung muss für unsere Kinder und Enkelkinder erfolgen.

Warum?

Die CO₂-Werte unseres Planeten sind seit Messung ab 1958 von 358 ppm (parts per million) im Jahr 2017 auf 412 ppm gestiegen. Für 2018 ist die Prognose im April 415 ppm. Parallel als Konsequenz steigt in den letzten 20 Jahren die globale Erwärmung des Planeten beunruhigend.

2015, 2016 und 2017 waren die wärmsten je gemessenen globalen Jahres-Temperaturen seit 1880. Wärmere Luft nimmt schlussfolgernd mehr Wasser auf. Treffen warme Luftmassen auf kalte, erfahren wir dies immer mehr und stärker als Sturzregen oder starke Winde bis hin zu Tornados.

Die Hauptnachrichten 2017 zeigten verstärkt Hurrikans, mehrere Orkane mit immensen Waldschäden, mit Überflutungen, Dürren mit katastrophalen Waldbränden und vielen Todesopfern. Regionsverwaltungen melden verstärkt massive Wasserknappheit und den Gesellschaften wird das Grundnahrungsmittel Wasser entzogen. Siedlungsgebiete werden durch Wassermangel und Hurrikans unbewohnbar. Im Sturm zerstörte Wohnhäuser werden in Mit-

telamerika wieder aufgebaut und im nächsten Jahr wieder durch Hurrikans zerstört. Dieser Klimawandel erzeugt verstärkt massenhafte Flüchtlingsbewegungen.

Die Bahn Wendeburg-Braunschweig darf nicht nur mit engstirnigen finanziellen Bewertungen angegangen werden, die Bahnbewertung muss auch mit einem abgestimmten Faktor aller Beteiligten hinsichtlich unserer aller Zukunft betrachtet werden. Und das ist Aufgabe für die ganze Parteienlandschaft, die sich dafür verantwortlich fühlt, was sie sagt und was sie tut. Damit unser Lebensraum so bleiben kann wie er war.“

Der nächste wichtige und essentielle Verknüpfungspunkt liegt an der Kreuzung Spargel-Express/Gifhorner Straße. Hier ist eine Umsteigehaltestelle zur Stadtbahnlinie 1 so einzurichten, dass Reisende aus Wendeburg mit max. 5 Minuten Wartezeit Anschluss an die Stadtbahnlinie 1 Richtung Innenstadt bekommen. Auch in Gegenrichtung sollte kurzzeitig Anschluss geschaffen werden, bilden doch die Standorte der VW Financial Services ein großes Potential im Pendler- und Berufsverkehr.

Bei der **Schuntersiedlung** kann ein optional ein Halt an der Kreuzung Bienroder Weg eingerichtet werden mit Verknüpfung zu den bestehenden Buslinien Richtung Forschungsflughafen.

Der nächste bedeutende Verknüpfungspunkt ist der bestehende und zu sanierende Bahnhof **BS Gliesmarode**. Hier besteht barrierefreier Anschluss an die Regionalbahnen von und nach Gifhorn, der sich zeitgleich realisieren lässt, da die Linien im Bahnhof kreuzen (müssen). Ebenfalls ist hier ein Anschluss an die Stadtbahnlinie 3 Richtung Volkmarode und Innenstadt (Uni) sowie die Buslinie 230 nach Wolfsburg. Für Berufspendler aus dem Raum Braunschweig Ost und Lehre bietet sich dadurch eine sehr schnelle Verbindung in Braunschweigs Nordwesten (PTB, VW FS). Da hier in der Nähe große Teile der TU (Campus Ost) und Schulen liegen, ist eine gute Überquerung der Berliner Straße bzw. Hans-Sommer-Straße ebenfalls zu empfehlen wie auch hier die Einrichtung einer B&R Umsteigestelle.

Allerdings ist zu beachten, dass jeder zusätzliche Stopp die Fahrzeit der Regionalbahnen verlängert, weshalb der genannte Halt Schuntersiedlung optional ist und auch eingespart werden kann.

Am Hauptbahnhof schließt der Spargelexpress an die Züge des Fern- und Nahverkehrs sowie die Tram- und Buslinien der Verkehrs-GmbH an.

Zusammenfassung und Ausblick

Schon bei den 2010 eingestellten Planungen für eine RegioStadtBahn spielte die Strecke nach Wendeburg eine Rolle, wurde leider aber früh aus dem Konzept gestrichen. In der aktuell anstehenden neuen Untersuchung kommt es darauf an, die ÖPNV Beziehungen im Raum Wendeburg neu zu gestalten, ein Erhalt bisheriger Buslinien führt zu unwirtschaftlichen und unnötigen Parallelverkehren mit weiteren negativen Auswirkungen.

Auch wenn wir den 30-Minuten-Takt auf der Strecke mit Verknüpfung an bestehende Angebot Richtung Salzgitter für sinnvoll halten, kann ein erfolgreicher Start auch im 60-Minuten-Takt erfolgen.

Wie aus den o.g. Ausführungen klar hervorgeht, hat die Reaktivierung der Wendeburger Strecke das Potential für eine Erfolgsstory. Auch weil die Vergangenheit bundesweit gezeigt hat, dass Verbesserungen bzw. Reaktivierungen immer zu stark steigender Nachfrage bei entsprechendem Angebot führen, greifen doch die Systemvorteile der Bahn. Sie ist

- schneller als der Bus
- komfortabler als der Bus
- zuverlässiger als der Bus, da unabhängig vom übrigen Verkehr
- und sie trägt zur Entlastung von Straßen und der Luft bei

All das fassen Fachleute in dem Terminus „Schienenbonus“ zusammen, der auch bei Wendeburg greifen wird, wenn gewisse Randbedingungen beachtet werden, die bei einer Reaktivierung der alten Strecke leichter zu realisieren sind als ginge es nur um die Verbesserung einer noch aktiven Strecke. So können und sollten die Haltepunkte auf die Siedlungsstruktur optimiert angelegt, gut angebunden und entsprechend gestaltet werden.

Im weiteren Verlauf der Entwicklung empfiehlt es sich aber, die bei den RSB-Planungen vorgesehene Führung des Spargel-Express ab dem Halt „Schwarzer Berg“ als „Train-Tram“ auf dem Trasse der Stadtbahn direkt durch die Innenstadt erneut zu prüfen. Damit ließen sich weitere Reisezeitgewinne für Ziele in der Braunschweiger City gewinnen, die auch gegenüber dem Pkw durchaus konkurrenzfähig sind (vgl. Konzept auf <http://www.spargel-express.de>).