

Betreff:

Umsetzung Ratsbeschluss Stadtbahnausbaukonzept

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

09.06.2016

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

08.06.2016

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion BIBS vom 26.05.2016 wird wie folgt Stellung genommen:

Die Verwaltung hat mit Drucksache 17231/14 das Stadtbahnausbaukonzept präsentiert. Das Konzept baut auf einer Vielzahl möglicher Trassenvarianten auf, die zu Korridoren zusammengefasst wurden. Die Korridore beschreiben jeweils einen räumlichen Bereich, für den eine neue Stadtbahntrasse denkbar ist. Innerhalb eines Korridors sind dabei verschiedene konkrete Trassen und auch unterschiedliche abschließende Ziele einer möglichen neuen Stadtbahntrasse denkbar. So umfasst z. B. einer der Korridore zusammenfassend die möglichen Trassen und Trassenvarianten in die Stadtteile Lehdorf, Kanzlerfeld, Lamme und Watenbüttel, ein anderer die möglichen Trassen und Trassenvarianten, die sich bei einer Verlängerung der bisherigen Linie 4 auf der Helmstedter Straße ergeben. Diese Trassen führen in den Korridor Lindenberg, Südstadt, Rautheim, Mascherode. Bei beiden Korridoren war bereits bei Vorlage des Stadtbahnausbaukonzeptes absehbar, dass nicht alle Stadtteile des jeweiligen Korridors auch tatsächlich wirtschaftlich mit einer Stadtbahn erschlossen werden könnten. Welche Stadtteile des jeweiligen Korridors aber sinnvollerweise erschlossen würden, war zu dem Zeitpunkt noch offen. Das wird auch in der Vorlage zum Stadtbahnausbaukonzept in der Formulierung deutlich: "Diese Ergebnisse werden im Zuge der Überprüfung der Wirtschaftlichkeit nochmals geprüft."

Die aktuellen Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen betreffen immer einen ganzen Korridor mit all seinen Trassenoptionen. Zugleich können die konkreten Wirtschaftlichkeitsberechnungen immer nur an einer konkreten Trasse erfolgen. Die Anfrage macht deutlich, dass diese immer wieder wechselnde Betrachtung einmal des ganzen Korridors und dann wieder einer konkreten möglichen Trasse innerhalb des Korridors bei der Präsentation des Stadtbahnausbaukonzeptes im Dezember 2014 und des Werkstattberichts in der PIUA-Sitzung am 18. Mai 2016 zu Missverständnissen führen kann. Eine Entscheidung für konkrete Trassen innerhalb eines Korridors wurde bisher nicht getroffen. Dies erfolgt erst nach einem Ratsbeschluss über den Stadtbahnausbau im Rahmen der dann folgenden konkreten Trassenplanungen.

Dies vorausgeschickt werden die Fragen wie folgt beantwortet:

Zu 1.)

Die Beauftragung erfolgte gemäß Ratsauftrag vom 16. Dezember 2014.

Der damals betrachtete Planfall führte ins Kanzlerfeld, der zugehörige Korridor umfasste **Lamme** aber unverändert mit. Das Gutachterbüro wurde für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen beauftragt, den Korridor Lehdorf-Kanzlerfeld-Lamme (-Watenbüttel), der vom Planfall Radeklint-Rudolfplatz-Lehdorf-Kanzlerfeld repräsentiert

wurde, einschließlich Lamme weiter zu untersuchen.

Bei der Bewertung im Stadtbahnausbaukonzept erreichte eine Führung nach Mascherode bei ähnlichem Aufwand ein etwas höheres Fahrgastpotential als eine Führung nach **Rautheim**. Rautheim blieb aber unverändert Teil des zu untersuchenden Korridors. Das Gutachterbüro wurde beauftragt, den Korridor Helmstedter Straße-Lindenberg-Südstadt-Rautheim/Mascherode, der vom Planfall Helmstedter Straße-Lindenberg-Südstadt-Mascherode repräsentiert wurde, einschließlich Rautheim weiter zu untersuchen.

Zu 2.)

Die in der Präsentation als „weiter zu verfolgende Korridore“ dargestellten Korridore werden derzeit konkretisiert und bei entsprechender Wirtschaftlichkeit dem Rat zum Beschluss vorgelegt. Auch dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich um Korridore und nicht um konkrete Trassen handelt, es sich also bislang um keine „straßenscharfe“ Darstellung handelt.

Leuer

Anlage/n:
keine