

Die Stationsoffensive aus der Sicht eines Aufgabenträgers

Chancen und Optimierungspotenzial für den Großraum Braunschweig

DETLEF HASSELMANN

Die Struktur des Verkehrsangebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat sich seit der Bahnreform 1994 grundhaft verändert. War es früher üblich, über den Tag verteilt nicht getaktete Züge der Gattungen „Nahverkehrszug“ und „Eilzug“ anzubieten, verkehren heute über den ganzen Tag getaktete Züge. Im Bereich des Regionalverbandes Großraum Braunschweig gibt es derzeit keine Überlagerung verschiedener Zugattungen (Regionalbahn RB oder Regionalexpress RE) auf einer Strecke. Das bedeutet, dass im Unterschied zu früher alle Verkehrsstationen einer Linie von allen Zügen bedient werden.

Im Verbandsgebiet des Regionalverbandes Großraum Braunschweig gab es in den 1930er Jahren über 200 Bahnhöfe und Haltepunkte. Im Jahr 2021 werden nur noch 46 betrieben. Auf der eingleisigen Strecke Gifhorn–Wieren musste der Regionalverband noch zum Dezember 2020 der Auflassung des Haltepunktes Neudorf-Platendorf zustimmen, da die Infrastruktur der DB Netz AG (DB Netz) sonst die Einführung des Stundentaktes auf dieser Strecke nicht ermöglicht hätte. Im heutigen Stadtgebiet Braunschweig gab es 1938 18 im Personenverkehr bediente Bahnhöfe, heute sind es zwei (Abb. 1).

In den letzten 50 Jahren haben sich die Siedlungsstrukturen und das Mobilitätsverhalten stark verändert. Dieser Prozess erfährt durch die Maßnahmen gegen den Klimawandel und ein verändertes Selbstverständnis vor allem junger Leute gerade eine Beschleunigung. So werden die politischen Forderungen nach Streckenreaktivierungen und der Wiederherstellung alter Bahnhöfe immer stärker. Der Regionalverband befasst sich daher neben der Wiederherstellung von Verkehrsstationen auch mit der Reaktivierung des SPNV auf vier Eisenbahnstrecken.

Stationsoffensive

Die Stationsoffensive ist eine vom Bund initiierte Maßnahme zur Wiederherstellung von aufgegebenen Verkehrsstationen. Der Regionalverband Großraum Braunschweig hat mit der DB Station&Service AG (DB S&S) und dem Land Niedersachsen zunächst eine Planungsvereinbarung für die Leistungsphasen (LPh) 1-4 (also bis zur Herstellung des Planrechts)



Abb. 1: Strecken und Stationen im Verbandsgebiet des Regionalverbandes Großraum Braunschweig
Quelle aller Abb. außer Abb. 6: Regionalverband Großraum Braunschweig

und einen Rahmenvertrag zur Realisierung abgeschlossen. Die Hauptlast der Finanzierung tragen das Land Niedersachsen und der Regionalverband Großraum Braunschweig.

Die Wiederherstellung von geschlossenen Stationen verbessert den Zugang zum SPNV und hat dadurch eine große Bedeutung für das gesamte Verbandsgebiet.

Homepageöffentlichung unbefristet genehmigt für Regionalverband Großraum Braunschweig / Rechte für einzelne Downloads und Ausdrücke für Besucher der Seiten genehmigt / © DVV Media Group GmbH

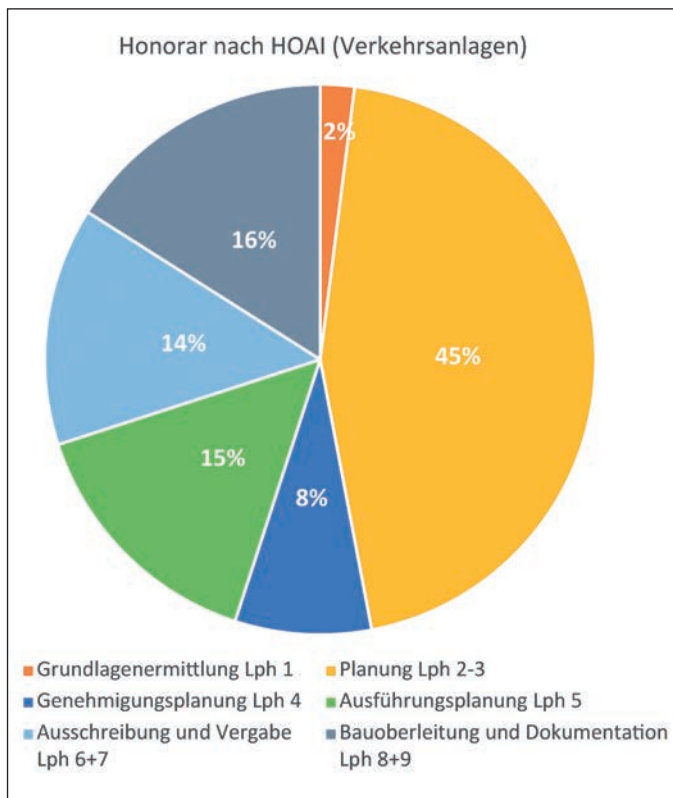


Abb. 2: Verteilung Honorar Verkehrsanlagen nach HOAI

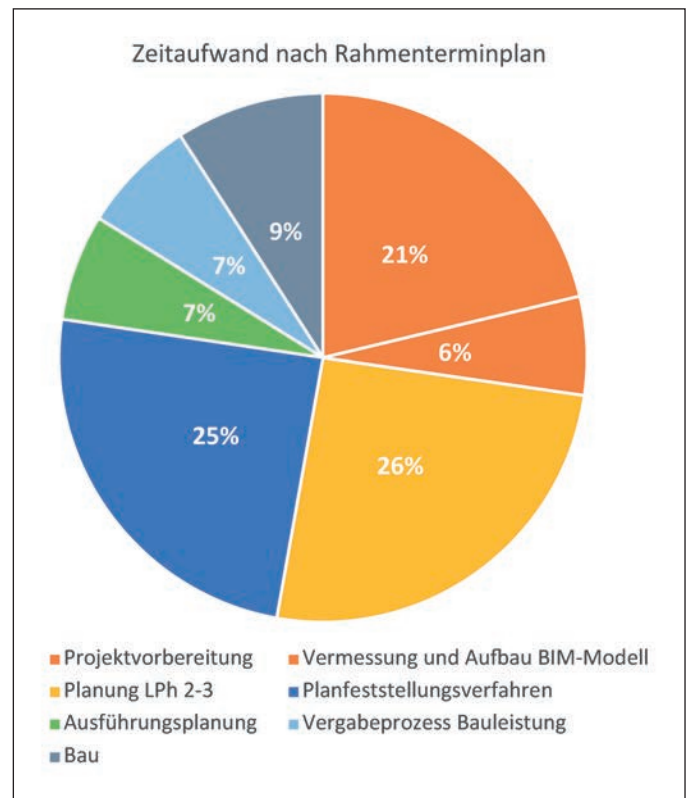


Abb. 3: Verteilung der Dauern nach Rahmenterminplan

Im Vertrag ist zunächst die Realisierung von sieben Stationen vorgesehen (Abb. 1). Die Ergänzung des Vertrages um weitere Stationen ist möglich. Hierzu gibt es bereits Vorgespräche.

BIM

Die Planungsmethodik des BIM (Building Information Modeling) ist Grundsatz bei der DB S&S und ihre Anwendung ist in der Planungsvereinbarung zwischen der DB S&S und dem Regionalverband auch vertraglich verankert. Der Regionalverband unterstützt den Einsatz von BIM, da es die Planung zuverlässiger und schneller machen soll.

Allerdings bereitet der Umgang mit neuen Systemen dem Aufgabenträger auch Schwierigkeiten. Es entsteht der Eindruck, dass der Aufwand, eine Planung auf den Weg zu bringen, besonders bei einfachen Maßnahmen (z. B. ein neuer Außenbahnsteig an einer eingleisigen Strecke) unverhältnismäßig hoch ist. Hierbei handelt es sich vermutlich um Kinderkrankheiten, die in fünf oder zehn Jahren keine Rolle mehr spielen. Ähnliche Startschwierigkeiten hatte die Einführung des CAD (Computer-aided Design) vor etwa 30 Jahren auch. Der Einsatz von BIM fordert in der frühen Planungsphase die Kreativität der Planer dahingehend, sich nicht nur auf den Modellbereich und BIM-Kategorien zu beschränken. Im Gegenzug werden in der Vorplanung bereits ins Detail gehende 3-D-Darstellungen angeboten, was die Abstimmungen mit Kommunen und Anliegern erleichtert.

Planungsbeschleunigung

Zwischen dem Regionalverband als Aufgabenträger und der DB S&S als Vorhabenträger besteht traditionell eine Diskrepanz in der Vorstellung der Realisierungszeiträume. Für Niedersachsen hat die Bentheimer Eisenbahn bei ihrer Reaktivierung des SPNV Maßstäbe gesetzt, als sie von der Unterschrift unter den Finanzierungsvertrag bis zur Inbetriebnahme nur vier Jahre gebraucht hat. Derartige Fristen erscheinen mit den bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen leider nicht realisierbar.

Die Vereinbarungen zur Stationsoffensive sehen vereinfacht ausgedrückt einen Zeitraum von sieben bis neun Jahren ab Unterschrift unter der Planungsvereinbarung bis zur Inbetriebnahme vor. Das gilt auch für Stationen, die nur den Neubau eines 140 m langen Außenbahnsteigs umfassen.

Vielfach wird vorgebracht, dass die Dauer von Planfeststellungsverfahren und die im Einzelfall aufwendige Kartierung von umweltrechtlichen Belangen Ursache der langen Realisierungszeiträume sind. Bei genauem Hinsehen, stimmt das meistens nicht. Die Dauer der Planfeststellungsverfahren wird i. d. R. mit 18 bis 24 Monaten angenommen. Selbst wenn man hier 30 % bis 50 % Einsparungspotenzial sehen würde, ändert sich am Gesamtzeitraum wenig. Die bei Planungsbeginn vorgesehene Aufteilung des Gesamtzeitraums auf die einzelnen Planungsaktivitäten ist hier beispielhaft für die Verkehrsstation Isenbüttel dargestellt (Abb. 2 und 3).

Etwa 20 % der Gesamtrealisierungsdauer entfallen auf die Projektvorbereitung (Zeitraum von der Unterschrift der Planungsvereinbarung bis zur Vergabe der Planungsleistung). Hierbei muss man allerdings beachten, dass alle Stationen in einem Paket ausgeschrieben wurden.

50 % der Zeit wird in den LPH 2-4 aufgewendet. Das deckt sich mit den prozentualen Honoraranteilen für Verkehrsanlagen in der HOAI für diese LPH, was wiederum den Schluss nahelegt, dass die Aufteilung der Dauer im Rahmenterminplan plausibel ist. Es gibt also keine zeitlich überbewertete Phase im Rahmenterminplan, sondern jede einzelne muss aus Sicht des Aufgabenträgers bezogen auf ihre Dauer optimiert werden. Sehr nachteilig wirken sich auch die kürzlich veränderten Fristen für das Anmelden von Sperrpausen bei der DB Netz aus. Im sog. hA-Netz (entspricht in etwa dem früheren Fern- und Ballungsnetz) müssen Sperrpausen fünf Jahre vor Baubeginn angemeldet werden. Bei ein bis zwei Jahren Planungsvorlauf, um die notwendigen Sperrpausen überhaupt definieren zu können, und unter Berücksichtigung der Vorbereitungszeit für das Ausschreiben von Planungsleistungen liegt dadurch der früheste mögliche Baubeginn schon etwa acht Jahre nach einem Projektstart.

Einen wirklichen Vorteil stellt dagegen die sog. Einphasenplanung dar. Bei Maßnahmen, in denen es keine grundsätzlichen Varianten gibt und der Entscheidungsprozess zugunsten einer Variante somit entfallen kann, können die LPH 2 (Vorentwurfsplanung) und 3 (Ent-

Homepageöffentlichung unbefristet genehmigt für Regionalverband Großraum Braunschweig /
 Rechte für einzelne Downloads und Ausdrücke für Besucher der Seiten
 genehmigt / © DVV Media Group GmbH

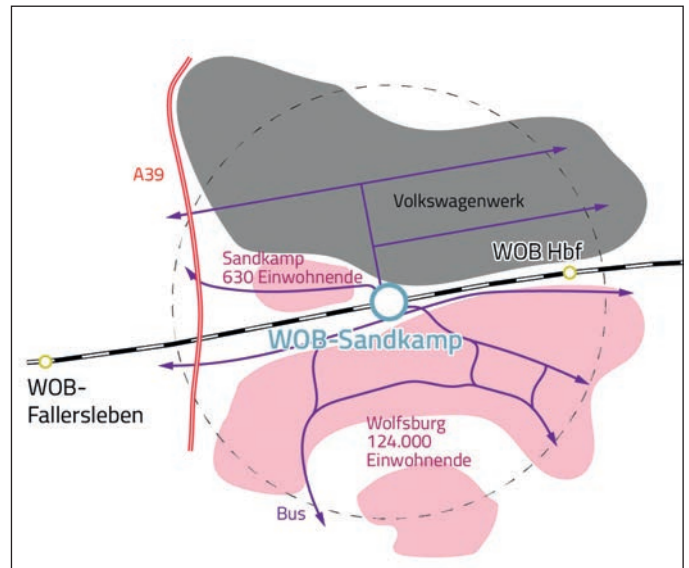
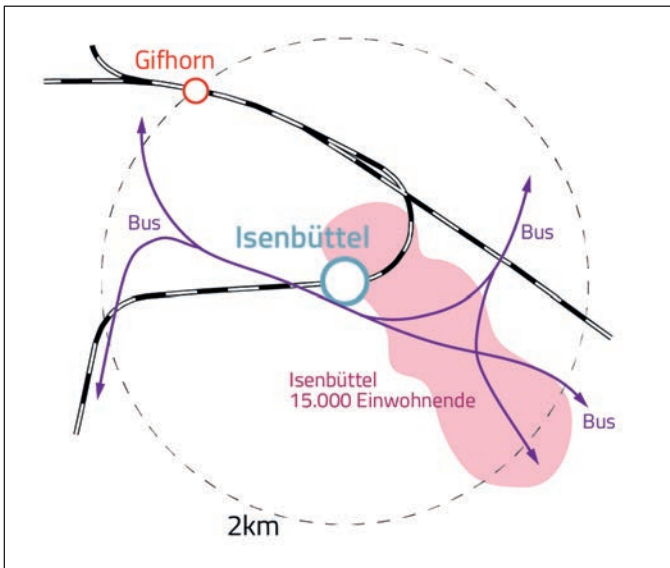


Abb. 4: Isenbüttel Stationsumfeld

Abb. 5: Wolfsburg-Sandkamp Stationsumfeld

wurfplanung verschmelzen. Das verkürzt die produktive Planungszeit und – fast noch bedeutsamer – dadurch entfallen Prüf- und Freigabeprozesse. Die Gesamtrealisierungsdauer kann nach Einschätzung des Aufgabenträgers so um bis zu einem Jahr verkürzt werden (13 % bei acht Jahren Realisierungszeit).

Da es sich grundsätzlich um den Neubau von Eisenbahnanlagen handelt, ist die Anwendung des Planungsbeschleunigungsgesetzes für die Maßnahmen der Stationsoffensive nicht möglich.

Bahnsteigeometrie

Das Bahnsteighöhenkonzept der DB S&S verfolgt im Grundsatz den Gedanken, alle Bahnsteige künftig mit einer Höhe von 76 cm über Schienenoberkante herzustellen. Das hat bundesweit zu Konflikten geführt, da die Länder und Aufgabenträger mit einem hohen Anteil an Bestandsbahnsteigen mit 55 cm Bahnsteighöhe und zum Teil neuen, in den nächsten 25-30 Jahren einzusetzenden Fahrzeugen mit einer hierzu korrespondierenden Fußbodenhöhe das Gewährleisten der gesetzlich vorge-

schriebenen Barrierefreiheit gefährdet sehen. Im Verbandsgebiet des Regionalverbandes konnten diese Konflikte Dank der im Bahnsteighöhenkonzept eingeführten Ausnahmeregelungen schnell entschärft werden. Alle von RB-Zügen bedienten Strecken sind für eine Bahnsteighöhe von 55 cm vorgesehen. Auf diesen Strecken werden Dieseltriebwagen verschiedener Lint-Baureihen eingesetzt, die zum Teil erst 2014 für das Fahrzeugpool der LNVG beschafft wurden.

Um nachhaltig zu handeln, haben der Regionalverband und die DB S&S in den Verkehrlichen Aufgabenstellungen geregelt, dass die Anlagen so zu errichten sind, dass eine spätere Aufhöhung auf 76 cm möglich ist. Das gilt insbesondere für die Gründung der Bahnsteigkante und die barrierefreien Bahnsteigzugänge.

Die Festlegung der Bahnsteiglängen erfolgte im Standardraster der DB S&S. Für die nicht elektrifizierten Strecken sind 145 m Baulänge vorgegeben. Für Braunschweig West wurde eine Baulänge von 225 m und für Wolfsburg-Sandkamp eine Baulänge von 165 m festgelegt. Da alle Maßnahmen der Attraktivitätssteige-

rung des SPNV dienen und die Prognosen aus dem angewendeten Verkehrsmodell bis 2050 zum Teil gravierende Steigerungen der Nachfrage vorhersagen, wird für alle Stationen eine größere Optionsbaulänge in der Planung berücksichtigt. Diese beträgt 175 m für die Stationen in den Dieselnetzen, 225 m für Wolfsburg-Sandkamp und 275 m für Braunschweig West.

Die Stationen im Einzelnen

Die Planung befindet sich derzeit in der Phase der Vorentwurfplanung. Die folgende Zusammenfassung zeigt die Bedeutung der einzelnen Station und das jeweilige Potenzial.

Isenbüttel

Isenbüttel erhält an der Südkante der Ortslage eine neue Verkehrsstation. Der Außenbahnsteig wird in unmittelbarer Nähe zum vorhandenen Nahversorger errichtet (Abb. 4).

Wolfsburg-Sandkamp

Die neue Station Wolfsburg-Sandkamp wird auf Höhe der Hauptverwaltung des VW-Werkes errichtet. Letzteres kann in 400 m Entfernung



Abb. 6: Übersichtsfoto des Volkswagenwerkes mit dem Hauptzugang „Tor Sandkamp“ und der Hauptverwaltung. Der Zug befindet sich etwa an der Stelle der künftigen Verkehrsstation. Quelle: Peter Wandt

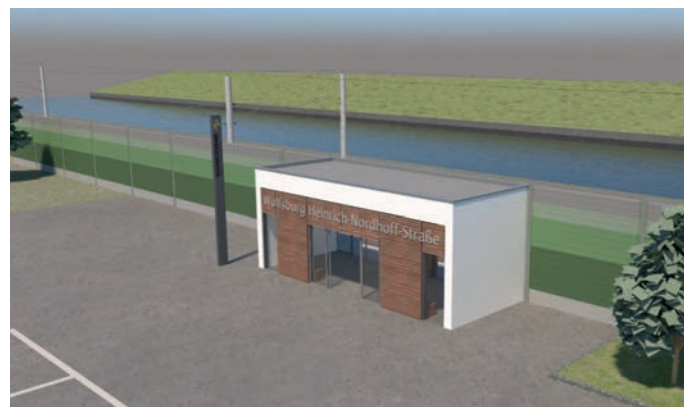


Abb. 7: Konzeptstudie zum Bahnsteigzugang mit Wetterschutz- und Schallschutzfunktion

Homepageveröffentlichung unbefristet genehmigt für Regionalverband Großraum Braunschweig /
 Rechte für einzelne Downloads und Ausdrücke für Besucher der Seiten
 genehmigt / © DVV Media Group GmbH

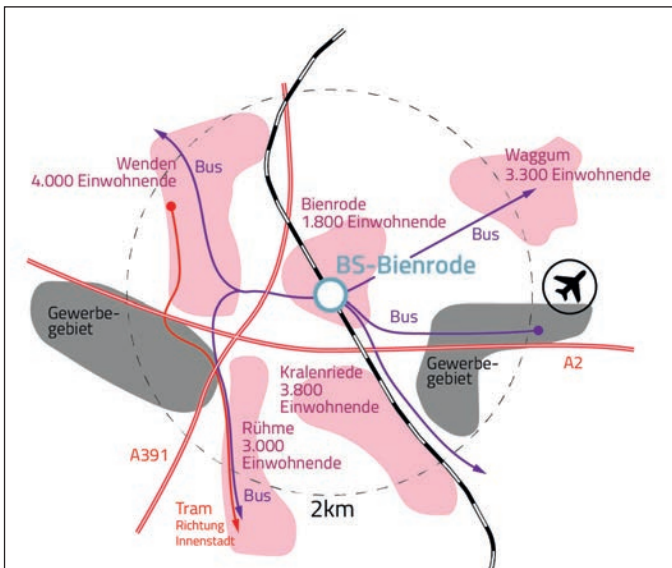


Abb. 8: Braunschweig-Bienrode Stationsumfeld

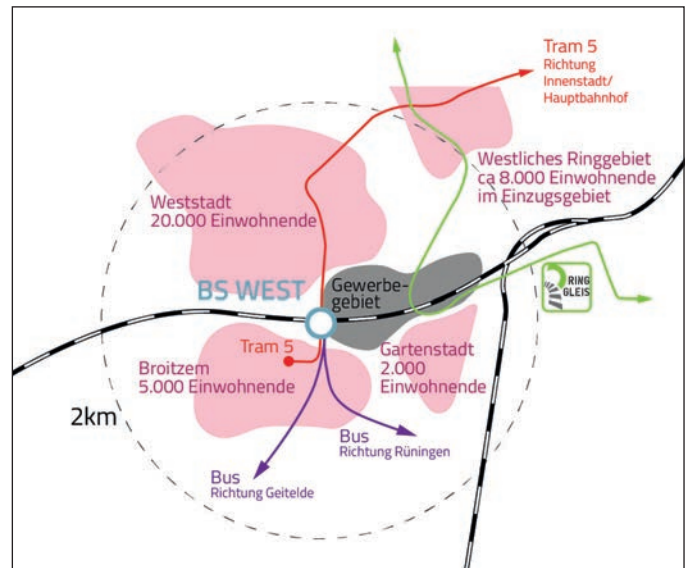


Abb. 9: Braunschweig West Stationsumfeld

dann fußläufig über die den Mittellandkanal und die Eisenbahnstrecken Hannover–Berlin und Wolfsburg-Fallersleben–Wolfsburg Hbf führende Brücke der Ostrandstraße (Tor 1) oder nach etwa 500 m Fußweg über Tor 6 erreicht werden (Abb. 5). Der Außenbahnsteig wird an der Südseite der Bahn am Streckengleis Wolfsburg Hbf–Wolfsburg-Fallersleben errichtet werden (Abb. 6). Er wird dann ab 2023 im Halbstundentakt vom RE50 Hildesheim–Braunschweig–Wolfsburg bedient. Die Bedienung durch den RE30 Hannover–Wolfsburg ist aus

betrieblichen und infrastrukturellen Gründen bis auf Weiteres nicht möglich. Im Bereich des künftigen Bahnsteigs ist eine Lärmschutzwand vorhanden, die versetzt werden muss. Statt der in solchen Fällen üblichen Lärmschuttschleusen in der

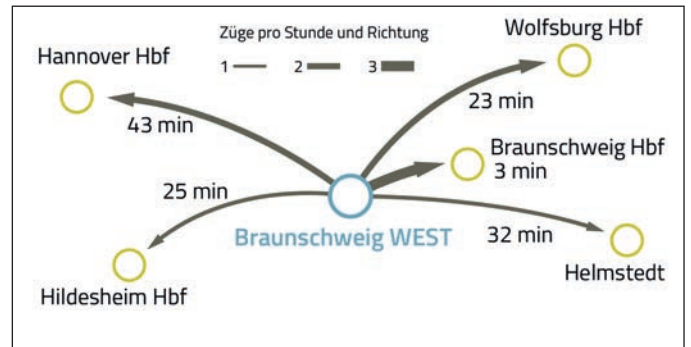


Abb. 10: SPNV-Bedienung Braunschweig West

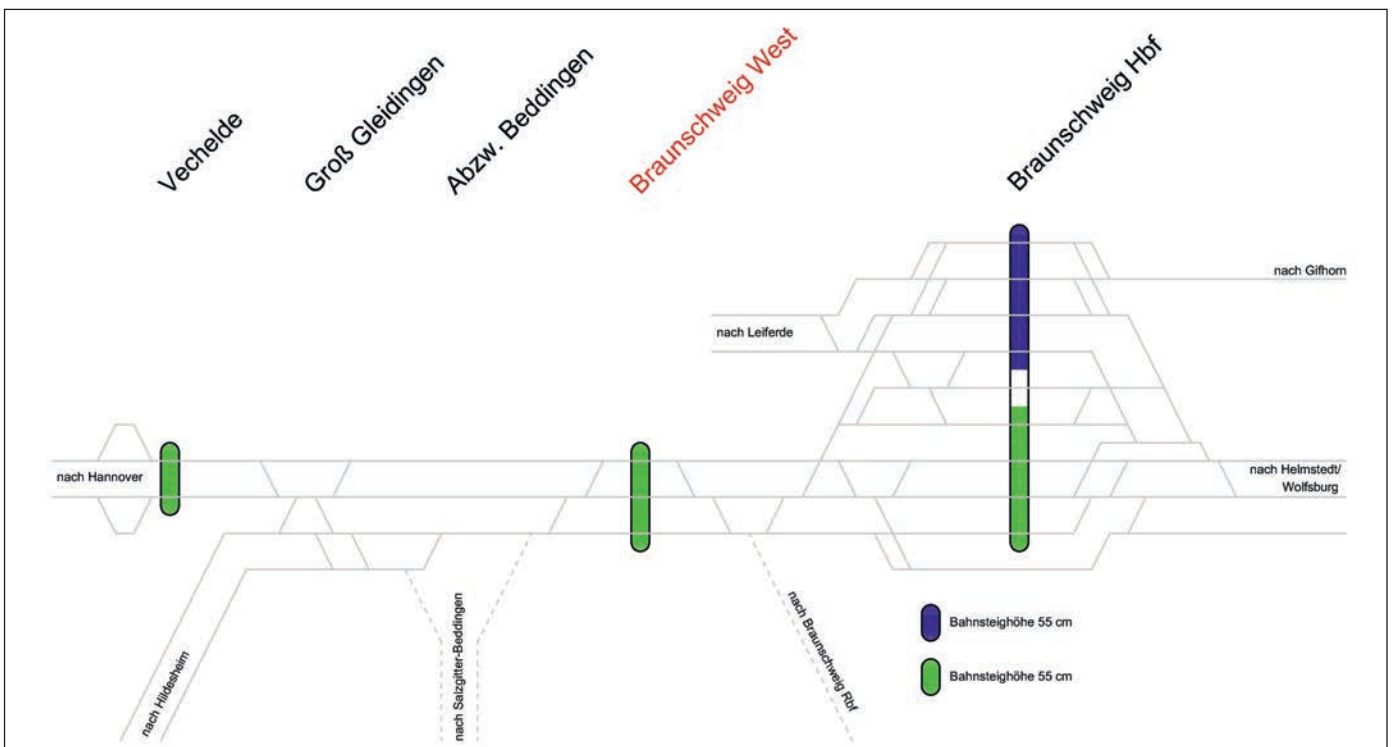


Abb. 11: Streckenband Groß Gleidingen Braunschweig. Zwischen dem Abzweig Beddingen und Braunschweig Hbf werden derzeit planmäßig nur die beiden oberen Gleise (Strecke 1730) durch den Personenverkehr genutzt.

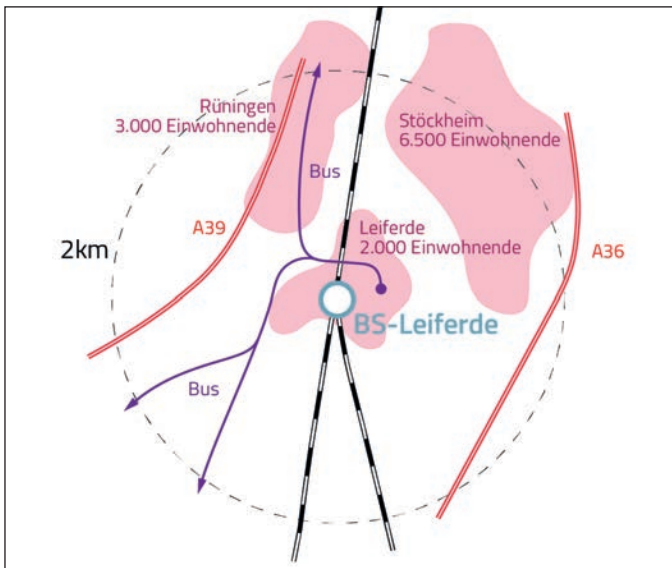


Abb. 12: Braunschweig-Leiferde Stationsumfeld



Abb. 13: SPNV-Bedienung Braunschweig-Leiferde

Lärmschutzwand ist der Bau eines dem Witterungsschutz dienenden Gebäudes vorgesehen, das zugleich die Lärmschutzfunktion übernehmen soll. Hier ist der Planer gefordert, eine gute, barrierefreie und zugleich eine soziale Kontrolle ermöglichende Lösung zu erarbeiten (Abb. 7).

zu erreichen. Sie wird an der Straßenbrücke der Donaustraße gebaut. Die Stadt Braunschweig und die Braunschweiger Verkehrs GmbH werden das bestehende Busliniennetz in diesem Bereich neu strukturieren und somit die Bedeutung der Station als Umsteigepunkt verstärken. Angrenzende

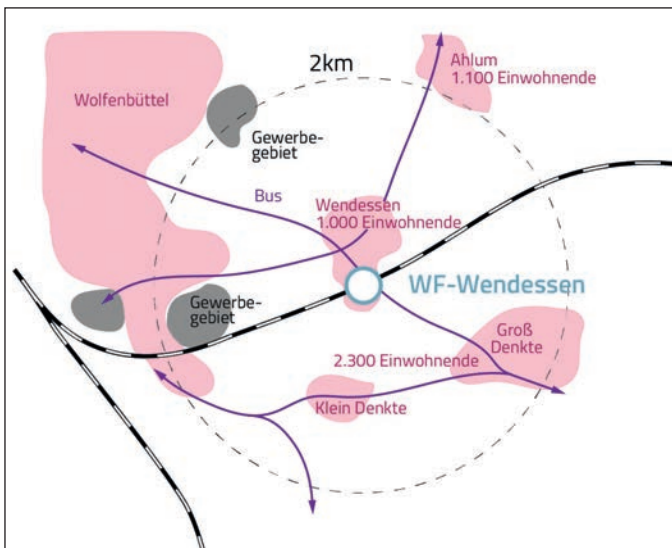


Abb. 14: Wolfenbüttel-Wendessen Stationsumfeld

Braunschweig-Bienrode

Die neue Verkehrsstation Braunschweig-Bienrode wird innerhalb der Ortslage angelegt. Da es hier früher schon einen Haltepunkt gegeben hat, stehen entsprechende Flächen zur Verfügung. Die Anordnung innerhalb des Ortes erlaubt eine fußläufige bzw. Fahrraderschließung. Begleitend wird von der Stadt Braunschweig eine Umsteigeanlage für die Busse der Braunschweiger Verkehrs GmbH angelegt. Die Station dient so auch als Zubringer zum Braunschweiger Flughafen und dem dort vorhandenen Gewerbegebiet (Abb. 8).

Braunschweig West

Diese Station hat das Potenzial, die drittgrößte Verkehrsnachfrage im Verbandsgebiet nach Braunschweig Hbf und Wolfsburg Hbf

Freiflächen werden von der Stadt einer neuen städtebaulichen Entwicklung unterzogen (Abb. 9 und 10).

Die Station liegt in dem hoch belasteten Streckenabschnitt zwischen Groß Gleidingen und Braunschweig Hbf. Hier verkehren Züge im Nah- und Fernverkehr in Richtung Hannover und Hildesheim sowie ein nicht unbeträchtlicher Güterverkehr. Um die Betriebsqualität nicht zu verschlechtern, wird Braunschweig West drei Bahnsteigkanten erhalten und kann somit nicht nur von der Hauptstrecke zwischen Groß Gleidingen und Braunschweig Hbf, sondern auch von der vornehmlich im Güterverkehr genutzten Strecke Groß Gleidingen – Abzw. Beddingen – Abzw. Okerbrücke angefahren werden. Der Regionalverband und die DB Netz erwarten hierdurch bei steigenden Verkehrsleistungen eine hohe betriebliche Zuverlässigkeit (Abb. 11).

Braunschweig-Leiferde

Die Verkehrsstation Braunschweig-Leiferde wird unmittelbar südlich des Abzweigs Leiferde angeordnet. Sie erhält Bahnsteige sowohl an der Strecke Braunschweig – Wolfenbüttel – Harz/Schöppenstedt als auch an der Strecke Braunschweig – Salzgitter. Überlegungen, die Station nördlich des Abzweigs anzuordnen und mit dann nur zwei Bahnsteigkanten auszustatten, wurden aus betrieblichen und räumlichen Gründen verworfen (Abb. 12 und 13). Die Station soll die „historische“ Bahnsteigzuwegung nutzen, die nach der Aufgabe des Haltepunktes von der Stadt Braunschweig als kommunaler Weg übernommen wurde. Eine besondere planerische Aufgabe ist dabei, dass in dieser Lage auch die Querung des geplanten Radschnellweges von Braunschweig nach Salzgitter-Thiede liegen könnte. Hier müssen dann die Anforderungen an einen Radschnellweg mit denen eines barrierefreien Bahnsteigzugangs in Einklang gebracht werden.

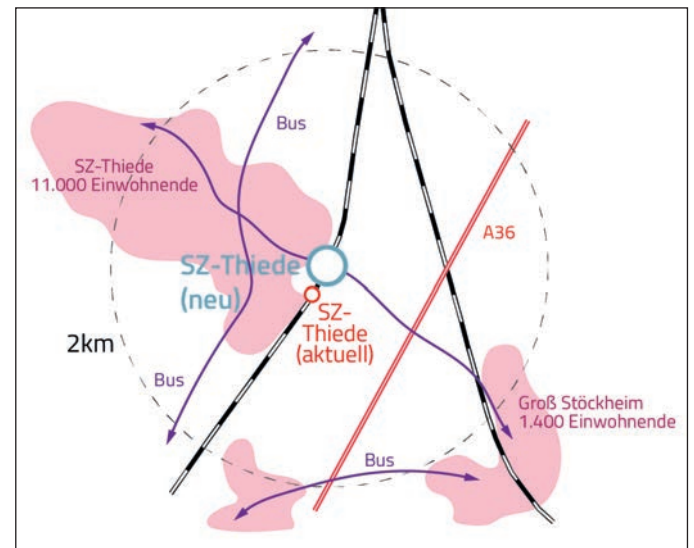


Abb. 15: Salzgitter-Thiede Stationsumfeld

Die Stadt Braunschweig plant unter der Voraussetzung der Realisierung der Station die städtebauliche Entwicklung einer an die Station angrenzenden Fläche. Dort soll eine verdichtete Wohnbebauung entstehen.

Wolfenbüttel-Wendessen

In Wendessen wird eine neue Verkehrsstation direkt am Bahnübergang der Bundesstraße 79 entstehen. Mit Vorsorge für einen perspektivischen Halbstundentakt zwischen Braunschweig und Schöppenstedt wird sie als neuer Kreuzungsbahnhof einschließlich der notwendigen Gleisinfrastruktur geplant. Im Rahmen der Stationsoffensive kann aber zunächst nur der Bahnsteig am Bestandsgleis auch baulich umgesetzt werden (Abb. 14).

Im Zusammenhang mit der Verkehrsstation wird auch die direkt angrenzende Brache der ehemaligen Zuckerfabrik entwickelt.

Salzgitter-Thiede

Salzgitter-Thiede ist insofern besonders, als dass es eine aktuell betriebene Station gibt. Die bestehende Verkehrsstation liegt am Orts-

rand am Ende einer Stichstraße. Der Busverkehr muss einen Umweg in Kauf nehmen, um eine Verknüpfung herzustellen. Nach dem Verkauf des Empfangsgebäudes an einen Handwerksbetrieb entstand eine unerträgliche Zugangssituation. Der bestehende Zustand erlaubt es zudem nicht, die Station mit vertretbarem Aufwand barrierefrei auszubauen.

Im Rahmen der Stationsoffensive wird die Station um etwa 400 m an die Landesstraße 615 Thiede-Wolfenbüttel verlegt. In dieser neuen Lage kann ein guter Übergang zum Busnetz hergestellt werden, und es gibt Flächen, die die Anlage von Park&Ride – sowie Bike&Ride-Anlagen ermöglichen (Abb. 15).

Fazit

Die Stationsoffensive ist für den Regionalverband Großraum Braunschweig von herausragender Bedeutung. Die Zahl der Verkehrsstationen erhöht sich um 15 % von 46 auf 53. Mit der verbesserten Anbindung des VW-Werkes an den SPNV in Wolfsburg-Sandkamp wird ein vor Ort lang gehegter Wunsch erfüllt. Salzgitter-Thiede und Wolfenbüttel-Wendessen über-

nehmen neben der örtlichen Erschließung auch wichtige Verknüpfungsfunktionen mit dem Busnetz und tragen so zu einer Gesamtverbesserung des ÖPNV bei. Die Station Braunschweig West hat eine für die Erschließung der Stadt außerordentlich wichtige Funktion. Das dicht besiedelte Einzugsgebiet und die Möglichkeiten der Verknüpfung mit Stadtbahn und Bus führen zu sehr hohen Nachfrageprognosen. Alle Stationen sind ein Beitrag, einen an die Siedlungsstrukturen angemessenen Zugang zum SPNV herzustellen. Leider dauert die Umsetzung viel zu lange.



Detlef Hasselmann

Teamleiter SPNV
Regionalverband
Großraum Braunschweig,
Braunschweig
detlef.hasselmann@regionalverband-
braunschweig.de



HERING Systeme

- Ausbau von Verkehrsstationen
- Lärmschutz für Schiene und Straße
- Systemdächer/Bahnsteigdächer
- Systembahnsteige modula®



HERING Bahnbau

- Oberbau, Gleis- und Weichenumbau
- Ingenieurbau (Verkehrsstationen)
- Konstruktiver Ingenieurbau
- Schienengebundene Großmaschinen / Kranflotte



www.heringinternational.com

Home / Planung / Stationen / Genehmigt für Regionalverband Großraum Braunschweig /
 Rechte für einzelne Downloads und Ausdrücke für Besucher der Seiten
 genehmigt / © DVV / Hering Group GmbH