

Regionalstadtbahn oder S-Bahn an der Unterweser?

Eine Stellungnahme des VCD

Mehr Menschen zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel bewegen. Dies ist ein Ziel, das der Verkehrsclub Deutschland (VCD) mit seinen Landesverbänden Bremen und Niedersachsen auch in der Unterweserregion verfolgt. Wie in vielen anderen Regionen leiden auch dort immer mehr Menschen unter den Belastungen des ansteigenden Pkw-Verkehrs. Dass bessere Konzepte für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem auch vor Ort existieren, wollen wir Ihnen mit dieser Broschüre präsentieren. Die Politik hat in den kommenden Monaten die Aufgabe, wichtige verkehrspolitische Weichenstellungen für die Region auf den Weg zu bringen. Wir wollen dabei helfen, die Weichen für das richtige Gleis zu stellen.

Norbert Lippek, VCD-Landesverband Bremen, VCD-Landesverband Niedersachsen

Seit vielen Jahren ist die Situation im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der linken Weserseite, insbesondere auf der Strecke Bremen–Hude–Nordenham geprägt durch Stillstand und Rückschritt. Die eingesetzten Lokomotiven sind heute noch die gleichen wie zu Beginn des elektrischen Betriebes auf dieser Strecke im September 1980. Damals waren diese bereits bis zu 25 Jahre alt! Ähnlich das Wagenmaterial: die ersten der sogenannten Silberlinge stammen aus den 60er Jahren. Mittlerweile mehr oder weniger renoviert und mit Anstrich versehen, können sie ihr 30 bis 40jähriges Lebensalter kaum verleugnen. Lärmende Klotzbremsen, im Hochsommer brütende Hitze im Wagen, in der Übergangszeit oftmals überheizt, schwergängige Türen, alles Dinge, die Menschen nicht unbedingt einen Anreiz bieten, das Auto stehen zu lassen und die Bahn zu benutzen. Fahrradfahrer, die ihr Rad in das Fahrradabteil im Steuerwagen verladen wollen bzw. wieder ausladen wollen, benötigen gerade



bei niedrigen Bahnsteigen schon einige akrobatische Fähigkeiten. Rollstuhlfahrer sind neben technischen Hilfsmitteln auf fremde Körperkräfte angewiesen, um in den Zug und wieder hinaus zu kommen. Die Bahnstrecke zwischen Hude und Nordenham wurde in wahrstem Sinne in Grund

und Boden gefahren, lange Langsamfahrstellen mit Tempo 30 prägen ihr Gesicht.

Es wurde also höchste Zeit für Verbesserungen. Während die Deutsche Bahn bis vor kurzem mit dem mittlerweile erreichten und

eben beschriebenen Zustand offenbar leben konnte, ergriff die Bremer Straßenbahn AG mit ihrem neuen, aus Karlsruhe kommenden Vorstandsvorsitzenden Georg Drechsler die Initiative. Der hatte dort mit dafür gesorgt, dass die Straßenbahn über ihre eingefahrenen Gleise in der Stadt hinaus sich das Karlsruher Umland erfolgreich erobert hat. Strecken, die die Deutsche Bahn AG mit maroden Schienenbussen aus den 50er Jahren nur sporadisch befuhr, werden jetzt mit modernen Regionalstadtbahnzügen in dichtem Takt bedient. Fahrgastzuwächse von teilweise über 100 % wurden erreicht.

Die Vorgeschichte

Warum nicht auch das eben geschilderte Modell einer Regionalstadtbahn (RSB) auf Bremen und das Umland übertragen? Als geeignet für ein derartiges Projekt erachtete man bei der Bremer Straßenbahn AG die Strecke Nordenham–Bremen Hbf mit der Option einer späteren Verlängerung nach Rotenburg/Wümme und Abzweig zum Weserpark und weiter nach Oyten. Dieses Konzept wurde im Jahr 2000 vorgelegt. Diskussionen im politischen Raum haben mittlerweile zu kleineren Anpassungen und Änderungen an der ursprünglichen Konzeption geführt, aber auch zu einer Ausweitung der Idee. Man denkt nun darüber nach, die Regionalstadtbahn-Streckenführung von Hude nach Oldenburg und durch das Oldenburger Stadtgebiet weiterführend bis Bad Zwischenahn zu verlängern. Zwischenzeitlich hat die Bremer Straßenbahn AG die Tochterfirma »Die WeserBahn« gegründet, die bei Verwirklichung des Projektes und Erteilung des Zuschlags die Betriebsführung eigenständig übernehmen soll.

Angestrebt war anfänglich eine Zusammenarbeit zwischen der Bremer Straßenbahn AG und der Deutschen Bahn AG beim Betrieb der Regionalstadtbahn, so wie es in Karlsruhe schon der Fall ist. Allerdings entwickelte die DB Regio in der Folge ein Alternativkonzept unter dem Namen »Schnelle Regionalbahn an der Unterweser«. Dies unterscheidet sich grundsätzlich vom RSB-Konzept der Bremer Straßenbahn AG dadurch, dass es im Endausbau die von Bremen ausgehenden elektrifizierten Strecken Richtung Oldenburg, Nordenham, Bremerhaven, Bremen-Vegesack, Rotenburg/Wümme, Verden und Twistringen umfasst. Konkretisiert wird allerdings hier zunächst auch nur wie beim RSB-Konzept der Verkehr auf der Strecke nach Nordenham und Oldenburg.

Der entscheidende Unterschied zwischen beiden Konzepten: Die DB sieht keine direkte Verknüpfung der Schieneninfrastruktur von DB und Bremer Straßenbahn AG vor. Das heißt, der bei dem RSB-Konzept als entscheidend herausgestellte Aspekt,



Vorbild Saarbrücken: Moderne Züge für einen attraktiven ÖPNV.

umsteigefrei von der Region direkt in die Innenstädte Bremens und Oldenburgs zu fahren, wird von der DB nicht verfolgt. Dementsprechend sind auch unterschiedliche Fahrzeuge vorgesehen. Die DB setzt auf ihren Regionaltriebwagen ET 425, der bereits in größeren Stückzahlen in anderen Regionen eingesetzt wird. Die Bremer Straßenbahn AG setzt dagegen auf ein RSB-Fahrzeug (eine Kombination aus Straßenbahn und Eisenbahnfahrzeug), das auf der Grundlage der demnächst neu zu bestellen Bremer Straßenbahnzüge basiert.

Mitglieder der VCD-Landesverbände Bremen und Niedersachsen haben sich ausführlich mit beiden Konzepten beschäftigt und sie sowohl intern als auch mit Vertretern der Bremer Straßenbahn AG und der DB Regio eingehend diskutiert. Nachstehend finden Sie unsere Position zu beiden Konzepten dargestellt.

Das Regionalstadtbahnkonzept der Weserbahn in Kürze

Moderne RSB-Fahrzeuge bedienen die Strecke Nordenham/Oldenburg–Hude–Bremen-Neustadt–Bremen Hbf. An sich nichts Neues, denn diese Strecken bedient die DB heute auch schon. Neu ist, die Regionalstadtbahn verlässt in Bremen-Neustadt die DB-Gleise und fährt über eine kurze noch zu bauende Gleisverbindung in das Bremer Straßenbahnnetz ein. Über die Innenstadt erreicht auch sie den Bremer Hauptbahnhof, allerdings an der Haltestellenanlage Bahnhofsvorplatz. Dadurch ergibt sich für viele Menschen, die in der Bremer Innenstadt arbeiten, die Möglichkeit, ohne Umweg über den Hauptbahnhof und ohne

umzusteigen, direkt an ihren Arbeitsplatz zu gelangen. Auch für diejenigen, die in Bremen einkaufen und/oder sich amüsieren wollen, wird der Weg umsteigefrei. Gleiches gilt für den Bereich des Freizeitverkehrs. Immer mehr Bremer Bürger arbeiten im niedersächsischen Umland oder suchen dort Erholung und benötigen dafür ein attraktives Angebot im Nahverkehr.

Die reinen Fahrzeiten zwischen dem Bremer Zentrum und Nordenham betragen 62 Minuten, zwischen Bremen und Oldenburg 43 und zwischen Bremen und Delmenhorst 15 Minuten. Beim Vergleich mit den etwas kürzeren Fahrzeiten des konkurrierenden DB-Konzeptes muss u. a. die größere Zahl von Haltepunkten beim RSB-Konzept beachtet werden.

Das DB Regio-Konzept in Kürze

Der Betrieb wird mit Elektrotriebwagen der Baureihe ET 425 durchgeführt. Diese besitzen eine Höchstgeschwindigkeit von 140/160 km/h und sind damit besonders geeignet für Strecken, auf denen im Mischverkehr auch IC- und ICE-Züge mit hohen Geschwindigkeiten unterwegs sind. Es handelt sich beim ET 425 um ein sogenanntes Vollbahnfahrzeug, das nicht auf einem Straßenbahnnetz fahren kann. Hervorgehoben wird in diesem Konzept die umfassende Verwendbarkeit des Fahrzeuges auf allen elektrifizierten Strecken des Unterwesergebietes. Der Einsatz soll im Endausbau auf den Strecken Oldenburg–Bremen–Rotenburg, Nordenham–Bremen, Bremerhaven–Bremen–Twistringen und Vegesack–Verden erfolgen. Das Fahrplankonzept sieht kurze Fahrzeiten und kurze Umsteigezeiten zu



den RE-Zügen und zu den Fernverbindungen vor. Die Feinerschließung der Fläche erfolgt wegen der geringen Haltestellenzahl gegenüber dem RSB-Konzept überwiegend durch den Bus. Die Fahrzeiten von Bremen Hbf nach Nordenham betragen 56 Minuten, von Bremen nach Oldenburg 38 Minuten und zwischen Bremen und Delmenhorst 13 Minuten.

Die DB-Regio hat ihr Konzept im Herbst 2001 überarbeitet. Es läuft nun unter dem Titel »Regio S-Bahn Bremen/Niedersachsen«. Darin ist jetzt u. a. eine Verlängerung der Oldenburger Strecke bis Westerstede-Ocholt mit zwei neuen Haltepunkten im Oldenburger Stadtgebiet (OL-Pferdemarkt/City und OL-Universität) vorgesehen.

Vergleich der beiden vorliegenden Konzepte vor dem Hintergrund der verkehrspolitischen Ziele des VCD

■ Das Regionalstadtbahn-Konzept (RSB-Konzept) der Bremer Straßenbahn AG dient u. E. eher der Entlastung von Straßen als das DB Regio-Konzept. Durch die größere Zahl von Haltepunkten – insgesamt sollen neun neu erstellt bzw. reaktiviert werden – wird der Zugang zur Bahn wesentlich verkürzt und erleichtert. Anstatt wie bisher über größere Entfernungen mit dem Auto zum nächsten P&R-Platz zu fahren und dort in die Bahn umzusteigen oder gar gleich direkt bis zum Arbeitsplatz nach Bremen über die stark belastete und staugefährdete B 75, ist es durch die kürzeren Wege zukünftig bequem möglich, auch das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad verstärkt für den Weg zum Bahnhof zu nutzen. Durch die größere Anzahl von Haltepunkten gegenüber dem DB Regio-Konzept wird auch der

Zugang aus der Region in die Ortszentren und Fußgängerzonen der kleineren Orte erleichtert. Dies dürfte durchaus ein Anreiz sein, statt Einkäufe mit dem Auto auf der grünen Wiese zu tätigen, auch wieder direkt in den Orten einzukaufen. Insgesamt wird durch das RSB-Konzept die Abhängigkeit von den eigenen vier Rädern verringert.

■ Das DB Regio-Konzept sieht dagegen nur die Wiederinbetriebnahme des Haltepunktes Wüstring und eventuell die Neueinrichtung eines Haltepunktes in Kirchhammelwarden vor. Beim Regionalstadtbahnkonzept ist in einer zweiten Ausbaustufe dagegen auch eine Erschließung des Oldenburger Stadtgebietes mit neuen Haltepunkten vorgesehen. (DB-Regio hat – siehe oben – mit der Überarbeitung ihres Konzeptes hier teilweise nachgezogen).

■ Das RSB-Konzept vermeidet für viele Fahrgäste das als lästig empfundene Umsteigen, da die RSB direkt in die Bremer Innenstadt fährt. Beim DB-Konzept ist für eine Vielzahl von Reisenden, die die Bremer Innenstadt zum Ziel haben, immer noch ein Umsteigen in Bremen-Neustadt oder Bremen Hbf in den Bus oder die Straßenbahn mit einem längeren Fußweg zur Haltestelle notwendig.

■ Beim DB-Konzept wird direkt in den Bremer Hauptbahnhof gefahren, die Umsteigewege zum Fernverkehr sind kürzer als beim RSB-Konzept. Beim RSB-Konzept gäbe es allerdings auch die Möglichkeit, spezielle direkte Anschlussverbindungen an den Fernverkehr herzustellen, bei denen die RSB direkt in den Hauptbahnhof fährt

■ Erfreulich ist an beiden Konzepten das geplante größere Fahrtangebot gegenüber heute. Durch die Ausweitung des Betriebes in den Abendstunden und am Wochenende werden beide Konzepte auch attraktiver für den Freizeit- und den touristischen Verkehr, beides Bereiche, in denen der Autoverkehr heute die größten Zuwachsraten erzielt.

■ Die geplante Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnittes Nordenham–Blexen verdeutlicht eines der Anliegen des RSB-Konzeptes, nämlich die intensive Verknüpfung aller Verkehrsträger untereinander. Der Bahnhof Blexen liegt direkt an der Fähre



Straßenbahn soll direkt mit dem DB-Fernverkehr verknüpft werden.

Blexen–Bremerhaven. Die Kombination Fähre/Regionalstadtbahn wird im Berufs- und Freizeitverkehr durchaus eine Konkurrenz zum Wesertunnel darstellen. Da dieser für Radfahrer und Fußgänger nicht benutzbar ist, ist ein Erhalt der Fährverbindung ausgesprochen wichtig. Im DB Regio-Konzept bleibt es dagegen beim Status Quo, die Wiederinbetriebnahme des Abschnittes Nordenham–Blexen ist nicht vorgesehen.

■ Das RSB-Konzept verspricht wesentlich größere Fahrgastzuwächse, in anderen Ballungsräumen wurden mit gleichartigen Konzepten z. T. 50 bis 100% erreicht. Gutachten sagen für die Bremer Region etwa 30 bis 50 % voraus. Derartige Zuwachsraten dürften u. E. mit dem DB-Konzept nicht erreicht werden. Zuwachsraten durch beide Systeme wirken sich im Übrigen auch positiv auf die Bilanz der regionalen ÖPNV-Dienstleister aus. Je mehr Fahrgäste ihre Busse (oder Bahnen) nutzen, desto höher sind die erzielten Fahrgeldeinnahmen.

■ Der von der DB vorgesehene Triebwagen ET 425 weist mit 140/160 km/h eine wesentlich größere Höchstgeschwindigkeit auf als die Regionalstadtbahn mit 100 km/h. Da die Strecke Hude – Nordenham nicht für eine größere Geschwindigkeit als 120 km/h ausgebaut werden wird, kommt dieser vermeintliche Vorteil gegenüber dem RSB-Fahrzeug nicht so sehr zum Tragen. Da das RSB-Fahrzeug ein wesentlich größeres Bremsvermögen aufweist, kann die Höchstgeschwindigkeit auch länger ausgefahren werden.

■ Der eben genannte Aspekt weist darauf hin, dass es nicht nur auf ein schnelles Fahrzeug ankommt. Wichtig sind nicht kurze Fahrzeiten eines Verkehrsmittels an sich, sondern die Fahrzeiten von Haustür zu Haustür. Das bedeutet, wichtig ist eine optimale Haltestellendichte, die eine möglichst wohnungsnahen Zustiegsmöglichkeit bietet. Hier zeigt sich das RSB-Konzept dem der DB überlegen.

■ Durch die bereits erwähnte größere Anzahl von Haltepunkten im RSB-Konzept werden gegenüber heute über 30 000 Menschen mehr erreicht, die in einer max. Entfernung von 1 km von den Bahnhöfen entfernt wohnt. Beim DB-Konzept sind durch die beiden zusätzlich geplanten Haltepunkte solche Zahlen von potenziellen Fahrgästen u. E. nicht zu erreichen.

■ Als Vorteil beim DB-Konzept erscheint, dass im Endausbau alle von Bremen ausgehenden elektrifizierten Strecken im RB-Betrieb sehr wirtschaftlich mit einem Fahrzeugtyp, dem ET 425, bedient werden können.

VCD-Vorschläge und Forderungen

■ Ausgesprochen wichtig für den Erfolg dieses Projektes ist, dass die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel (Schienenfernverkehr, Schienenregionalverkehr, Regionalstadtbahn, Straßenbahnverkehr, Busverkehr und Fährverkehr) funktioniert. Und dies sowohl in der Infrastruktur (Umsteigeanlagen, Bahnsteighöhen, Wettersicherheit der Umsteigeanlagen) als auch in der zeitlichen Verknüpfung. Eine Sicherstellung von Anschlüssen ist unbedingt zu gewährleisten. Wenn dies in Einzelfällen nicht machbar sein sollte, müssen die Reisenden zeitnah über Fahrtalternativen unterrichtet werden.

■ An den Bahnhöfen müssen vernünftige Fahrradabstellanlagen entstehen (Fahrradboxen!). Ein Punkt unter vielen, um mehr Menschen dazu zu bewegen, vom Auto auf den Umweltverbund umzusteigen. Bahnhofsumfelder müssen attraktiv gestaltet werden, P & R, Fahrradabstellanlagen, Fahrradboxen.

ankommen, den Zugang zu den Bahnsteigen zu erleichtern, muss der Lloydtunnel erhalten bleiben, bzw. im Rahmen des Hotelneubaus neu errichtet werden mit Zugängen zu den Bahnsteigen.

■ Eine enge Kooperation zwischen den Kaufleuten in den Ortszentren, dem VBN und dem Regionalstadtbahnbetreiber muss begründet werden, um den Trend zum Einkauf mit dem Auto in den Einkaufszentren auf der Grünen Wiese umzukehren. Dies ist auch zu sehen als eine Maßnahme zur umwelt- und menschenfreundlichen Wiederbelebung der Ortskerne kleinerer Orte.

■ Regionalstadtbahn und Touristikwirtschaft in der Region müssen zusammenarbeiten entsprechend dem Modell der Moorbahn im Worpweder und Bremervörder Raum, um eine möglichst gute Auslastung der Regionalstadtbahn auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten zu erreichen.

■ Ausreichender Platz für die Fahrradmitnahme muss vorhanden sein. Für die

VCD-Fazit

Beide Konzepte unterscheiden sich von der Betriebsführung her grundsätzlich. Während das RSB-Konzept der Weserbahn auf eine größere Haltestellendichte (Flächenerschließung) mit Bedienung durch beschleunigungs- und bremsstarke Fahrzeuge abzielt, mit dem Ziel, die »Tür zu Tür – Von Haus zu Haus-Fahrzeit« möglichst kurz zu halten, hält die DB es für sinnvoller, bis auf einige Ausnahmen, die bisherigen Haltestellenabstände zu belassen. Die Flächenerschließung soll hier nahezu ausschließlich dem Bus überlassen werden.

Das RSB-Konzept befasst sich nur mit der Strecke Bremen–Hude–Nordenham bzw. Oldenburg mit der Option der Verlängerungen nach Rotenburg, Oyten und Bad Zwischenahn. Über den Betrieb auf den anderen Eisenbahnstrecken in der Bremer Region wird in diesem Konzept bewusst nichts ausgesagt. Hintergrund ist, dass man seitens der Weserbahn die Betriebsführung auf den einzelnen Strecken durchaus differenziert sieht. Auf Strecken mit hohem Fahrgastaufkommen könnte sich ein anderes als das RSB-Konzept als das richtigere erweisen.

Das DB-Konzept umfasst dagegen perspektivisch bereits die ganze Region Bremen. Auf allen elektrifizierten Strecken soll der Regionalbahnbetrieb einheitlich mit dem Triebwagen ET 425 durchgeführt werden. Konkretisiert wird allerdings zunächst auch hier nur die Strecke Bremen–Hude–Nordenham bzw. Oldenburg.

Das RSB-Konzept stellt sich für den VCD gegenüber dem DB-Konzept »Schnelle Regionalbahn an der Unterweser« als innovativeres, integriertes und übergreifendes Gesamtkonzept für den Raum links der Unterweser dar, das die Vorteile der Verkehrsmittel Straßenbahn und Zug in sich vereinigt. Hier geht es darum, zwei Systeme unter Ausnutzung ihrer spezifischen Vorteile miteinander zu verknüpfen. Wir sehen in dem Konzept den ersten Schritt eines RSB-Gesamtkonzeptes für die Region Bremen, das sehr zur Entlastung der Straßen vom motorisierten Individualverkehr und der Umwelt von Lärm, CO₂ und Luftschadstoffen beitragen wird.

Das RSB-Konzept ist unseres Erachtens ein gelungener Versuch, nötige Investitionskosten, Kundenbedürfnisse und Umweltbelange in Einklang zu bringen.

Bremen/Hannover im Dezember 2001



Vorbild Karlsruhe: Mit der Straßenbahn über Land.

■ Mit der Einführung eines der beiden Konzepte geht eine Neuordnung des Busliniennetzes in der Wesermarsch einher. Eine optimale Flächenerschließung gehört ebenso dazu wie die Vermeidung von Parallelverkehren. Oberstes Ziel der Umstrukturierung muss die Neugewinnung von Kunden sein.

■ Als eine wesentliche Voraussetzung an die RSB gilt: Sie muss mit bestimmten Zügen in den Bremer Hauptbahnhof geführt werden – mit entsprechenden Anschlüssen an den Fernverkehr. Um Reisenden, die auf dem Bahnhofsvorplatz

Wochenenden und die sogenannten schönen Jahreszeiten mit ihrem hohen Bedarf an Fahrradmitnahmemöglichkeiten sollten dafür spezielle Fahrten mit speziellen Wagen eingerichtet werden

■ Die Fahrzeuge müssen lärmarm sowohl für die Reisenden als auch für die Strecken-anwohner konstruiert werden.

■ Die Fahrzeuge müssen eine behindertengerechte Toilette aufweisen.