

Betreff:

Stadtbahnausbaukonzept: Berechnungsgrundlagen

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

09.02.2017

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

08.02.2017

Status

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion BIBS vom 20.01.2017 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1.: Die „Standardisierte Bewertung für Verkehrswegeinvestitionen im ÖPNV“ in der aktuellen Version 2006 ist ein vom BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) herausgegebenes standardisiertes Verfahren zur Bewertung von Verkehrsprojekten, welches bei jeder Bundes- und Landesförderung, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erfolgen soll, zwingend und ohne Verfahrensänderungen anzuwenden ist. Grundlagen für die Berechnungen zum Ausbau des Stadtbahnnetzes Braunschweig bilden neben der genannten Verfahrensanleitung einerseits die festen und andererseits die variablen Eingangsgrößen. Dabei sind die Daten aus dem Verkehrsmodell Braunschweig zur Prognose 2030 inkl. der geplanten Bau- und Gewerbegebiete feste Eingangsgrößen, die im Vergleich der Trassen und Varianten untereinander unverändert bleiben. Demgegenüber sind die Bedienungsbereiche der Busse und Bahnen z. B. aufgrund veränderter Linienführungen und damit das Liniennetz variable Eingangsgrößen. Die festen Eingangsgrößen haben sich seit dem Werkstattbericht nicht verändert. Die veränderten Ergebnisse ergeben sich im Wesentlichen aus den veränderten variablen Eingangsgrößen.

Zu 2.: Das vorgegebene bundesweit einheitliche Bewertungsverfahren dient zur Überprüfung der Förderfähigkeit von Infrastrukturmaßnahmen. Insofern kann die Förderwürdigkeit von alternativen Antrieben (z. B. Elektrobus) nicht mit dem vorliegenden Verfahren geprüft werden.

Der Verzicht auf einen Stadtbahnausbau und die Konzeption eines erweiterten Liniennetzes im Busbereich ist bereits im Ohnefall abgebildet. Mit den vorliegenden Berechnungen für das Zielnetz 2030 konnte nachgewiesen werden, dass aus volkswirtschaftlicher Sicht durch einen Stadtbahnausbau ein höherer Nutzen erzielt werden kann als durch ein erweitertes Busangebot.

Zu 3.: Die Umweltwirkungen werden nach der festgelegten Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung ermittelt und mit vorgegebenen Wertansätzen bewertet. Die CO₂-Einsparungen ergeben sich hauptsächlich (ca. 2/3) aus vermiedener Fahrleistung im Kfz-Verkehr (vermiedene Pkw-Fahrten). Dies macht deutlich, dass die Antriebsart der Busse für die Gesamtbetrachtung nur eine untergeordnete Rolle spielt.

Leuer

Anlage/n: keine

