



24. Mai 2007

Planungen der Braunschweiger Verkehrs AG **Anfragen der BIBS-Fraktion im Planungs- und Umweltausschuss**

Die BIBS-Fraktion bat um die Aufnahme des Tagesordnungspunktes „Planungen der Braunschweiger Verkehrs AG“ in der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses vom 23. Mai 2007.

Der Stadtwerkedezernent und Vorstand der Braunschweiger Verkehrs AG Thies Hinckeldeyn war eingeladen und beantwortete umfangreich zahlreiche Fragen. Eine kurze Bewertung:

Sinkenden Defizitausgleich durch steigende Einnahmen kompensieren

Der in den kommenden Jahren mit der Stadt Braunschweig vereinbarte sinkende Defizitausgleich wird durch eine Erhöhung der Einnahmesituation ausgeglichen. Herr Hinckeldeyn bewertet seine derzeitigen Aktivitäten, höhere Zuschüsse für die Schülerbeförderung vom Land Niedersachsen zu erhalten, sehr optimistisch. Außerdem greift weiter die Restrukturierung des Betriebes. In den kommenden Jahren werden weiter ältere ArbeitnehmerInnen (mit Altverträgen und damit höheren Bezügen) aus dem Anstellungsverhältnis ausscheiden.

Höhere Einnahmen erzielt das Unternehmen außerdem aus dem neu verhandelten Einnahme-Aufteilungsvertrag innerhalb des Verkehrsverbundes.

Als letzten Punkt zur Verbesserung der Einnahmen deutete Herr Hinckeldeyn eine Überprüfung der Tarifergiebigkeit an. Hinter diesem Wort verbirgt sich schlicht die Überprüfung der Fahrpreise für die einzelnen Fahrscheinsegmente. Er räumte in diesem Zusammenhang ein, dass der Einzelfahrschein bereits dicht an der kritischen Marke von 2 Euro läge.

Alle Maßnahmen zusammengenommen werden voraussichtlich den Defizitausgleich kompensieren. Der Anspruch das Defizit, zu senken bedeutet für das Unternehmen nicht, die Gesamtkosten weiter senken zu können. Das heißt laut Aussage von Hinckeldeyn, dass Leistungsreduzierungen nicht zu erwarten sind.

Konkrete Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrgäste nannte Herr Hinckeldeyn nicht. Eine Erhöhung der Fahrgastzahlen führte auch zu höheren Einnahmen. Aus klima- und umweltpolitischen Gesichtspunkten ist es nicht vertretbar, den Defizitausgleich für den städtischen Nahverkehr zu senken. Hier fehlt generell eine politische Diskussion, wie ein guter öffentlicher Nahverkehr für Braunschweig definiert wird und wie viel Geld das wert ist. Konkrete Vorstellungen werden von den einzelnen Ratsfraktionen nicht formuliert. Zu diesem Thema herrscht gähnende Leere im Internet und in den Parteiprogrammen.

Durchschnittsgeschwindigkeiten als Indikator für Schnelligkeit

Eine eher belächelte Aussage gab Hinckeldeyn zum Thema Durchschnittsgeschwindigkeiten von Bussen und Bahnen in Braunschweig. Anlass der Frage war, inwiefern das Stadtbahnbeschleunigungsprogramm die Geschwindigkeit erhöht hat. Das Programm beinhaltet eine weitgehende Bevorrechtigung der Stadtbahnen an Ampeln. Aussagen dazu seien nicht mehr möglich, weil das Programm

bereits 1990 gestartet wurde. Leider vergaß Herr Hinckeldeyn zu erwähnen, dass die Ampelschaltungen im Rahmen der Bohlwegbauarbeiten ausgestellt waren. Hinckeldeyn findet diesen Wert wenig aussagekräftig, weil viele Parameter den Wert beeinflussen: Ampelschaltungen, Haltestellendichte, Fahrgastaufkommen zu verschiedenen Tageszeiten, Verkehrsfluss, Baustellen, Netzzustand, Betriebsstörungen etc.

Es gilt aber unserer Meinung nach, die einzelnen Faktoren aufzulisten und einzeln zu analysieren. Welche Parameter können dahingehend beeinflusst werden, die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen?

Beispielsweise bremst der vermehrte Fahrscheinkauf beim Fahrpersonal am Monatsanfang die Fahrzeuge aus. Die Einrichtung von zusätzlichen Fahrkartenschaltern am Rathaus, Schloss, Alsterplatz könnte da deutlich Abhilfe schaffen.

Betriebsstörungen im Stadtbahnnetz auf dem Bohlweg treffen das Netz empfindlich. Eine Umfahrung des Nadelöhrs Bohlweg fehlt bis heute. Kommt in wenigen Jahren die RegioStadtBahn (RSB) hinzu, wird sich die Situation weiter zuspitzen. Die zweite Innenstadtstrecke zwischen Lange Straße über Gördelinger Straße, Altstadtmarkt, Bankplatz zum Friedrich-Wilhelm-Platz würde hier Abhilfe schaffen. Wir möchten an dieser Stelle darauf aufmerksam machen, dass im „Stadtbahn für Braunschweig – Projekte“ der Braunschweiger Verkehrs AG mit Sachstand vom April 1997 die westliche Innenstadtstrecke wie folgt bewertet wurde: „Das zukünftige Stadtbahnbetriebskonzept erfordert den Bau einer zweiten Trasse durch die Innenstadt, der so genannten westlichen Innenstadtstrecke. Die westliche Innenstadtstrecke ist Voraussetzung für Regionalstadtbahn vom Hagenmarkt zum Hauptbahnhof. Ohne diese Verbindung ist wegen der zu erwartenden Kapazitätsprobleme auf der Gemeinschaftsstrecke zwischen Hagenmarkt und Waisenhausdamm eine Erweiterung des Stadtbahnnetzes beispielsweise in Richtung Lehdorf und Kanzlerfeld nicht möglich. Störungen auf diesem Abschnitt beeinflussen und behindern den gesamten Stadtbahnbetrieb.“



Abb.1 : Innenstadt Braunschweig (Quelle: www.braunschweig.de)
rote Linien: vorhandene Stadtbahnstrecke
rote gestrichelte Linie: fehlende westliche Innenstadtstrecke

Der Verkehrsfluss und staugefährdete Bereiche sind hinreichend bekannt. Die Einrichtung von Busspuren wird nicht in Erwägung gezogen (Beispiel: Celler Straße, Hildesheimer Straße, Salzdahlumer Straße). Der motorisierte Individualverkehr (MIV) würde dadurch weiter an Attraktivität verlieren, der öffentliche Nahverkehr allerdings an Attraktivität gewinnt und ein Umsteigen vom MIV zum ÖV fördern.

Wie hoch ist der Anteil der Langsamfahrstellen im Gleisnetz der Braunschweiger Verkehrs AG? Warum wird auf der Neubaustrecke nur eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h gefahren? Andere Verkehrsbetriebe fahren auf ihren Neubaustrecken deutlich höhere Geschwindigkeiten. Auch in diesem Bereich liegen Potentiale zur Steigerung der Reisegeschwindigkeit.

Einen angestrebten Zielwert zur Durchschnittsgeschwindigkeit definiert die BSVAG nicht. Das ist bedauerlich, weil sie damit auch keine konkreten Maßnahmen ergreift und diese in regelmäßigen Abständen evaluiert. Gerade die Reisegeschwindigkeit ist ein gefühlter wichtiger Faktor zur Attraktivität im öffentlichen Nahverkehr.

Die Stadtbahnen haben eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 20km/h und der Bus von 22km/h. Der höhere Buswert begründet sich darin, dass hier auch die Überlandlinien sowie die Buslinie 420 (die über die A395 nach Wolfenbüttel verkehrt) den Durchschnittwert positiv beeinflussen.



Abb. 2: Busverkehr in Lehdorf, Haltestelle Saarplatz

Derzeit repräsentieren baufällige Haltestellen den Nahverkehr in Lehdorf. Die Stadtbahn ist attraktiver und kann betriebswirtschaftlich günstiger diese Hauptstrecke bedienen.

Stadtbahnausbau nur mit politischem Willen

Im Entwurf des Nahverkehrsplans 2008 (gültig vom 01.01.2008 bis zum 31.12.2012) finden sich insgesamt vier Projekte zum Stadtbahnausbau:

- Leonhardplatz – Helmstedter Straße
- Radeklint – Kanzlerfeld
- Volkmarode, Grenzweg – Volkmarode Nord
- Westliche Innenstadtstrecke

Diese Projekte werden derzeit innerhalb der Verkehrs AG auf ihr Kosten-Nutzenverhältnis hin überprüft. Hinckeldeyn merkte bereits an, dass alle Strecken keine deutlichen Fahrgastgewinne und damit einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen in der Prüfung erlangen. In der aktuellen Diskussion um die Entwicklung der Fördermittel wird die Berücksichtigung weiterer Stadtbahnstrecken in Braunschweig schwierig.

Der Nahverkehrsplan ist vor allem ein Instrument, um sicherzustellen, dass eine ausreichende Nahverkehrsbedienungs gesichert ist, erklärte Hinckeldeyn dem Ausschuss. Dieses sei in Braunschweig seiner Meinung nach erfüllt.

Eine Aufnahme der Stadtbahnstrecke Salzdahlumer Straße und Bebelhof erfolgte nicht, weil sie in den kommenden fünf Jahren (so lange gilt der Nahverkehrsplan) nicht bearbeitet werden kann. Das große Problem stellte dabei die Unterführung der Bahnanlagen dar. Dieses Projekt sei sehr kostenintensiv und wird von Stadt und Verkehrs AG nicht zu leisten sein, so Hinckeldeyn. Seiner Meinung nach sollten in den nächsten Jahren alle politischen Anstrengungen in der Realisierung der

RSB gebündelt werden. Die Umsetzung dieses Projektes wird den Nahverkehr in Braunschweig stark verändern.

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wird zum 31. Dezember 2019 auslaufen. Ab dem 01. Januar 2014 entfällt die nach Absatz 2 Nr. 2 vorgesehene Zweckbindung. Welche Finanzierungsmöglichkeiten später eingerichtet werden, ist derzeit politisch nicht absehbar. Wenn also die Stadt Braunschweig noch in den Genuss einer weiteren Ausbaustrecke kommen möchte, sollte sie Mittel bis 2012 abschöpfen.

Einzelne Streckenabschnitte mit einem sehr guten Ergebnis aus der standardisierten Bewertung zu bekommen, wird schwer werden. Chancen bietet aber die Einführung der RSB, denn nicht alle Fahrgäste werden die Innenstadt, konkreter den Bohlweg, zum Ziel haben. Das Plus an Fahrgästen wird auf die Stadt verteilt werden müssen, wofür ein leistungsfähiger Nahverkehr notwendig ist. Die Stadtbahn ist da wesentlich effektiver als der Bus. Um insgesamt einen größeren Erfolg zu haben, sollten nicht Einzelabschnitte beantragt werden, sondern ein Maßnahmenbündel: Kanzlerfeld, westliche Innenstadtstrecke und Salzdahlumer Straße in einem Antrag. Das ist ein hohes Investitionsvolumen, das die derzeit stark ausgelastete Buslinie 411 ersetzt und zusätzliche Fahrgäste akquiriert. Allein die Fahrzeit aus Lehdorf zum Hauptbahnhof verkürzte sich, weil die Stadtbahnlinie nicht mehr durch die gesamte Innenstadt und die Jasperallee führe.

Zu letzt darf der sogenannte „Schienenbonus“ nicht unterschätzt werden. Erfahrungen in allen Städten und Gemeinden zeigen, dass Stadtbahnen grundsätzlich mehr Fahrgäste ziehen als Busse. Überall, wo Stadtbahnen eingestellt wurden, haben Buslinien nie das Fahrgastaufkommen erreichen können, das die Straßenbahn hatte.



Abb. 3: Das Braunschweiger Rathaus

Die Politik muss diskutieren und entscheiden, welche Qualität der ÖV haben soll und wie viel Geld jährlich für den Defizitausgleich bereitgestellt wird. ÖV ist nicht kostendeckend zu betreiben.

Letztendlich fehlt der politische Wille, ein Stadtbahnprojekt nicht nur betriebs- sondern auch volkswirtschaftlich zu bewerten und zu realisieren. Wer auf das aktuelle Streckennetz blickt, sieht deutlich die fehlende Stadtbahnerschließung im nord-westlichen Raum Braunschweigs. Die BIBS-Fraktion regt die Formulierung und Verhandlung eines zweiten Stadtbahnvertrags mit dem Land Niedersachsen an. Inhalt dieses Vertrages sind die Streckenerweiterungen:

- Volkmarode, Grenzweg bis Volkmarode Nord
- Westliche Innenstadtstrecke
- Radeklint - Rudolfplatz
- Rudolfplatz – Lehdorf
- Lehdorf – Lamme
- Lehdorf – Kanzlerfeld/FAL
- Tunnelbauwerk Hauptbahnhof
- Hauptbahnhof – Klinikum Salzdahlumer Straße

Ausschnitt Prioritätenliste Stadtbahn von 1992

Projekt	Priorität Stand 1992	Gesamtkosten (geschätzt)	Eigenanteil einschliesslich nicht zuwendungsfähiger Kosten	Standardisierte Bewertung (volkswirtschaftlich)	Fahrgastzuwächse	Interessenlage der BSVAG Betriebswirtschaftliche Bewertung	weitere Argumente für eine Realisierung
10 Volkmarode Nord	3	9,2 Mio €	2,7 Mio €	Notwendigkeit muss mit dem Zuschussgeber geklärt werden	(+26%) gemäß VEP, Planfall P0, Stand 1993, Aktualisierung empfohlen	Aufgabe des Provisoriums Wendeschleife Grenzweg, Erhöhung des Fahrgastnutzens, Reduzierung des Betriebsaufwandes (Stadtbahn statt Bus)	Verbesserung Stadteinfahrt, Verbesserung Verkehrsführung, Schaffung von Nebenanlagen, Entlastung Ortsdurchfahrt, zusätzliche Baugrundstücke für Einfamilienhäuser
11 Westliche Innenstadtstrecke	2	9 Mio €	1,6 Mio €	Notwendigkeit muss mit dem Zuschussgeber geklärt werden	Zuwachs durch verbesserte Netzstruktur zu erwarten	Sicherstellung der Zuverlässigkeit des Betriebes (zweite Stammstrecke), auch für die RSB sinnvoll, Erschließung der westlichen Innenstadt in Nord-Süd-Richtung mit der Stadtbahn	Verbesserung der Erreichbarkeit, Voraussetzung für weitere Innenstadtplanungen, Stärkung des Einkaufsstandortes westliche Innenstadt
12 Lehndorf - Kanzlerfeld	1a	32 Mio €	9,5 Mio €	Notwendigkeit muss mit dem Zuschussgeber geklärt werden	(+18%) gemäß VEP, Planfall P0, Stand 1993, Aktualisierung empfohlen	zusätzliche Einnahmen durch mehr Fahrgäste, Reduzierung des Betriebsaufwandes (Stadtbahn statt Bus) Erschließung neuer Kundenpotentiale, Erhöhung des Beförderungskomforts, Erhöhung der Beförderungssicherheit, Verbesserung des Betriebsergebnisses	Celler Straße, Hildesheimer Straße und Saarstraße könnten GVFG gefördert ausgebaut werden
17 Salzdahlumer Straße - Heidberg	3	BSVAG liefert	Bsvag liefert	Notwendigkeit muss mit dem Zuschussgeber geklärt werden	Erhebliche Potenziale (Bebelhof, Berufsschulzentrum, Klinikum Salzdahlumer Straße, Heidberg Ost), neue flexible Möglichkeiten einer Netzverknüpfung, aber wenn Technopolis kommt verkehrswirksamste Abschnitte in jenes Projekt einbeziehen	siehe VEP, Reduzierung des Betriebsaufwandes (Stadtbahn statt Bus)	bessere Einbindung des Hbf in das Netz, schienengebundener Anschluss des P+R Platzes Rote Wiese
13 Technopolis - Möncheweg	nicht enth.	40 Mio €	11,5 Mio €	Notwendigkeit muss mit dem Zuschussgeber geklärt werden	Erheblich, da Erschließung von 5000 Arbeitsplätzen und Einwohnerpotentialen (Bebelhof, Lindenberg, Südstadt, Rautheim zusammen 10.200 Einwohner)	Erschließung neuer Kundenpotentiale, Erhöhung des Beförderungskomforts, Erhöhung der Beförderungssicherheit, Verbesserung des Betriebsergebnisses	Wenn Technopolis kommen soll ist ein guter schienengebundener Nahverkehrsanschluss von großer Bedeutung (siehe Standortuntersuchungen der NordLB)

Abb. 4: Eine Auswahl der Prioritätenliste Stadtbahn von 1992

Einige der in der Gesamtvorlage genannten Projekte wurden bereits realisiert: Wenden, Friedrich-Wilhelm-Str., Stöckheim, Heinrich-Büssing-Ring, Lampestr.

Für einige seit langem diskutierten Ausbauprojekte sind die Kosten bereits definiert. Die berechneten Eigenanteile sind im Vergleich gering. Die Frage ist, welche Anstrengungen unternommen werden müssen, für diese Projekte Geld aus den GVFG zu erhalten.

Einige Chancen hat das Projekt Volkmarode Nord auf Realisierung, weil die Berliner Heerstraße dringend saniert werden muss. Einzelne Streckenabschnitte anzumelden verspricht wenig Erfolg. Die Stadt und die Politik sind besser beraten, ein Gesamtpaket zu schnüren und zu beantragen. Dieses kann dann über einen Zeitraum von drei oder vier Jahren realisiert werden.

Die Konzeption des neuen Liniennetzes erfolgt bis 2008

Das neue Liniennetz wird kommen. Derzeit sind zwei externe Institute beauftragt, die BSVAG zu beraten. Die *Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH* (WVI) erstellt derzeit eine Potentialanalyse für die Verkehrs AG.

Die ausgewerteten Ergebnisse werden dann in die Konzeption neuer Linien umgesetzt. Das neue Konzept, das unabhängig von den Planungen aus 2006 erfolgt, soll spätestens Anfang 2008 in den Bezirksratssitzungen vorgestellt werden. Parallel dazu plant die BSVAG, stadtteilbezogene Informationsveranstaltungen durchzuführen.

Das vorgestellte Liniennetzkonzept aus dem Jahr 2006 ist nicht Grundlage für die neuen Planungen. Aus den Ergebnissen der Untersuchungen wird ergebnisoffen ein neues Netz erstellt. Ziel ist, ein der nachfrageorientiertes Netz für einen Zeitraum von mindestens 5 Jahren zu erstellen.

In den Gültigkeitszeitraum des Netzes wird die Eröffnung der RSB fallen, die einerseits auf der Relation Hamburger Straße – Hauptbahnhof eine Konkurrenz zum städtischen Stadtbahnverkehr darstellt. Andererseits wird das neue System neue – heute nicht klar zu definierende – Fahrgastströme auslösen.

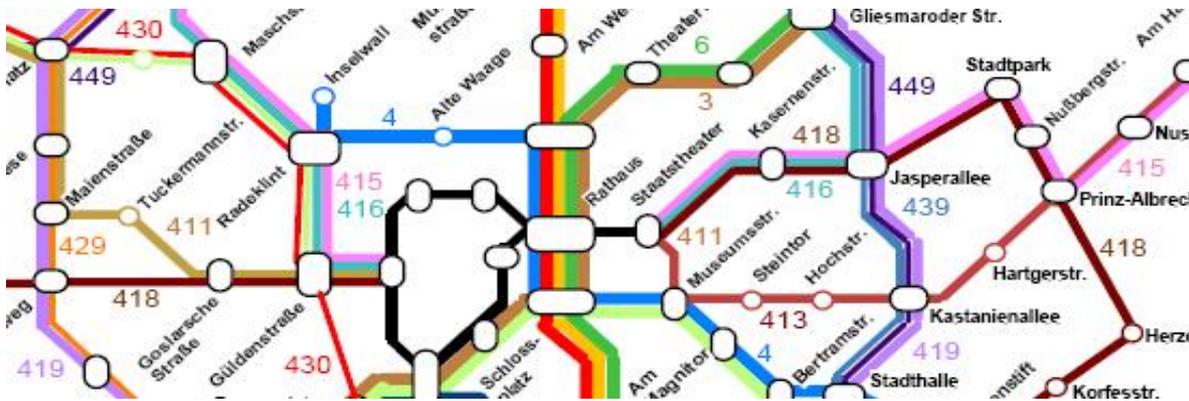


Abb. 5: Ausschnitt Liniennetzkonzept Bürgerfahrplan des braunschweiger forum e.V. Mit Partizipation kann eine größtmögliche Akzeptanz erreicht werden

Die BIBS-Fraktion begrüßt die Entscheidung, den alten Netzentwurf zu verwerfen und sich mit neuen Zahlen auseinanderzusetzen.

Letztendlich dürfen die Verkehrsanalysen nicht an der Stadtgrenze enden, sondern müssen auch den Umlandverkehr berücksichtigen. Welche Pendlerströme aus dem direkten Umland von Braunschweig können so auf Bus und Bahn umgelenkt werden?

Eine fundierte Verkehrserhebung für die Stadt Braunschweig und die Umlandgemeinden ist sowohl für die städtische Verkehrsplanung, die Nahverkehrsplanung wie auch die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans notwendig.

Das neue Liniennetz soll so konzipiert werden, dass größtmögliche Fahrgastzuwächse erfolgen.

Politik und Verwaltung können das Projekt dahingehend unterstützen, nicht auf alten Strukturen zu beharren („Die Buslinie 413 fuhr aber schon immer nach Querum“) sondern neuen Linienführungen und auch neuen Nummerierungen gegenüber offen zu sein.

Energieeffizienz und Fuhrparkerneuerung

Die BSVAG rühmt sich mit dem Durchschnittsalter ihres Busfuhrparks. 4,5 Jahre sind die Busse im Durchschnitt alt. Alle samt sind Niederflurfahrzeuge, womit eine 100% Barrierefreiheit gewährleistet wird (sofern umgebaute Haltestellen vorhanden sind).

Das Durchschnittsalter der Stadtbahnen liegt nach Auslieferung der neuen 12 Stadtbahnwagen in diesem Sommer bei ca. 16 Jahren. Erst knapp über 50% des Fuhrparks wird dann barrierefrei sein, was einen erheblichen Qualitätsverlust darstellt. Hinzu kommt, dass die Stadtbahnwagen der 90er Jahre und die neuen Wagen um fast 20% weniger Energie verbrauchen, als die 70er und 80er Baureihen.

Bedauerlich ist bereits jetzt, dass die BSVAG auf der Stadtbahnlinie 2, der Linie mit den meisten ebenerdigen Haltestellen (Bertramstraße, Marienstift, Ackerstraße, Helmstedter Straße), überwiegend mit ihren 70er Baureihen verkehrt. Diese haben die höchste Einstiegsstufe aller Fahrzeuge. Wer regelmäßig vor allem ältere Menschen am Hauptfriedhof in die Bahnen klettern sieht, weiß welche Bedeutung barrierefreie Zugänge haben. Das der Fahrzeugpark erst in 8 bis 10 Jahren um weitere Fahrzeuge erneuert wird, lässt den Stadtbahnbetrieb auf lange Sicht weiter eine sinkende Attraktivität zukommen. (Zum Vergleich: das Durchschnittsalter der Freiburger Straßenbahn liegt unter 10 Jahren!) Ein Service wäre bereits, die Kennzeichnung barrierefreier Fahrten im Fahrplan.

Die erwähnte Sanierung der alten Stadtbahnwagen sieht die BIBS-Fraktion als Selbstverständlichkeit an. Sie bedürfen nicht eines gesonderten Lobes an ein dienstleistungs- und kundenorientiertes Unternehmen.

Dienstleistung und Kundenservice

Als eines der wichtigsten Projekte bezeichnet Hinckeldeyn die Verbesserung der Dienstleistung und des Kundenservice. Das vorhandene Produkt Nahverkehr in Braunschweig muss berechenbar sein. Zugangshürden müssen weitgehend abgebaut werden. Hier haben der Service und die Freundlichkeit des Fahrpersonals für ihn höchste Priorität.

Der neue Fahrplan wird, so hofft die BIBS-Fraktion, vor allem die Fahrplantechnische Zugangshürde entschärfen. Fahrpläne die 30-Minuten-Takte ausweisen sind unattraktiv. Wenn Fahrgäste erst im Internet recherchieren müssen, wann der nächste Bus fährt, um nicht 29 Minuten auf das nächste Fahrzeug zu warten, ist das eine sehr große Hürde.

Aber auch im Bereich der Informationspolitik hat die BSVAG Nachhilfe zu nehmen. Wer Sonderleistungen wie beispielsweise zum Karneval oder zum Magniviertel schlecht und missverständlich bewirbt, darf sich über mangelnde Erfolge nicht wundern.

Herr Hinckeldeyn wurde mit einem kurzen Erlebnisbericht aus Karlsruhe zum Abschluss konfrontiert. Dort sind die Bahnen steht gut gefüllt. Die Nutzung von Bus und Bahn hat eine größere Selbstverständlichkeit. Es ist gelungen, die Bürgerinnen und Bürger von der Sinnhaftigkeit und dem Angebot zu überzeugen. Hinckeldeyn erwiderte, dass die Karlsruher viel Geld in die Hand genommen haben und mit einem langen Atem zu diesem Erfolg gekommen sind. Er erwartet einen solchen Umschwung in den kommenden Jahren für Braunschweig nicht.

Allgemein fehlen die Visionen für einen attraktiven Nahverkehr in Braunschweig sowohl auf der politischen Ebene, wie auch in der Verwaltung und der BSVAG. In Braunschweig ist bis heute nicht erkannt wurden, welche wachsende Bedeutung ein attraktiver Nahverkehr nicht nur klimapolitisch, sondern auch als Standortfaktor und für die vorgezeichnete Entwicklung des demographischen Wandels hat. Öffentlicher Nahverkehr ist Mobilitätssicherung für alle und hat einen unschätzbaren Wert im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Zusammenfassung

Die BIBS-Fraktion fordert alle Ratsfraktionen auf, ihre Vorstellungen von einem attraktiven Nahverkehr zu formulieren. Nur so wird eine Diskussion darüber möglich, welchen Wert Nahverkehr für die Stadt Braunschweig hat. Die Braunschweiger Parteien weichen dieser Diskussion aus. Das Ergebnis ist eine ziellose Verkehrspolitik.

Die Übernahme des Defizits weiter zu reduzieren und gleichzeitig einen attraktiveren Nahverkehr zu fordern, ist unvereinbar. Öffentlicher Nahverkehr wird immer ein Zuschussgeschäft bleiben und muss im Rahmen der Daseinsvorsorge durch die Kommune getragen werden. Ein Defizitausgleich bis zu 20 Mio. Euro ist für ein großstädtisches Verkehrsangebot in Braunschweig angemessen.

Politik muss alle Maßnahmen unterstützen, die mehr Bürgerinnen und Bürger zum Umsteigen bewegen. Ein offensiver Beitrag ist, selbst öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Damit wäre auch von politischer Seite eine bessere Bewertung des Angebotes möglich. Die Entscheidungsträger in den Gremien sind überwiegend nicht Fahrgäste der Braunschweiger Verkehrs AG.

Die BIBS-Fraktion fordert Verhandlungen mit dem Land Niedersachsen für einen zweiten Stadtbahnvertrag, der die oben genannten Streckenerweiterungen beinhaltet.

Die Erneuerung des Stadtbahnfuhrparks muss schneller erfolgen. Das erst nach 2020 eine 100% Barrierefreiheit bei der Stadtbahn erreicht wird, bei gleichzeitig zunehmenden Durchschnittsalter der Bevölkerung mit hohem Anteil an Rentnerinnen und Rentnern, ist nicht akzeptabel. Barrierefreiheit ist auch ein Beitrag zur Familienfreundlichkeit und zur Reduzierung von Mobilitätshemmnissen für Menschen mit Behinderung.

Die BIBS-Fraktion fordert eine kritische Diskussion um Fahrpreiserhöhungen. Die Fahrpreise in Braunschweig sind im Vergleich zum Angebot sehr hoch. Sind die Fahrpreise dem Angebot und den Serviceleistungen angemessen?

Die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs muss eine höhere Bedeutung in der Diskussion um Energiereduzierung, Minderung von CO₂ Emission, Feinstaublastung etc. bekommen.

Montags-freitags	8	9-16	17	18	19	20
VERKEHRSHINWEIS				V		
Innsbrucker Straße ab	35 42 50 57	05 12 20 27 35 42 50 57	05 12 20 27 35 43 53	- 03 13 23 - 33 43 53	03 13 23 33	03 13 23 33
Paula-Modersohn-Platz	37 44 52 59	07 14 22 29 37 44 52 59	07 14 22 29 37 45 55	- 05 15 25 - 35 45 55	05 15 25 35	05 15 25 35
Peter-Thumb-Straße	39 46 54 01	09 16 24 31 39 46 54 01	09 16 24 31 39 47 57	- 07 17 27 - 37 47 57	07 17 27 37	07 17 27 37
Heinrich-v.-Stephan-Str.	43 50 58 05	13 20 28 35 43 50 58 05	13 20 28 35 43 51 01	- 11 21 31 - 41 51 01	11 21 31 41	11 21 31 41
Johanneskirche	46 53 01 08	16 23 31 38 46 53 01 08	16 23 31 38 46 54 04	- 14 24 34 - 44 54 04	14 24 34 44	14 24 34 44
Bertoldsbrunnen an	49 56 04 11	19 26 34 41 49 56 04 11	19 26 34 41 49 57 07	- 17 27 37 - 47 57 07	17 27 37 47	17 27 37 47
Bertoldsbrunnen ab	49 56 04 11	19 26 34 41 49 56 04 11	19 26 34 41 49 57 07	13 17 27 37 43 47 57 07	13 17 27 37 43 47 57 07	13 17 27 37 43 47 57 07
Stadtheater	51 58 06 13	21 28 36 43 51 58 06 13	21 28 36 43 51 59 09	15 19 29 39 45 49 59 09	15 19 29 39 45 49 59 09	15 19 29 39 45 49 59 09
Hbf (Stadtbahn)	52 59 07 14	22 29 37 44 52 59 07 14	22 29 37 44 52 00 10	16 20 30 40 46 50 00 10	16 20 30 40 46 50 00 10	16 20 30 40 46 50 00 10
Eschholzstraße	53 00 08 15	23 30 38 45 53 00 08 15	23 30 38 45 53 01 11	17 21 31 41 47 51 01 11	17 21 31 41 47 51 01 11	17 21 31 41 47 51 01 11
Technisches Rathaus	55 02 10 17	25 32 40 47 55 02 10 17	25 32 40 47 55 03 13	19 23 33 43 49 53 03 13	23 33 43 49 53 03 13	23 33 43 49 53 03 13
Runzmatzenweg	56 03 11 18	26 33 41 48 56 03 11 18	26 33 41 48 56 04 14	20 24 34 44 50 54 04 14	24 34 44 50 54 04 14	24 34 44 50 54 04 14
Bugginger Straße	01 08 16 23	31 38 46 53 01 08 16 23	31 38 46 53 01 09	19 25 29 39 49 55 59 09 19	25 29 39 49 55 59 09 19	25 29 39 49 55 59 09 19
Am Linderwäldle	02 09 17 24	32 39 47 54 02 09 17 24	32 39 47 54 02 10	20 26 30 40 50 56 00 10	20 30 40 50 56 00 10	20 30 40 50 56 00 10
Munzinger Straße an	05 12 20 27	35 42 50 57 05 12 20 27	35 42 50 57 05 13	23 29 33 43 53 - 03 13 23 33 43 53 03	23 29 33 43 53 03	23 29 33 43 53 03

Montags-freitags	19	20	21	22	23	0	1
VERKEHRSHINWEIS		V	V				V
Innsbrucker Straße ab	46	- 01 16 - 31 46	01 16 31 46	01 16 46	16 46	16	-
Paula-Modersohn-Platz	48	- 03 18 - 33 48	03 18 33 48	03 18 48	18 48	18	-
Peter-Thumb-Straße	50	- 05 20 - 35 50	05 20 35 50	05 20 50	20 50	20	-
Heinrich-v.-Stephan-Str.	53	- 08 23 - 38 53	08 23 38 53	08 23 53	23 53	23	-
Johanneskirche	56	- 11 26 - 41 56	11 26 41 56	11 26 56	26 56	26	-
Bertoldsbrunnen an	59	- 14 29 - 44 59	14 29 44 59	14 29 59	29 59	29	-
Bertoldsbrunnen ab	01	05 16 31 39 46	01 16 31 46	01 16 31	01 31 01 31	59	
Stadtheater	03	07 18 33 41 48	03 18 33 48	03 18 33	03 33 03 33	01	
Hbf (Stadtbahn)	04	08 19 34 42 49	04 19 34 49	04 19 34	04 34 04 34	02	
Eschholzstraße	05	09 20 35 43 50	05 20 35 50	05 20 35	05 35 05 35	03	
Technisches Rathaus	07	11 22 37 45 52	07 22 37 52	07 22 37	07 37 07 37	05	
Runzmatzenweg	08	12 23 38 46 53	08 23 38 53	08 23 38	08 38 08 38	06	
Bugginger Straße	13	17 28 43 51 58	13 28 43 58	13 28 43	13 43 13 43	11	
Am Linderwäldle	14	18 29 44 52 59	14 29 44 59	14 29 44	14 44 14 44	12	
Munzinger Straße an	17	- 32 47 - 02 17 32 47	02 17 32 47	02 17 32 47	17 47 17 47	-	

V = weiter bis VAG-Zentrum

Abb. 6: Fahrplanausschnitt Tram 3 Freiburger Verkehrsbetriebe
Das Fahrplanangebot ist weit attraktiver. Die Fahrgastzahlen sind deutlich höher.