

*Betreff:***ÖPNV in einer wachsenden Großstadt
Stadtbahnausbaukonzept für Braunschweig**

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 30.01.2017
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	08.02.2017	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	14.02.2017	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	21.02.2017	Ö

Beschluss:

- „1. Das Zielnetz Stadtbahn 2030 (Mitfall) einschließlich der dafür notwendigen Zwischenschritte wird beschlossen.
2. Zwischen der Verkehrs-GmbH und der Stadt wird eine Planungs- und Finanzierungsvereinbarung getroffen.
3. Die Verkehrs-GmbH wird beauftragt, alle notwendigen Schritte zur Vorbereitung der baulichen Umsetzung des Zielnetzes Stadtbahn 2030 (Mitfall) durchzuführen. Die Planungen sind unmittelbar fortzuführen. Die Öffentlichkeit ist bei allen Planungen intensiv zu beteiligen.
4. Die Verwaltung und die Verkehrs GmbH ermitteln die konkreten Mittelbedarfe und bereiten die notwendigen Beschlüsse für die Finanzierung der weiteren Schritte vor.
5. Die bauliche und betriebliche Umsetzung des Zielnetzes Stadtbahn 2030 (Mitfall) wird vorbehaltlich der Förderung durch Bund und Land beschlossen. Die Stadt Braunschweig bemüht sich darüber hinaus um eine zusätzliche Förderung durch den ZGB.
6. Als Vorstufe zum Zielnetz Stadtbahn 2030 (Mitfall) wird das bestehende ÖPNV-Angebot weiterentwickelt. Dazu werden die unter dem Kapitel ÖPNV-Entwicklung bis 2030 (Ohnefall) genannten Maßnahmen zeitnah umgesetzt.“

Sachverhalt:

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung fanden am 13. Januar 2017 für die Mitglieder des Rates und der Stadtbezirksräte und am 16. Januar 2017 für die Öffentlichkeit Informationsveranstaltungen zum Stadtbahnausbaukonzept statt. Beide Veranstaltungen waren mit 120 bzw. 500 Besuchern sehr gut besucht.

Im Rahmen der Veranstaltungen bestanden die Möglichkeiten, direkt Fragen an die Mitarbeiter der Verwaltung, der Verkehrs-GmbH und des mit der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung beauftragten Büros WV zu stellen. Davon wurde rege Gebrauch gemacht. Zudem gab und gibt es die Möglichkeit, Fragen und Anregungen auf ausliegenden Postkarten zu vermerken sowie auf der Webseite stadt-bahn-plus.de zu stellen. Alle diese Fragen werden ausgewertet. Diese Kommunikationsplattform wird auch im weiteren Planungsprozess bestehen bleiben.

Insgesamt gingen bis zum 25. Januar 2017 51 Fragen und Hinweise ein. Davon bezogen sich 21 Hinweise auf allgemeine Themen, 9 auf den Korridor Campusbahn, 4 auf den Korridor westliche Innenstadtstrecke und 7 Hinweise auf den Korridor Lehndorf/Kanzlerfeld. Zum Korridor Rautheim gab es 6 Hinweise, zum Korridor Salzdahlumer Straße 2 Hinweise und zum Korridor Volkmarode-Nord 2 Hinweise.

In Kürze werden die Fragen mit entsprechenden Antworten auf der Homepage www.stadt-bahn-plus.de veröffentlicht.

Darüber hinaus sind in den Veranstaltungen einige Fragen mehrfach aufgetreten wie z. B. Fragen nach Straßenausbaubeiträgen im Zuge von Stadtbahnbaumaßnahmen, dem Einsatz von Elektrobussen anstelle von Stadtbahnen oder Fragen zur Standardisierten Bewertung. Diese Fragen werden ebenfalls auf der Seite www.stadt-bahn-plus.de beantwortet.

Eine Übersicht über die Bandbreite der Themen, die bei den sechs Korridoren sowie der Rubrik Allgemeines angesprochen wurden, gibt die Anlage zur dieser Ergänzungsvorlage. Ebenfalls sind dort die ersten „häufigen Fragen“ mit Antworten hinterlegt

Leuer

Anlage/n:

Fragen und Antworten zum Stadtbahnausbaukonzept

Anlage zur Ergänzungsvorlage 17-03594-01

Fragen und Antworten zum Stadtbahnausbaukonzept

a) „Häufige Fragen“

Im Zuge der Veranstaltungen am 13. und 16.1.2017 sowie bei den Postkarten und Mailanfragen gab es einige Themen, die wiederkehrend auftraten. Diese „häufigen Fragen“ werden derzeit ausgewertet und sukzessive auf der Homepage www.stadt-bahn-plus.de unter diesem Stichwort beantwortet. Im Folgenden sind einige dieser Fragen mit den entsprechenden Antworten dargestellt:

Werden Anwohner an Kosten für den Bau der Stadtbahntrassen und den Straßenbaumaßnahmen beteiligt?

Der Stadtbahnbau selbst löst keine Straßenausbaubeitragspflicht aus. Straßenausbaubeiträge fallen hier nur dann an, wenn beitragspflichtige Maßnahmen (Erneuerung, Erweiterung oder Verbesserung der öffentlichen Verkehrsanlage) gemeinsam mit dem Stadtbahnbau durchgeführt werden. Die Kosten der Gleisanlagen fließen dabei nicht in die Beitragsberechnung ein. Bei der Straßenausbaubeitragsberechnung werden alle an eine öffentliche Verkehrsanlage angrenzenden („bevorteilten“) Grundstücke herangezogen.

Soweit die Gleisanlage in die Fahrbahn integriert wird und damit durch den Individualverkehr nutzbar ist, ändert sich an dieser Vorgehensweise nichts. Wird jedoch die Straße durch einen eigenständigen Gleiskörper in zwei Verkehrsanlagen getrennt, sind für diese infolgedessen auch zwei Straßenausbaubeitragsberechnungen durchzuführen.

Warum werden statt neuen Stadtbahn-Strecken nicht einfach neue Elektro-Buslinien angeboten?

Auf erwartungsgemäß stark nachgefragten Verbindungen spricht für Stadtbahnen vor allem die höhere Beförderungskapazität. Eine Stadtbahn ersetzt im Schnitt 2,5 Busse. Kann eine Stadtbahn des Typs Tramino in Braunschweig über 200 Personen befördern, finden in einem großen Bus (Gelenkbus) etwa 100 und in einem kleinen Bus (Solobus) etwa 65 Personen Platz. Damit schneidet die Stadtbahn auch in den Betriebskosten günstiger ab, als (Elektro-) Busse. Für die Beförderung von 200 Personen auf einer Fahrt fallen mit der Stadtbahn Kosten für einen Fahrer an, mit Bussen im Schnitt 2,5 Fahrer.

Können Stadtbahnen auf eigenen Gleiskörpern (getrennt von den Fahrspuren des Individualverkehrs) fahren, so sind sie unabhängig von Stau- und Störungssituationen auf den Straßen und können hohe Fahrgastkapazitäten schneller am Stau vorbei befördern. Deshalb wird im Stadtbahnausbaukonzept angestrebt, möglichst viele Strecken auf eigenen Gleiskörpern bauen zu können. Die Ausweisung weiterer Busspuren in Braunschweig ist für einen reibungsloseren Busverkehr ebenfalls wünschenswert.

In Bezug auf den Einsatz von Elektrobussen ist heute noch nicht klar, wie das alternative Antriebssystem der Zukunft aussehen wird. Es ist offen, welches System der Elektro-Mobilität sich bei Bussen am Ende durchsetzt, auch welche Rolle die Brennstoffzelle in Zukunft spielen wird. Braunschweig hat

gute Erfahrungen mit dem induktivem Ladesystem für Busse (Elektromobilität für induktive Ladung – emil) mit vier Elektro-Gelenkbussen im Praxisbetrieb auf der Ringlinie 419 sammeln können. Doch noch ist nicht ausreichend erwiesen, welche langfristigen Betriebskosten sich aus dem im Verhältnis zu Dieselbussen höheren Anschaffungskosten von Elektrobussen, Energieverbrauch, Teileverschleiß, Lebenszeit der Batterie und den notwendigen Investitionen in die Infrastruktur ergeben.

Die Elektromobilität mittelfristig flächendeckend auf die Busflotte der Verkehrs-GmbH auszudehnen, ist anstrebenswert. Wie der Dieselbus ist aber auch der Elektrobus kein Ersatz für ein gut ausgebauts, leistungsstarkes Stadtbahnssystem (siehe Beförderungskapazität und Vorteil eigener Gleiskörper).

Was sind die Grundlagen der Standardisierten Bewertung?

Die Standardisierte Bewertung mit aktuellem Stand 2006 ist ein vom BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) herausgegebenes standardisiertes Verfahren zur Bewertung von Großprojekten. Dieses Verfahren ist bei jeder Bundes- und Landesförderung, die nach dem GVFG (Gemeinde-Verkehrsförderungsgesetz) erfolgen soll, zwingend anzuwenden. Ausnahmetbestände und selbst aus lokaler Sicht begründete Sonderdarstellungen dürfen aufgrund der standardisierten Berechnungsmaxime nicht vorgenommen werden.

Das BMVI reformiert das Verfahren aktuell mit wahrscheinlicher Bindungswirkung ab Mitte 2017. Die finale Berechnung für das Stadtbahnerweiterungsprojekt Braunschweig wird aller Voraussicht nach über das aktualisierte Verfahren erfolgen müssen, was unserer Kenntnis nach leichte Änderungen bedeutet.

Die Standardisierte Bewertung selbst wurde vom Ingenieurbüro WVI berechnet. Die Berechnungen bauen auf sogenannten Strukturdaten auf. Das sind aktuelle Zahlen und Prognosen zu Einwohnerzahlen, Wohnorten, Arbeitsplätzen etc.

Die Gesamtberechnung mit all ihren Bestandteilen muss einer dezidierten Überprüfung durch das Land sowie dem Bund standhalten.

Auf der Homepage www.stadt-bahn-plus.de wird dieser Text noch erweitert und um weitere Aspekte ergänzt.

b) Fragen und Hinweise aus der Mail- und Postkartenaktion

Bei den Veranstaltungen am 13. und 16.1.2017 lagen Postkarten bereit, um Hinweise, Anregungen und Fragen zum Stadtbahnausbaukonzept einzureichen. Ebenso konnten und können über ein Kontaktformular auf der Homepage sowie über die E-Mail-Adresse stadtbahn-plus@verkehr-bs.de Hinweise, Anregungen und Fragen eingereicht werden.

Die Fragen werden derzeit sukzessive beantwortet und auf der Homepage www.stadt-bahn-plus.de eingestellt. Die Fragen mit den Antworten werden getrennt nach den Themen Allgemeines sowie den 6 Korridoren sortiert. Fragen, die mehrere Korridore und Themen betreffen, sind entsprechend der Zuordnung des Fragestellers i. d. R. dem Thema Allgemeines zugeordnet. Voraussetzung der Veröffentlichung ist die Nennung des Namens und die Einhaltung allgemeiner Höflichkeitsregeln.

Allgemeines (21 Hinweise)

Unter dem Punkt Allgemeines findet sich eine Vielzahl von Fragestellungen wieder. Ein großer Anteil der Fragen bezieht sich auf das Thema Netz, insbesondere des ergänzenden Busnetzes. In diesem Zusammenhang wird auch der Stadttakt Braunschweig von mehrere Bürgern kritisch hinterfragt. Ebenfalls wurden Fragen zur Standardisierten Bewertung und hier insbesondere der Bewertungsfaktoren gestellt.

Volkmarode-Nord (2 Hinweise)

Ein Hinweis zu Volkmarode-Nord zielte darauf ab, dass die Sinnhaftigkeit und damit die Wirtschaftlichkeit dieser Verlängerung in Frage gestellt wird. Demgegenüber gab es aber auch eine positive Rückmeldung, dass diese Strecke nun endlich kommt.

Rautheim (6 Hinweise)

Ein Thema war die mögliche Führung der Stadtbahn durch die Weststraße. Dabei bezogen sich die Fragesteller allerdings auf eine irrtümliche Kartendarstellung in der Presse. Vielmehr ist eine Trassenführung nach heutigem Stand am westlichen Ortsrand vorgesehen. Ein weiteres bauliches Thema war die Lage der Wendeschleife.

Die weiteren Fragen zum Korridor Rautheim bezogen sich vorrangig auf die Linienführung (z. B. Verlängerung nach Mascherode oder nach Stöckheim).

Salzdahlumer Straße/Heidberg (2 Hinweise)

Die Hinweise bezogen sich einerseits auf den Erhalt der 4-Spurigkeit auf der Salzdahlumer Straße sowie auf den Wunsch nach einem ergänzenden Busnetz im Heidberg.

Campusbahn (9 Hinweise)

Bei der Campusbahn wurden Vorschläge zu alternativen Streckenführungen (Brucknerstraße, Querumer Straße), zu einem P+R-Platz an der Bevenroder Straße sowie einem Vorziehen in die Priorität 1 gegeben. Demgegenüber wurde die Brücke über die Mittelriede/Wabe/Bahn sowie die Vielzahl von

Gleisen im Bereich des Nordbahnhofes kritisiert. Zudem wurden Fragen zur genauen Führung und Lage der Wendeschleife im Bereich Querum gestellt.

Westliche Innenstadtstrecke (4 Hinweise)

Die Hinweise bezogen sich darauf, dass die Güldenstraße favorisiert wird. Zudem wurde der Vorschlag für eine richtungsgebundene Stadtbahnführung gemacht.

Lehndorf/Kanzlerfeld (7 Hinweise)

Es gab mehrere Hinweise, die es positiv sehen, dass diese Verlängerung realisiert werden soll. Demgegenüber gab es auch die Meinung, dass die vorhandene Busanbindung ausreichend sei, und eher Direktbuslinien für diese Stadtteile z. B. zum Bahnhof eingeführt werden sollten. Es wurde der Hinweis gegeben, dass bei der Planung der Radverkehr zu berücksichtigen sei.

Kritisiert wurde, dass die Strecke nach Lamme nicht weiter verfolgt werden soll.