

Betreff:**Konzept ÖPNV-Erschließung Nördliches Ringgebiet****Organisationseinheit:**Dezernat III
0600 Baureferat**Datum:**

14.04.2016

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

20.04.2016

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Nördlichen Ringgebiet sollen 1500 Wohneinheiten und weitere 300 Wohneinheiten auf dem ehemaligen BZ-Gelände realisiert werden. Somit können ca. 5000 Fahrgäste p.a. zusätzlich in den ÖPNV integriert werden.

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) hat hierzu das als Anlage beigelegte Bedienungskonzept „Nördliches Ringgebiet“ erstellt, das eine mehrstufige Planung für die Buslinienführung vorsieht mit dem Ziel

- tagsüber ein 15-Minutentakt-Angebot sowie
- eine umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt zu unterbreiten und
- die Errichtung neuer Haltestellen in Abstimmung mit der Bauverwaltung zu erreichen.

Das Konzept wird in der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses am 20. April 2016 von der BSVG vorgestellt.

Leuer

Anlage/n:

Konzeptpapier ÖPNV-Erschließung Nördliches Ringgebiet

Konzeptpapier ÖPNV-Erschließung Nördliches Ringgebiet

Im Rahmen der in Entstehung befindlichen neuen Wohnbebauung im nördlichen Ringgebiet wurde auch die Busanbindung des Bereichs untersucht. In diesem Dokument werden die zum derzeitigen Planungsstand favorisierten Konzepte für eine ÖPNV-Erschließung des Nördlichen Ringgebiets vorgestellt.

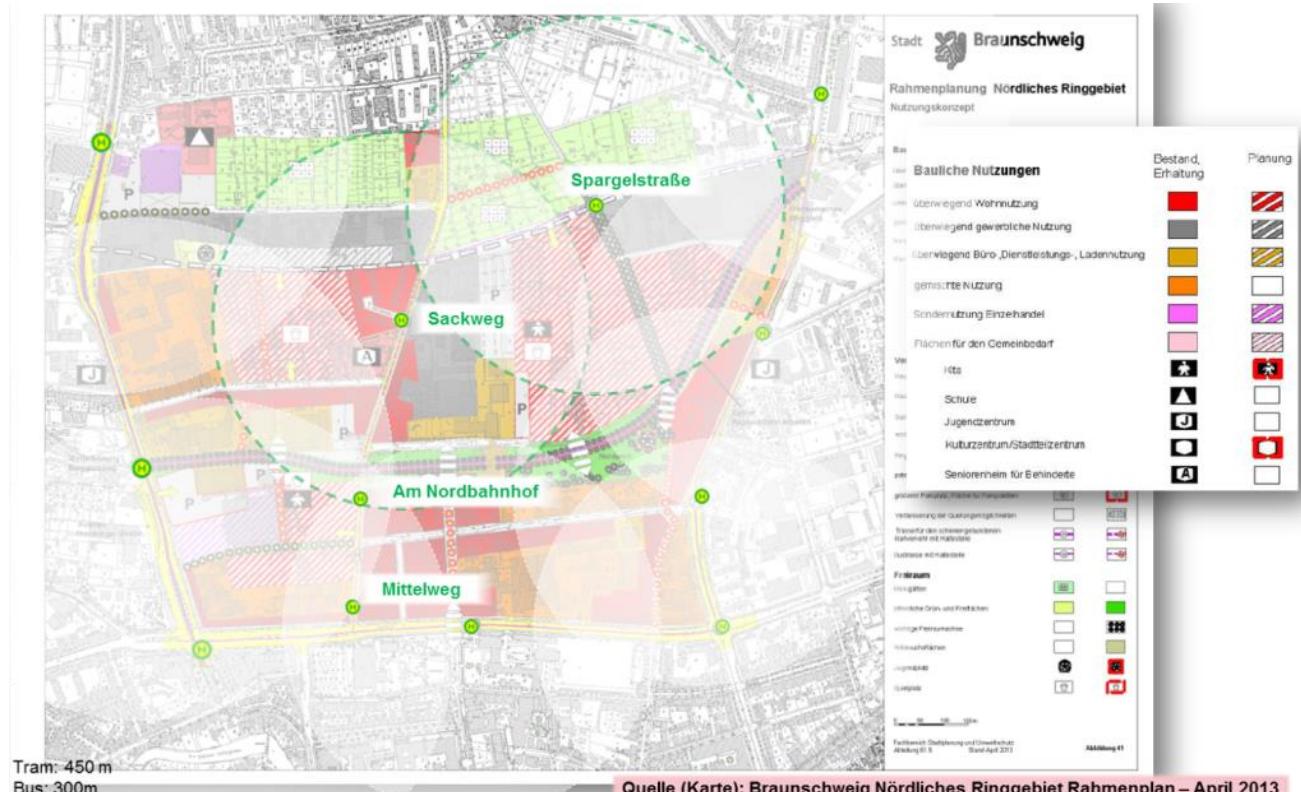
Im Bestand ist der Bereich Mittelweg nur mäßig durch das ÖPNV-Angebot abgedeckt. Die Wege zu den nächstgelegenen Haltestellen sind sehr weit und entsprechen nicht den Empfehlungen für eine innerstädtische Erschließung mit dem ÖPNV.

Für den ersten Bauabschnitt kommt erschwerend hinzu, dass die Haltestellen am Bienroder Weg aus dem Baugebiet heraus schlecht erreichbar sein werden. Eine Fußwegverbindung zwischen dem Baugebiet und Bienroder Weg wird zum Teil nur sehr umwegig existieren.

Lage der Bushaltestellen zur Erschließung des Nördlichen Ringgebiets

Vor dem Hintergrund der schlechten Erschließungswirkung durch die bestehenden Bushaltestellen sollten mit Realisierung der geplanten Wohnbebauung mindestens zwei neue Haltestellen eingerichtet und in das Fahrplanangebot eingebunden werden. Mit diesen zwei Haltestellen wäre der Bereich Nördliches Ringgebiet vollflächig abgedeckt.

1. Sackweg (Mittelweg Ecke Sackweg)
2. Spargelstraße („Neue Stadtstraße“ Ecke Spargelstraße)



Zur ergänzenden Erschließung würde auf einem neuen Linienweg eine weitere Haltestelle „Am Nordbahnhof“ und je nach weitergehender Linienführung noch eine Haltestelle „Mittelweg“ einzurichten sein.

Die Haltestelle Spargelstraße auf der „Neuen Stadtstraße“ ist essentiell für die Erschließungswirkung der verbesserten ÖPNV-Anbindung – insbesondere für den 1. Bauabschnitt „Taubenstraße Nord“. Eine Umsetzung der dargestellten Varianten der ÖPNV-Anbindung kann und sollte folglich erst mit Fertigstellung bzw. Befahrbarkeit der „Neuen Stadtstraße“ für Linienbusse erfolgen.

Der Ausbau der Bushaltestellen im bestehenden Straßenraum sollte gemäß heutigen Standards möglichst zeitnah mit Wetterschutz und barrierefreiem Zustieg erfolgen. Ein entsprechender Ausbau von Haltestellen erfolgt durch die Stadt Braunschweig derzeit außerhalb von Neubaumaßnahmen nur im Rahmen eines Sanierungsprogramms für den niederflurgerechten Haltestellenumbau mit etwa drei Haltestellenpaaren pro Jahr.

Anforderungen an das Bedienungsangebot

Die neue Bebauung im Nördlichen Ringgebiet wird eine hohe Einwohnerdichte haben. In der Gesamtplanung wird das Ziel verfolgt, den Bewohnern eine möglichste gute Mobilität auch ohne eigenen Pkw anzubieten. Ein entscheidender Baustein dafür ist das ÖPNV-Angebot.

Um die Bewohner von Beginn an für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen sollte das Busangebot bereits mit Einzug der ersten Bewohner verkehren.

Wenn das Gebiet vollständig entwickelt ist sollte tagsüber wenigstens ein 15-Minutentakt angeboten werden.

Vor dem Hintergrund der relativ kurzen Distanz zur Innenstadt ist grundsätzliche eine umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt erstrebenswert.

Anhand der zuvor genannten Anforderungen wurde eine mehrstufige Planung für die Buslinienführung im Bereich des Nördlichen Ringgebiets erarbeitet.

Stufe I: Linie 426 Hamburger Straße – Mittelweg – Campus Nord – Flughafen

Zeitraum: Bauphase Nördliches Ringgebiet 1. Bauabschnitt

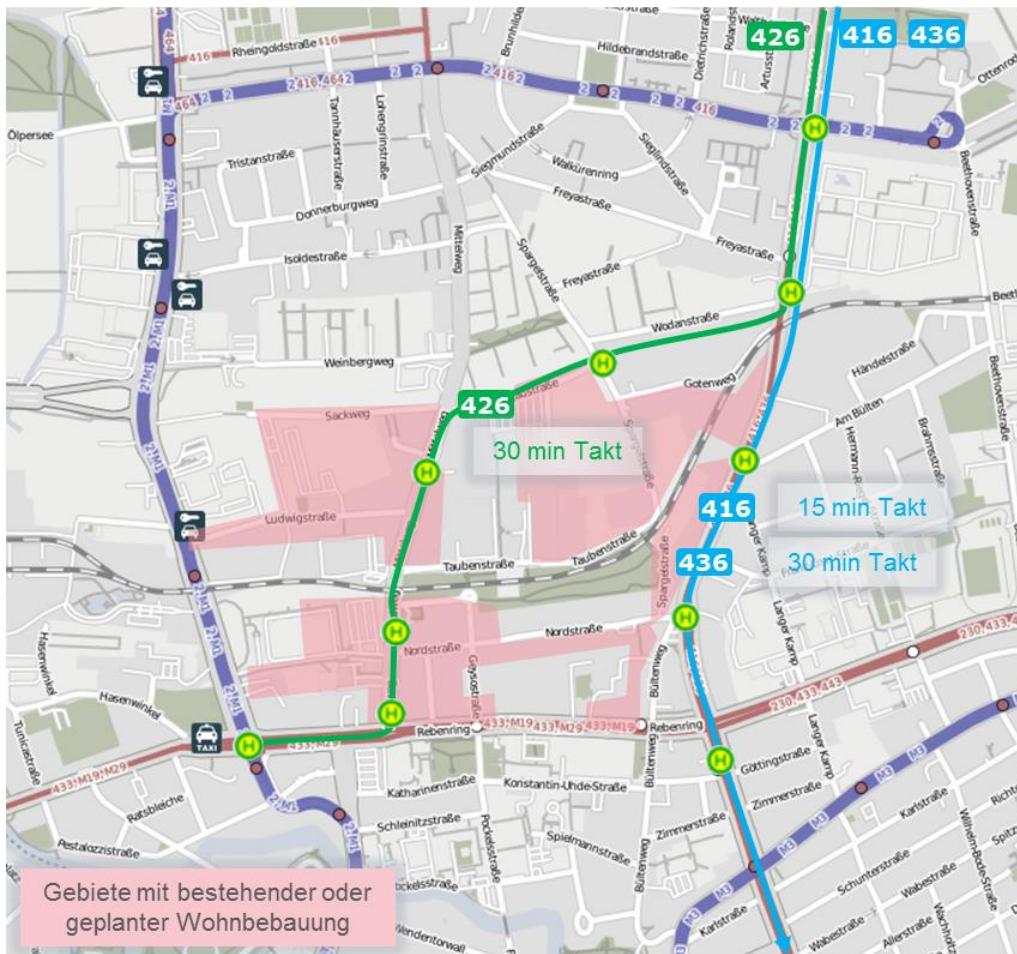
Voraussetzung:

- Einrichtung der Haltestellen Spargelstraße, Sackweg, Am Nordbahnhof und Mittelweg
- Ertüchtigung der Wodanstraße zwischen Mittelweg und Bienroder Weg zur Nutzung durch Linienbusse als provisorische Vorstufe der Stadtstraße Nord

Seit 18.03.2016 verkehrt die neue Busline 426 zwischen den Haltestellen Hamburger Straße und Flughafen. Ihr Linienweg verläuft zwischen Flughafen und Hamburger Straße über Boeselagerstraße (LAB), Bienroder Weg, Bültenweg und Rebenring.

Der Linienweg könnte anstatt über Bültenweg und Rebenring durch das Nördliche Ringgebiet über Neue Stadtstraße und Mittelweg verlaufen.

Die Linie würde täglich (Montag bis Sonntag) im Bereich des Nördlichen Ringgebiets im 30-Minutentakt verkehren und das Nördliche Ringgebiet an die Stadtbahnhaltestelle Hamburger Straße anbinden.



Betriebskosten:

| | <u>Mo-Fr</u> | <u>Sa</u> | <u>So</u> |
|-------|--------------|--------------|--------------|
| Takt: | 30 Min | 30 Min | 30 Min |
| | 6.00 - 22.30 | 9.00 - 22.30 | 9.00 - 22.30 |

Kosten / Jahr 520.000 EUR

Die Finanzierung der Linie 426 erfolgt derzeit aus Mittel des Landes Niedersachsen, das diese für die bessere Busanbindung für den Bereich der LAB gewährt. Der Betrieb der Linie 426 ist in der derzeitigen Form auf die Dauer dieser Finanzierung begrenzt.

Solange die Finanzierung durch das Land Niedersachsen erfolgt ist ein Anteil von voraussichtlich 450.000 EUR der Betriebskosten für die Linie 426 abgedeckt (derzeitiges Angebot).

Sofern die Linie 426 auch die Erschließung des Nördlichen Ringgebiets übernehmen soll entstehen zusätzliche Betriebskosten für Fahrten abends und sonntags in Höhe von etwa 70.000 EUR pro Jahr. Die Linie 426 verkehrt zu diesen Zeiten derzeit nur zwischen Siegfriedstraße und LAB. Aus den Kosten für das derzeitige Angebot in Höhe von 450.000 EUR und den Kosten für die weiteren Fahrten abends und sonntags ergeben sich die Gesamtbetriebskosten von 520.000 EUR pro Jahr.

Stufe II: Linienwegtausch der Buslinien 416 und 426

- Linie 416 Völkenrode – Rathaus – Mittelweg - Kralenriede
- Linie 426 Rathaus – Bültenweg – Campus Nord – Flughafen

Zeitpunkt: Nach Fertigstellung Nördliches Ringgebiet 1. Bauabschnitt

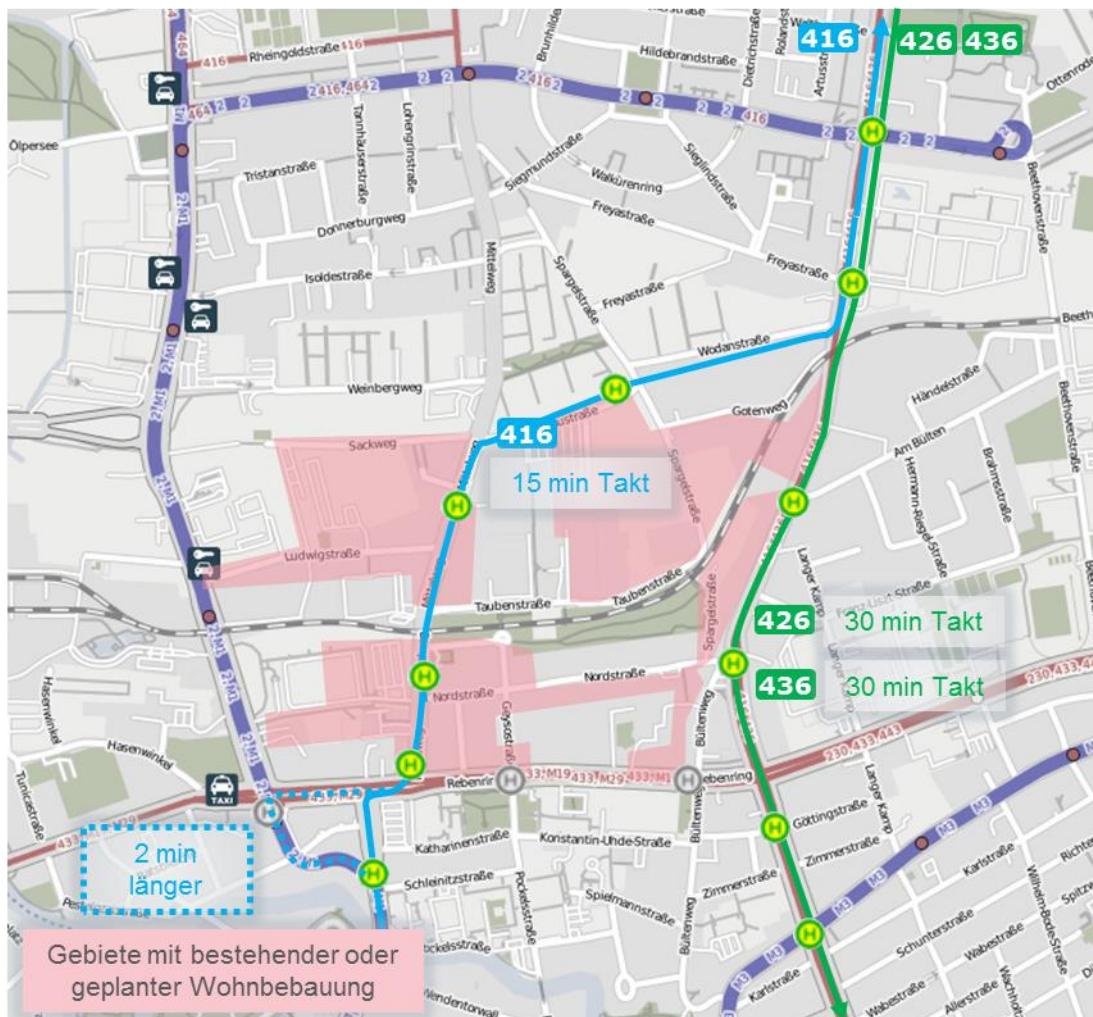
Voraussetzung:

- Einrichtung zusätzlicher Bushaltestellen zu Stufe I:
Mühlenpförtstraße, Am Wendendorf, Hagenmarkt

Mit Fertigstellung des 1. Bauabschnitts sollten möglichst auch die eingangs formulierten Anforderungen an das Bedienungsangebot umgesetzt werden.

Dafür sollen die Linienwege der Buslinien 416 und 426 getauscht werden und die Linie 426 bis in die Innenstadt verkehren. Mit der neuen Führung der Linie 416 würde für das Nördliche Ringgebiet der angestrebten 15-Minutentakt und die direkte Innenstadtanbindung realisiert werden.

Die Linie 426 würde im Bereich Bültenweg und Am Bülten die direkte Innenstadtanbindung übernehmen. Der geringere Takt der Linie 426 im Bereich Bültenweg als Ersatz für die Linie 416 ist vertretbar, da das Gebiet zum Teil auch durch andere Linien, z.B. die 443 auf der Hans-Sommer-Straße mit erschlossen wird.



Die Linie würde weiterhin täglich (Montag bis Sonntag) im 30-Minutentakt verkehren und den Bereich Bültenweg an die Innenstadt anbinden. Der Endpunkt wäre zunächst die Haltestelle Rathaus, wobei zu gegebener Zeit die Verknüpfung mit einer anderen, aus Richtung Westen kommenden Linie geprüft werden kann.

Betriebskosten:

| | <u>Mo-Fr</u> | <u>Sa</u> | <u>So</u> |
|-------|--------------|--------------|--------------|
| Takt: | 30 Min | 30 Min | 30 Min |
| | 6.00 - 22.30 | 9.00 - 22.30 | 9.00 - 22.30 |

| | |
|---------------|-------------|
| Kosten / Jahr | 650.000 EUR |
|---------------|-------------|

Im Vergleich zur Linienführung bis zur Hamburger Straße entstehen durch den längeren Fahrweg und die längere Fahrzeit bis zum Endpunkt Rathaus zusätzlich in etwa 130.000 EUR höhere Betriebskosten als in der Stufe I.

Stufe III: Realisierung der Stadtbahnstrecke „Campusbahn“

Zum jetzigen Zeitpunkt werden innerhalb des Stadtgebiets verschiedene Korridore auf volkswirtschaftlich tragfähige Stadtbahnstrecken untersucht. Eine der Strecken, die sogenannte Campusbahn, verläuft entlang der bestehenden Bahntrasse durch das Nördliche Ringgebiet. Eine Entscheidung über den Bau der Campusbahn wird durch den Beschluss über das in Erstellung befindlichen Stadtbahnausbaukonzepts durch den Rat der Stadt Braunschweig erfolgen.

Die Campusbahn würde eine sehr gute ÖPNV-Erschließung des Nördlichen Ringgebiets bieten. Die in Stufe I und Stufe II erforderlichen Busverkehre und Haltestelle in diesem Bereich wären im Falle der Realisierung der Campusbahn nicht erforderlich. Die Buslinie 416 würde auf ihrem derzeitigem Linienweg über den Bültenweg belassen. Die Buslinie 426 wäre nicht erforderlich.

Betriebskosten:

Die Investitions- und Betriebskosten der ÖPNV-Erschließung des Nördlichen Ringgebiets durch die Campusbahn werden im Rahmen der Erstellung des Stadtbahnausbaukonzepts ermittelt.