



15. Mai 2008

## **Sachstand RegioStadtBahn Ein Besuch beim Ausschuss für Regionalverkehr des Zweckverband Großraum Braunschweig**

Warum gerät das Projekt RegioStadtBahn (RSB) eigentlich immer wieder ins Stocken? Wird das System nun verbindlich im Jahre 2012 seinen Betrieb aufnehmen? Die BIBS-Fraktion fragt regelmäßig die Verwaltung an und bekommt Antworten, die nicht wirklich weiter führen. Wir haben deshalb den Ausschuss für Regionalverkehr des Zweckverbandes Großraum Braunschweig besucht, um Informationen aus erster Hand zu bekommen.



### **Das Projekt RegioStadtBahn**

Die RSB ist von der äußeren Erscheinung eine Stadtbahn. Sie hat aber die technische Besonderheit, sowohl als Straßenbahn in der Innenstadt verkehren zu können, wie auch als Regionalzug auf den Eisenbahngleisen.

Dabei stellen Stadtbahn und Eisenbahn rechtlich und im Betrieb zwei völlig unterschiedliche Systeme da. Dem entsprechend unterliegen sie auch unterschiedlichen Gesetzen und Verordnungen.

Stadtbahnen werden nach Straßenbahn Bau und Betriebsordnung (BOStrab) gebaut und betrieben. Ein wesentliches Merkmal der Stadt- oder Straßenbahn ist, dass sie sich auch den Straßenraum mit Pkw und Lkw teilt. Damit fährt die Straßenbahn auf sogenannte Sicht, das Fahrpersonal muss also auf die anderen Verkehrsteilnehmer (Pkw, Fahrrad, Fußgänger) achten.

Eisenbahnen werden nach Eisenbahnbau- und betriebsordnung (EBO) gebaut und betrieben. Die Eisenbahn fährt grundsätzlich mit Sicherheitstechnik, also Signalgesteuert. Aufgrund ihrer hohen Fahrgeschwindigkeiten ist ein auf Sicht fahren nicht möglich (Ausnahmen bilden eingeschränkt nur Rangierfahrten). Die Eisenbahn fährt außerhalb des Rangierens oder des Be- und Entladens grundsätzlich auf eigenem Bahnkörper und teilt sich ihren Verkehrsraum nicht mit anderen Verkehrsmitteln.

Die RSB verbindet also zwei unterschiedliche Systeme miteinander. Deshalb bedarf es für diese Systemwechsel technisch speziell ausgestatteten Wagen.

Für das geplante RSB-Netz in Braunschweig ist vorgesehen, die Systemwechsel am Nordbahnhof sowie am Hauptbahnhof vorzunehmen. Zwischen Hauptbahnhof und Nordbahnhof verkehrt die RSB dann als Straßenbahn mit Oberleitung. Auf den Bahnstrecken in den Harz, nach Salzgitter und Gifhorn als Eisenbahn mit Dieselantrieb. Die Fahrzeuge haben somit sowohl Elektro- wie auch Dieselmotoren.

Die Planungen für die RSB laufen seit nunmehr 15 Jahren. Beauftragt mit den Planungen ist der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB).

Es wurden Machbarkeitsstudien erstellt und eine so genannte Standardisierte Bewertung des Projekts (Kosten-Nutzen-Analysen) in Auftrag gegeben.

„Kosten-Nutzen Analyse ist ein Überbegriff für verschiedene Analysen, die Nutzen und Kosten vergleichen. Kosten-Nutzen Analysen werden in zahlreichen Bereichen der öffentlichen Daseinsvorsorge zur Entscheidungsunterstützung eingesetzt. So verpflichtet in Deutschland etwa § 7 der Bundeshaushaltsordnung die öffentlichen Körperschaften dazu, vor dem Investieren eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchzuführen; Kosten-Nutzen Analysen sind eine solche Form der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.“

(Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Kosten-Nutzen-Analyse>)

Diese Standardisierte Bewertung ist Voraussetzung, um Fördermittel von Bund und Land beantragen zu können. Nur wenn das Ergebnis über 1,0 liegt, d.h. wenn der volkswirtschaftliche Nutzen die Kosten übersteigt, kann ein Projekt gefördert werden. Für die RegioStadtBahn wurde ein Wert von 1,3 festgestellt.

Vergleichbare Projekte gibt es in anderen Städten: Karlsruhe, Kassel, Saarbrücken

Viele andere Städte und Regionen planen ebenfalls an einem RSB-System: Kiel, Bremen, Tübingen.



### **Der aktuelle Stand nach Informationen aus dem Ausschuss für Regionalverkehr am 23. April 2008**

Der ZGB arbeitet weiter auf Hochtouren an der Realisierung des Projektes RSB, wie er auf der Sitzung des Ausschusses für Regionalverkehr immer wieder darstellte.

Die Unruhe der Ausschussmitglieder wächst hingegen. Die Projektleiter des ZGB mussten sich einer Reihe von Fragen stellen und bekamen deutlich zu hören, dass ihre Vorlagen leider wenig inhaltliche Aussagen zum Projekt lieferten.

Die Materie ist hochkomplex: Aktuell werden die Unterlagen für die Bau- und Finanzierungsplanung erstellt. Dazu wurde das Projekt in zwei Bereiche unterteilt:

- Die Bau- und Finanzierungsplanung der Eisenbahnstrecken, die vom Projektträger DB Netz beim Eisenbahnbundesamt eingereicht werden
- die Bau- und Finanzierungsplanung für die Straßenbahnstrecken, die vom Projektträger Braunschweiger Verkehrs AG bei der Niedersächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) eingereicht werden

Dieser Projektsplittung, so wurde nach mehrmaligem Nachfragen deutlich, hat folgenden Vorteil, worüber alle Beteiligten (ZGB, Land Niedersachsen, LNVG) im Einvernehmen sind:

Während der Durchführung der Infrastrukturmaßnahmen kommunizieren die Zuwendungsgeber (also Eisenbahnbundesamt oder LNVG) und die Projektträger (DB Netz oder BSVAG) direkt miteinander. Auftretende Probleme können somit

auf direktem Wege besprochen werden, ohne dass der ZGB dazwischen geschaltet wird. Der ZGB wird über die Verhandlungen nur noch informiert.

Beide Zuwendungsgeber (Eisenbahnbundesamt und LNVG) arbeiten mit unterschiedlichen Ansprüchen an die eingereichten Unterlagen der Bau- und Finanzierungsplanung. Während das Eisenbahnbundesamt zur ersten Prüfung Vorplanungen verlangt, auf deren Grundlagen dann die Genehmigungsplanung und die Ausschreibungen erfolgen, wünscht die LNVG bereits detaillierte Pläne mit verbindlichen Kostensätzen.

Die Frage ist, warum die verschiedenen Zuständigkeiten für die Genehmigungen nicht schon vorher beachtet wurden. Damit hätten die Planungen für die Eisenbahn- und Stadtbahnstrecken von vorne herein gesondert bearbeitet werden können.

Der ZGB erklärte, dass er noch 2007 in Absprache mit der LNVG eine „Orientierungsplanung“ erarbeitete. Dabei wurde bekannt, dass die bahntechnischen Inhalte aber nach einem Standard der DB-Netz erstellt werden müssen. Der ZGB musste seine Kalkulationen damit umschreiben.

Im Mai 2008 wurden die Bau- und Finanzierungsplanungen bei DB Netz abschließend geprüft.

Die Bau- und Finanzierungsplanungen für die Stadtbahnstrecken werden aktuell nach einem gemeinsam zwischen ZGB und LNVG erarbeiteten Musterordner zusammengestellt. Auch hier findet aktuell die abschließende Prüfung in Zusammenarbeit mit der Braunschweiger Verkehrs AG statt, so dass die Unterlagen im Mai 2008 an die LNVG übergeben werden.

Positive Prüfungsergebnisse durch Eisenbahnbundesamt und LNVG führen anschließend zu einem Einstufungsantrag beim Bund, der im Oktober 2008 erfolgen soll. Damit wird das Projekt RSB in die Kategorie A des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Bundesprogramm eingestuft. Erst dann wird verbindlich über die Förderung des Projektes beim Bund entschieden.

Bis Dezember 2008 werden die Förderbescheide von Bund und Land Niedersachsen erwartet. Nach diesem Schritt können die Ausschreibungen beginnen.

Unabhängig von der Bau- und Finanzplanung wird das Planfeststellungsverfahren durch den ZGB vorbereitet. Planfeststellungsbeschlüsse sind Voraussetzung für die Durchführung der Infrastrukturmaßnahmen, die bereits 2009 beginnen sollen. Im Dezember 2012 soll der planmäßige Betrieb aufgenommen werden.

Sorgen einzelner Ausschussmitglieder, der Bund könnte sich aus seinen Zusagen zur Finanzierung des Projektes verabschieden, versuchte Verbandsdirektor Kleemeyer zu zerstreuen. Der Bund erwartet nach seiner Aussage die Antragsunterlagen zur Aufstufung in die Kategorie A. Darüber hinaus befördert das Bundesverkehrsministerium diese neuen Lösungen der Verknüpfung von Stadt- und Regionalverkehr. S-Bahn-Lösungen und damit neue Trassen zu bauen werden aktuell deutlich kritischer bewertet. Damit ging Kleemeyer auch auf eine weitere Aussage eines Ausschussmitglieds ein, dass die Vermutung äußerte, die Hannoveraner S-Bahn würde schneller über Gifhorn nach Wolfsburg verkehren, als die erste RegioStadtBahn im Raum Braunschweig.

### **Letter of intent**

Die Übergabe der Bau- und Finanzierungsplanung kann auch ohne eine Unterzeichnung des „letter of intent“ erfolgen. Es wird aber nach wie vor von Seiten des ZGB als wichtiges Zeichen erachtet, das Projekt RegioStadtBahn mit der Unterschrift aller Beteiligten in der Öffentlichkeit zu präsentieren. Damit würde das

gemeinsame Handeln und das gemeinsame Arbeiten am Projekt RSB schriftlich manifestiert.

Die ausgefallene Unterzeichnung des „letter of intent“ im Februar 2008 wurde von der Braunschweiger Zeitung in ihrem Artikel vom 18. April 2008 als deutlich skeptisches Signal aus Hannover gegenüber dem Projekt RSB gewertet.

### **Land Niedersachsen und LNVG mit großer Skepsis**

Die Ausschussmitglieder formulierten deutlich, dass sie mit der Haltung und Unterstützung aus Hannover unzufrieden sind. Das Land torpediere über die LNVG das Projekt RSB.

Insgesamt erfuhr der Ausschuss wieder eine Vertröstung. Es wurde aber eingefordert, dass auf der ZGB Verbandsversammlung der aktuelle Stand und offene Fragen zum Thema RSB mitgeteilt werden.

### **Vertragliche Vereinbarung für gemeinsame Ausschreibungen**

Die RSB wird nicht ausschließlich im ZGB Verbandsgebiet verkehren. In einigen Teilen befährt sie vor allem auf Bahnstrecken das Verbandsgebiet der LNVG. Aus diesem Grund müssen ZGB und LNVG einen Vertrag schließen, um zusammen Verkehrsleistungen ausschreiben zu können.

Es liegt derzeit ein gemeinsam von ZGB und LNVG formulierter Vertrag vor. Es gibt wohl aktuell unterschiedliche Bewertungen zu diesem Vertrag bei den Aufsichtsratsmitgliedern der LNVG. Dennoch wird erwartet, dass der Vertrag in der nächsten Sitzung des Aufsichtsrates der LNVG verabschiedet wird.

Die Ausschreibung der Verkehrsleistung wird von August 2008 bis Januar 2009 geplant.

### **Fahrzeuge bestellen**

Wie bereits dargestellt, bedarf es gesonderter Fahrzeuge für die RSB, weil diese in zwei unterschiedlichen Systemen verkehrt. Die Vergabe zum Bau der 29 benötigten Fahrzeuge soll 2009 erfolgen, damit eine Auslieferung rechtzeitig bis 2012 gesichert ist.



### **Zusammenfassung**

Ein aktuelles, deutliches und geschlossenes Signal aus der Region bzw. den an dem Projekt RSB Beteiligten Gebietskörperschaften nach Hannover fehlt. Eine gemeinsame Stellungnahme würde den Druck erhöhen und ein deutliches Signal sowohl an die LNVG wie auch die neue/alte Landesregierung senden.

Oberbürgermeister Dr. Hoffmann hat das Projekt zur Chefsache erklärt. Eine engere Zusammenbindung und eine gemeinsame Sprache der beteiligten Gebietskörperschaften für dieses Projekt hat er bisher nicht erreicht.

Die Parteien sind damit gefragt, für dieses Projekt regional eng zusammenzuarbeiten und ihrerseits geschlossen den Druck in Hannover für das Projekt zu erhöhen.

Bürgerinnen und Bürger sowie eine Vielzahl von Fahrgästen, denen die Realisierung nennenswerte Vorteile bringen, können aktuell nur abwarten.